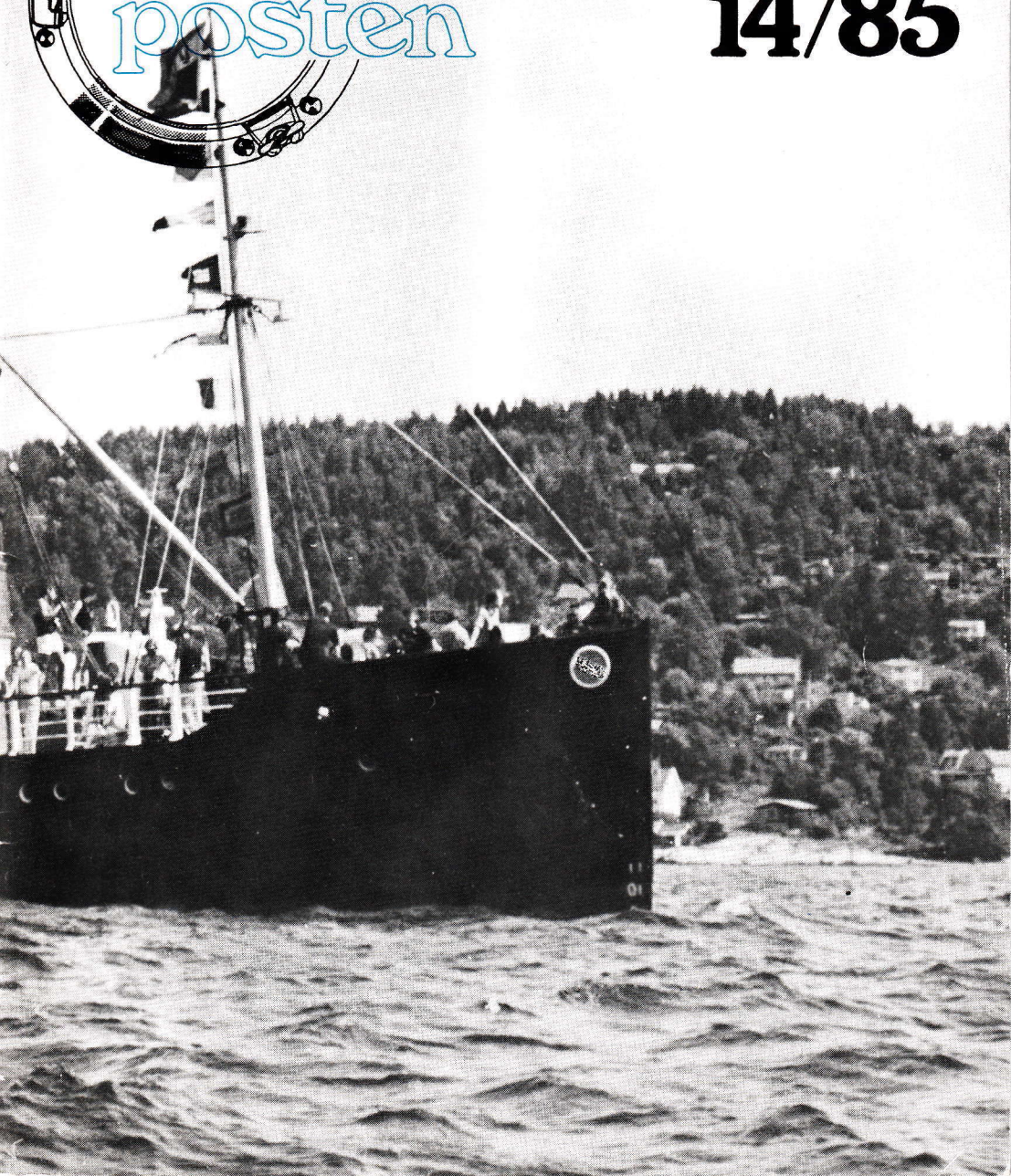




dampskibs  
posten

**14/85**







# Norsk Veteranskibsklub

Medlemsblad for  
Norsk veteranskibsklub

I redaksjonen:  
*Øyvind Ødegård*

Foreningens adresse: Postboks 1287,  
Vika, 0111 Oslo 1  
Tlf. (02) 41 70 41

Dampskibsposten utgis av Norsk Veteran-Skibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare et helt, intakt dampskib for ettertiden, utfyller foreningen Norsk Sjøfartsmuseum 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 kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tallrike bidrag fra firma, institusjoner og privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over Statsbudsjettet v/Norsk Kulturråd. Vi har dessuten mottatt årvisse bidrag fra kommunene Oslo og Bærum, samt fra en del interesserte redere.

Norsk Veteranskibsklubs  
Styremedlemmer 1985

Formann:

Arne Nik. Rød pr. tlf: 44 78 81

Viseformann:

Laila Andresen pr. tlf: 67 99 73

Sekretær:

Arne Drage pr. tlf: 95 09 10

Kasserer:

Øistein Lydersen pr. tlf: 50 89 78

Styremedlem:

Øyvind Ødegård pr. tlf: 86 82 55

Styremedlem:

Georg Jensen pr. tlf: (03) 82 02 66

Styrmedlem:

Gunnar Hjort pr. tlf: 42 16 83

Varamedlem:

Erik Steen pr. tlf: (03) 81 05 25

Varamedlem:

Hans Borti Salvesen  
pr. tlf: 29 12 05

ISSN 0333-0281

# Medlemsbladet

*DAMPSKIBSPOSTEN* har blitt utgitt gjennom de siste 15 år av Norsk Veteranskibsklubb. Medlemsbladet har kommet med ujevne mellomrom. Layout og form har skiftet. Redaksjonsmedlemmer likeså. Men den redaksjonelle linje er snorrett og klar:

*DAMPSKIBSPOSTEN* skal ha en tidløs profil. Den bør være fylt med historisk stoff, og om mulig være et felles organ for alle som arbeider aktivt for en bevaring av tradisjoner og kystkultur i Norge.

*DAMPSKIBSPOSTEN* må videre være dagsaktuell. Den skal fortelle den enkelte leser og medlem av Norsk Veteranskibsklubb hva som foregår i Klubben til enhver tid.

Sist – men ikke minst – må *DAMPSKIBSPOSTEN* være et talerør. Blant annet til våre myndigheter. Om vår alles sak: Det å ta bevaringsverdig fortid trygt med oss inn i fremtiden.

Skal *DAMPSKIBSPOSTEN* komme ut med et noe jevnere mellomrom, må vi i langt større grad enn tidligere trekke på eksterne ressurser. Redaksjonen har planlagt å gjøre det på følgende måte:

De forskjellige sjøfartsmuseene vil få spalteplass til artikler, ytringer og kommentarer. Direktør Bård Kolltveit ved Norsk Sjøfartsmuseum er først ute med en artikkel om nettopp *DAMPSKIBSPOSTEN* i dette nummeret. Vi vil la stafetten gå videre til direktøren ved Bergen Sjøfartsmuseum i neste nummer. Videre vil vi la de forskjellige Veteranskibsklubbene komme til ordet.

Redaksjonen planlegger videre at det i hvert nummer blir plass til presentasjonen av et spesielt skip, ordet fritt, tema, gjesteinnlegg, debattinnlegg og kanskje noe reklame.

Nettopp du er en av de ressurspersoner som vi har planlagt å knytte til oss. Ta kontakt med redaktøren for en uforbindtlig samtale om hva som kan velges av det stoff du råder over.

Ø. Ø.

# Formannen har ordet

Mye vann har rent i havet siden sist. Det er beklagelig at vi ikke klarer en bedre kontinuitet på Dampskibsposten. Men en omlegging av redaksjonen medfører et avbrekk og en viss oppstartingstid før policy og kontakter er klarlagt. Jeg ønsker den nye redaksjonen lykke til i sitt arbeid, og håper at dens arbeid vil falle i smak hos medlemmene.

## Virksomheten i Oslo

Arbeidet med Dampskibsposten er som alt annet et prioriteringsspørsmål. Vi har de siste årene prioritert det høyt, men når det kommer til kritiske perioder for å vedlikeholde eller drive skipene våre, har dette gått foran. Vi har satt skipene foran alt annet, og når vi dessverre ikke er fler som deltar i det praktiske arbeidet, blir klubbarbeidet skadelidende. Jeg oppfordrer derfor på det innstendigste de som har litt ledig tid, til å gi oss en håndrekning. En kveld i uken eller måneden vil hjelpe meget. Ikke vær redd for å møte nye venner. Det er mange oppgaver i klubben som krever forskjellige ferdigheter. Driften av Børøysund er bare en av mange oppgaver. Vedlikehold og restaurering er en annen del, og forut for dette ligger det et nitidig planleggingsarbeide. I tillegg har vi bygninger på land som skal innredes og vedlikeholdes. Vi har en rekke deler og utstyr lagret som også skulle vært ettersatt. Dette er bare eksempler på hvilke mangfoldige oppgaver vi har i klubben, og som kan intensiveres ved større engasjement fra medlemmenes

side. Derfor kommer også arbeidet med Dampskibsposten litt i bakleksa, spesielt fordi de fleste kvier seg for å gripe til pennen. Men nå er nummeret her, og vi kan love neste ganske raskt forutsatt aktiv medvirkning fra flere i medlemsmassen. Ikke nøl med å ta kontakt, det er en jobb for alle i klubben.

## Trøndelagsgruppen

Siden sist har vi arbeidet med å klargjøre organiseringen av klubben, spesielt med tanke på gruppen i Trøndelag som arbeider med D/S Hestmanden. De har i våres stått for hele konserveringsarbeidet av skipet og administrert sysselsettingsprosjektet der i samarbeid med Fylkeskonservatoren i Sor-Trøndelag. De har således stått for en vesentlig del av klubbens virksomhet. Inntil klubben vedtar den fremtidige organisasjonsmodell, har vi lagt følgende punkter til grunn for samordningen mellom Trøndelagsgruppen og Oslogruppen: (Jfr. spørsmål om dette ved siste generalforsamling)

- Trøndelagsgruppen arbeider lokalt som en selvstendig enhet med eget styre og årsmøte.

- Kontingenten betales til klubbens postgirokonto i Oslo. Dette sikrer et fullstendig medlemsarkiv så alle medlemmer får tilsendt klubbens meddelelser. For spesielle utsendelser til medlemmer i henholdsvis Trøndelag eller Oslo sorteres dette ut.

Trøndelagsgruppen får refundert



sine utgifter til medlemsaktiviteter fra Oslo.

— Regnskapet for klubben føres i Oslo. Trøndelagsgruppen fører kasse-dagbok over sine inntekter og utgifter som oversendes klubbens kasserer sammen med bilagene for konsolidering i et felles regnskap.

— Fullmakt til å forplikte klubben i saker som vedrører D/S Hestmanden er delegert til Trøndelagsgruppens formann sammen med et styremedlem. I enkelt-saker som kan medføre utlegg på mer enn kr. 5 000, — skal det konfereres med styret i Oslo.

For øvrig ser jeg frem til en avsluttende konklusjon og forslag til fremtidig organisasjon for klubben fra det hardt arbeidende organisasjonsutvalget.

**Norsk Forening For Fartøyvern**  
Siden sist har vi også deltatt i konstitueringen av Norsk Forening For Fartøyvern (NFFF). Dette er en interesseorganisasjon for verneverdige, hovedsaklig dekkede, fartøyer som har fått restaureringsstøtte fra offentlige etater. 15. og 16. juni var representanter for 37 av 43 skip samlet i Oslo for kons-

tituering av denne organisasjonen som skal fremme felles interesser for oss som driver med fartøyvern, overfor myndighetene. Vi vil her ha et fellesforum for erfaringer fra alle som driver med fartøyvern her i landet, og i fellesskap kunne øve et press på myndighetene innen de områder som spesielt angår oss. Denne organisasjonen vil vi informere nærmere om på generalforsamlingen da vi formelt ennå ikke har tiltrådt den. Et avgjørende punkt i tiden som kommer, vil være hvordan det offentlige selv organiserer seg for fremtiden. Fartøyutvalget under Norsk Kulturråd skal nå opphøre. Dermed forsvinner den faginstans man nå har hatt i 7 år. Det er meningen at man i høst skal få vedtatt en ny organisering fra statens side. Det er klart at man trenger en faginstans for fartøyvern, spørsmålet er hvilket organ den skal legges til og hvilket omfang/mandat den skal få. I denne sammenheng er det viktig at alle som driver med fartøyvern kan ha et minste felles multiplum og enes om så vi alle drar i flokk i riktig retning.

N.R.

# Presentasjon av styrets medlemmer 1985



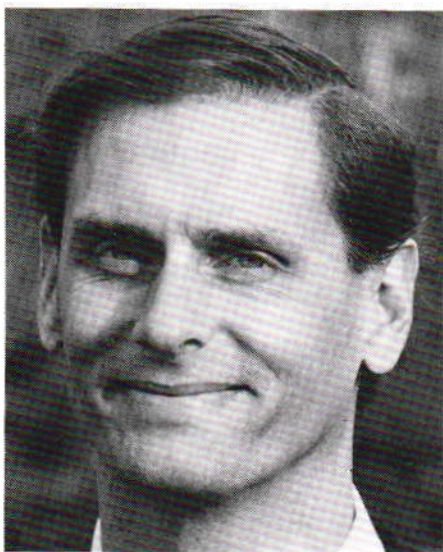
**Arne Drage, f. 26/8 – 1941**

Medlem av NVSK siden 1978. Han er påmonstret D/S «Borøysund» som skipsfører.

Drage er ansatt som sjefskonsulent i firmaet Data-ship.

Han har bakgrunn fra forsvaret og handelsflåten.

Spesielle interesser: Norrønsk mytologi.



**Nik Rød, f. 1946.**

Medlem av NVSK siden 1973, og har hele tiden sittet som medlem av styret hvor han i en årrekke har vært kasserer. I perioden 77 – 79 var Rød formann og viseformann fra 1982 – 1984. Påmonstret D/S «Borøysund» som lettmatros med VHF radiosertifikat.

Rød er ansatt som regnskapssjef i Bergen Bank i Oslo.

Han er utdannet siviløkonom ved Norges Handelshøgskole i Bergen.

**Laila Andresen, f. 1951.**

Medlem av NVSK siden 1974.  
Hun kom inn i styret første gang i 1976, først som varamedlem deretter som viseformann frem til høsten 1982. Hun er i dag styrets nestformann. Påmønstret D/S «Børøysund» som dekkjente/fyrbøter. Andresen arbeider som opplæringssekretær i Helsevernet for Psykisk Utviklingshemmede. Hun er utdannet vernepleier.



**Øistein Lydersen, f. 1948.**

Medlem av NVSK siden 1974.  
Påmønstret D/S «Børøysund» som dekksmannskap.  
Lydersen er ansatt i Norsk Hydro i Oslo. Han er utdannet siviløkonom ved Norges Handelshøyskole i Bergen.







**Gunnar Hjort, f. 1953.**

Medlem av NVSK siden 1975.

Påmonstret D/S «Borøysund» som fyrbøter. Hjort er ansatt som overingeniør i Sjøfartsdirektoratet. Han er utdannet skipsingeniør.



**Hans Borti Salvesen, f. 1938.**

Medlem av NVSK siden 1984.

Påmonstret D/S «Borøysund» som skipsfører. Salvesen driver sitt eget agenturfirma i shippingsbransjen. Det heter Salvesen & Co. Odd Agencies A/S. Han er utdannet i marinen og har eksamen fra Sjøkrigsskolens øverste avdeling og har vært både i marinen og handelsflåten.

Spesielle interesser: Veteranfartøyer.



**Øyvind Ødegård, f. 1946.**

Medlem av NVSK siden 1980.

Påmønstret D/S «Børøysund» som skipsfører. Ødegård er ansatt som markedsdirektør i Wikborg Sons.

Han er utdannet skipsfører ved Oslo Sjømannskole og har bakgrunn fra marinen og handelsflåten.

Spesielle interesser: Sportsflyvning.

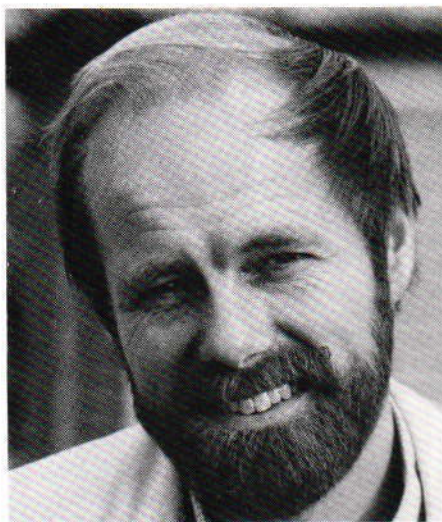


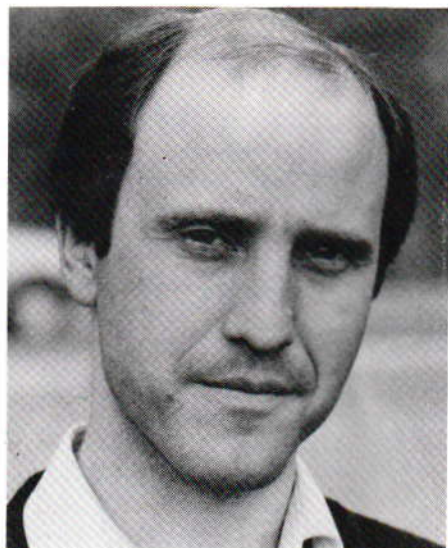
**Georg Jensen, f. 1947.**

Medlem av NVSK siden 1980.

Påmønstret D/S «Børøysund» som dekksmann/fyrbøter. Han har avansert fra smørestilling. Jensen er ansatt som bygningsingeniør i det rådgivende ingeniørfirmaet Kjell I. Garshol A/S.

Spesielle interesser: sjøfartskultur.





**Erik Steen, f. 1953.**

Medlem av NVSK siden 1982.

Påmonstret D/S «Børøysund» som maskinsjef. Steen er ansatt i serviceavdelingen i firmaet Tess i Drammen. Han har sin utdannelse og bakgrunn fra handelsflåten.

Spesielle interesser: sjøfartskultur.

**Bli med  
på topplaget  
i norsk olje-  
divisjon  
du også!**



**elf aquitaine norge a/s**

P.O. BOX 168 · 4001 STAVANGER · TEL. (04) 50 30 00 · TELEX 73 174





# Strøtanker omkring «veteranen» og veteranskip

*Av direktør Bård Kolltveit*

«Veteranen» — organ for Norsk Veteranskibsklub» så dagens lys for nøyaktig 15 år siden, i april 1970. Få husker vel lenger eller har engang hørt om denne beskjedneste av alle døgnfluer i klubbavisenes flora. Blant disse få er bladets redaktør, identisk med opphavsmannen til disse strøtankene. Forhåpninger til en åtte siders utgave hvert kvartal ble aldri innfridd, hvilket i første rekke er redaktørens manglende innsats å takke. «Veteranen» utkom bare med ett nummer, frembrakt på Norsk Sjøfartsmuseums nedslitte stensilmaskin.

Det er ganske lenge siden sist jeg bladde gjennom årgangene av Norsk Veteranskibsklubs publikasjoner. Men her en dag satt jeg med «Veteranen» foran meg. På forsiden kommer «Børøysund» fossende ut av en livbøye med skipets hjemsted — Drøbak — og navn. Etter en rask innledning med enhver nyklekket redaktørs bønn om stoffbidrag fra leserne til kommende nummer, følger en kort oversikt over klubbens historie fra starten i 1964, med hovedvekt på flåten, «Pelle» og «Børøysund». «Pelle» står landsatt på Gressholmen, og det foregår løse diskusjoner med en fritidsklubb i Oslo om bortleie eller salg. Det behøves neppe å tilføye at dette ikke ble noe av. «Børøysund» ligger i Frognerkilen, foreløpig uten godkjenning fra Skipskontrollen for passasjerfart. Oversikten muner ut i en appell om mer aktiv dug-

nadsinnsats. Godkjennelsen forelå imidlertid først forsommeren 1971.

Til slutt presenterte «Veteranen» de øvrige rutedampskip fra før 1914 som den gang var å skue på Oslo havn.

Ved Tingvallabrygga lå «Hustel» (ex-«Sandnæs») og «Askaas» (ex-«Kysten») side ved side, som hybelskip for korttidsarbeidere ved Nyland Vest (Akers Mek.). I Frognerkilen hadde «Børøysund» selskap med det som var igjen av skoleskipet «Trøndelag», opprinnelig lokalbåten «Frøya» fra 1912. Borte i Akerselva lå Oslo Indremisjons losjibåt «Ivar Eliass», et steinkast fra Nyland Øst (Nylands Verksted), der den ble sjøsatt 103 år tidligere som forskningsskipet «Hansteen». Ute i Grønlia lå «O. T. Moe» (ex-«Stord») i selskap med to andre tilårskomne farkoster. Det ene var hybelskipet «Aker 2» fra 1925, opprinnelig DFDS' Englandsbåt «Parkeston». Den var et av verdens første havgående dieselpassasjerskip (hvem tenkte vel på det?) Damphvalkokeriet «Southern Harvester» var det andre, bygget så sent som i 1946, riktignok, men uten tvil det siste av sitt slag på Oslo havn. Aker hadde kjøpt det fra Salvesen i Leith i 1968 for ombygging til flytende reparasjonsverksted. I 1970 ble «Aker 2» og «Southern Harvester» regnet som «pensjonister» — foreldede, men ikke antikvarisk interessante. Skipenes størrelse hadde naturligvis hindret enhver realistisk tanke om bevaring, men flere

enn meg ville sikkert ofret atskillig for å avlegge en visitt om bord i dag, om ikke annet så med et fotografiapparat. «Veteranen» ble en enslig svale. «Aker 2» og «Southern Harvester» eksisterer heller ikke lenger. Men «Dampskips-posten» har vist seg tålig levedyktig gjennom 13 år, og de «ekte» veteran-skipene fra 1970 lever videre i en eller annen form: «Stord I» i Bergen, «Kysten 1» i Tønsberg, «Hansteen» i Oslo, Innredningen fra «Sandnæs» er selve juvelen i Norsk Sjøfartsmuseums innendørs samlinger, og salongen fra «Frøya» kan beskues på Aust-Agder-Museet i Arendal.

I det siste har nye «pensjonistbåter» inntatt Oslo havn. Noen av dem ville blitt regnet for veteraner også i 1970, som «Svanen», «Forlandet», «Styrbjørn» og «Reigun». Andre, derimot, har samme status som «Parkeston» og «Southern Harvester». De er kommet for å tilbringe en halvpassiv tilværelse som restaurant/hotellskip, og blir av mange oversett som like umoderne og uinteressante som deres forsvundne forgjengere fra 1970. Men husk at «Lindenes» er fra 1943, «Orion» (ex-«Sognefjord») fra 1943/49, «Midnat-sol» fra 1949, «Pibervigen» (ex-

«Hamarøy» fra 1951, og «Håkon Jarl» fra 1952! De fleste av dem er i første-klasses teknisk stand, men noen har gjennomgått store innvendige ominn-redninger. «Pibervigen» er på mange måter å betrakte som et historisk skall i gyselig farge rundt et moderne restaurantinteriør. «Håkon Jarl» er heldigvis atskillig mer pietetsfullt behandlet, men har likevel måttet ofre en del. Veteranbåtene i 1970 var for en stor del loslitte hybelskip med minimalt vedlikehold i de seneste årene. Men innredningen ombord var i mange tilfelle mer «ekte».

Hvilke nådetid våre nåværende «Pensjonistfartøyer» får i Oslos havnemiljø, gjenstår å se. La oss verdsette dem mens vi har dem. Regn ikke automatisk med at de forblir uforandrede eller at de er her den dag de er blitt virkelig historiske. Hvis dere avlegger besøk om bord, så merk dere detaljer. Ta gjerne bilder, utvendige som innvendige. Hadde vi visst i 1950-årene hva som skulle skje med «Hestmanden», hadde nok flere brukt øyne og kameralinsen atskillig flittigere den tid skipet regelmessig gjestet våre havner fra Oslo til Kirkenes.

Bård Kolltveit

## Tro og overtro fra sjølivet

Av Arne Drage

Sjøfolks overtro innga tro på at ulykker og død kunne unngås bare man iakttok de varsler som ble gitt. Å kjøpe gudenes gunst kunne gi seg utslag på mange måter. En måte å oppnå dette på var å presse et pengestykke inn i

et stykke kork som en kastet overbord, og ved å ha et pengestykke festet til masten, var skipet sikret hell og lykke. Det var meget viktig både for redere og sjøfolk at de ikke valgte fartøyer som var kjente som «bad-luck skip»,



som snart ville ende opp i Davy Jones' Locker, (havets bunn eller sjøfolks kirkegård). Dårlig lykke fulgte gjerne skip som hadde skiftet navn, og riktig ille var det om det nye navnet endte på bokstaven a, for da var en ulykke nesten garantert.

Et godt skip å seile på skulle ha en katt ombord. Aller helst skulle denne være sort. Utenom at denne holdt rottebestanden nede, varslet kattens mjauing om en god reise. Beveget katten seg rotløst omkring, ble det tatt som et varsel om dårlig vær.

Skipsklokken som i dag brukes mer eller mindre symbolsk ved avgang hadde tidligere større oppgaver enn å tilkjennege hele og halve timer. Bruk

av klokker ombord på skip har opprinnelig religiøs sammenheng. Klokkeklangen ble brukt til å holde unna onde ånder og annet trollpakk fra skipet slik at de ikke fikk utfolde sine djevelske streker.

Jomfruturen for et nytt fartøy var en spesiell begivenhet. Det var knyttet mange rituelle handlinger til denne første turen. I tillegg var det også mange tabuer, et av disse var at det ikke måtte settes kvinnebein på skipets dekk fra skipet forlot beddingen til det var ferdig med første prøveturen. Var det en kvinne på selve prøveturen kunne skipet bli til mer besvær enn nytte for eieren.

# Eks-dampbåtekspeditor Christiansen

De beste årene av mitt liv i etaten tilbrakte jeg som seilende postekspeditor i Lofoten og Vesterålen. Atte år skulle det går før jeg fikk en arbeidsplass med fast grunn under beina. Det var med vemod jeg gikk i land, og det er med glede jeg tenker tilbake på årene som postekspeditor på stadig rundfart mellom anløpsstedene i Lofoten og Vesterålen. Det har vel sin årsak i at jeg er vokst opp i en typisk havneby, Ålesund, og at det flyter sjomannsblod i mine årer.

Det er postsjefen i Steinkjer, bygdenes by i Nord-Trøndelag, Per Christiansen, som kommer med dette nostalgiske tilbakeblikket på sine 44 år i Postverket. Det står, understreker han, er særlig glans av årene i Lofoten og Vesterålen.

Jeg hadde det meste av tjenestetiden ombord i gode, gamle «Børøysund» som takket være framsynte og innsatsvillige folk er blitt reddet for ettertiden. Den ligger nå blankpusset og veltrimmet ved kai under Akershus festning, og takk og pris for det. Den representerer et langt og viktig kapittel i norsk lokalbåthistorie, og den er en del av kystens kulturhistorie, sier postsjef Christiansen som avlegger «S/S Børøysund» besøk når han er på Oslo-tur.

– Selvsagt var det mang en stri tårn ombord. For postekspeditorene var det trangt om saligheten. Kontoret kunne vel være på 3–4 kvadratmeter, og på det meste kunne det komme en 300–400 postsekker ombord. Når



*EKS-dampbåtekspeditor Christiansen.*

halvparten av dem skulle åpnes og sorteres underveis, hadde vi nok å henge fingrene i, minnes Christiansen. — Men samholdet mellom mannskapet og oss i postetaten var enestående. Vi var som en familie, og passasjerene kom vi i nær kontakt med. Vi ble etter hvert kjent med storparten av dem. Vi var normalt to ekspeditører, men det bød aldri på problemer å få noe meningsfylt å fylle fritida med. Det var bestandig pratevillige folk i naboskapet, og fire mann rundt brigdebordet lot seg lett ordne.

Christiansen gjorde også tjeneste i Lofoten og Vesterålen i krigsårene.



– Den gang hendte det at hurtigruta måtte ligge i ro på grunn av fare for angrep eller miner, og posten hopet seg opp. Det kunne ta opp til en uke fra et brev eller en pakke fra Østlandsområdet nådde adressaten i Lofoten og Vesterålen, men også i de tider levde vi opp til etatens stolte devise «Posten skal frem».

I løpet av de åtte årene jeg var postekspeditor til sjøs kom det bort en bløtkake og en tobakspakke. Det var ikke bare vår, postekspeditorenes fortjeneste, men forteller minst like mye om folks ærlighet. Den hadde kystens folk til felles i de tider.

Litt spøk ble det også plass til i hverdagen. En styrmann på Børøysund var en oppfinnsom herre. Når folk kom for å få vite hvor postkontoret lå, fikk de grei beskjed. Men styrmannen betrodde dem at postekspeditøren hadde

dårlig hørsel. De måtte rope høyt for å bli hørt. Og de lot seg ikke be to ganger. De ropte så det ljomet når de kom bort til meg. Det var ikke og er ikke noe å utsette på min hørsel, men det er *ikke* «Børøysund»-styrmannens fortjeneste, sier postsjefen i Steinkjer som går under bygdenes by. Etter 20 år følger han seg som inntrønder. – Men når det stunder mot sommer går tankene ofte nordover til Lofoten og Vesterålen og opplevelsene som Postetatens mann til sjøs. Sommerturer i blankstilla var opplevelser som aldri blir glemt. Godt å vite at «Børøysund» fortsatt eksisterer. Jeg håper at jeg skal få en sjanse til en tur med «Børøysund» nordover dit den hører hjemme – Lofoten og Vesterålen. Jeg lever i håpet om at drømmen skal bli til virkelighet, sier ålesunderen som ble nordlending før han slo rot i Trøndelag.

## «Statusrapport»

*Av Erik Steen*

Utførte arbeider på «Styrbjørn» fra dokksetting 1982 og frem til i dag:

Alle bunnventiler er demontert, slipt hvor nødvendig og pakket om, dette også for fødeventilene på kjelen og en overbordventil. Alle ventiler på ventilkasse for tanker og lensing er uttatt. Duplex pumpe er åpnet, rengjort og innsatt med smøremidler. Bortsett fra litt gravrust i sylindrene så pumpen bra ut. Hoved- og hjelpemaskiner blir smørt og tørnet med jevne mellomrom. Noe rustbanking og mønjing er utført i maskinrommet.

En dobling ble påsveisert B/B side av maskinrom og undervannskroget ble stoffet (malt) før utdocking. På dekk

og brokledning er det utført en del male og lakkarbeider.

Det har arbeidet 2–3 mann i meget ujevne perioder ombord, men kaffen har vært utmerket og salongen et hyggelig tilholdsted. Om en ønskeliste kan settes opp er følgende å ønske: Bevilgning av monetas for de største arbeidene ombord, flere interesserte til interessant og givende arbeid, (så det kan bli litt system i galskapen).

Styrbjørn er en herlig båt og kan bli meget bra. Det er synd hvis båten skal forfalle (mer), fordi vi ikke er vårt ansvar bevisst. Den har ligget stille i for mange år, så en liten appell om å trå til serveres her.

# Føring av flagg på norske skip

Av Arne Drage

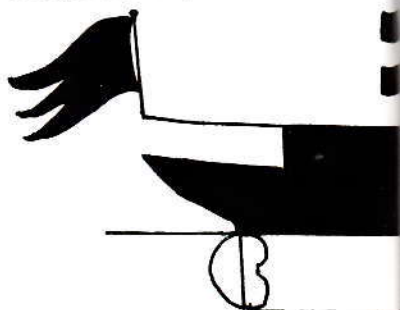
Når skal flagget fires? Dette er et spørsmål som dukker opp hver sommer når kvelden kommer på våre turer i Oslofjorden. Noen mener det og noen andre mener noe annet, og det refereres til at den og den person praktiserer det slik eller slik. Den ene kan ha like mye rett som den andre.

For om mulig å bringe litt klarhet i dette, vil jeg orientere hva som står i flagginstruksen. Men før det vil jeg presisere at en må skille mellom «Flagginstruks for den norske handelsflåte» og «Marinens salutt- og honnørreglement». I tillegg har det innarbeidet seg sedvaner for skip i innenriksfart som kan avvike fra hva en finner i flagginstruksen.

Det som skiller flaggkledningen ombord på handelsfartøyer fra marinens skip er at handelsfartøyer ikke skal føre flagg om natten når det er underveis slik marinefartøyer skal. Dessuten er det påbudt at nasjonalflagget skal skiftes fra flaggstang til under gaffel når ankeret er lettet eller fortoyningene er kastet loss. Denne skikken brukes i enkelte tilfeller også på handelsfartøyer, men det er stort sett en overføring som har fulgt personer som har hatt sin bakgrunn i marinen. Det er ikke beskrevet i flagginstruksen. Børøysund har imidlertid ikke gaffel slik at nasjonalflagget (koffardiflagg eller splittflagg) vil ha sin faste plass på flaggstangen akter.

Det vil føre for langt å ta for seg alle

## FLAGGSPILL



bestemmelsene som omtalt i flagginstruksen. Denne omfatter forhold i utenlandske havner og for fart i internasjonale farvann. Dette har vanligvis ingen interesse for oss slik at det blir å omtale de forhold som vi kommer under for seilas på Oslofjorden eller underveis i norsk farvann.

I flagginstruksen benyttes en del ord og begreper som trenger litt forklaring. Dette gjelder ord som stortopp, fortopp, gjøs og flaggspill. Stortoppen er hedersplassen og er alltid 2. maste-topp regnet forfra. Dette kan ha sin bakgrunn i at denne masten i de fleste tilfeller var den høyeste på skip som førte seil. På denne plassen skal kompaniflagget vises. Fortoppen er forreste mast og på denne skal navnestandarden vises. Under stor eller liten flagging kan en her vise handelsflagg hvis en ikke har navnestandard. Gjøs er en liten flaggstang helt fremme i bauen. Selve gjøsflagget for handelsfartøyer er byflagget til skipets registrerte hjemsted. Flaggs spill er tilsva-



RTOPP

FORTOPP

GJØS

rende flaggstang akter. De forskjellige plasseringer av flagg er vist på skisse.

Jeg har undersøkt store mengder fotografier av skip med flaggkledning, stor og liten, og det er en ting som avviker fra det som er beskrevet i flagginstruksen m.h.t. plassering av kompani – og navnestandard.

I de aller fleste tilfeller har disse skiftet plass. Ved undersøkelse i forskjellige maritime miljøer synes dette å være en innarbeidet sedvane for skip i innenriksfart.

Bruk av flagg ombord på skip deles inn i 3 grupper:

- Alminnelig flagging. For Børøysund vil dette si at postflagget er heist på flaggspillet akter.

- Liten flagging. Liten flagging skal finne sted i norsk havn på Nyttårsdag, 1. påskedag, 1. pinsedag, 1. juledag, 7. juni, 29. juli og på fødselsdager til medlemmer av kongehuset, unntatt kongens fødselsdag.

- Liten flagging består i at en heiser nasjonalflaget på flaggspillet, kompa-

niflaget på stortoppen, navnestandard på fortoppen og gjøs forrut.

- Stor flagging. Stor flagging skal finne sted i havn på 17. mai og kongens fødselsdag.

Stor flagging består i at en heiser nasjonalflaget på flaggspillet, kompaniflaget på stortoppen, navnestandard på fortoppen og gjøs forut. I tillegg heises signalflaggene fra topp til dekk på le side aktenfor tvers av masten. Den innbyrdes avstand mellom flaggene skal være den samme. Det anbefales følgende rekkefølge fra toppen:

Fortopp: R, S, E, Q, U, N, D, O, A, L, C, H, P.

Stortopp: B, X, G, M, V, I, F, Y, J, Z, W, K, Y.

Det er viktig å merke seg at «flaggkledning» ikke skal benyttes for fartøyer som er underveis. Unge gange i havneområder eller roverer kan imidlertid kompaniflag heises eller forbli heist like lenge nasjonalflaget.

Diskusjonene har vært omkring reg-

lene for firing av flagget. La oss se hva reglene sier om dette.

«For norske skip i norske farvann skal de normale regler for heising og firing følges så lenge skipet ligger til ankers eller ved kai». Enkelt og greit.

«For fartøy under gange skal, når det er tilstrekkelig lyst til at flagget kan sees, vise nasjonalflagget innenfor havnegrenser, i nærheten av en festning, signalstasjon, og forøvrig etter kapteinens omdømme».

I praksis vil dette si ved solnedgang

eller kort tid etter. Om sommeren når det er lenge lyst må tidspunktet vurderes i hvert tilfelle.

Det er en liten detalj om behandling av nasjonalflagget som understrekes meget sterkt i flagginstruksen:

«Nasjonalflagget (koffardflagg og splittflagg) skal heises og fires utfoldet». De øvrige flagg kan heises sammenrullet med slippstikk for å bli utløst i det øyeblikk nasjonalflagget når toppen av flaggspillet.

## Skipstrafikk på Øyeren

*Av Ingolf Førnes*

Enhver sjø av noen størrelse – med respekt for seg selv – har naturligvis sin dampskipshistorie. Skogsdriften og tømmerfløting, utvidet handel og etablering av større sagbruk m.m. skapte behov for sjøtransport på Øyeren – inntil motorveier og biler etc. fortrenget dampen.

Innsjøen Øyeren på grensen mellom Akershus og Østfold – 102 meter over havet – oppgis å være cirka 35 km. lang i nord-syd retningen. Dannes av Glomma, andre tilløp er Leira og Nita; viktig reguleringsbasseng. (Gyldendals Konversasjonsleksikon). Har ellers hørt at den 88 kvadratkilometer store innsjøen sørøst for Lillestrøm skal ha vært meget fiskerik.

Eldre mennesker i Enebakk og på Enebakknese forteller at ved århundreskiftet og utover til 1930-årene var det livlig dampbåttrafikk på Øyeren. De husker dampskipene «Mørkfoss» og «Glommen» som fraktet passasjerer

og last til og fra anløpsstedene: Nøa – Eikhaugen – Sæther – Preståa – Skøyen – Flateby og Arnes.

Det fortelles videre at dampskipet «Strømmen» gikk mellom Lillestrøm og Sandstangen med reisende og all slags last til omkring årene 1927/1928. Dampskipet «Strømmen» ble hugget opp – sannsynligvis i året 1931. Siden har dampskipstransporten på Øyeren stagnert – fortelles det. Noen «tømmerdragere» ble det vel igjen og fremdeles finnes rester fra en svunnen tid.

Dampskipet «Gahn» på Øyeren (i farten Lillestrøm – Gansvika) er så vidt vites fremdeles kjørbart. Vateranen «Gahn» er berørig beskrevet og illustrert i Dampskibsposten nr. 10 for november måned 1979 – så den skal forbigås her. Eier og skipper Bjarne Halvorsen – Lillestrøm, har nedlagt utrolig meget arbeide og kapital i bevaringen av «båt og bruk» i Gansvika.

For noen år tilbake lå blant annet



# Nattanløp i dampens tid

*Av Reidar Stavseth*

Nils bikket seg nedpå som han sto og gikk, de kveldene han ventet nattanløp. Det var mer lettvinnt slik. Ruten begynte langt vest i skjærgården, og dampen var innom strandstedet ute ved leia for å korrespondere med hurtigruten, før det bar videre inn gjennom fjorden mellom øyer og holmer. Klokken gikk mot tre når lokalen fløyte for Bukta.

Men det var hurtigruten. De som bodde lagelig til i bukta, kunne holde øye med den, hvis de umaket seg opp på en haug med fritt utsyn vestover. De kunne bli stående en stund og stirre lengselsfullt etter det store skipet, som hadde det så travelt. Det var liksom noe av en større verden som ilte forbi. Med det som ga hurtigruten mål og mening for dem som måtte betrakte

---

gamle svartmalte «Santa Maria» – ett etter sigende dieseldrevet stålfartøy – fortøyet i Gansvika – som vel fortjener oppmerksomhet. Det fortaltes den gang at det vesle skipet var til salgs og har siden formodentlig skiftet eier.

Et besøk ved havnen i Gansvika – viser nå mest moderne plastbåter med sterke utenbordsmotorer som er i stand til å rase bort over vannet. Tidene skifter og vi med dem. Men for uten forannevnte D/S «Gahn» ligger også ærverdige M/S «Isnæs» av gammel god årgang. Så lenge noen er villige til å slite med bevaringen av restene av våre tradisjonsrike fartøyer, så lenge er det håp.

den på avstand, det var og ble lokalen. En må ha tilbrakt dager ombord i den, en må ha rundet de ytterste holmene og seilt i Golfstrømmens utløpere, en må ha gått «i land», når den legger til ved iskanten i det innerste fjordhull, en må ha bodd på en ensom gård i skyggen av fjell med evig sne på forgylte topper, eller i en skakkblåst fiskerstue der ute hvor skjærgården slutter, en må ha kjent den friske appetitt på aviser som var noen dager gamle – for å forstå hva lokalbåten utretter fra dag til dag, fra år til år. En må ha stått på kommandobroen med skipperens aller nådigste samtykke en 17. mai når båten skulle inn til en knirkende kai ved en grå husklynge vest i skjærene, mens et ørlite barnetog kom syngende ned mot sjøen med trofaste never knuget om flaggstengene, sett gleden tindre i øynene og hørt jubelen i de lyse stemmer, når den snille trisa inviterte – de tre barna! – ombord på brus og kaker, sett den gråskjeggete sjøulk bli blank i øynene – for å begripe litt av det vennskapsforhold som består mellom menneskene og båten som kommer til dem med mel og sukker, kaffe, sirup, tobakk, brev og aviser. De er små og uanselige disse båtene, det er ikke mange skjønnheter blant dem, men de stamper og slingrer seg frem. De er ikke store på det, leter seg frem til avkroker hvor folk kanskje må nøye seg med anløp en eneste gang i uken. På slike steder har de en ekstra helligdag, det er fest midt i hverdagen når de vesle rutebåtene blander sin røst med sjøfuglskriket...

Lokalens ankomst og avgang var og er i alles tanker, og et samtaleemne like uslitelig som været. Og det var også savnet av den, der de hadde håpet å få den innom.

Det hendte at det ble spunnet en ende på det, når valgkamper raste som verst. En stortingskandidat som en gang la ut teksten for småbrukere og fiskere i en avstengt fjordpoll, avbrøt best som det var sin taleflom og gikk bort til vinduet i ungdomslokalet.

— Kom hit, så skal dokker sjå, sa han til dem som satt nærmest. De så gjorde, og han pekte ut over fjorden.

— Sjer dokker nokken lokal? Nei, de gjorde ikke det. — Itj eg heller, og det é hass skyld, han nevnte sin politiske rival ved navn.

Men folk i Bukta var av de heldige. Og Nils hadde levd seg inn i arbeidet som ekspeditør. Men han var mer enn det. Han var handelsmann og poståpner også. Og de vintrene når fisket slo til utpå råsa, kjøpte han og saltet — mest skrei og lange. Når våren kom med fine landvindsdager, hentet han hjelp på plassene i nabolaget, der kvinnfolk og fremvokstringer var glade til for å tjene noen ekstraskillinger. Det ble liv og leven på bergene rundt bua, mens klippfiskstablene vokste og ble til en pyntelig dekorasjon.

Mens sommerkvelden skumret og natten seg på, lå ekspeditøren og bladde i lokalavisen. Det var nu en underlig historie med han Wilkins, som aktet seg til Nordpolen med undervannsbåt. Da måtte han vel under isen, men hvordan skulle han komme opp når han var fremme? Ja, de fant på litt av hvert, de som hadde penger og stunder til slikt. Nils forlot det vidløftige tema og gikk over til konsulatrapporten om klippfiskmarkedet i Neapel. «Fortsatt livlig omsetning i juni til nes-

ten uforandrede priser fra foregående måned» — jaja, det kunne vært verre, tenkte han, gløttet så ut av vestvinduet og frydet seg over fisken som snart var klar til levering.

Nils var så godt innkjørt i nattarbeidet at han kunne ha klart seg uten vekkerklokken. Han var lettsovd, og om han dormet av og avisen gled ned på gulvet, så var han lysvåken når stempelslagene fra dampen brøt stillheten. Han hadde tid nok til å hente postvesken og var alltid parat når tampen ble slengt inn på kaien. Det var en velsignelse da den sto ferdig for noen år siden. Dyrt var det blitt, men også et annet liv for en ekspeditør. Det hendte at han bare smettet tøfler på seg når tiden var knapp.

Det ble den av og til når det var storflo og lokalen tok snarveien gjennom Dravelsteinsundet. Da kunne den være i Bukta en halvtime før ruten, og når det inntraff, kunne vekkerklokken være god å ha. Sundet med det rare navnet var en historie for seg. Det hadde navn efter den ruvende steinkolossen som sto på ende nesten midt i løpet. Sagnet sa at den snudde seg hver gang den hørte kirkeklokken ringe. Gudfryktige og ugudelige kappedes om å ta knekken på slik overtro, men like lite hjalp det. Så lenge gammelt folk hadde mot og taleførhet til å hevde sin uforgripelige mening, levde sagnet videre. De standhaftige i troen på merkelige ting hadde villige tilhørere blant de yngste, som syntes det var spennende å høre om steinen som var så levende at den kunne høre. Det var mer enn et vanlig eventyr, for det var så nært. Nært nok til at noen guttunger ville ro bortover en kirkesøndag for å få syn for sagn. Men da var det et kontant nei også fra dem som blåste av overtroen.



Det røk av pipa oppe på Bakkan. Så hadde vel han Elias gjort natt til dag igjen. En kar på sykkel med en pappeske surret på bagasjebrettet kom i stor fart og svingte av fra veien og ned mot bua. Det var han Karlot på Ny-moen. Han ropte til Nils som sprang ned mot kaien med postvesken over skulderen: — Eg ska ha billett te by'n . . . — Da é du seint ut', men kom her. Ekspeditøren snudde, stakk innom bua og var ute igjen før Karlot fikk sukk for seg: To kroner og femti øre.

Lokalen fløyte da de ruslet nedover forbi kaiskuret, og de hørte maskintelegrafene da det ble slått sakte fart. — Ka du har i pappeska, Karlot. — Grammofon, veit du. Hain vill itj gå. Stoppa tvert med ei støggblåt mett i Profetmarsjen». Du ska sjå det e' plata, tenkt eg og sett på ei ny. Ei vemodig vakker ei. Ka e' det no ho kailles. Jau, no har eg det: «Sett deg, det e' søndag» — men same spektaklet.

Nils dro på smilen: — Eg trur du må skaff' deg brillå. Va' det itj «Seterjentens søndag»? — Jau, kanskje det. Men grammofon' ska dem få ta igjen, om dem itj får'n te å gå.

Det var lenge siden Karlot sist var i Bukta. Han var visst skamfull etter den merkelige måten han hadde kommet på en blåsende april dag. Han hadde ridd på båt-hvelvet, stivfrossen etter at nordavindskulingen hadde kastet båten rundt og han selv hadde berget seg opp på kjølen. Det hadde vært mye snakk om den turen. Hadde han opplatt sin kraftige røst, mente mange, så ville de ha hørt ham både her og der på de plassene han drev forbi. Og Karlot hadde ikke tvilt på det. Men — som han selv sa: — Eg koinn da ha skremt folk!

Nu var han tjenestevilligheten selv, der han sto og trippet ytterst på kai-

hjørnet. Grep tampen, halte inn springet og gjorde fast. Lokalen hadde visst hatt bare goddager siden vårpussen. Det skinte i blank gråmaling langs sidene, båten var nesten like fin å se på som da den kom til Bukta første gangen og folk fikk gå ombord og beundre stasen, selv om de ikke skulle være med. De hadde fått svar på alt de spurte om.

— Det va' alvor, hadde det kommet fra Simen på Lyngøya, da han hørte at dampen hadde kostet seksti tusen kroner. Men han tok seg i det da han fikk bekreftet at både den blanke skipsklokken og lampen i salongen fulgte med. Førte år var gått siden den gangen.

Det var ikke så folksomt ombord. Noen efternølere fra sommermartnan satt på kasser og døset med varmen fra skorsteinen i ryggen. — Jaså, du har fjøset med, humret ekspeditøren, idet han svingte seg over rekken. — Ja, eg hørd' du ha tenkt å rå deg med ny buskap, svart skipperen oppe fra broen. — Du driv' da itj forretning med lasten! Femaet innbød ikke til noen konkurranse i slagferdighet. Skipperen var ellers kjent for å få det siste ordet. Det gikk frasagn om det svaret han en gang hadde gitt en nybakt handelsreisende ved frokostbordet i salongen. Den unge mann hadde begynt å forsyne seg da skipperen steg inn og litt morgengretten tok plass ved bordenden, uten andre tegn på sin verdighet enn den slitte uniformsluen. Passasjerer syntes han måtte si noe, og ordene falt uheldigvis slik: — Hva slags arbeid har nu De her ombord, min gode mann? — Jau, det ska' eg sei deg, eg e' ansatt for å bænke' osten. Skipperen hadde sett på den skamferte gaudaen med et kritisk blikk. Slik kjente de ham, både ombord og på anløpsstedene.

Da Nils kom ut fra postlugaren, ringte båtsmannen for avgang. Fortøyningen ble løsnet, og båten bakket ut fra kaien. — Eg kjem tebakers imorra-kveld. Dersom eg får grammofon i or-den da, ropte Karlot, før han slo seg ned sammen med martnanskarene. Nils var innom det vesle kottet på bua som han kalte kontor, og før som snarest igjennom posten. Utenfor hørte han tunge tramp av røyserter, og ganglaget var ikke til å ta feil av. Det var Elias som var ute på sin morgenvandring. Post spurte han ikke etter da han gløttet inn av døren, slik folk

ellers gjorde. For lokalblad hadde han ikke råd til å holde, dem fikk han av Nils når de var blitt noen dager gamle. Brev fra sønnen i Syd Dakota fikk han bare en gang i året. Men han var oppradd for skrå, og den alltid like tålmodige handelsmann var ikke den som sa nei.

Solrødmen begynte å bli sterkere over åskammen i øst, da han endelig gikk til køys på skikkelig vis etter å ha listet seg opp trappen på strøppelesten for ikke å vekke kone og barn. Over holmene lå det en røykstripe etter lokalen som stevnet vestover mot været.

## Forsikringshistorikk

Forsikring på forretningsmessig grunnlag har røtter langt tilbake i tiden. Den første begynnelse kan vi spore tilbake til det 3. årtusen f.Kr.

La oss nevne noen leirtavler fra årene 580 – 543 f.Kr. som viser at en kjøpmann i Mesopotamia «solgte trygghet». Den tids handelsveier til lands og til vanns bød på mange risikomomenter. Det kunne være røvere som overfalt en karavane eller uvær på havet. Kjøpmenn som ønsket å delta i en handelsekspedisjon, kunne henvende seg til en bestemt kjøpmann hvor de kunne få lån til finansiering av ekspedisjonen. Men renten var høy.

Lånet skulle imidlertid bare betales tilbake hvis fartøy og varer kom frem

til bestemmelsesstedet. Det var altså en slags kombinert avtale om lån og risikobeskyttelse. Renten ble høy fordi den også omfattet en risikopremie. Denne form for finansiering har fått navnet «sjolån».

For handelsmenn var sjolån den alminnelige form for risikobeskyttelse gjennom hele antikken og middelalderen. Med utgangspunkt i de nord-italienske byene Genua, Firenze og Venezia utviklet sjøforsikringen seg jevnt og sikkert. Omkring år 1300 nådde man fram til et system hvor premien for skip og last var beregnet på forhånd for bestemte turer og bestemt last.

Brannforsikringen derimot var i lang



tid begrenset til sammenslutninger som i fellesskap ga hjelp til skadelidte. Allerede i det 12. århundre var det ved lov påbudt bøndene på Island å hjelpe hverandre etter en brann. Det var også regler for hva som skulle erstattes og hvor stor erstatningen skulle være.

### *Første brannforsikringsselskap 1706*

Det første brannforsikringsselskap som ble drevet etter forretningsmessige prinsipper, ble stiftet i England år 1706. Dette selskap var også det første som systematisk gikk inn for brannforsikring av løsøre. Selskapet «The Sun» eksisterer den dag i dag. Men best kjent er vel Lloyds kaffehus fra 1730-årene. Her møttes Londons assurandører og meglere, og den virksomhet som ble drevet av disse, fikk betegnelsen Lloyds. I dag har Lloyds en dominerende posisjon på forsikringsmarkedet over hele verden, ikke minst innen sjøforsikring. Det er også verd å merke seg at det fremdeles er private forsikringsgivere som står bak – de såkalte Lloyds's Underwriters.

### *Første livrenteforsikring 205f.Kr.*

I Milo i Lille-Asia ble den første livrenteforsikring organisert i året 205 f.Kr. Byens borgere kunne betale 3000 drakmer til Bykassen og fikk til gjengjeld 10 % rente av beløpet i resten av sin levetid. Når «forsikringstakeren» døde, fikk familien utbetalt 150 drakmer. For den som levet lenge, var denne livrente meget fordelaktig. Men levealderen var lav på den tiden, og ordningen var nok en god inntektskilde for byen.

### *Livspolise fra 1583*

Når det gjelder livsforsikring, skjedde det lite i oldtiden og middelalderen. De eldste livspoliser var rene risikoforsikringer for en kort periode – og hadde nær tilknytning til sjøforsikringen. Man forsikret sitt liv for en bestemt reise med et skip.

Den eldste virkelige livspolise, som er oppbevart, er utstedt i England 18. juni 1583, men av formen kan vi med sikkerhet si at det har eksistert mange før den.



HANSEN, MAGNE  
ARENDALSGATE 22  
0463 OSLO 4

