

dampskibs posten



MEDLEMSBLAD FOR
NORSK VETERANSKIBSLUB

Nr. 10
Nov. 1979



NO 1
Still going strong!
Uten å bryte stillheten
legger D/S "GAHN" en hvit
hale med royk over Øyerens
silkeblanke flate.

dampskibs posten



Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

I redaksjonen:
Olaf T. Engvig
Olav Joki

Foreningens adresse: Postboks 1287.
Vika, Oslo 1.

Telefon Børøysund: 41 70 41.

Dampskibsposten utgis av Norsk Veteran-
skibsklub, som er et ideelt selskap til be-
varelse av maritim kulturhistorie. Ved å
bevare et helt, intakt dampskib for efter-
tiden, utfyller foreningen Norsk Sjø-
fartsmuseum på dette området.

"Vår ære og vår makt har hvite seil
oss bragt" men det var dampskibet som
åpnet muligheten for regelmessig, sjøverts
kommunikasjon. Dampskibet er det
bindeledd til fortiden som viser konti-
nuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tall-
rike bidrag fra firma, institusjoner og
privatpersoner, og har nydt godt av be-
vilgninger over Statsbudsjettet v/Norsk
Kulturråd. Vi har dessuten mottatt år-
visse bidrag fra kommunene Oslo og
Bærum, samt fra en del interesserte
redere.

D/S "Børøysund" er registrert i
Drøbak, som derved fremstår som Norges
eneste by som har større damp- enn
motortonnasje.

Medlemsskap i Norsk Veteranskibs-
klub koster det man selv vil betale –
minst kr. 75,– for 1979.

Komiteer og utvalg i Norsk Veteranskibsklub

STYRET 1979

Nik. Rød, formann
Laila Andresen, viseformann
Øistein Lydersen, kasserer
Tone Eggemoen, sekretær
Gunnar Hjort, styremedlem
Jon Schröder, —»—
Jens A. Madsen, —»—
Per K. Bølstad, varamann
Olav Joki, —»—

Båtutvalget skal ta seg av de formelle sider ved
driften av D/S "Børøysund", fra sertifikater og
mønstring til booking av turer og innkjøp av
proviant. Utvalget består av:

Per K. Bølstad, tlf. 17 87 54
Sven-Åge Henriksen, tlf. 41 88 60,
privat 53 88 78
Kaare Svendsen, tlf. 41 64 75,
privat 24 26 46

Restaureringskomiteen er klubbens fagutvalg i
restaureringssaker som skal planlegge og lede
restaureringsarbeidet. Denne består av:

Mårten Ervik, tlf. 22 10 50/8020
Gunnar Hjort, tlf. 55 34 90,
privat 55 80 70
Oskar Joki, tlf. 12 90 70
Jon Schröder, tlf. 13 34 75

Klubbkomiteen tar seg av klubbaktivitetene og
arrangerer møter, medlemsturer m.m. Den er
alltid åpen for nye og gode ideer. Kontakt:

Laila Andresen, tlf. 29 50 00
Brita Batt
Tone Eggemo
Gunilla Øst

Nordsteam ble dannet under Veterandampskibs-
møtet i Göteborg i 1976, og skal virke som kon-
taktorgan mellom de nordiske veterandamp-
skibene. Norsk Veteranskibsklubs represen-
ter i Nordsteam er:

Jon Schröder, tlf. 13 34 75
Arne Nik, Rød, tlf. 11 52 50



Den siste skute

Siden minneskuta "Lingard" ble hugget i 1949 har målet vært å få et nytt skip fra utenriksfarten. Sjøfartsnasjoner sørger gjerne for det. Lenge vare bare et vaskeekte seilskip bra nok. Nå ligger det siste damskip *Hestmanden* klar til hugging i Sandnessjøen. Ombord finnes rommene sjøfolk levde i, slik hadde de det altså, matroser og fyrbøtere på vår stolte flåte. Ikke rare kårene ble dem tildelt, men et hjem var det og en arbeidsplass hvorfra man kunne se hele verden, mang en unggutts drøm.

Tusener av skip og skuter har pløyet verdenshavene under norsk flagg. Millioner i fremmed valuta har de seilt inn. Penger til å handle for i utlandet. Penger til skrittet bort fra fattigdom og trange kår. Tall i rubriker og guldne papirer kan fortelle om stolte skip og store verdier, men håndfaste bevis er det smått med. Ikke ett eneste skip fra utenriksfarten er bevart.

Hestmanden er den siste gjenværende utenriksdamper. Spesiell fordi den overlevde krigssonefart i to verdenskriger der hele konvojen ble tilintetgjort, — bare *Hestmanden* ble spart. Selv etter fiendefly fullt av bomber kolliderte med formasta, tok den seg til verksted ved egen hjelp. Kanskje er *Hestmanden* den siste rest av verdens største rederi, Nortraships flåte.

Bygget i Bergen 1911 er *Hestmanden* en fin representant for norsk utenriksfarts gullalder. Perioden mellom seil og motor ble tiden da norske skip regjerte som værst på verdenshavene og utgjorde ryggraden i landets økonomi.

I 100 år har vi tatt vare på hus og innventar til minne om våre fedre. I 50 år har offentlige bygg, bydeler og komplette miljøer blitt vernet. Lov om fornminne beskytter vår felles kulturarv mot vandaler. Så lenge det foregår på land, er folk våkne. Opinion skapes, det protesteres, hus okkuperes. Kommunen må leke mørkemenn og sage ned gamle trær om natta. Mange vil gjerne verne om gammelt miljø og viser det tydelig gjennom ord og handling, men interessen strekker seg bare til strandlinjen. Norge på havet er fortsatt fritt bytte for skraphandlere og skipsbyggere. Ingen spør om et gammelt fartøy bør reddes. Når det er utsjaltet, går det uten videre i smelteovnen eller til bunns på dypt vann. Forsøk på å vekke myndighetene har ført til at private selv har blitt sittende med gamle skip og sliter for å holde dem flytende med små midler.

Skipper— og matroshusene på Sørlandet blir bevart. De står der som

levende minner om dem som var hjemme. Men hjemmet til skipper og matros ombord er borte. Vi har vanskelig for å forestille oss hvordan de levde og arbeidet år ut og år inn, disse verdens fraktemenn fra utkantlandet i nord.

Lenge har noen få ildsjeler talt for å få bevart et utenriksskip, fortsatt er det bare "på tale". Enkelte lever i håp om at ei norsk lasteskute fortsatt eksisterer på et fjerntliggende hav. Det havet kan best kalles drømmenes hav. *Hestmanden* ligger i Sandnessjøen, et unikt dokument over en æra som for lengst er forbi. På avstand ser den trist ut, rusten og avrigget. Men innvendig

er den komplett, maskineriet er innsatt for bevaring, kjelene kan fyres og skroget holder skipskontrollens krav. Mye arbeid og en betydelig sum penger trengs —, men først må skipet sikres fra hugging. Når det er gjort, kommer restaureringsfasen. Dyktige verkstedsfolk er det overskudd på, dokker er heller ingen mangelvare, komplette verksteder kan stilles til disposisjon. Her ligger beskjeftigelse for mange unge mennesker, spesielt de unge vil kunne finne forståelse, engasjement og mening i et restaureringsprosjekt for gamle *Hestmanden*.

O.T.E.



GAMMELBÅTSTEVNE PÅ SJØFARTSMUSEET

Det er stor interesse for veteranbåter, det fikk vi tydelig bevis for på Sjøfartsmuseets vellykkede arrangement søndag 17. juni. I strålende forsommersol kunne publikum studere veteranbåtene på nært hold ved Sjøfartsmuseets brygge, eller se dem i aksjon på fjorden. Både årer, seil og damp var tilstede. "Børøysund" representerte dampen. NVSK hadde stand på Bygdøynes, og "Børøysund" gikk tur med passasjerer som et ledd i arrangementet. Passasjerene ble fraktet ombord med bindalsføringer, så stemningen var nesten rent nordlandsk en stund.

Vi håper Sjøfartsmuseet har notert seg suksessen og lar et slikt arrangement bli et årlig tiltak. Vi håper også at museet snart får bygget brygge beregnet for båter. Det er på tide at det vellykkede museumsanlegget på Bygdøynes får kontakt med sitt rette element.

Dampskibsexpeditionen

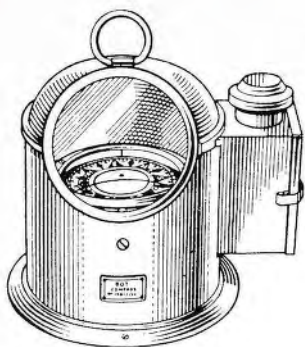
De utvendige arbeider er nå på det nærmeste ferdige. Husene er jekket opp, ny grunnmur er laget og det er ordnet tilstrekkelig lufting under gulvene.

I vår ble de to minste bygninger skrapet og grunnnet og i høst kom rødfarven på det største huset. Vi hadde håpet på å få gjort de utvendige målearbeidene helt ferdig, men en lang og hektisk seilingssesong og en regnfull høst satte en stopper for det.

Nå står innredningsarbeidene på trappe og til det trengs snekkerkyndige.



Børøysunds historie kompletteres smått om sen. I sommer stakk Maskininspektør Hansen i Vesteraalske innom med et par gamle maskinloggbøker. Historisk materiale av stor verdi. Bøkene dekker tiden etter krigen.



Formannen har ordet

Det var i år 10 år siden *Børøysund* kom til Oslo. I disse årene har klubbens arbeid vært konsentrert om gjenoppbyggingen og driften av dette skipet. Tusenvis av dagnadstimer er nedlagt og omfattende arbeider er utført på verksted. Hva er så resultatet av 10 års arbeid? *Børøysund* har blitt et kjent og aktet trekk i trafikkbildet på fjorden. En rekke institusjoner og foreninger står i kø for å få en tur med gamle dampen. Klubbens arbeid med restaureringen har høstet ros og anerkjennelse fra mange hold. Likevel står vi i dag overfor et særdeles kritisk punkt i bevaringen av båten. Skroget i akterskipet må nå fornyes og repareres. Dette er beregnet til å koste ca. kr. 800.000,—, hvilket er det femdobbelte av hva vi tidligere har maktet å utføre i løpet av ett år. Vi må derfor arbeide intenst for å skaffe midler til denne reparasjonen.

Mange er av den oppfatning at *Børøysund* nå er reddet for ettertiden. Fartøyutvalget har gått inn for bevaring av de 3 veteranskipene *Skibladner*, *Kysten I* og *Børøysund*, og som en førstehjelp er det bevilget penger over Samferdselsdepartementets budsjett. Inntil innstillingen er behandlet i Kirke- og undervisningsdepartementet, vil vi være henvist til denne bevilgning pluss det Norsk Kulturråd eventuelt kan finne rom for av sine midler. Det har nå gått 3 år siden man begynte å vurdere det statlige engasjement.

Vi var da svært optimistiske og utarbeidet en grundig restaureringsplan med kostnadsanslag og alternative tidsplaner alt ettersom hvor store årlige bevilgninger staten ville bidra med. Det er med beklagelse vi konstaterer at spørsmålet om støtte ikke synes å ha kommet særlig lenger. Vi lever fortsatt i uvisshet om hva neste år vil bringe. Det er også frykt for at KUD ikke vil prioritere behandlingen av fartøyutvalgets innstilling. Dette betyr at vi heller ikke til neste år kan vente oss noen endring i situasjonen. Vi er henvist til å stole på vårt eget arbeide og hva vi kan makte å få ut av det vi har skapt gjennom de forgagne 10 år.

Børøysund har i år gått 55 inntektsbringende turer. Dette er en radikal økning i forhold til tidligere år, og et uttrykk for hvor alvorlig vi ser på situasjonen. Hele mannskapet har lagt bredsidens til for å holde skuta i gang, så vi kunne seile inn størst mulig inntekt. Således har vi med egne midler lagt oss opp det vi maksimalt kan klare for å møte den kommende reparasjon. Dette er dessverre ikke nok, så vi må i

tiden fremover spille på hele registeret for å skaffe penger. Men med den innsatsvilje klubbens medlemmer har utvist så langt, er jeg overbevist om at våre anstrengelser til slutt vil bli kronet med hell og lykke. Vi må bare ikke slappe av og anse oss fornøyd. Klubbens bevaring og drift av *Børøysund* gjennom de første 10 år har vært en suksess. Nå må vi gjennom de neste 10 år sikre suksessen. Da vil vi ha en skute vi med rette kan være stolte av.

Dessuten vil vi ha minst 2 andre båter under restaurering. I disse dager har vi kjøpt D/S *Vegaffjord* og D/S *Atlet*. Her har klubben nye store oppgaver. Foreløpig er skipene bare sikret mot opphugging, men målet er å få dem restaurert. Imidlertid er behovet for økonomisk støtte adskillig større enn for *Børøysund*. Disse båtene har dessverre ikke samme mulighetene for inntektsbringende drift. Erfaringene med å skaffe private bidrag til dem er

også nokså dårlige hittil, da det må skattes fullt ut for slike gaver. Det er vårt håp at vi skal få endret på dette. Skal vi i Norge få tatt igjen det forsømt med hensyn til fartøysbevaring, må forholdene for private bidrag legges til rette, og Statens medvirkning må snart mulig klargjøres og konkretiseres. De aktuelle verneverdige fartøystypene er for det meste allerede borte. Det er bare stumpene igjen, så hvis intensjonene i fartøyutvalgets innstilling skal realiseres, må det handles raskt. Norsk Veteranskipssklub har engasjert seg i å sikre skip. Men det finansielle fundament mangler. Uten respons her renner vårt arbeide ut i sanden.

La meg til slutt minne om at dette for oss bare er en hobby. Som klassikerne sa det: "Arbeid, o' arbeid, den fattiges trøst, den rikes hobby."

Nik. Rød



En gledelig begivenhet. Skuta males stort sett rund baut hvert år. Maling og mønje er en betydelig utgiftspost på vårt magre budsjett. Stor var derfor gleden da Jotun innvilget oss ett års gratis vedlikeholdsmaling. Vi uttrykker vår beste takk og nytter samtidig anledningen til å takke Jotuns Tekniske Service for råd og hjelp over lang tid om valg og bruk av produktene.

Tauverket i livbåttaljene, fangliner, bom-gaiere osv. ble byttet ut i år. Godt å vite at det er nytt og sterkt. Springet ble også skiftet, — det gamle var temmelig slitt og flisete. Takk til Timms Reperbane og Norsk Ståltau A/S for behagelig rabatt.

Radioen ombord har vi sjelden bruk for på de vanlige kveldsturene våre, men bestemmelsene sier at det alltid skal være en med sertifikat til å betjene radioen. Før var det av og til problemer med å finne noen utenom skipperne som hadde sertifikat, men nå er dette rettet. Sist høst ble et dusin av de aktive sendt på VHF-kurs, så i år har "Børøysund" seilt med "begrensede radiotelefonister" både i maskin, bysse og på dekk.

Ekkolodd er nyttig, både som navigasjonshjelpemiddel og når vi skal ankre på ukjente steder. Nå er loddet som er av typen Skipper 404, montert og i bruk. Vår beste takk til Simrad for gaven.

MED BØRØYSUND I "LAKE-FART"

Vellykket sommertur og hyggelig dampskipstreff på Vänern

Tidlig på vinteren ble Vänern lansert som reisemål for årets sommertur. Først og fremst for å treffe nyrestaurerte S/S "Trafik" fra Hjo som vi hadde hørt en del om, men også nye kyster og nytt land fristet. Maskinistene var henrykte, — tenk å kunne spe på kjelen direkte fra skutensiden, kunne sløse med ferskvannet uten bekymringer. Skipperne var mer skeptiske, — kanaler, sluser, grunne innsjøer og trange elver. Men optimistene ga seg ikke, — "Bohuslän" blir med, de skaffer loser og kjentfolk og ordner alt. Og Vänern ble det.

Med skipskontrollens velsignelse og grindige forberedelser i ryggen la vi i vei fredag 6. juli. Arrangementet hadde vokst. Det nærmet seg et miniveteranskipstreff. Foruten *Børøysund*, *Trafik* og *Bohuslän* ville også S/S *Nalle* og S/S *Ørnen* delta, og S/S *Polstjärnan*'s femtiårsjubileum skulle feires. Besøk av Mariestad og Lidköping sto på programmet.

Etter overnattinger i Son og Fjällbacka ankom vi Göteborg søndag kveld. Ved Gullholmen tok vi ombord havnelos Hasse Hederström som er medlem av *Bohuslän*'s skipperstall. Han hadde gjort et utmerket forarbeide, ordnet med kaiplass, havneavgifter og skaffet kanalloser for reisen på Gota älv — også medlemmer av *Bohuslän*'s skipperstall.

Klar for slusefart.

De siste forberedelser for kanal- og slusefart ble gjort, mannskapet brie-

fet, store fendere hengt ut og samtlige fotoapparater ladet og satt i høy beredskap.

Slusene ble en ny og fantastisk opplevelse for oss. Hver sluse løftet *Børøysund* nesten ti meter opp. Fra å være et knøtt i bunnen av slusene vokste hun til sine kjente proporsjoner etterhvert som vannet steg. For første gang i sitt 71-årige liv befant båten seg over havets nivå uten å protestere, mens kameraer klikket og film surret.

Slusingen gikk knirkefritt. Men trafikken i slusene er stor, det tar tid å flytte seg vertikalt og av og til kunne det bli ventetid mellom hver sluse. I Trollhättan overnattet vi i hyggelig selskap med *Bohuslän* som også hadde funnet det behagelig å dele turen opp slusene i to.

Ferskvannsseilas på Vänern.

Dagen etter var Vänern nådd. Første stopp Åmål, en liten hyggelig by der S/S *Polstjärnan* holder til.

S/S *Polstjärnan* arbeider for fyr- og merkevesenet på Vänern. Båten er noe modernisert for å tilfredsstille dagens krav, men dampmaskinen er intakt. Maskinrommet imponerte, blankpusset og rent og tydelig preget av omsorgsfull pleie. Av raffinementer kan nevnes automatisk vannstandsregulering på kjelen og automatisk regulering av fyringen. S/S *Polstjärnan* er utstyrt med strålekondenser og kan derfor kun seile i ferskvann.

Torsdag 12. juli var det avgang med kurs tvers over Vänern til Mariestad. I strålende vær dampet *Borøysund* avgårde med ferskvann fossende både om baugen og på dekk. Det var rigget til dusj på fordekket med vann fra kondenseren akkurat passe temperert. Aldri så man renere fyrbotere.

Navigeringen inn til Mariestad er ikke lett p.g.a. magnetiske forstyrrelser, men skipperne mestret forholdene. Noen dager senere hørte vi at en lastebåt hadde gått på grunn i det samme farvannet. Det siste stykket inn til Mariestad gikk vi i parade med S/S *Bohuslän* og S/S *Trafik*.

S/S *Trafik* var et nytt og hyggelig bekjentskap. Båten er noe mindre enn *Borøysund*, men blir eiet og drevet på samme måte. Eneste forskjell er at *Trafik* er helt ferdig restaurert og i misunnelsesverdig fin stand. Restaureringsarbeidet hadde pågått sammenhengende over 7 år og resultatet vakte almen beundring, med en rekke fine detaljer. Eneste skår i gleden var røykeforbudet i Røkesalongen (p.g.a. brannfare).



Kjølevannsdusj og levangerkoster gir rene fyrbotere.



"Borøysund" i slusene i Trollhätta kanal.

Stor interesse

Straks båten klappet til kai møtte lokalpressen opp for å ta intervjuer og bilder. Pressedekningen var i det hele fyldig og meget god. Mulig det hadde noe å si for tilstrømningen, for maken til interesse skal en lete lenge etter. I løpet av torsdag kveld kom det flere veteraner til byen. S/S *Postjärnan*, S/S *Ørnen*, S/S *Nalle* og M/S *Willy*, en slepebåt som *Nalle*, men ombygget til diesel.

Fredag formiddag ble alle skippere overrakt en minneplate fra byen av havnesjefen ved en enkel tilstelning ombord i S/S *Bohuslän*. Om ettermiddagen var det åpent skip og alle

som ville kunne komme ombord og ta en titt på båtene. Tilstrømningen var enorm. I de tre timene det sto på var *Borøysund* absolutt fullpakket.

Samme kveld gikk *Bohuslän* og *Trafik* tur med betalende passasjerer og bilettene ble revet bort på et øyeblikk. Det var stor pågang på oss for å få *Borøysund* til å gå, men siden vi ikke hadde de formelle tillatelser, måtte vi la det være. Ingen kunne heller på forhånd ane at det skulle være så stor interesse.

Lørdag gikk turen videre til Lidköping og interessen for båtene var ikke mindre enn i Mariestad. Lange køer for å bese fartøyene og bilettene til *Bohuslän*'s tur ble borte på en time.



Lidköping. Forfra: "Ørnen", "Børøysund", med "Nalle" på utsiden, "Trafik" og "Bohuslän".



Mannskapet samlet for massivt salgsfremstøt i Mariestad.

Vellykket dampskipstreff

I første rekke var hensikten med turen å knytte kontakter med andre veteranbåter, drøfte felles gleder og problemer og lære av hverandre. I så måte var det full klaff, men samtidig ble det et ypperlig PR-framstøt og en styrking av interessen for gamle båter.

Mandag var møtet over og vi dro tilbake med stopp i Trollhättan. *Bohus-län* holdt oss med selskap på turen til Göteborg, mens vi fortsatte til Marstrand.

Været var elendig under Marstrandsoppholdet, men byen har nok av severdigheter å by på. I Marstrand ble "Fyrbøternes Dag", — *Børøysund's* hyllest til sleisens og slitets adelsmenn, feiret på tradisjonelt vis.

Reisen videre nordover Västskusten forløp som planlagt, men det store sommerværet uteble fortsatt. For tredje gang tilbrakte vi siste helg på Koster. I mangel av badeklime ble oppholdet brukt til sightseeing på land med medbrakte sykler eller minigolfturneringer. Foruten de vanlige kasser besto *Børøysund's* cargo på denne sommerturen av 8 sykler og 2 kajaker samt en moped. Alt ble flittig benyttet.

Tradisjonen tro ble siste kveld på sommerturen avsluttet med blåskjellgrilling på akterdekket. Søndag kl. 08.00 lettet vi anker og 8 timer senere klapet *Børøysund* til kai i Oslo. Ren bunn etter ferskvannsoopholdet og en fin sønnabris ga rekordfart inn Oslofjorden.

— *ila.*



S/S "Trafik" på Vänern. Foto: Dag Almen, Ångbåten nr. 47.

DOKKING OG VEDLIKEHOLD

Årets dokking foregikk på Framnæs mek. Verksted i Sandefjord fra 14. januar til 1. april — 79. Grunnen til at perioden ble så lang var den vedvarende kuldebølgen sist vinter og vår skepsis m.h.t. dokksetting i temperaturer under frysepunktet.

Hovedjobben denne gang var på kjelen og maskinen. Sommeren —78 fikk vi pålegg om permanent utbedring av reparasjon på babord ildkasse. Dette skulle vise seg å innebære fornyelse av bunn, samt nedre parti av bakvegg og sider med tilhørende kortstag i ildkassa. Sterk korrosjon var årsaken til dette. Styrbord ildkasse ble selvsagt underkastet grundige tykkelsesmålinger og ble heldigvis funnet i orden. Ildbryggene ble undersøkt og vi fant det nødvendig med hel fornyelse av den ene og reparasjon av den andre. Ingen tvil om at kjelesmedene på Framnæs her gjorde en fin jobb.

Vi hadde regnet med støping av ny sirkulasjonspumpe, men til vår store tilfredshet viste det seg at pumpa lot seg reparere. Korrosjonsskadene lå stort sett ved øvre flens slik at kun dette partiet ble fornyet.

Av museale grunner er reparasjon langt å foretrekke fremfor fullstendig utskiftning, forutsatt at dette er teknisk forvarlig.

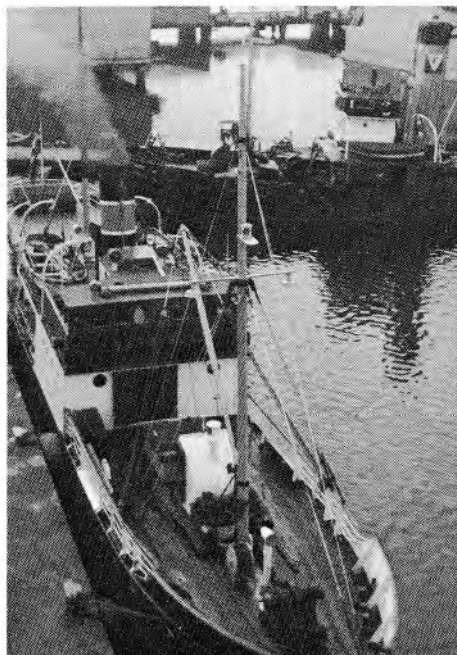
Forørig ble overbordventiler reparert, sugeledning fra akterpeaktank fornyet og hoveddampledning og fødevannsrør glødet. Under dokksettingen ble det foretatt vanlig rengjøring, stoffing og bunnbesiktigelse og svingeren til det nye ekkoloddet ble montert.

I røkelugaren ble luftelyrene montert og snekkeravdelingen satte opp rammer rundt lysventiler og monterte opp spikerslag på skott og i himlingen.

På tilbaketuren fra Sandefjord stakk vi innom Fredrikstad og hentet de nye

ristene samt utstyr og deler til Nabbetorpen. Ristene ble støpt ved Fredrikstad Mek. Verksted, og var så vidt vi vet en av de siste jobbene støperiet utførte før det ble nedlagt.

Det kan være verd å nevne at turen Oslo — Sandefjord — Fredrikstad — Oslo ikke ble så dyr som man skulle tro. Vi fyrte nemlig med raskmaterialer fra husene og fra "Hansteen". Litt mer arbeidskrevende å fyre med ved, men utvilsomt rimeligere enn kull.



"Boroysund" på Framnæs med D/S "Forlandet" i bakgrunnen.

"NORDSYSSEL" SOLGT

Offentlig nei til Norsk Veteranskibsklub

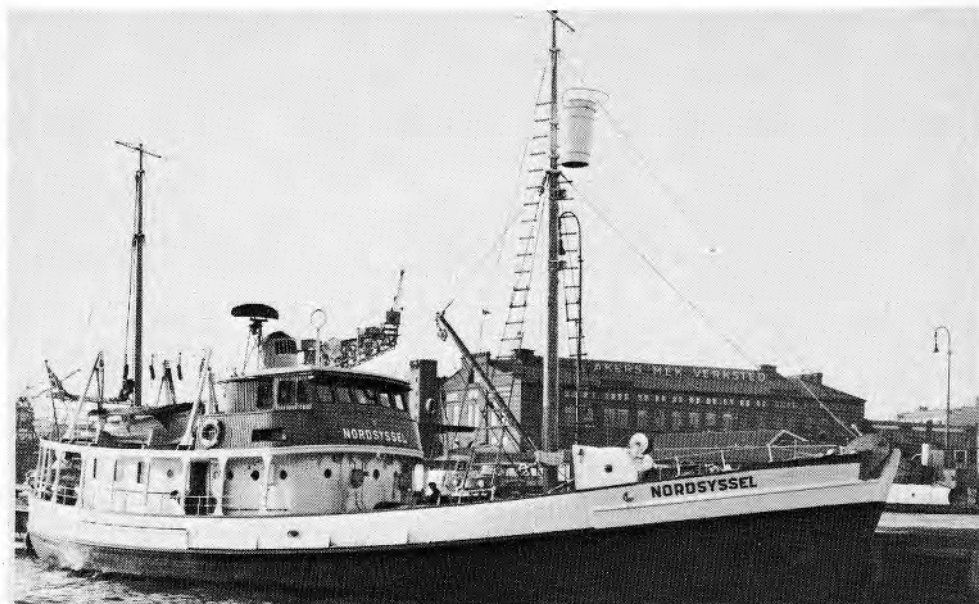
Ikke uventet kom Justisdepartementet til at sysselmannsskuta "Nordsyssel"s oppgaver ivaretas bedre med nye kommunikasjonsformer. Mere uventet var det at staten ikke hadde videre planer for bruk av fartøyet enn salg til kommersielle interesser. Det forelå reell fare for at den tradisjonsrike skuta ville havne i Canada. NVSK engasjerte seg i saken i et ønske om å bevare "Nordsyssel", etter at det var klart at museale organ måtte takke nei p.g.a. bemanningssituasjonen. Staten valgte å selge båten for 475.000 kroner.

"Nordsyssel" var landets offisielle fartøy på øygruppen gjennom etterkrigstiden og utgjorde halvparten av Norges representasjonsflåte. Den kjente og kjære skuta fikk tilnavnet Kongeskipet "Norges" lillebror. Med våren kom hun nordover til Longyearbyen og var stadig på oppdrag for sysselmannen i øyriket omkring Vest-Spitsbergen. Den norske løve i fronten av styrrhuset førte til at båten vakte respekt hos nordmenn, russere og tilreisende. "Nordsyssel" ble det mest konkrete symbol på kongerike Norges overoppsyn med øyene. Den ble Nord-Norges representasjonsskute. Med den dro gjerne fint folk på tokt, departementssjefer og høye herrer fra inn- og utland var ofte gjester hos sysselmannen. Fangstmenn og alle tenkelige vitenskapelige ekspedisjoner assisterte den, selv skoleklasser på utflukt fikk kjøpe med "Nordsyssel". Mannskapet ombord var fra redningsflåten og skuta har mang en gang utført redningsdåd, ikke bare i farvannet rundt Svalbard, men også på bruksvakthold om vinteren eller som rednings- og værvarslingskip på 57,5⁰ nord og 3⁰ øst i Norsjøen. Stasjonen er internasjonal, Sverige, Danmark og Vest-Tyskland bidrar sammen med Norge. Prosjektet startet i 1957 med M/S "Nordsyssel". Skuta har vært pioner på mer enn ett område.

Statens skip

"Nordsyssel" ble bygget hos Standard i Drammen 1949 av tre og er isforhudet, 155 btr, 91 fot lang og har en 1956 Wickmann dieselmotor på 540 hestekrefter, fart 11 knop. Justisdepartementet eide båten mens Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning sto for drift og vedlikehold. "Nordsyssel" er usedvanlig velutstyrt og har en hel serie topp moderne instrumenter ombord, den er registrert for ishavsfart med passasjerer, ofte benevnt verdens mest krevende skipsklasse. Skuta var spesialutstyrt for å tjene flere bestemte funksjoner i arktiske strøk, og salgsprisen ble derfor liggende langt under fartøyetets reelle verdi. Beløpet sto i følge eksperter ikke i noe rimelig forhold til verdien av fartøyet. Spørsmålet om det forsvarlige i å forvalte skattepenger på den måten når det foreligger konserveringsalternativ, vil vi la ligge her og nå.

Da det i fjord vår ble klart at "Nordsyssel" skulle selges, førte det til avisdebatt med verdens nordligste avis, Svalbardposten, i spissen. Særlig var diskusjonen heftig i det Nordenfjeldske Norge og staten måtte ta mange vondtord. Det eneste representasjonsskip for over halvparten av landets kystlinje kan staten ikke beholde. "Nordsyssel" var seilt inn i nord-



"Nordsyssel" er etter manges mening et bevaringsverdig fartøy. Den minnerike ishavsskuta er blitt kalt Kongeskipet "Norge"s lillebror og ville bli et fint monument over en epoke på Svalbard.

lendingenes bevissthet som kongeskipet "Norge" og "Christian Radich" har det for søringer. "Nordsyssel" tilhørte Svalbard, ble det hevdet.

Bevaringsverdig

Avgjørende for NVSK's engasjement var følgende momenter:

To berømte fartøy fra arktiske farvann og en helt annen periode er bevart. Sterke personligheter var knyttet til "Gjøa" og "Fram". "Nordsyssel" er ikke mindre historisk, men mangler den aura et verdensnavn gir. Til gjengjeld er den flytende og har klasse i motsetning til de to foran nevnte.

"Nordsyssel" er en fin representant for ishavs-, fangst- og fiskeskutene fra perioden like etter krigen. Båten har de hovedkomponenter som er avgjørende til god dokumentasjon for kommende generasjoner. I tillegg er den innredet med tanke på komfort i forbindelse med representasjonsoppdrag i de spesielt utsatte farvann rundt Svalbard, og følgelig bedre anvendbar enn rene typefartøy i fremtidig sammenheng.

Fra samfunnets side pågår for tiden arbeid med registrering og planer om bevaring av spesielle fartøy og typer. Også nyere båter er vurdert, hurtigrute og fjordbuss er nevnt i denne sammenheng.

Tanken bak er at ettertiden skal gis samme mulighet til å oppleve kystnasjonen ombord på flytende farkoster slik de i dag får lære om bondekulturen gjennom folkemuseer og bygdetun hvor folk vever, baker flatbrød og klipper sauer.

Mange av de aktuelle båter er i dårlig forfatning og ofte sterkt ombygd. Det kreves følgelig stor innsats og mange penger for tilbakeføring til original og driftsmessig stand. For vår del så vi i "Nordsyssel" muligheten til å være "føre var". Her seilte en komplett og utmerket vedlikeholdt skute, en pioner med en enestående saga, en båt vel verd å bevare. På toppen av det hele sto allerede samfunnet som eiere.

Når ingen statsinstitusjon foreløpig tar ansvar for å drive bevaringsverdige skip, da får heller frivillige gis anledning til å påta seg oppgaven, det har lenge vært praksis på andre områder. Vi hadde skissert framtidig konserverings- og driftsplaner for "Nordsyssel" slik at den kunne bevares i den forfatning båten var da den takket av som sysselmannsskute i fjor høst, og få et bruksområde ikke ulikt

det originale. Den sagnomsuste veteranen kunne blitt et nasjonalt monument over en epoke på Svalbard og fortsatt fått representere landet. Vi burde hatt råd til å beholde dette enkle representasjonsfartøy som *vårt fartøy* uansett hvilken organisasjon som sto for driften.

O.T.E.

Siste:

Like før Dampskipsposten går i trykken opplyser "Nordsyssel"s nåværende eier, Tore Wassbakk i Tromsø, at "Nordsyssel" er omdøpt til "Ice Lady" og det er planen å bevare båten. Den har beholdt klasse A2+ i Veritas, en del ekstra radioutstyr er montert. Noe modernisering innredningsmessig er forestående.

Planen var at båten skulle til Svalbard i chartertrafikk sist sommer, men en konflikt mellom eier og turoperator førte til at båten ble liggende i opplag til stor skuffelse for alle på Svalbard. "Ice Lady" er klar til å gå på bruksvakthold og vil være der til i mars. Det er Wassbakks planer at båten skal til Svalbard neste sommer.



Reisevirksomhet kan være nyttig – hvis rette person besøker de rette steder. I vår var styremedlem Jon Schröder en tur i Trondheim på TMV der både "Børøysund" og "Kysten" i sin tid ble bygget. Der ble det funnet en rekke detaljtegninger og dokumenter for begge fartøyer. Bl.a. har vi nå avslagningstabellene for Børøysund og kan dermed rekonstruere linjetegningene.

På BMV i Bergen ble originaltegnene for Hestmanden funnet og ved et besøk i Stokmarknes på VDS' "roteloft" kom han over så mye "nyttig" at en ny tur nordover planlegges.

Den årlige pinsetur fikk en ny vri i år. Fredagskvelden ble tilbragt på Helvik-tangen friområde sammen med folk fra Foreningen for bevaring av eldre seilfartøyer. Det var grill, dans, bål og festlig samvær til ut i de små timer. Et hyggelig treff på et hyggelig sted som bør kunne gjentas. Det er dessverre ikke dypt nok ved brygga, men en av jaktene la seg innerst og da var det vann nok til "Børøysund" på utsiden. Etter festen fortsatte "Børøysund" til Sandspollen med tradisjonell pinsedugnad på programmet.

SEILINGSSSESONGEN 1979

Sesongen i år er ubetinget den beste vi noen gang har hatt. I alt ble det seilt 55 charterturer og det er ny rekord. Det viktigste er likevel at vi har seilt uten uhell og annet grums. Dessuten sitter vi igjen med et brukbart økonomisk resultat.

Seilingene startet 7. mai med noen turer utover i forbindelse med Norshipping-messen. Nyttige turer for *Børøysund*, bl.a. resulterte det i et pent oppslag i magasinet *Marine Propulsion*.

I vårsesongen fra 7.5.—30.6. ble det i alt seilt 32 charterturer, 2 medlemsturer og 2 helgeturer for mannskapet i forbindelse med St. Hans og pinsen. I høstsesongen fra 6.8.—5.9. ble det seilt 23 charterturer, en medlemstur og en representasjonstur for innbudte. Fisketuren 7.—9. september var sesongavslutningen for seilingene.

Opplegget var beinhardt i år. Vi la opp til kjøring hver dag i uka. Det er ikke tvil om at et så hardt kjøring røyner på mannskapet og dem som har med driften å gjøre. Monstringssjefene, de som skal sørge for at det alltid er mannskaper nok, har ofte hatt en strit i telefonen for å skaffe folk. Det

blir til at en liten gjeng går igjen, kanskje ikke alltid fordi de så gjerne vil, men fordi de føler at de er nødt. Dette kan ikke være annet enn rovdrift på enkelte.

Vår statistikk viser at i alt 61 personer har medvirket til at de 59 passasjerturene har gått som planlagt. Det ser egentlig ikke så ille ut, men detaljene avslører noe annet.

Den som topper statistikken over antall seilinger har notert seg for i alt 44 turer. Tilsammen 7 personer har deltatt i mer enn 25 seilinger, og 6 personer har seilt mellom 15 og 24 turer i sommer. I bunnen av tabellen finner vi det store gross, — 24 personer har seilt 1—3 turer og 17 personer har seilt mellom 5 og 9 turer.

Dette bekrefter det vi for såvidt visste fra før, at det er et dusin aktive som trekker hele lasset. Det burde vekke ettertanke hos alle som synes det er vesentlig at *Børøysund* seiler, og som har muligheter til å hjelpe til med det. Ta fram kalenderen for neste år og kryss av en dag i uka for *Børøysund* i månedene mai, juni og august. Det burde ikke være noe stort offer og det vil hjelpe meget på mannskapssituasjonen.



Vi jubilerer stadig og den 24. februar ble klubbens 15-årsdag feiret ombord i "Børøysund" mens skipet lå på Framnæs i Sandefjord. Jubileet falt sammen med en arbeids-weekend ombord og ble markert med champagne og taler mellom arbeidsøktene. Forøvrig fikk man utført det man skulle.

Vi er ikke sikre på om vår påpasselige kasserer har bedt oss om å minne om kontingenten til klubben i dette nummer av Dampskipsposten. For sikkerhets skyld er det hermed gjort.

NO 1. "STILL GOING STRONG"

Seilas med vedfyrt eleganse på Øyern.

f Olaf T. Engvig

Tåken henger tung over busker og trær i bekkedalen ned mot Gahnsviken i Øyern. Langs grusveien går en gjengrodd rørgate, et gammelt minne om tidlig industri. Her i viken lå Gahnsbruket med navn som Anker, Collett, Westye og Egeberg knyttet til skurlast-produksjon og eksport. Rester av saga finnes, rester etter slepebåten "Gahn" fantes også for noen år siden.

Til transport det første stykket mot Christiania og verden utenfor kontraherte Thoresen & Stolt i 1861 en liten slepedampbåt hos Nylands mek. Værksted i Akerselva. Verkstedet hadde nett-opp startet opp med skipsbygging, på beddingen var kjølen strukket til en slepebåt for Haldenvassdraget. Lille "Gahn" ble imidlertid først ferdig og fikk emblem fra verftet med byggenr. 1. "Gahn" var på 15 bruttotonn, 45 fot lang og stakk 3 fot akter. I nærmere tre mannsaldrer gikk "Gahn" med trelastprammer til og fra Gahnsviken.

Vekk med dampen

Krigen forandret på så mangt, etter den kom nye tider og endrede krav. Nye slagord ble mote. Ett av de mest gjennomslagskraftige ble NSB's "Vekk med dampen". Den kom også til å gjelde andre dampdrevne transportformer, de hørte fra nå av fortiden til. Saneringen ble nærmest total. D/S "Gahn" i Øyeren lå til forfall fram mot 1962, da Bjarne Halvorsen i Lillestrøm kjøpte vraket for 2000 kroner av Stolt Nielsen. Båten hadde fortsatt sin ensylindrede høytrykksmaskin og kjele ombord. Halvorsen begynte et møysommelig og pengekrevenende restaureringsarbeide. Kjele og maskin var ubrukbare og ble tatt på land. Hos A.M.Andersen, Oslo, fikk han i 1976 bygget en røkrørskjele på

0,9 kubikkmeter og 7 kg trykk. Maskin fant han hos Skienfjordens mek. Fag-skole. Det var en compounder, med 120 omdreininger yder den ca. 10 hestekrefter. "Gahn" gjør omlag 6 knop toppfart.

Bjarne Halvorsen står som skipper og reder, med seg har han maskinist Arnt Mora.

Dampbad

Den eldste seilbare Gammel Dampen bygget i Norge lå og ventet på Dampskips-posten ved brygga i Gahnsviken. Halvorsen hadde fyrt en par timer på tørr gran-ved og flis. Til kunstig trekk bruker han en gammel støvsuger med rør i begge ender. Utblåsningen gir trekk, innsugningen brukes til rengjøring av røkganger. Da trykket var 2,5 kg, mente Halvorsen det var tid for å føre fram dampen. En stund sprutet og hveste det ut fløyta og alle tenkelige kraner nede i maskinen. Halvorsen forsvant i røk og damp, vi lurte på om han forsøkte å bade dampbad. Etterhvert fikk han stengt og sikten ble bedre. Maskinen begynte så smått å bevege seg, gjorde en halv omdreining, stoppet og tenkte seg liksom om før den gjorde en ny halvtønn. De gamle compoundmaskinene oppførte seg slik på sakte fart, blir det fortalt.

Det var lite vann i Øyeren den dagen "Gahn" sto på land forut. Dampskips-



Maskinist Arnt Mora tar godt vare på maskinen fra Sktensfjordens mek. Fagskole.

posten måtte assistere med vågmat under baugen, hele forenden løftet vi før "baken" gled ut fra brygga. Der sto det en undersjøisk påle, og så satt båten fast på den i stedet. Det ble staket på styrbord og babord, vi flyttet oss forut og lurte på om det ikke var slik de gjorde også på Ladogasjøen og i Volga. Omsider var vi flott. Bjarne Halvorsen tok roret og på god gammeldags måte telegraferte han ned til maskinist Mora. "Gahn" skjøt fart og gled mykt bortetter en blikk-stille vik med disen fortsatt hengende fast på toppen av grantrærne.

To trillebærer ved

Stemningen tilhørte en annen tid – ingen illsinte passbåter flerret naturen. Stillheten var merkbar, maskinen ga knapt en lyd fra seg. Svake slag fra propellen og varm lukt fortalte at vi hadde mekaniske hestekrefter ombord. Halvorsen måtte ned å fyre, vi prøvde rattet og oppdaget at den gamle var utrolig villig, en knagg var nok til en pen kursendring. Kjelen fyller rommet under styrhuset, den har innlegg på forsiden og favnved ligger under bakken. På to trillebærer går båten en dag. Tørrgranene er

fine å fyre med, de har fått ben å gå på siden "Gahn" ble seilbar igjen. Driftsutgiftene er ikke mye å snakke om.

Båten er bygget for sleping og bare akterut og på fordekket er det god plass for passasjerer. Nede er rommene i vesentlig grad opptatt av maskin, kjele og bunkers.

Under dekk er forskipet reservert fyrbøter, mens maskinisten har nedgang akterut, styrhuset er oppbygd midt mellom. "Gahn" blir derfor noe vanskelig å betje-

ne for en mann, Men Halvorsen har kjørt den alene en del ganger. Han vitser med at båten er spesialist i å gå på de grunner som finnes i Øyeren. Det tror vi nok selv om Halvorsen raskt smetter ned forut for å legge i, opp på dekk og ned akter for å åpne eller stenge og så til brua for å gi ror. Spretten er han og 80 år blir han 14 dager etter vårt besøk ombord. Dagen før vi kom hadde han glidd og gått overbord mens han arbeidet alene med å flytte båten.



Skipper og reder Bjarne Halvorsen (80) til rors på sin gamle båt.

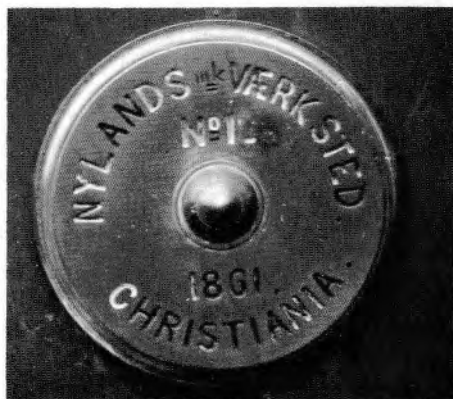


Larig og slank glir D/S "Gahn" stille avsted over Øyern. Et pust fra de gode gamle dager.

Båthus

Da fotografen gikk i lett båten for å få et avstandsbilde av dampen, ble vår assistent Mona styrmann mens Bjarne fyrte med bjørkeved for å få fin røyk. Arnt vek ikke fra maskinen på hele turen annet enn da han måtte opp å åpne for steam på fløyta. Den ga fra seg en høy skarpt entone som kunne høres flere kilometer i stilla. "Gahn" førte i gamle dager to saluttkanoner. Den ene er dessverre forsvunnet, derfor er den andre tatt ned inntil videre. Vandaler og souvenirsankere er en konstant plage for alle som prøver å bevare spesielle ting. Ingen dampskip vi kjenner har fått være i fred for tjuvpakk. "Gahn" hadde tidligere et eget hus i Gahnsviken, det sto på tømmerpæler ute i vannet. Båthuset holdt regn og snø borte og kunne låses fra landsiden. Bjarne Halvorsens største ønske i dag er et

nytt hus til gamle "Gahn". Det vil spare ham for mye pumping til tross for presenning-overbygg og dessuten trygge båtens framtid på en langt bedre måte enn nå. "Gahn" fortjener det, denne gamle båten som damper rundt med Nylands mk. Værksted N^o 1, 1861 på styrhusfronten.



KYSTKULTUREN SKAL KARTLEGGES

Nå skal Noregs Ungdomslag slå et slag for kystkulturen. I samarbeide med Norsk Sjøfartsmuseum har denne organisasjonen som de fleste av oss kanskje mest forbinder med bunadskledd seterromantikk, lansert et studieopplegg det står respekt av. Studieplanen som er forfattet av direktør Svein Molaug, tar sikte på å få samlet inn opplysninger om alle sider av liv og virke langs vår langstrakte kyst.

Svein Sporstøil i Noregs Ungdomslag opplyser til Damskipsposten at studieplanen nå er sendt ut til lagets 30 fylkeslag og 800 lokallag. Studieplanen har fått en meget god mottakelse. Også en rekke skoler har henvendt seg til NU og bedt om å få bruke opplegget i undervisningen.

Det blir lokallagene selv som gjen-

nom studieringer organiserer framdrift og omfang av arbeidet med innsamling og data. Studieplanen oppfordrer lagene til å bruke det innsamlede materiale lokalt, til utstillinger, av bygdebok-komiteer osv. Men det er også meningen å samle inn stoffet sentralt og deretter overlate det til Norsk Sjøfartsmuseum til videre bearbeidelse.

Norsk Veteranskibsklub har henvendt seg til Noregs Ungdomslag og gjort oppmerksom på at lokal samferdsel og da særlig dampskipsfarten bør trekkes sterkere inn i studieopplegget. Dampskipet var tross alt pioneren i norsk samferdsel. I mer enn hundre år var dampskipene ryggraden i transportsystemet her til lands, og et bærende element i kystkulturen.

D/S Børøysund som kunstnerisk inspirasjon

Billedhuggeren Joseph Grimeland vil være kjent for de fleste. Han er kunstneren bak Oslo-piken som står midt mellom rådhusets to tårn, høyt over hovedinngangen.

Nå har Grimeland igjen inntatt det store atelieret i Rådhusets vestre tårn. Han arbeider med et større monument til Sjøfartsmuseet på Bygdøy. Motivet er en gruppe av sjøfolk som forliser. De er avbildet i en dramatisk situasjon idet skuta går ned etter torpedering.

Så er det vår kjære "Børøysund" kommer inn i bildet: Grimeland har nemlig brukt skipet som modell, idet der i denne store gruppe forekommer en rekke maritime detaljer som daviter, blokker, rigg etc.

Dette viser igjen at D/S "Børøysund" har en berettigelse som kilde til kunstverk.

Skuta har vært avbildet før i en rekke filmer. Blant annet brukte regissøren Knut Andersen skipet i sin film "Karjolsteinen" etter Sigbjørn Hølmebakks roman.

"Børøysund" er avbildet på Evenes Flyplass i et større dekorativt maleri der, og nu Joseph Grimelands monumentale skulptur utenfor Sjøfartsmuseet. Skulpturen ventes å bli ferdig høsten 1980 og skal reises på neset nord for museet. Den blir et sjømerke som vil kunne sees over store deler av Oslo havn.

Karl Erik Harr



*De to eldst kjente bilder av D/S "Odin" med Tr
skorstenen. Akvarellene henger i Trondheims Sjøf*



Østlands Lægtercompagnies blå-hvite merke i
Maritimmuseum.

KYSTEN – ET NYTT FORBUND OPPRETTET

En ny landsomfattende sammenlutning: KYSTEN – forbund for bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø, ble opprettet den 14. september i år. Samtidig ble de tidligere foreningene Båtlaget og Foreningen for bevaring av eldre seilfartøyer slått sammen. De to Oslo-grupperingene vil bli skilt ut som egen lokal-forening, antakelig i løpet av høsten.

Som formann for det nye forbund ble valgt Tryggen Larsen, Nesodden. De åtte styremedlemmene som ellers ble valgt, kommer fra forskjellige steder i landet. De fleste bor likevel i Oslo nå.

Det er en viktig oppgave å holde i hevd de tradisjoner og gjenstander som er blitt utviklet gjennom flere tusen år på norskekysten, og å bevare det verdifulle kystmiljø som vi fremdeles har. Mange er blitt interesserte i dette i de senere årene, og stadig flere slutter opp om oppgaven.

Det må være et hovedmål for det nye forbund å samle alle disse kreftene i en bevegelse med sikte på å ta vare på de verdier som vi fremdeles har på kysten.

Det nye forbundet innbyr alle interesserte til å støtte arbeidet, økonomisk ved medlemsskap, eventuelt også ved selv å bevare et fartøy, et sjøhus eller liknende, eller ved å delta i det nødvendige organisasjonsarbeidet.

Årskontingenten er fastsatt til kr. 100,— for firma- eller foreningsmedlemmer, kr. 40,— for vanlige medlemmer og kr. 20,— for skoleelever.

Det nye forbund planlegger bl.a. å gi ut et eget kvartalstidsskrift. Det første nummeret ventes å foreligge i første halvdel av november. Forbundet vil ellers bl.a. ta sikte på å sette i gang kurs i f.eks. båtbygging, seilsyng, tradisjonelt sjømannsarbeide, seiling og liknende.

Hva skjer med fartøyutvalgets innstilling?

Behandlingen av Fartøyutvalgets innstilling "Om bevaring og bruk av gamle fartøy" blir fulgt med argusøyne av alle som er opptatt med å bevare håndfaste bevis fra kystfartens historie. Tempoet i arbeidet med utredningen var optimistisk og skapte kanskje forventninger det ikke var grunnlag for. Men samtidig var det et varsel om at det hastet med å finne fram til permanente ordninger for det offentliges engasjement på denne sektoren av kulturvernet. Konkret håpet man at det skulle føre til faste bevilgninger på statsbudsjettet for 1979 eller i alle fall fra 1980. Det faktum at et arbeidsutvalg utgått av Fartøyutvalget straks satte seg i sving med å undersøke mulighetene for midlertidig finansieringsordninger til øyeblikkelige nødsarbeider ombord i de be-

varingsverdige fartøyer, understreket alvor i situasjonen.

Etter det Dampskipsposten får opplyst er innstillingen fortsatt til behandling i departementene. Arbeidet er omfattende, flere sider skal avklares og mange parter er involvert, slik at oppgaven nødvendigvis må ta lang tid, får vi opplyst. Det kan ikke sies noe om når behandlingen kan ventes ferdig. Følgelig kan vi heller ikke vente bevilgninger på statsbudsjettet for 1980, — hvis ikke noe ekstraordinært skulle inntreffe.

I mellomtiden får ildsjelene ombord i fartøyene vente og håpe at rust og råde gjør det samme, eller sette sin lit til at Norsk Kulturråd som i en årrekke har støttet bevaringsarbeidet, fortsetter sitt engasjement.

I SMELTEDIGELEN ENDTE DE IKKE!

D/S Hestmanden og D/S Styrbjørn nå i Norsk Veteranskibsklubs eie. En milepel i klubbens historie og et krafttak for vår sjøfartskultur.

Første skritt for å bevare D/S "Hestmanden" og D/S "Styrbjørn" er tatt. Det videre arbeid vil utvilsomt bli en lang og vanskelig oppgave, men med den voksende forståelse for fartøybevaring, øynes løsninger i horisonten, hvis alle gode krefter står oss bi. Norsk Veteranskibsklub har bare en viss mulighet til å styre båtenes skjebne. Entusiasme er ikke nok, det trenges penger og lovbeskyttelse. Redningsaksjonen ble et kappløp med tiden om penger og støtte for bevaringstanken.

Norsk Veteranskibsklub foretar en befaring i Sandnessjøen i mars 1979 med henblikk på en grundig teknisk undersøkelse av fartøyene etter at man er varslet om at opphogging er nært forestående.

Resultatet av denne undersøkelsen er opplyftende og på bakgrunn av dette får klubben utarbeidet en historisk oversikt for begge skipene.

Etter grundig vurdering av alt tilgjengelig materiale beslutter styret i Norsk Veteranskibsklub i møte 2. april 1979 å arbeide videre for bevaring av fartøyene.

En rekke søknader om støtte blir sendt ut til private og offentlige instanser. Pressen blir foret med stoff. Dette gir etterhvert resultater. Saken blir omtalt over hele landet og i NRK.

Norsk Kulturråds Fartøykomite, Norsk Sjøfartsmuseum og Norsk Teknisk Museum gir oss faglig oppbacking.

Opphogging blir utsatt flere ganger etter samtaler med Høvding Skipsopp-hugging. Bidragene begynner å komme inn. Vi øyner en løsning.

Den 3. september blir kjøpekontrakten undertegnet. Finansieringen er klar:

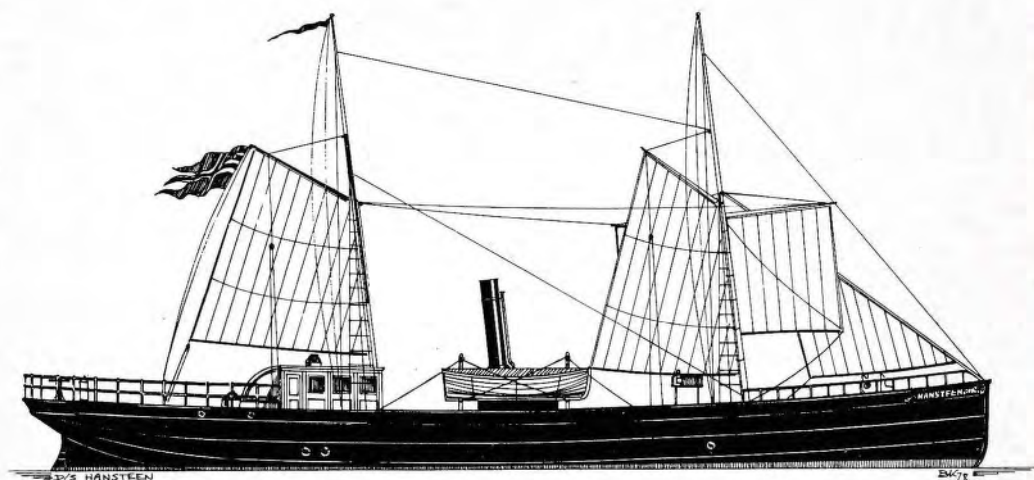
Kulturrådet bidrar med kr. 10.000,—, Bærum kommune med kr. 20.000,— og Oslo kommune med kr. 25.000,—. Herr Petter Olsen yter et privat lån på kr. 200.000,—. Restfinansieringen blir ordnet gjennom Christiania Bak og Kreditkasse ved hjelp av et lån på kr. 170.000,— over ett år.

Den 5. oktober blir kjøpesummer, kr. 290.000,— for D/S "Hestmanden" og kr. 90.000,— for D/S "Styrbjørn" betalt. Fartøyene er våre!

Den 20. oktober blir fartøyene igjen inspisert. En del preparerings- og sikringsarbeide blir utført og det blir gjort forberedelser for dokksetting og sleping til Oslo.

I skrivende stund er vi i forhandlinger med Trondhjems Mek. Verksted og Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning for dokksetting og nedtauing.

Forventet ankomst til Oslo sommeren 1980 hvis lånet til Christiania Bank og Kreditkasse er tilbakebetalt. Banken forlanger en gjenkjøpsavtale med Høvding Skipsopp-hugging som sikkerhet for lån til "Hestmanden". Opphoggingsspøkelset blinker fremdeles i det fjerne hvis lånet ikke kan innfris.



Gaffelrigget damskip "Hansteen", den eneste bevarte representant for tidlige dampskip med full seilføring, slik den vil bli etter fullført restaurering. Tegning: Bård Kolltveit, Norsk Sjøfartsmuseum.

The Metal Society, London, kan fortelle at platene i skroget er laget av smijern. Uthamring av skipsplater var vanlig dengang "Hansteen" ble bygget, men ble noe senere utkonkurrert av valsede stålplater. Det synes som om de engelske smijernsplatene i "Hansteen" er hovedgrunnen til at det er noe båt igjen å restaurere.

Etter grundige målinger er det fastslått at skroget er forbausende godt bevart, platetykkelsen tilfredsstillende vår tids krav. Innredningen under dekk er temmelig komplett, men over dekk må båten fornyes. Her mangler det nathus, bestikk-lugaren, 2 livbåter med daviter, skylight og ankerwinch. Likeså mangler de store pengegavene, uten dem vil en komplett

restaurering neppe la seg gjennomføre. Det er kostbart å gjenreise et jernskip på over 100 fot, det vet alle som har prøvd. Bevarte skip har derfor blitt flikket på etter beste evne med små midler når skipskontrollen sier nei. I lengden blir det en ekstra pengekreven og arbeidskreven restaurering. På sikt må løsningen bli ferdig restaurerte og godkjente skip uten at dagens strenge krav til sikkerhet ødelegger det historiske aspektet.

Våre bevarte kystdampere er alle fra årene etter unionsoppløsningen i 1905.

"Hansteen" er derfor en representant fra tiden før dampskipenes gullalder, bygget bare to år etter at det første større jernskip med propelldrift ble bygget i Norge.

SKONNERTRIGGET DAMPSKIP "HANSTEEN" BEVARES.

Arbeidet ombord er i godt gjenge.

Sjøkartverkets første havgående fartøy D/S "Hansteen" ble bygget ved Nylands Verksted i 1866, den ble på 114 bruttotonn, 101,6 fot lang. I 31 år drev skipet opplodding av havbunnen i urene farvann uten kart. Derefter var den lokalruteskip i Trondheimsfjorden og på Helgelandskysten hvor den gikk i 50 år. De siste 25 år har skipet vært losjiskip, først på Vestlandet, deretter i Akerselven i Oslo.

"Hansteen" er antatt å være verdens eldste eksisterende forskningsskip. I tillegg til karttegning ble båten nytt til vitenskapelige undersøkelser av fiskeforekomster på bankene, vegetasjonen på bunnen samt magnetiske og meteorologiske observasjoner. Båtens dypploddingar danner fortsatt grunnlaget for dagens sjøkart over Norskekysten. Kartleggingen startet i 1867 utenfor Færder og fra 1875 til 1895 skjedde målingene fra Trøndelag til grensen mot Russland og ut til 10 mil av land. Kart utarbeidet ombord ble presentert på verdensutstillingen i Paris 1889 og senere på Berlinutstillingen. Metodene og resultatet høstet internasjonal anerkjennelse. Havforskning, et biprodukt av "Hansteens" arbeide, har siden fått rike tradisjoner i Norge. Landet regnes ikke bare som pioner på området, men har fortsatt en ledende stilling på dette felt. Undersøkelsene startet ombord i "Hansteen" med unge G.O.Sars som forsker. Båten ble forløper for velkjente skip som "Michael Sars", "Johan Hjort" og "Fritjof Nansen".

"Hansteen" ble utrangert for to år siden og planlagt senket. En privat gruppe har siden arbeidet for å bevare båten og har mottatt støtteerklæringer fra en rekke institusjoner. Norsk Sjøfartsmuseum har avgitt en anbefaling med vektige momen-

ter for restaurering av "Hansteen". Båten er godt dokumentert gjennom tegninger og inventarlistene og representerer en interessant type overgangsfartøy fra dampskipenes barndom. "Hansteen" er omlag 50 år eldre enn andre seilskip og dampfartøy over 100 fot på Norskekysten.

Stor interesse for bevaring

Sør-Trøndelag Fylkesskolestyre har sammen med Trondheim Maskinistiskole gitt skolens gamle compoundmaskin og kjele til "Hansteen". Anlegget er komplett og i utmerket stand. Det blir maskin nr. 3 og kjele nr. 4 ombord, med samvittighetsfull bruk vil det kunne vare i mange år. Helgeland Trafikkselskap har tatt vare på båtens originalratt fra 1866 samt den første enstemte fløyta, det skal nå ombord igjen. I likhet med andre ønsker de å markere at nå må noe gjøres for å bevare flytende fartøy av gammel årgang, for på en levende måte å vise at vi har rike sjøfartstradisjoner.

Thune-Eureka har forært skipet en ny duplex-pumpe av samme type som den "Hansteen" fikk innsatt i 1899. Oslo Skogvesen gir master. Fra Unitor og Norgas kom sveiseutstyr, Statskraftverkene låner ut sandblåsningsutstyr og Atlas Copco kompressor. Maling har båten også fått.

D/S STYRBJØRN

HISTORIKK OG DATA

"Styrbjørn" er bygget for å betjene oversjøisk fart, og er svært representativ for internasjonal skipsfart. "Styrbjørn" ble levert fra Gøtaverken i Göteborg i 1911 til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Den opererte de første årene i Østersjøen og Bottenviken bl.a. i tilknytning til gruvedriften i Kiruna, som selskapet den gang eide. Først senere ble den overført til Narvik der den opererte frem til 1963. Hele denne tiden var den hjemmehørende i Stockholm og gikk under svensk flagg. I 1963 skiftet den nasjonalitet idet den ble solgt til Høvding Skipsopphugging, Sandnessjøen,

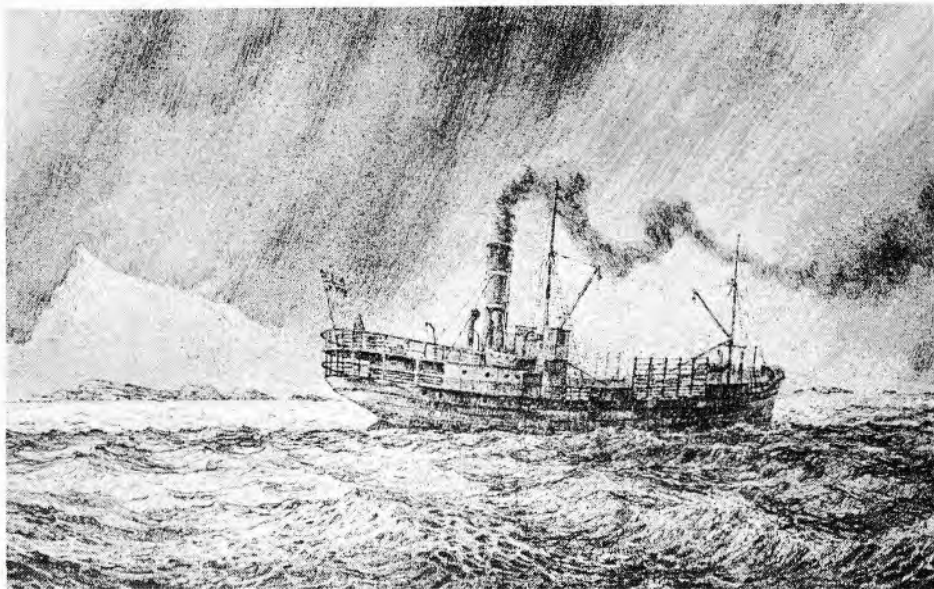
og skiftet navn til "Atlet". Den var i fart frem til 1965 da den ble tatt ut for ombygging til dieseldrift. Planene ble senere skrinlagt og båten ble lagt i opplag med tanke på senere opphogging.

Data:

Byggested:	Gøteborg Mek. Verksted Byggenr. 318
Tonnasje:	166 brutto tonn
Lengde:	93,1 fot
Bredde:	22,8 fot
Dypgående:	12,6 fot
Maskin:	Compound, 550 IHK
Kjele:	Skotsk røkrørskjele, 2 fyrganger, kullfyrt
	Damptrykk: 9,14 kg pr. cm ²
Fart:	12 knop.



D/S "Styrbjørn" fortsatt komplett, men utvendig preget av 14 års opplag. Uten vann og bunkers ombord ligger den høyt med baugen.



D/S "Hestmanden" med Hestmannens kjente profil i bakgrunnen. Litografi av Karl Erik Harr.

D/S HESTMANDEN HISTORIKK OG DATA

"Hestmanden" er i motsetning til mange gamle båter fra utenriksfarten bygget i Norge. Levert i 1911 fra Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri i Bergen til A/S Vesteraalens Dampskibsselskab i Stokmarknes. Typisk for norskbyggede kystfartøyer fikk den overbygning med styrehus, maskin og kjele akterut – en gammel norsk særegenhet som senere ble benyttet på store fartøyer over hele verden.

"Hestmanden" var tiltenkt kystruten, men havnet snart i utenriksfart, vesentlig på Østersjøen og Nordsjøen. Etter utbruddet av første verdenskrig fikk båten gå med transittvarer fra Nord-Norge til England og Nord-Frankrike.

Båten ble derefter satt inn i den farefulle kullfarten mellom Rouen og Middelborough. Tonnasjeavtalen mellom Norge og Storbritannia førte til at "Hestmanden" ble rekvirert i 1917 og kom til å seile med britisk mannskap og befal resten av krigen.

I mellomkrigstiden gikk "Hestmanden" i godsrueten nordover kysten. "Hestmanden" hadde en hensiktsmessig størrelse og lave driftsutgifter sammenlignet med større skip i de vanskelige tider på 30-tallet. Ved krigsutbruddet var båten i Nord-Norge da ordren om å gå til alliert område ble mottatt. Båten kastet loss og styrte til havs sammen med D/S "Nova". To dager senere fant de en britisk konvoy og hang på den frem til Torshavn på Færøyene. "Hestmanden" ble en av de mindre båter i verdens største

rederi, Nortraship. Båten kom til å seile i kystfart på de britiske øyer nesten uavbrutt hele krigen igjennom. På østkysten gikk den ofte i konvoy og til tross for at konvojen ofte ble utsatt for flyangrep som kunne vare i timer ad gangen, slapp båten heldig unna.

Sommeren 1945 returnerte "Hestmanden" til Oslo og ble tilbakelevert til Vesteraalens Dampskibsselskab. I 1952 seilte den utenriks i løsfart, for derefter å gå Oslo–Kirkenes-ruten på ny frem til 1955, da den ble solgt til Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen, altså etter nøyaktig 44 år i Vesteraalen Dampskibsselskab. Gamle "Hestmanden" ble om-døpt til "Vegafjord" og gikk med skrapmetall og som bergingsfartøy for Høvding frem til opplaget i 1965.

Data:

Byggested: Laxevaag Maskin og jernskipsbyggeri, Bergen
Byggenr. 104

Tonnasje: 755 brutto tonn
355 netto tonn
950 dødvekt tonn

Lengde: 195,1 fot
Bredde: 30,1 fot
Dypgående: 15,0 fot

Maskin: Triple Expansion, 550 IHK
Kjele: Skotsk røkrørskjele,
3 fyrganger, oljefyrt
Damptrykk, 150 lbs.

Fart: 10 knop



D/S "Hestmanden" etter ombyggingen i 1946.

NVSK har avgitt uttalelse til fartøyutvalgets innstilling

Styret roser det arbeide som er utført og påpeker at utredningen burde ha foreligget for flere decennier siden.

Styret sier seg enig med utvalget i at det opprettes en komite som får i oppgave å være rådgivende organ for myndighetene i spørsmål og bevaring, bruk, tilsyn og kontroll av fartøyene. Dette er viktig også ut fra det forhold at utvalget har arbeidet under tidspress og derfor ikke har kunnet bruke fullt ut det foreliggende materiale. Styret mener at fartøyseierne bør være representert i komiteen. Videre uttaler styret behov for teknisk-antikvarisk ekspertise som kan konsulteres i konkrete saker vedrørende restaurering og vedlikehold av fartøyene. Det pekes på at Skipskontrollens regler ikke alltid passer for kravet om en pinlig nøyaktig restaurering av gamle fartøyer — at verksteder ofte mangler fagfolk, verktøy og i enkelte tilfelle også vilje til å utføre arbeider på en musealt akseptabel måte.

Bemanningsreglene for maskinfolk til *Børøysund* er et punkt som etter styrets oppfatning bør vies oppmerksomhet. Maskineriet er enkelt og lite etter dagens standard, og bør kunne betjenes ut fra enklere bemanningsbestemmelser enn det som praktiseres i dag.

Rundt de fleste gamle fartøyer er det bygget opp et sosialt miljø, en klubb, forening eller liknende. Det nedlegges årlig et stort antall dagnadstimer ombord, og denne arbeidsformen er ofte

helt avgjørende for at fartøyene skal kunne drives. Styret ber om at de ordninger, tiltak, bruksbegrensninger som kan bli aktuelle, utformes på en slik måte at de styrker entusiastenes interesse for arbeider ombord.

Tilslutt peker styret på at den tekniske tilstand på de bevaringsverdige fartøyer ofte er dårlig som følge av mange års opplag og forsømt vedlikehold. I en overgangsperiode vil det derfor være nødvendig med relativt store bevilgninger til fartøyene for å få fullført restaureringsarbeidene og få hevet den tekniske og museale standard.

★★★★★★

D/S Kysten har utgitt jubileumsavis

Feiringen av "Kystens" 70-års jubileum i år ble blant annet markert med en fyldig jubileumsavis. På forsiden troner jubilanten selv i skarp profil i kunstneren Hans-Chr. Sondresens strek. Inne i bladet som er på 32 sider i vanlig avisformat, finner man et vell av stoff om gammeldamp og kystkultur generelt og "Kysten" spesielt. Medarbeiderlisten preges av kjente navn og viser at gammeldampen har venner helt inn i Stortingets midte. Avisen er trykket i et opplag på 60.000 og tyder på at utgiverne sikter på en bred leserkrets. Måtte de lykkes. Skulle vi pirke på noe, måtte det være avisformatet. Vi håper leserne ikke lar bladet dele skjebne med sine utleste kollegaer, dagsavisene.



Hostbilde fra Sondeled ved Risør. "Senningen II" nærmest, bakenfor "Bilfergen".

Fartøyutvalgets innstilling var temaet på et åpent møte på Sjøfartsmuseet 8. februar. Møtet var arrangert av NVSK og Foreningen for bevaring av eldre seilfartøyer i fellesskap. Fartøyutvalgets formann, museumsdirektør Halvor Bjørkvik, innledet og etterpå var det anledning til spørsmål og kommentarer.

Nabbetorpen vår, lysmaskinen som opprinnelig kommer fra D/S "Sport", har fått forsterkninger. Da klubben fikk vite at det gamle verkstedet som har laget dampmaskinen, var nedlagt, tok man kontakt med bostyret og greide å sikre en del nyttige deler. Forøvrig ble Nabbetorpen overhaldt i vår.

Mottatte bidrag:

Norsk Veteranskibsklub har i år mottatt følgende bidrag:

Fra Samferdselsdepartementet kr. 58.000,— til dekning av driftsutgifter, kr. 55.000,— i restaureringstilskott fra Norsk Kulturfond, kr. 6.000,— fra Akershus fylkeskommune og kr. 37.000,— fra Oslo kommune til gjenoppbygging av røkesalong, husene på Rådhusbrygge 1 og til dekning av strømudgifter.

Til de nye prosjekter "Hestmanden" og "Atlet" er det kommet noen private bidrag samt kr. 25.000,— fra Oslo kommune, kr. 20.000,— fra Bærum kommune og kr. 10.000,— fra Kulturfondet.

Vår beste takk.

D/S "KYSTEN", TØNSBERG

"Kysten" (1909) seilte sesongens siste tur 7. september. Deretter forestår dokking på Framnæs og vinteropplag.

— Sett under ett har sesongen i år vært brukbar, sier disponent Kamfjord til Damskipsposten. Skipet har seilt uten tekniske problemer og andre uhell, og det økonomiske utbytte er bra. "Kysten" seiler mange åpne turer og er derfor avhengig av godt sommervær for å få tilstrekkelig antall deltakere til et rimelig utbytte av skjærgårdscrupsene. Sommeren i år har ikke vært av de varmeste, men et bedre chartermarked har til en viss grad kompensert for dette.

— Vinterens arbeider ombord?

— I fjord fikk vi tatt samtlige pakkbokser, propellaksel og thrustlageret. I år må vi fornye kaskaden og sjekke reverseringsakselen, begge livbåter må fornyes, pluss det vanlige vedlikehold. I tillegg er det en rekke ting som burde ha vært tatt, bl.a. nytt båtdekk, men her som ellers setter økonomien begrensningen, slutter Kamfjord.

M/S "SENNINGEN II", SØNDELED

"Senningen II" er nyervervelsen til Sønlede Veteranskibsklub og "Bilfergens" nye søsterskip. Båten ble overtatt og ført ned fra Sandnessjøen i påsken, og er i utmerket stand.

Fartøyet ble bygget som selfanger på Vestnes i 1917. Båten er 80 fot lang og maskineriet består av en tosylindret Finnøymotor anno 1940 på 150 hk. I trett-årene ble båten bygget om til passasjerfart og brukt som lokalbåt, først i Florødistriktet og i de senere år i Sandnessjøen.

Dampskipsposten ønsker "Senningen II" velkommen i veteranskipflåten og Sønlede Veteranskibsklub tillykke med nyanskaffelsen.

D/S "THOROLF", ÅLESUND

Den gamle reisende båten fra 1911 som nå tas hånd om av Foreningen til Dampskibet Thorolfs Bevarelse, har ikke vært i drift i år. Det skyldes et uhell man var utsatt for i vår, da skipet lå på slipp. Båten gled av renna og ble liggende på siden. Slik lå båten i over en måned før man fikk fatt i en kran som kunne løfte den opp. På slippet ble dekkene drevet, det ble montert en ny jernsko under hele kjølen og kjølbolter skiftet.

— Den eneste turen vi får i år blir i slutten av september da det skal gjøres noen opptak for NRK, sier Johan Veiberg Gulliksen.

M/S "HVALER", FREDRIKSTAD

Siden 1892 har gamle "Hvaler" dampet rundt i øyriket med passasjerer og gods, vært byfolks første møte med Hvaler-arkipelet og øyboernes trofaste arbeidshest. Litt ombygget etter hvert og dampen ble erstattet med diesel, men fortsatt er hovedtrekkene i eksteriør og interiør slik det engang var. I april ble båten overtatt av en forening med tilknytning til Østfold Maritime skole i Fredrikstad. Foreningen skal ta vare på fartøyet og bruke det i undervisningen ved skolen, samt gå leilighetsiurer med pensjonister og andre, opplyser rektor Peter Zwilmeyer til Dampskipsposten. I skrivende stund skal båten i dokk på FMV. Skroget skal sandblåses og det skal foretas tykkelsesmålinger av skrogplatene. Det vil måtte foretas en god del arbeider før båten er i tipp topp stand, kostnadsoverslag lyder på kr. 250.000,—, men en god del av dette håper vi kan utføres som dugnadsarbeide, sier rektor Zwilmeyer, som håper å få tatt båten i bruk i undervisningen alt i høst.

D/S "AMMONIA", TINNSJØEN

D/S "Ammonia" er Norsk Hydros reserveferge på Tinnsjøen. Om lag tre uker annenhvert år damper den daglig i rute mellom Mæl og Tinnoset med ammoniakklast. Det skjer i perioden da Hydros ordinære ferge M/S "Storegut" er på slipp.

"Ammonia" er bygget i 1929, to store trippelmaskiner sørger for fart og krefter til å forsere isen på sjøen vintertid. Ferga har beholdt det aller meste av den opprinnelige innredning, særlig salongene oppe er en fryd for øyet. Salongene nede ble ombygd med stålørsmøbler og respatex etter krigen. "Ammonia" fører ikke lenger passasjerer. Norsk Hydro er avhengig av å ha en reserveferge så lenge ammoniakproduksjonen fortsetter, og vedlikeholder ferga av den grunn. Planer om å bytte ut dampmaskinene med motor er skrinlagt. "Ammonia" synes derfor å være en av de gjenværende dampbåter som seiler tryggest i øyeblikket.

M/S "HØVDINGEN", FREDRIKSTAD

Om kort tid skal den gamle slepebåten fra 1876 i dokk på FMV for etter-syn og stoffing samtidig som det skal skiftes et par plater i skroget.

— Forøvrig er skroget i overraskende god stand, opplyser Truls Hansen, formann i Østfold veteranbåt og maritim-historisk forening.

Båten er utstyrt med dieselmotor som nå er demontert og overhålet. Nå har foreningen også greid å skaffe en gammel dampmaskin. Maskinen stammer fra en nedlagt mølle i indre Østfold. Foreningen ser seg nå om etter en høvelig kjele.

Sist vinter ble brotappen av aluminium fjernet og båten begynner etterhvert å få det utseende den skal ha. Båten skal restaureres til det utseende den hadde før 1916.

M/S "BILFERGEN", SØNDELED

Restaureeringsarbeidene ombord i Bilfergen (1921) er nå langt på vei ferdig. Det gjenstår noe innredningsarbeide og litt i maskinen, bl.a. ny skorstein. Klubben håper å få tatt teknisk prøvetur nå i høst. Økonomien er heller ikke så ille etter at klubben i år mottok støtte fra Kulturrådet og fylket, sier Olav Masdalen til Dampskipsposten. Gjeld har vi, men den er ikke verre enn at det til nød går an å leve med den inntil videre.

★★★★★★

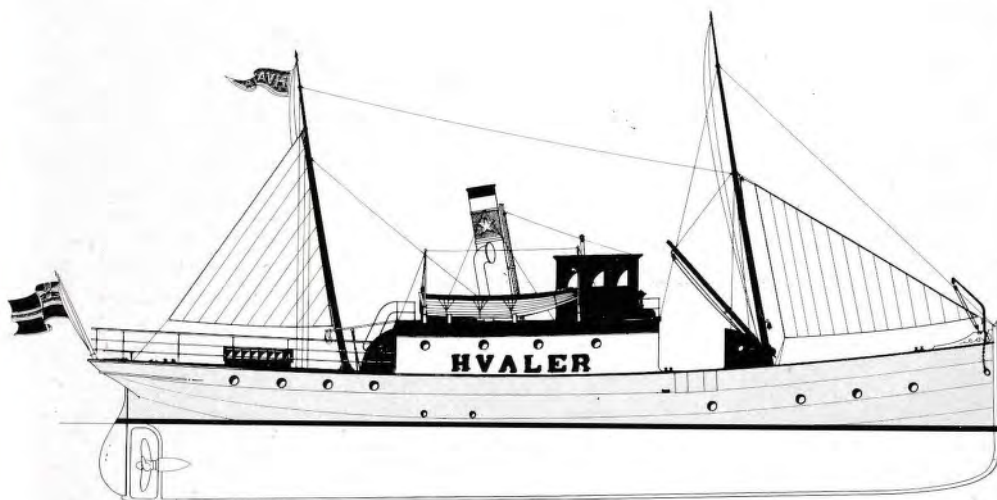
Gammeldamp i TV må vi få mer av og nå er mulighetene tilstede. I sommer har en filmelev ved NRK laget en liten stubb om "Børøysund", så hvis Institusjonen finner elevarbeidet severdig nok, kan vi kanskje se fram til et kvarters dampskipkos på skjermen i vinter. I mellomtiden får vi følge med i TV-serien "Grenseland" i håp om at "Børøysund" og "Kysten" dukker opp på skjermen.

En komplett travaljebåt av fornem årgang, i tipp topp stand, fullt ferdig restaurert og med en masse utstyr, — er ikke noe man finner hver dag. Stor var overraskelsen og gleden da havariinspektør Erik Lyche, Nesodden, tok kontakt med klubben og spurte om vi kunne ha bruk for noe slikt. Båten som er 12 fot lang og bygget av mahogny, har tidligere tilhørt en bjergningsdamper og er som skreddersydd til slepebåten D/S "Styrbjørn". Vår beste takk til Erik Lyche for donasjonen.

Lukepresenningen ble fornyet i år. Skikkelig duk. Takk til seilmaker Lau-ritzen som gjorde syarbeidet gratis.



Jernbanefergen "Ammonia" ved kaia på Mæl.



D/S "Hvaler" bygget ved Fredrikstad mek. Verksted i 1892. Copyright Fredrikstad Blad. Design C. Moen.

TÅKE

blader fra en kystskippers dagbok

av

Gunnar Bull Gundersen

Det er tåke, vi er to skipper på broen. Sigurd er den ene ansvarlige, jeg er ikke mye mer enn lue, skjegg og kikkert. Det er for lenge siden sist. Jeg kikker inn i tåken etter minner fra en annen tid, men i tåken finnes ingen minner, de er alt av ingenting som legger sin stillhet over dem vi var — og som vil komme tilbake med lyset og tiden.

*I tåken finnes ingen tid, idet hinsidiges åndedrett over land og sjø. Vi venter på lys til å bli født på ny, gir foreskrevne signaler med fløyten og får nå og da et raut til svar. — Ildjernet? Jeg husker ikke, enda det var i disse farvann jeg hadde min korte karriere som skipper, på kullfyrtte gamle **URSVIK**, den siste her inne i fast rute med to fyrbøtere under dekk — og en chief som hadde tatt seg fri fra pensjonen for å sitte på benken ved nedgangen til maskinen og snakke med passasjerene mens han varmet den krigsbrudne ryggen sin mot det varme skottet. I tåke kom han aldri ut på dekk eller opp til meg på broen, bare maskinen var til å stole på. Han fulgte sine stempelslag fra benken, de var alltid riktige, mens vi andre sto oppe i vår fuktige uvisshet uten aning om hva vi gikk i møte.*

*Nå står vi to skipper på edle **BØRØYSUND**s bro femogtyve år senere og aner ikke et dugg mer enn tette samme ingenting. Vi går også med chief og fyrbøtere i buken, slagene fra maskinens hjerte når ikke opp til oss, men kreftene er der til å drive oss mot usynligheten, mens chiefen sitter og drikker kaffe hos Laila. Vi er kanskje den siste kullfyrtte her omkring. **URSVIK** gikk til Grekenland. Hvor er de andre? Hvor skal vi?*

En dag i tåken for mer enn et kvart hundre år siden skrev jeg i mine "Blader fra en kystskippers dagbok":

Men jeg har også sett hvordan dødens lys kan legge seg over sjøen og landet. Himmelen kan være klar og solen sterk, men i det lyset som er fra den andre siden, blir vi alle til skygger. Fiskene blir stående stille i fjorden og havet, måkene stanser sine vingeslag og glir som døde gjennom luften. Trær og fjell mørkner. Men ennå skinner solen, for dødens lys er klarere enn de varmeste soldagenes, det har kuldens klarhet, og er som om den kjølige og gåtefulle Skyggen av Oppriktighet foran Smedens og Jomfruens fjell ved vår rute, skulle ha lagt seg over alt som lever. Solens stråler har stanset et stykke over våre hoder, og vi får ikke mer enn skyggens varme. Men ingen folk eller passasjerer vet hvor nær de er, for de er bare reisende med en skute, og tenker seg aldri lenger enn dit de skal. De blir hvor de er, i salonger og på dekk, og taler ennå om timelige ting, uten å kunne se at solen har stanset sine stråler over deres hoder. Bare jeg som står her øverst i mitt styrehus, kjenner det kjølige lyset og vet så tydelig hvor nær vi er og hvor vi går.

Men jeg går aldri inn i noe, jeg styrer alle dit de skal.

Vårt siste lys må bli tåken. Og kanskje den var den første. Det er tidlig morgen med frostrøyk og skodde, som skyer av hvit usynlighet over sort sjø. I begynnelsen holder de oss ikke inne i seg for mere enn et par skutelengder eller så. Men etterhvert som tiden og skuten går, siger hele tåkeveldet inn i vår verden, og legger sin hvite evighet over fjord og hav.

Ennå ingen passasjerer. Kanskje kommer etpar på i Solviken, hvis vi finner dit. Jeg styrer selv. Matrosen går utgikk. Med hendene i lommene og trøyekraven opp over ørene, lytter og stirrer han seg inn i ingenting. Jeg gir de foreskrevne signaler i fløyten. Et brøl av damp mot intet, som ikke blir til mer enn et punktum i stillheten. For tåke er stillhet. — Stillhet for synet, for øret, for tanken, og for alt. Her er fred, usynlig fred hvor bare løsrevne sjeler kan finne sine veier. Fjorden og øene, alt jeg kjente, som var min rute og tilmålte del av verden, er gått inn i en hvit og ukjent evighet.

Vi seiler innover i vår egen uvisshet, mot et land vi ikke lenger vet noe om. Brygger og peler, der hvert et merke fra livet var vårt og satt av oss, — og alt vi kjente som kommer fra det hvite mørket, er blitt til skygger fra dødens kalde liv, med evighetens usynlighet om seg.

Kanskje styrer jeg da også midt imot døden, for tåken er dødens fuktige ånde over skip og sjø. — Og jeg styrer efter en død manns kurser, skrevet med blått og rødt på baksiden av et skoesselokk — av en gammel skipper, selskapets eldste, som døde for snart seks år siden. Hans siste ønske var at hans sjef, disponenten, ikke skulle få komme i hans begravelse. Noe annet hadde han aldri ønsket seg. Og han seilte her i fireogførti år, gjennom klarvær og tåke.

Disponenten kommer på ved Knagenstad, og stiller seg gjerne til her oppe i styrehuset sammen med to eller tre betalende — en liten tykk

vite hvor jeg var, men der var ingen flere host og finne. Jeg følte langs en vegg og kjente et vindu. Men glasset var dekket av sot. Jeg banket på med en hånd som var for hard, til glasset singlet, inn i værelset og ut på gaten. Men ingen innenfor visste hvor jeg var. For der var ingen.

Jeg famlet meg frem mot et sted i et portrom hvor noen lo, og jeg lo tilbake for å få vite hvor jeg var. Men tåken eide ikke mere latter. Jeg følte og famlet langs vegger og gjerder og planker og skur, til jeg kjente en hånd. Men da jeg grep etter den for å holde, var den vekk. Tåken ville ikke mer.

Jeg hørte en tåkelur fra havnen og tenkte at nå visste jeg hvor jeg var. Jeg holdt meg langs et gjerde og kom til en vegg med et nytt vindu i. Men der var ingen hjemme, for tåken hadde ligget over byen i så mange døgn at ingen lenger visste hvor de var. Byen var blitt en fremmed som ikke kjente seg selv.

Jeg støtte mot kanten av et basseng, og bak fontenen hørte jeg noen som gråt. Jeg gråt tilbake for å få vite hvor jeg var. Men tåken gråt ikke mer. Og jeg ble liggende ved kanten og gråte for meg selv til vannet stanset i fontenen og mørke natten falt inn i tåken. Jeg famlet meg rundt etter bassenget, men kom ikke lenger enn rundt og rundt. Så gikk jeg rett ut mot tåken og mørket og visste at jeg ville forsvinne.

Da begynte det å sne gjennom tåken og natten. Og det kom vind, blind vind som ble til storm, kanskje mer. Og sneen ble skarp mot ansiktet. Den la seg foran meg i fonner og hauger som jeg måtte krype over mot vinden og været. Et sted kravlet jeg oppover og oppover og over en bil og nesten en buss innen jeg gled og falt tilbake i den store fonnen. Der lå en hest. Men den var død. Jeg hørte et nytt ul fra tåken over havnen, og jeg trodde påny at jeg visste hvor jeg var. Ett til, og enda ett, — fra min båt som skulle gå, under et levende øye av radar. Jeg ulte tre støt tilbake, så lange og hese som jeg maktet. Men tåken var igjen forstummet, og lot min båt gli gjennom seg alene.

Da så jeg lyset. I skikkelsen. Det skalv i snedrevet. Og skalv seg til en kjempe av et lys. Men han holdt armene ut mot meg og hadde den hvite kjortelen på. Jeg kjente ham igjen. Og visste at det var Jesus. Men sneen drev gjennom lyset og skikkelsen hans.

Da får jeg krefter til å reise meg. Til å stå. Og gå, gjennom tåkenatt og storm og sne, mot det eneste lys av liv i en fremmed verden som ikke lever.

Men som jeg går blir skikkelsen mindre. Armene forsvinner og han retter seg opp til bare noen etasjers høyde. Skjelver ennå, men jeg nærmer meg og ser lyset i ham klarne til neon, i bare en etasjes høyde. Står stiv. Uten kjortel. Skinner i grønt. Og blir til et vindu. Men et høyt vindu, med lysrør under taket i værelset bak. Og rørene lyser ned på en elektrisk motor med transformator.

Annerledes var ikke Jesus å se i en by så fremmed, — og død, i storm, — av tåke og sne og natt.

prest, en lang og sakstørr kommunist, og kanskje dikteren Monsen – for å røke pipe og være sjefen som er hyggelig mot sine ansatte. Han har en fornemt stiv hatt som må ha kostet mye.

Men det er lenge til Knagenstad. Matrosen i baugen fryser og slår floker. Hvert stempelslag i maskinen er et slag av ingenting. Vi holder tåkefart, glir frem efter instrumenter som kan stanses av stillheten, – en fortidens kompassrose med strekinndeling i sprit, en gammel stoppeklokke i vekkerklokkeformat som kan ringe for hver utseilte kurs, og kursene er skrevet med farver av en som har seilt dem alle, rolig og støtt, uten uhell av noe slag, i et trofast hat til sin sjef.

Men i tåken kan ingen hates, og ingen elskes, for der finnes ingen, – uten stoppeklokken, kompassrosen og skriften i blått og rødt på baksiden av et skoesselokk til sko nummer femogførti. Han har vært stor i føttene. Og inne fra sitt tåkелands uendelighet har han nå sine øyne på meg, og på alt som i dette styrehuset har vært hans. Jeg har forsøkt å gå opp mine egne kurser, og kontrollert dem i klarvær. Men de stemmer aldri. Derfor styrer jeg efter den dødes, – for han kjenner tåken. N t V 1/2 V – til Solviken, samme kurs i ti minutter herfra, så halv fart, skrevet med rødt, – femti sekunder, så stopp, med rødt, – femten sekunder, så ”Fuld fart Agterover”, med store bokstaver, og vi skal være ved kaien. – hvis den gamle har rett.

Men så kjører vi inn i noe. Det er hardt og jeg tenker på fjell, mens en torden skjelver og skaker seg gjennom skroget. De slår stopp av seg selv nede i maskinen. Stille. Det har aldri vært land her før. Så sant den gamle hadde rett. Men tåken sier intet, ligger bare med en taus gåte over alle svar. Jeg skriker en ed ut mot det usynlige, men treffer matrosen, den eneste skygge av liv, med hendene nedover i buksene og trøyen opp om halsen. Og jeg sender ham enda en. For å finne noe levende. – Men det var isen, hard, og usynlig svart som sjøen, foran hele sommerens Solviken.

Herfra har jeg ingen kurs. – På skoesselokket står det med blått fra Solviken og videre, men intet om hvor langt ut isen går, og den nye kursen derfra. Jeg bakker ut og kjenner propellen slå seg mot isen, lytter mot tåkeulene fra Kaldsekkbøyen, og forsøker å famle meg til en peiling. Men jeg finner ingen. Lyden fra evigheten er upålitelig. Vi kan ikke lytte oss til noe drefra. Men den døde lever. Jeg gir ham roret, og kjenner at mine hender blir kalde som hans, – ser hans hvite tåkefingre knytte seg om mine som holder i knaggene, til jeg selv blir stående uten hender og lar tåken og døden styre meg gjennom sitt rike.

Jeg har gått i blinde gjennom fremmede byer der tåken kan bli tettest. Bilene har stanset, bussene og flyene, alt. Jeg har famlet meg frem langs fuktige leiegårdsmurer, kommet inn i bakgårder og parker som ikke var mer, for å finne tilbake til en båt som hadde et øye av radar og skulle gå. Men byen var blind. Et menneske hostet. Jeg holdt meg til et gittergjerde mens jeg følte etter lyden. Men tåken hostet ikke mer. Jeg ropte for å få

Vi må la Solviken og de andre bryggene utover til Knagenstad få være hvor de er bak isen, kanskje for hele vinteren, hvis de da ennå er der, inne i alt vi ikke kan se. Og står noen og venter, så må også de få være hvor de er, i tåkens hvite uvisshet, til de endelig hutrer en ed efter en båt som aldri kom, og går hjem — kanskje for hele vinteren — slukker sine lys ved skumringstid, så tiden kan bli til natt, og alt får være som det er bak isen. Til nettene igjen begynner å lysne, og min baug kan bryte seg inn mot sommeren med den nye vårens første råk.

Jeg gruer for å ligge ved Knagenstad om nettene. Det er ikke noe sted, bare en grense for isen, hvor for mange slags mennesker har veltet seg sammen av redsel for å fryse inne. Jeg kan telle mere enn tredve passasjerer derfra i vintermorgenene, efterat bryggene innenfor er frosset øde. Der bor disponenten, og dikteren Monsen. Når står de vel på sine nye brygge av sement og lytter efter en lyd fra min fløyte, — venter på et stønn fra et hav av intet, sammen med en fuktig flokk arbeidspiktige, — og kommunisten og den lille tykke presten, men de fryser inne, og må gå sammen langs stranden fra Vommelvik. Når sneen faller blir det verst for presten. På halvvråttan skare kan den spinkle kommunisten springe lett og hurtig ovenpå, mens den lille tykke hele tiden faller igjennom og kjaser seg helt ut innen han rekker opp til meg og får puste seg tom med store skoddeflak mot rutene. Men kommunisten gir seg aldri. Han kan knitre en Bibel til intet med tørre teorier og applaudere seg selv med sprø små latter av ren saklighet, mens presten ikke eier pust til svar. Disponenten røker en morgensur pipe under hatten sin, og Monsen vil helst se ut som om han står i sine egne tanker.

Jeg runder Kaldsekkbøyn, bare noen meter av, og føler ennå kulden fra den dødes tåkefingre om knaggene. Herfra har han skrevet sin kurs med blått til Knagenstad.

Og der er ingen is. Vi siger stille og sikkert inntil. En trosse kastes over en puller, — og jeg teller treogtredve konturløse skikkelser fra taket over sementen. De fire kommer opp til meg, stiller seg til hvor de pleier og sier det vanlige. Men jeg er ennå redd, som alltid under tåke. — Ikke for kursene og ansvaret. Men for alt jeg ikke aner i min blinde verden, — for disponenten som ikke fikk komme i den dødes begravelse, for presten som har sin Gud, for den gudløse kommunisten, og for Monsen som likevel ikke er noen dikter. De er fuktige skygger av angst fra livet, og står her som falske sjømerker mot en hvit evighet.

Jeg leser min kurs og tid i blått på skoesselokket. Vi står en stund tause over maskinslagene. De slår i tåkefart.

Til kommunisten sier noe han vet. Da ryster disponenten på hodet og hatten. Han liker ikke kommunister. Og jeg skulle gjerne vite hvorfor den døde ikke ville ha ham i sin begravelse.

Til nå har vi levert 10.000 strømforsyningsenheter.

Eltek kraftforsyninger er blant markedets mest kompakte. Våre 1 kw's likerettere veier f.eks. ikke mer enn 10 kg og lages både som veggskap og som bordmodell for innbygging i 19" europa-rack.

Pålitelighet, god design og konkurransedyktige priser er også fordeler å merke seg. Vårt program omfatter mange standard-enheter. Vi kan også skreddersy utstyr etter behov.

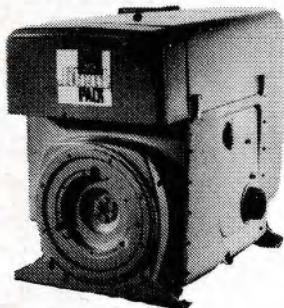
Ta kontakt med oss.
Be om brosjyre.



Vi leverer strømforsyningsutstyr fra 25 til 5000 Watt beregnet for telekommunikasjonsutstyr, radar- og sonarutstyr, back-up utstyr for datamaskiner, nødbelysning, alarm- og varslingsanlegg samt maritime anlegg.



Postboks 393, 3001 Drammen
☎ (03) 81 01 90 Telex 19 819



SILENT – POWER – SYSTEM

Nye super-stillegående
luftkjølte dieselmotorer
10 - 60 HK — 2, 3 og 4-sylindret.

Visste De at det finnes luftkjølte dieselmotorer med støynivå under 70 dB(A) ved full belastning?

— og nesten uten vibrasjon

Nå kan miljøvernet gjennomføres.

HATZ SILENT PACK som universell kraftkilde eller komplett strømaggregat fra oss.

id INDUSTRI DIESEL AS

Kjelsåsvn. 174 — Tlf. (02) 23 61 80
Postboks 31 — Korsvoll, Oslo 8

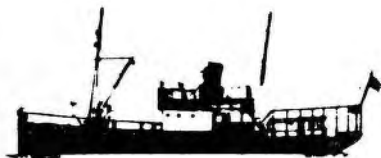
BAKSIDEN er denne gang reservert "Børøysund"s krigsinnsats.

Svartmalt med kanon på fordekket er D/S "Odin" sammen med tre andre lokalbåter avbildet utenfor Trondheimsfjorden på nøytralitetsvern under første verdenskrig. Kunstneren bak bildet har på en egen måte framhevet lokalbåtenes innsats gjennom skipenes størrelse. De fire marinefartøy i forgrunnen blir nærmest staffasje i forhold til Namsos Dampskibsselskabs "Aafjord" lengst til venstre, Fosen Aktie Dampskibsselskabs "Hitra", så Trondhjems Lægterkompagnies "Odin" og til høyre, Indherred Aktie Dampskibsselskabs "Erik Jarl".

I tillegg til kanoner fikk båtene også mineleggingsutstyr og kunne teoretisk stoppe selv de største skip. De utgjorde derfor en langt større trussel for inntrengere enn det den vesle kanonen på fordekket skulle tilsi.

Staten rekvirerte båtene slik at den almene lokaltrafikk kunne opprettholdes best mulig. De fire båtene kom alle fra distriktsrederier med flere skip, mindre rederier ble spart. Vakt over distriktets sjøterritorie ble delvis overlatt egne krefter, et slags sjøheimevern som kunstneren så malerisk har uttrykt gjennom båtens fart og proporsjoner.

Bildet er utlånt av Kaptein John Bakken, Trondheim.

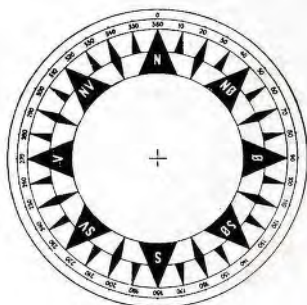


"Aafjord" 335 brt, 1914, var parhest til "Kysten" og fikk gjennomgå i begge verdenskrigene. Under annen verdenskrig ble hun senket hele to ganger og etter krigen avrigget. Det ble for kostbart å reparere båten.

"Hitra", 282 brt, 1909, med vedderbaug og bakoverliggende master og skorsten hadde hele 714 indikerte hestekrefter, kjele for 185 pund og kunstig trekk. Den var kjent for sin kolossale fart og høye kullforbruk. Kanskje var den landets raskeste lokaldamper dengang, opphugget 1958.

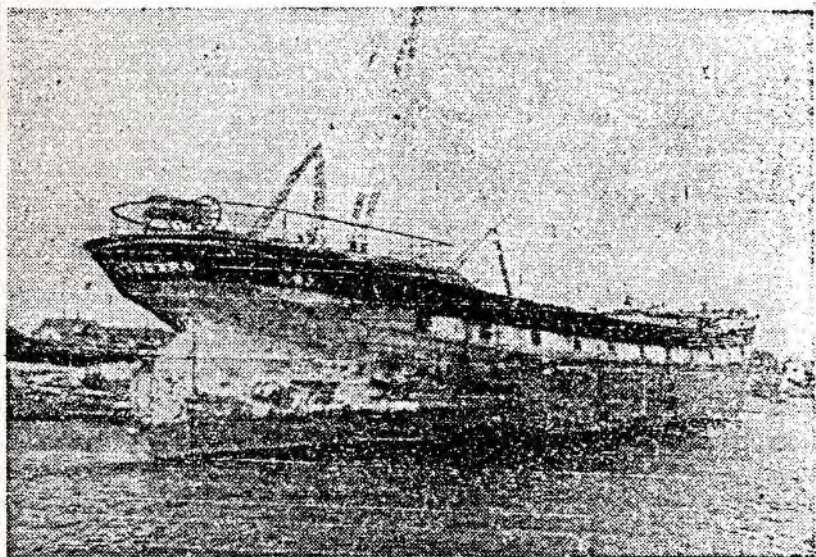
"Børøysund", eksisterer i beste velgående med Drøbak som registreringsby og Oslo havn som standplass.

"Erik Jarl", 213 brt, 1889, ble bygget som hjulbåt og berømt for alle sine feil og svakheter. Etter flere gjennomgripende ombygninger og forandringer ble den til sist en riktig bra propellerbåt. Etter nøytralitetsvernet solgt til Møre og trafikkerte der til 1951, da den gikk til Belgia, kanskje havnet den på Kongofloden.



Handels- og Sjøfartsmuseet 19. mars 1949
'We are all bound to go'

„Lingard“ hugges i disse dager opp i Stavanger



I dag

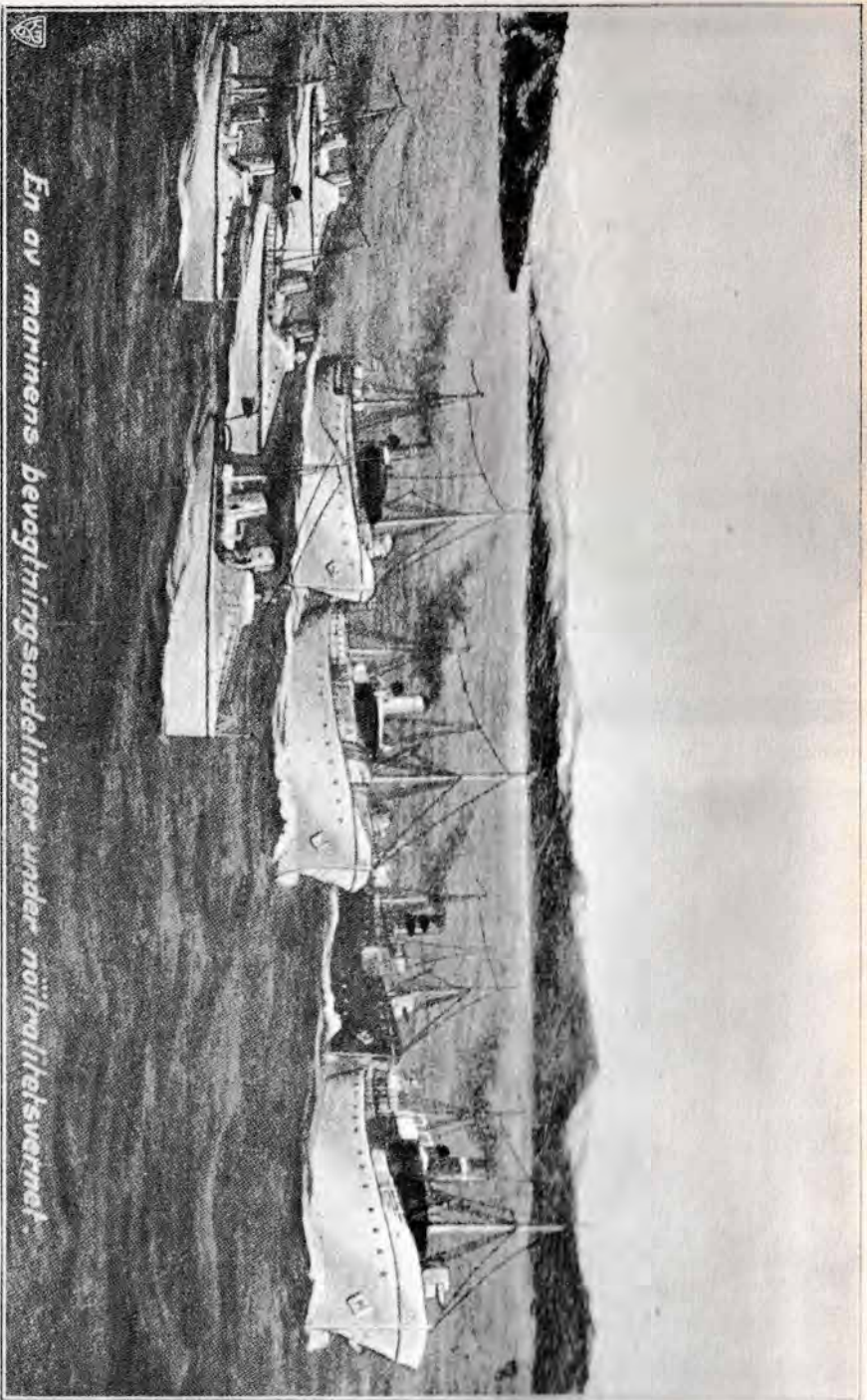
Dette foto er tatt i disse dager og viser avslutningen på et i sin tid meget omtalt norsk skips tilværelse. Det er nemlig stålarken «Lingard» som her ses liggende under opphogging ved Stavanger Skibs-Ophugnings Co. Som man vil huske ble det lenge arbeidet for å søke dette skip bevart som et flytende monument over norsk seilskipsfart, men det viste seg at planen var umulig å gjennomføre økonomisk. Om ikke lenge vil de siste rester av «Lingard»s vakre skrog være borte for alltid. «We are all bound to go —», het det i en av de gamle shanties. Det gjelder alle og alt.

Opp gjennom årene har mange stolte seilskip endt sine dager der hvor nå «Lingard» går sitt endeligt i møte. Ennå finnes det noen få store dyp-

vannsseilere igjen i verden, og tiden vil vise hvilken skjebne de får. Men tenkelig er det at «Lingard» blir det siste større stål seilskip som ender sine dager i Norge.

«Lingard» ble bygd i 1893 ved Fæbigs Jernskibsbyggeri ved Grimstad og var på 1600 t. dwt. Med den forsvinner den siste norske skværrigger, den siste representant for de stålseilskip som ble bygd i Norge, og et av verdens siste seilskip i det hele tatt. Men ved Norsk Sjøfartsmuseum vil skipet leve videre gjennom bilder og litteratur, i modeller og samlinger, og i framtiden gi sitt rike bidrag under studier til alle som søker opplysninger om den store og avgjørende brytningslid som i 90-årene fant sted mellom seil og damp.

M. L. M.



En av marinenes bevogtningsskuddelinger under nøytralitetsvernet.

Lokalbaier rustet for nøytralitetsvern. Se tekst side 42.