



dampskibs  
posten

**15/86**









# Norsk Veteranskibsklub

Medlemsblad for  
Norsk veteranskibsklub

I redaksjonen:  
*Øyvind Ødegård*  
*Arne Drage*

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 regelmes-sig, 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 1986

Formann:  
Arne Nik. Rød pr. tlf: 44 78 81

Viseformann:  
Laila Andersen pr. tlf: 67 99 73

Sekretær:  
Øyvind Ødegård pr. tlf: 86 82 55

Kasserer:  
Øistein Lydersen pr. tlf: 50 89 78

Styremedlem:  
Elisabeth  
Carlberg pr. tlf: 60 34 53

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

Styremedlem:  
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

# Dampskibsposten

Å være i rute kan bety så mangt. Gamle dampen var i rute der den tråklet seg innover fjorder og over åpne havstykker. Om den kom frem klokken 10 eller klokken 11 ble oppfattet som å være i rute.

DAMPSKIBSPOSTEN er i rute hvis en legger de samme krav til nøyaktighet som grunn. Ikke bare er vi i rute, men lastetilgangen har vært større enn våre forhåpninger. Det gleder oss at direktør Lauritz Pettersen ved Bergen Sjøfartsmuseum har tatt i mot utfordringen om å skrive ett innlegg.

Uoppfordret kommer det last (stoff) fra medlemmer som sitter inne med informasjon om skip fra fjerne himmelstrøk. Det gleder oss i redaksjonen at vi kan formidle slikt stoff videre til våre lesere.

DAMPSKIBSPOSTEN følger spent med hva som vil komme i kjølevannet av den nystiftede foreningen «NORSK FORENING TIL FARTØYBEVARING» (NFFF). Det er sikkert mange som synes våre myndigheter bevilger lite til vårt arbeid. Vi må da være klar over at sammenlignet med våre naboland gir de mye. Derfor all ros til våre myndigheter. DAMPSKIBSPOSTEN håper at NFFF kan samle interessene slik at vi sammen med våre myndigheter kan skape et miljø og fordele midlene slik at vår fortid kan bevares på en forsvarlig måte. Målbevist og planlagt aktivitet er nøkkelen til suksess.

DAMPSKIBSPOSTEN håper å kunne bidra positivt i en slik prosess. Vi stiller vår spalteplass til rådighet for alle som har meninger, kommentarer eller opplysninger som kan ha felles interesse.

Bruk DAMPSKIBSPOSTEN for å bringe din informasjon videre.

A. D.





# Formannen har ordet

## Hva skjer på Rådhusbrygge 1?

Rådhusbrygge 1 har vokst frem til å bli hovedkvarter for Norsk Veteran-skibsklubb. Her har klubben sitt kontor i den restaurerte dampskibsekspedisjonen etter Nesodden — Bundefjordens Dampskibsselskap. Like ved har klubbens fartøyer, D/S Børøysund og D/S Styrbjörn, fast kaiplass.

## D/S Børøysund

I påvente av verkstedsopphold D/S Børøysund har vi gått i gang med de forbedelser som klubben kan gjøre. Inventar og garnering i mannskapsmesse og restauratørlugar er tatt ut. Lampeskapet på banjeren er tatt ned for annet år på rad. Alt er således klart for utskifting av skrogplatene I tillegg er hyllene på styrbord side av lasterommet demontert i tilfelle platen der bør skiftes når vi likevel holder på i dette området. Waterbordsplaten her kan også trenge forsterkning.

Vel så viktig som nedrivning, er gjenoppbyggingen av lugarene hvor skrog og dekk er reparert. Offisermessen er et slikt sted hvor det nå er jobbet jevnt og trutt med å få et sted som er ferdig restaurert. I fjor ble det satt opp rupanel så messen kunne brukes under sesongen. Nå har man arbeidet videre så den skal være ferdig kledd med fasepanel og permanent møblert.

Videre har man arbeidet med å panele passasjerlugaren aktenfor offiser-messen, hvor rupanel nå er lagt ferdig, klart for finere interiørarbeid.

Røkesalongen har i mange år stått på stedet hvil som følge av pengemangel. Vi føler nå at vi trenger å gjøre enkelte deler ferdig så vi i det minste har enkelte detaljer å vise frem innvendig også. På bakgrunn av dette har vi engasjert en snekker til å innrede ferdig røkesalongen og lodslugarene. Dette har dessverre tatt lang tid, men vi håper det skal bli ferdig i februar. Vi har deretter blitt lovet hjelp fra Bergesen-rederiet med å få malt salongen på riktig måte. Samtidig arbeides det med gardinbrett og andre detaljer for at salongen skal bli en typisk representant for sin tid.

Dersom alt dette går bra og medlemmene stiller opp til dugnad med vårpussen, regner vi med å starte passasjersesongen som vanlig i slutten av mai. Vi har de siste årene fått skryt for at den virker velholdt og pen, og dette inntrykket må vi passe på å bevare. Men ingenting gjør seg selv, så vi er takknemlig for all den hjelp vi kan få til grunning og maling.

Passasjersesongen vil følge tradisjonelt mønster, bortsett fra at vi har inngått avtale med Drammen Sjømannsforening om turer fra Drammen i forbindelse med byens 175-års jubileum i tiden 13. juni til 22. juni. Da skal båten hjelpe til med å markere Drammen som sjøfartsby, og vi håper på samme tid å gjøre båten og klubbens arbeid bedre kjent i Drammensregionen. Vi ser dette som et interessant prosjekt for å markere oss sterkere utenom Oslo, og håper på medlemmenes innsats for å gjøre dette til et vellykket arrangement.

## D/S Styrbjørn

Det er nå liv og røre ombord i D/S Styrbjørn også. Tidligere har arbeidet her gått tregt fordi vi ikke har fått noen penger øremerket til dette. Det er derfor bare utført det mest nødvendige vedlikehold. Imidlertid ble det på generalforsamlingen i høst vedtatt å avsette kr 30 000 til bruk på D/S Styrbjørn. Det arbeides nå med å avisolere kjelen for å få en kvalitetsbedømming av den. Deretter planlegges det reparasjon av røkopptaket og ny fyrdørk. Utendørs ønsker vi å reparere en lekkasje i dekket og utbedre gamle skader som gjør at båten kan gi et litt sjuskete inntrykk. Vi ønsker at den skal bli en pryd for øyet i sommer. Med litt hell får vi kanskje travaljebåten på plass også?

## Skur 28

Her er klubbens hovedlager. Dessverre er det svært vanskelig å opprettholde den nødvendige orden. Til tider kan lageret dessverre minne om en forgård til Grønmo, men kommer man bare innenfor vil man finne uerstattlige verdier. Samlermani gjør at vi tar vare på alt for mye som kanskje kan komme til nytte, så etter to år i skuret er det vanskelig å finne igjen den delen man er ute etter når det er behov for den. Derfor kan vi i etttertid kanskje si at den ofte like gjerne kunne vært kastet først som sist. Det har derfor lenge vært arbeidet med å få bedre orden og plan

i sakene, men dette arbeidet har dessverre ofte kommet i annet rekke, og det er altfor mange som bare lempet noe innenfor døra når det en gang i mellom blir ryddet plass. Vi har likevel ikke gitt opp! Drømmen er å få tingene på sin faste plass og katalogisert hva vi har. Her er nok av oppgaver for de som liker å sette tingene i system.

## Husene

Også her er det fortsatt ting som gjenstår. Lysarmatur til møterommet i det røde huset er nå bestilt. Når det er montert kan vi si oss ferdig med den bygningen. Litt møbleringsarbeid gjenstår dog.

Det ene gule huset fungerer midlertidig som varmlager. Det er ellers ferdig til innredning for å tas i bruk.

Det andre gule huset har det vært arbeidet lenge med å klargjøre for innvendig maling. I disse dager har taket blitt isolert og malerarbeidet kan starte. Vi vil her kunne arbeide med godt lys og varme uavhengig av om båtene ligger til kai.

Som den oppvakte leser vil forstå, har vi mange planer og prosjekter igang på Rådhusbrygge 1, men vi er for få til å klare å gjennomføre alt så raskt som vi gjerne skulle. Imidlertid har vi fortsatt tro på at vi ved felles anstrengelser skal komme et skritt videre til beste for klubben og fartøyvernet.

N. R.



# Sjøfartsmuseene og fartøysvernet

*Av Direktør Lauritz Pettersen*

Når arbeidet med å bevare et fartøy blir tatt opp, blir det ofte spurt om hvordan sjøfartsmuseene stiller seg til initiativet. Ingen skulle vel være mer interessert i å bevare fartøyer enn nettopp disse institusjonene. Når man så ofte opplever at responsen ikke er så stor som forventet, så må dette sees i forbindelse med flere forhold, først og fremst museenes andre arbeidsoppgaver og deres økonomi. Derneft kommer det forhold at den bevaringsform som vanligvis ønskes i fartøysvernet med å ha fartøyene i aktiv bruk ikke er lett å forene med vanlig arbeidsmetode og oppfatning av bevaring i museene.

Det kan nok innvendes at museene resignerer for fort, og at de ikke er villige til kompromisser som utvilsomt er nødvendige ved bevaring av fartøyer i aktiv bruk.

Problemene er på ingen måte nye for sjøfartsmuseene, selv om de mange nye tiltak for å bevare fartøyer bringer dem oftere frem i dagen.

Både enkeltvis og i fellesskap har museene søkt å finne sin plass i forhold til bevaring av fartøyer samt de mange andre oppgaver de forventes å ta seg av. Spesielt er problemene blitt drøftet i sammenheng med dokumentasjon av samtid og nær fortid, som de bevaringsverdige fartøyene stort sett hører til.

Begrepet dokumentasjon blir av mange først og fremst knyttet til

skrevne og muntlige kilder og dokumentasjon på grunnlag av slike kilder er også av vesentlig betydning dersom museene i fremtiden skal kunne fortelle mest mulig om det som skjer rundt oss i dag.

Det kan imidlertid synes å stå i motsetning til alminnelig godkjent oppfatning at for museene er gjenstandene primærkildene. Det blir hevdet at uten gjenstander kan ikke museene fylle sin oppgave som bevaringssteder for og formidlere av materiell kultur.

Dette er som hovedregel utvilsomt helt riktig, og for sjøfartsmuseene har det derfor alltid vært et stort og uløselig problem at selve hovedgjenstanden, fartøyet med alt det som hører med av utstyr og innredning, bare i ytterst få tilfeller kan taes vare på – og vanskelighetene i så måte blir stadig større: vi vil neppe bli i stand til å bevare en 200 000-tonner. Andre kulturhistoriske museer har nok også tilsvarende problemer, men både folkemuseer og bymuseer har ganske andre muligheter til å bevare hus og anlegg, gjenstander og miljø både ved flytting til museumsområder og bevaring på stedet.

Sjøfartsmuseene har derfor alltid måttet benytte gjenstander som er sekundære kilder når de skal illustrere vår sjøfartskultur, i første rekke modeller og bilder.

Der hvor det har vært mulig å ta vare på originalgjenstander, har det som

regel skjedd på grunnlag av tilfeldig bevaring av mindre gjenstander og i liten grad på grunnlag av systematisk utvelgelse.

At det skulle kunne lykkes så meget bedre i dag og i fremtiden innenfor et mer gjennomtenkt program for samtidsdokumentasjon burde vi kanskje ha håp om, men jeg tror det er farlig å spenne forventningene for høyt. For det første er gjenstandene som knytter seg til et fartøy så mange i uendelige varianter og i stadig nye og teknisk forbedrete utgaver at en utvelgelse kun vil omfatte en brøkdel av den aktuelle gjenstandsmassen. Hvem ville kunne påta seg å sette opp en fortegnelse over hva man skulle ta vare på om man fritt fikk forsyne seg fra skip som skulle hogges? Fra baug til akterende, fra mastetopp til maskindørk og kjølsvin. Hvilken gjenstand vil ut fra forskjellige syn være mer vesentlig å ta vare på enn en annen?

For det andre er en rekke av de gjenstander som ønskes bevart av en størrelsesorden både fysisk og økonomisk at de i få tilfeller kan taes vare på av et museum. Og har man likevel vært heldig å få plass til en stor sak som f.eks. en ruff eller salong, blokkerer det mer eller mindre for senere å ta inn en tilsvarende gjenstand, – og der blir den stående; sikkert til glede for mange både museumsfolk og besøkende, men løserevet i tid og som regel med liten tilknytning til det skipet den var en del av.

Kan så det nye og aktuelle vernearbeid, fartøyvern, hjelpe til med dette som museene har vanskelig å klare?

I referat fra et møte som var arrangert av Norske Kunst og Kulturhistoriske museer i 1982 hvor samtidsdokumentasjon ble drøftet heter det: «Spørsmål knyttet til fartøysbevaring

ble drøftet. Objektene størrelse skaper spesielle problem med vern og vedlikehold. Å sikre et representativt utvalg som gir et bilde av fartøysutviklingen vil sannsynligvis være en oppgave som bare kan løses i et internasjonalt samarbeid. Det ble også reist tvil om dette var en oppgave som burde prioriteres».

Det som her er sagt om representativiteten er det verdt å understreke. Det vil være en svært vanskelig, for ikke å si umulig oppgave å gjennomføre en bevaring av fartøyer som er representative for det som har vært vesentlig i norsk skipsfart i forskjellige perioder. Det som nå søkes bevart, og til dels har fått offentlig støtte og taes med i bevaringsplaner, er kommet dit ved større tilfeldigheter og ved mindre planlegging enn det som har skjedd i museenes innsamlingsarbeide. Det er likevel klart at selv om vi ikke kan oppnå en tilfredsstillende representativ dokumentasjon gjennom fartøysvern, må vi kunne koste på oss å bevare noen av våre eldre fartøyer. Men de små ressurser som kan forventes å bli brukt til dette bevaringsarbeidet i forhold til hva det koster i konkurranse med andre vernetiltak, så må forutsetningen være en meget streng og nøktern vurdering og prioritering av de mange prosjekter som dukker opp.

Om museene i det hele skal engasjere seg direkte i fartøysbevaringen er derfor fortsatt et åpent spørsmål, og meget taler imot på grunn av de andre forpliktelser og oppgaver som museene har og som lett kan bli skadelidende ved et for sterkt engasjement. Egne stiftelser synes å være mønsteret for fartøysbevaring.

De som ivrer for fartøysbevaring må også være beredt til å ta et klart standpunkt til bevaring på land, slik som



det for eks. med FRAM og GJØA eller om man vil holde fartøyene i sjøen. Et fartøy i sjøen vil aldri kunne bevares som et hus på land eller til tilnærmelsesvis samme pris.

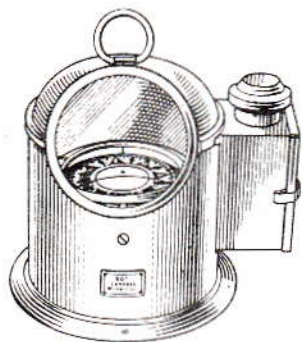
Arbeidet med dokumentasjon av 'samtid og nær fortid ser det derfor ut til at når det gjelder sjøfart må museene fortsatt basere seg på hovedsakelig samme type materiale som de hittil har benyttet seg av, dvs. modeller, bilder, fotografier, konstruksjonstegninger, beretninger, intervjuer og ikke minst arkiver — men her er der da i sannhet mye å ta fatt på.

Denne typen materiale har økt kolossalt innenfor den perioden det her gjelder. Mens vi er henrykt over å finne tegninger av fartøyer og rederikorespondanse fra slutten av forrige år-

hundre, kan vi bli nærmest fortvilet over alt det vi må gå gjennom hver gang et verksted eller rederi holder opprydding.

Dette er ikke nevnt for at sjøfartsmuseene skal kunne fraskrive seg enhver befatning med fartøysvern. Dette arbeidet er imidlertid så spesielt og har slike dimensjoner og økonomiske konsekvenser at det ikke lar seg løse på samme måte som andre bevaringsoppgaver i museumssektoren.

Fartøysvernet innbyr imidlertid til samarbeide og kontakt mellom sjøfartshistorisk interesserte personer og sjøfartsmuseene, noe museene setter stor pris på. Hvordan samarbeidet skal fungere er der ingen oppskrift på. Det vil kunne arte seg forskjellig fra sted til sted og etter de ulike oppgaver.



Turretskip og trunkfartøyer var sjeldne allerede i min oppvekst i 1920-årene – men eksisterte fremdeles. Den gang så jeg kun ett eksemplar av arten – det norsk registrerte dampskipet «Caprino» av Bergen (var muligens skrevet med forbokstaven K). Fartøyet gikk i kullfarten mellom Svalbard og Nordnorske havner. Skipet var en raritet allerede da. – Nedlastet var det å se til som en undervannsbåt i overflatestilling.

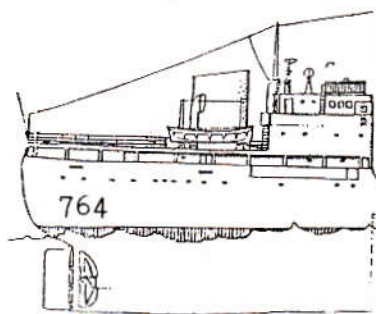
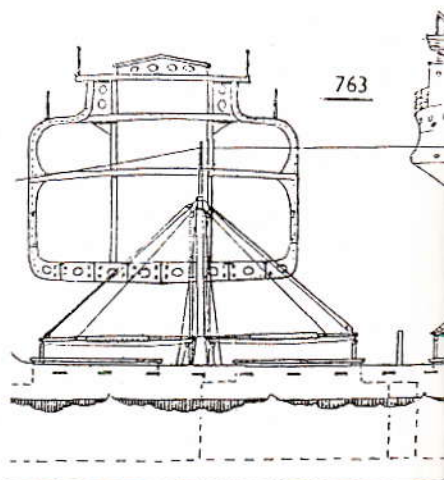
Det ble fortalt at skipsavgiftene tidligere ble beregnet og oppkrevet etter dekksslaten og at denne fartøystypen var konstruert slik for å spare havneavgifter m.m. – Videre ble det fortalt at det ved forlis e.l. var omtrent umulig å få ut livbåter og redde seg fra slike fartøyer. – S/S «Kaprino» hadde flere skjærmysler under okkupasjonen og havarerte ved eksplosjon på Oslo havn 23. november 1944.

Arene gikk og jeg var blant annet innom flere av de største havnebyene i verden og iakttok meget interessant, men ingen gjenferd – trodde jeg. En vårdag i året 1973 – spankulerte jeg nede ved havnen La Luz i Las Palmas – da jeg fikk øye på en «steamer» av gammel god årgang – som nok hadde sett sine beste dager og som nå nøt sitt otium under Gran Canarias blende sol.

Her lå faktisk – ett av de absolutt siste eksemplarene av arten – avdanket, tom og rusten. Den sikkert engang stolte S/S «Compesister» av Barcelona. Selv navnet og adressen – gav atmosfære av lekende luftig sommervind – gylne badestrender og svalende palmer i en ikke altfor fjern fortid. Jeg ble stående lenge å betrakte denne sjeldenheten – mens jeg trakk inn den svake duften av tang – tjære og salt hav.

# Trunkfartøy

Av Ing



Overst: Skisse av Turretskip (fra år 1892)

Nedenfor: Moderne bulklastefartøy – de 764. Under de fire lasterommene ligger s

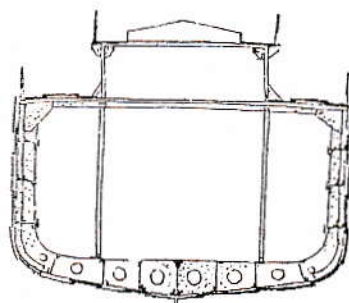
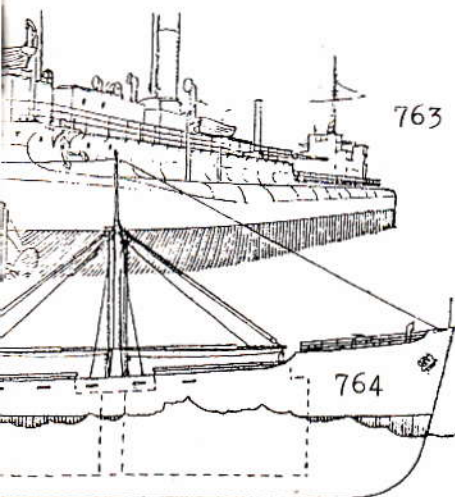
Nederst t.v.: Maskinen og besetningens c

Nederst t.h.: Trunkfartøy «gjennomskåre



# og turretskip

f Førnæs



nomskåret» og «longwise» – fig. 763.

elske «Thackeray» på 6 600 bruttotonn – fig. ballasttanker.

oldsrom er plassert akterut – fig. 764.

fig. 765.

Det kom for meg. – Hva vet nåtidens mennesker om disse farkostene? Om ikke – har det noen betydning? Kanskje er det best å få festet noe om dette på papiret før det er for sent! – Jeg slår opp i Gyldendal's Nye Konversasjons Leksikon – Oslo 1948 og der står det blant annet følgende:

Trunk-fartøy, annen betegnelse på turret-båt (se dette). Trunk (engelsk) = koffert e.l. (egen tilføyelse). – Turret-båt (av engelsk: tårn). Fartøy med sidene S-formet over vannlinjen; brukes til malmtransport. – Søker etter flere opplysninger om slike fartøyer – men det er ikke så helt liketil. Omsider kommer man over noe som vel kan benyttes.

Av en svensk språklig bok på Deichmanske Bibliotek – fremgår det at man lenge eksperimenterte med spesialfartøyer for transport av bulklast. Det vil si: ensartet last som føres uemballert – for eksempel: korn, kull og malm m.v. (styrte-gods). Da slik last til dels er tung og dels er lett og det er fare for forskyvning – ble Turret-skipet bygget i året 1892 og gav navn til denne fartøystypen.

Turret-fartøy eller turretdекket fartøy – har sidene først innoverbøyd slik at de former et sidedekk og videre igjen oppbøyd mot det smale egentlige dekket – der alle luker, nedganger og ventiler er plassert. Se illustrasjon.

Turret-fartøyene var først og fremst beregnet på transport av malm og fordelene ved denne konstruksjonen – var at den kombinerte nødvendig lasteevne med høytliggende dekk og liten brutto tonnasje.

Turret-fartøyer bygges ikke lenger. Beslektet med disse er de trunkdekkete fartøyer som brukes til transport av olje og korn.

# Vårt eldste skip i rutefart?

Jeg vil ikke påstå dette med hånden på hjertet, men det er vel få av oss som er klar over at det på Gandsfjorden utenfor Stavanger seiler en virkelig veteran. Den har ikke akkurat sitt opprinnelige utseende, men likevel, hun er eldre enn de fleste skip som seiler i dag. M/S «Riskaffjord II», ex «Olava», ex «Sarø», tro det eller ei, hun ble bygget i 1864 av båtbygger Alex. Keiler & Co og har byggenummer 142. Verftet der hun ble bygget fikk siden det kjente navnet Gøtaverken.

Skipet har siden den tid hatt en rekke navn og har hatt en omflakkende tilværelse og kom til Norge i 1884. M/S «Riskaffjord II» er med andre ord hele 122 år gammel og er like livskraftig i dag som da den ble bygget. Den seiler hastig frem og tilbake over Gandsfjorden med travle passasjerer som kanskje ikke er helt klar over hvilken ærverdig dame som bærer dem frem på sitt dekk og i sine salonger. Det er forståelig at et uøvet blikk vanskelig kan oppdage de gamle trekk på grunn av ombygginger, men damen har stil.

Da jeg fikk mistanke om at M/S «Riskaffjord II» kanskje var noe eldre enn det jeg først trodde, tok jeg kontakt med A.S Riskaffjord som eier og driver båten. Ruteselskapet har vært meget behjelpelig med å frembringe informasjon om skipet og om andre skip de har eller har hatt i sin eiendom.

Da skipet i sin tid forlot verftet i 1864 fikk den navnet D/S «Sarø». Det var et passasjerskip i jern og hadde følgende mål: 82 fot lang, 13,8 fot bred, 8 fot dyp og var på 80 bruttoregistertonn.

Skipet ble satt inn i rute mellom Göteborg – Sarø og Onsalahalvøen.

Skipet ble ikke så lenge i denne ruten. Etter 3 år, i 1867 fikk hun navnet D/S «Oldevig» etter en datidens landshøvding og gikk i rute på Vaneren, nærmere bestemt mellom Kristinehavn og Karlstad. Det sies at D/S «Oldevig» var det raskeste skipet som anløp Karlstad på den tiden og at det skulle gå mange år før det kom et skip som slo hennes rekorder.

Etter at jernbanen ble videre utbygget i området, ble det ikke behov for henne. Hun låg derfor i opplag en periode i Stockholm. I 1870 ble hun satt inn i rute på Østersjøkysten under navnet D/S Løfstad og fikk senere navnet D/S «Sylfid». Bare 6 år gammel hadde hun hatt 4 navn og like mange eiere, men det skulle bli fler. I 1879 ble den omdøpt til D/S «Wittus» og i 1881 til D/S «Byelfen». Her er det noe usikkert om dette er den opprinnelige Sarø. Det er stor sannsynlighet for at de siste navnene er en forveksling med en annen båt. Målene på D/S «Byelfen» stemmer ikke helt heller. En ting er sikkert, den opprinnelige D/S «Sarø» ble solgt til Norge i 1884.

Nå begynner en mer stabil periode. Om dette skyldtes at hun fikk navn etter en dame skal være usagt, men skipet fikk navnet D/S «Olava» etter hustruen til den nye eier, Johannes Brevig i Fredrikshald. Skipet gjennomgikk en stor ombygging som omfattet endringer i øvre plategang og akterenden. Samtidig ble det skiftet ut kjele og maskin.

D/S «Olava» var dronningen på hav-



nen i Fredrikshald. Med sitt lange og slanke skrog var hun som en sylfide, skjønn som en lady og raskt som en engelsk clipper. Fredrikshald fikk mange skip etter D/S «Olava», men ingen har siden vært som henne i folks tanker. D/S «Olava» var en hurtigløper av klasse. Ga skipper Brevig ordre om full fart og det ble fyrt godt, kunne det faktisk bli vel mye fart enkelte ganger.

D/S «Olava» var på mange måter langt før sin tid. Prinsippet med rør for- og akter som benyttes i dag på våre standard-ferger, var en realitet 1864. På grunn av sin lange og slanke form kunne hun være noe vanskelig å manøvrere i trange farvann. Tok en roret forrut i bruk ble hun så smidig at hun kunne snu på en riksdaler.

D/S «Olava» gikk mange år i fast rute mellom Fredrikshald – Hvaler og Strømstad. Når det gjelder skroget er det en liten detalj som bør fremheves. Langs hele skroget var det bygget ut en langsgående fender samtidig som

øverste plategang hellet litt innover. Dette førte til at skutesiden og skanse-kledningen aldri var bulket og stygg. Foruten de praktiske ting dette medførte forsterket det skipets særegenhet. Det hadde imidlertid den bakdelen at dekskflaten ble noe beskåret.

Ved utbruddet av den første verdenskrig ble D/S «Olava» benyttet som patruljefartøy på grunn av sin høye fart. Det ble montert en stor kanon på fordekket, men det ble ikke løsnet ett skudd. Den patruljerte for det meste i området svenskegrensen – Hvaler.

Etter den første verdenskrigen gikk det merkbart nedover med passasjergrunnlaget for ruten og et par nye eiere forsøkte seg uten særlig økonomisk hell.

Fra 1927 gikk hun inn i sin mest stabile periode som varer den dag i dag. Hun ble solgt til A.S Riskafjord og fikk navnet D/S «Riskafjord II». Hun var da blitt hele 63 år gammel, men like god som i sine yngre dager. Hun ble satt



inn i ruten Hommersåk – Usken – Stavanger. Selv om skipet fikk nytt navn skjedde det som så ofte skjer, hun ble hengende ved sin fortid. På folke-  
munne ble hun hetende LAVA i lange tider og det er vel enda en og annen som kaller henne det.

Etter hvert som kravene endret seg, ble D/S «Riskafjord II» gradvis endret. I 1934 ble akterdekket kledd inn, ellers beholdt hun mye av sitt gamle preg helt til 1952. Under en vinterstorm i 1950 slet hun seg og drev i land i Hommersåk. Hun veltet og alt inventar og de ærverdige fløyelsmølene ble ødelagt. Det ble bestemt at hun skulle moderniseres og båtbygger Sigurd Sagen utarbeidet et forslag som ble godtatt av Skipskontrollen.

Det var en stor dag for gamle «Olava» da hun gikk åpningsturen lørdag 5. juni 1952. Hun var nesten ikke til å kjenne igjen med nytt overbygg og dessverre var ikke dampmaskinen fra 1884 funnet regningssvarende for den ble byttet ut med en General Diesel Motor på 165 HK. Etter denne ombyggingen var de offisielle målene: 88 BRT, 48,43 NRT, 80 fot lang, 14 fot bred og 8 fot dyp.

Utover i 50-årene var trafikken god og det ble travle arbeidsdager. I 1960 ble det skiftet maskin, denne gangen ble det satt inn en CALLESEN DIESEL på 225 HK. Fra A.S. Riskafjord har vi fått følgende opplysninger: Årlig brenselforbruk er 74 tonn, utseilt årlig distanse er 16 500 n. mil og farten på last er 11,5 knots.

Rederiet har ingen planer å utrangere skipet, så hun vil sikkert haste frem og tilbake over Gangsfjorden i mange år enda. En veteran blant våre veteraner er med andre ord livslysten som aldri før og har ingen tanker om en snart forestående pensjonstilværelse. Hvis noen skulle være i Stavanger vil jeg anbefale at M/S «Riskafjord II» taes nærmere i øyensyn.

Historien om D/S Olava» har gitt innblikk i et distriktssamfunns egne anstrengelser for å styre og påvirke sin egen utvikling. A.S. Riskafjord kan derfor stå som et eksempel på mange lignende selskaper langs vår lange kyst. De små ruteselskapers arbeid for selv å styre sin egen utvikling er like mye en del av vår kystkultur som skipene.

*Arne Drage*



# Tro og overtro fra sjølivet

Sjøfolk var meget skeptisk til hvem og hva de seilte ihop med. Last som hester, hunder og griser ble sett på som meget uheldig. Dette med hester henger fortsatt i. Det er lite populært å snakke om hesteløp langt verre er det å delta i hesteveddeløp.

Passasjerer som brakte med seg ombord en sort kuffert eller en paraply ble ikke vist den største oppvarming. Det verste av alt som kunne sette sine føtter ombord var imidlertid prester og kvinner. Mange nektet rett og slett å seile med slike skapninger ombord. Bare det å møte en prestemann før ombordstigning, betød dårlig lykke. En kråke i mastetoppen før avgang, kunne bare bety sorg og elendighet.

Den største skrekken blant sjøfolk var drukning, og mange forberedte seg ofte på denne muligheten ved personlige tatoveringer. Skulle de noen gang bli vasket opp på en strand, ville de lettere bli identifisert. Men, hovedsakelig håpet de at siden de hadde for-

beredt seg slik, ville ikke havet holde på dem.

Uvær har alltid vært sjøfolkernes største bekymring, og man var følgelig meget aktsomme på varsler om dette. Sjømåker som fløy inn over land, bar bud om kommende storm. Vær-rimet: «red sky in the morning sailor's warning, red sky at night sailor's delight», sto høyt i hevd. Noen sjøfolk trodde at storm og tåke fulgte albatrossen, men siden den og andre sjøfugler hadde tatt opp i seg druknede sjøfolks sjeler, ble de aldri skremt bort eller drept.

Vindstille var et annet problem. Bare da ville sjøfolkene plystre eller klippe hår og negler, i troen på at slike gjerninger ville påkalle vind. Selv farven på sjøen hadde spesiell betydning. Blått hav betydde lykke, grønt hav det motsatte, mens sorte flekker ble fryktet som onde og overnaturlige øyer.

*Arne Drage*



# Kapteinen, Losoldermannen og Havnefogden

*Samtale med Helge O. Helgesen i Fredrikstad*

Norsk kysttransport er langt mer enn skipene som har og fortsatt krysser frem og tilbake mellom tettsteder og utposter langs vår lange kyst. En like naturlig del av kystens trafikkmønster er havnen med dens organisasjon og ikke minst losingen. En kan nesten si at disse funksjoner har lengre tradisjon enn vår kystfart. I hvert fall når en tenker på kystfart i nyere tid. Havenes regulering kan føres tilbake til mellomalderen, ja helt tilbake til sagatiden.

Dampskibsposten har hatt en samtale med pensjonert havne- og losoldermann, Helge O. Helgesen i Fredrikstad om stor kystfart, havne- og losvesenet. Denne samtalen vil være grunnlaget for senere artikler i tiden fremover.

Helgesen har hatt sin arbeidsdag i en periode av vår skipsfart som er i ferd med å forsvinne. Det er derfor meget viktig å få denne dokumentert. Det omfatter perioden mellom de to siste verdenskriger. Perioden da norsk skipsfart la grunnlaget for en moderne og verdensomspennende virksomhet. Det er selvfølgelig av interesse å hente opp hundrevis av kritt-piper fra havets bunn, men det er like viktige om ikke viktigere å få dokumentert vår nære historie. Denne er fortsatt levende blandt våre sjøfolk og i rederiene. Vi må ikke la denne sjansen gå fra oss og det bør satses maksimalt for å få denne epoken dokumentert før alt er borte, sier Helgesen.



*Helge O. Helgesen*

Helgesen reiste ut som dekksgutt på M/S Dagrun tilhørende John P. Pedersen, a/s Ocean i Oslo. De langt fleste av sine år på sjøen hadde han i det Søndenfjelds Norske Dampskibsselskab. Er rederi som ikke er så kjent for oss i dag. Allerede før århundreskiftet hadde dette rederiet rutefart mellom Norge og Tyskland; Lubeck, Hamburg, Kiel, Bremen.

Skipene lastet i de fleste havner i Østfold og langs Oslofjorden før de gikk



videre til Kiel og Hamburg gjennom Kielerkanalen. Kiel var på mange måter et viktig knutepunkt. Det var her lagt opp til korrespondanse for passasjerer som skulle videre nedover kontinentet med jernbanen.

Det ble imidlertid slutt på denne ruten i forbindelse med invasjonen i Polen i 1939. Helgesen var ombord i Kong Dag som lå i Hamburg den 1. september 1939. Da denne nyheten ble kjent, gikk de med full fart til Oslo. Kong Dag ble senere beslaglagt av tyskerne etter invasjonen i Norge.

Etter frigjøringen gikk han igjen ombord i Kong Ring og det var en underlig følelse å møte henne igjen etter så mange år. «Du vet den gangen var skipet en del av en selv skipets velvære var like viktig som ens egen.» Den første ruten med Kong Ring gikk fra Sørreisa til Murmansk med russiske krigsfanger. De russiske krigsfangene i Nord Norge var ikke de som hadde fått den peneste behandlingen av tyskerne. Helgesen sier at denne turen er en av de hendelser som sitter sterkt i minnet.

Senere ble det 3 år i det som Helgesen kaller for «bush og kystfart i Vest Afrika. Kong Dag ble nemlig bortfraktet til Delta Line, Mississippi Shipping Co., New Orleans. Det gikk som «feeder» til rederiets 4-CL A skip som var satt i USA's aksjon «Hjelp til Afrika». Disse skipene var så store og havneforholdene så dårlig at lasten ble overført til Kong Ring på åpen red, for så å bli transportert videre. Det ble ofte å lure seg oppover elver og inn i trange viker så best en kunne. En fikk håpe at elveleiet ikke hadde endret seg for mye siden sist. Når en ikke kom lenger var det å sette på vannet en medbrakt landing craft. Dette var en ombygget landgangsbat og den var ganske veleg-

net til å transportere lasten videre med. Det kunne være meget slitsomt mange ganger, men vi gikk ikke etter klokka slik som en er vant til i linjefarten i dag. Vi hadde heller ikke airconditioning så det kunne bli noe varmt enkelte ganger.

Senere ble det mange år i Østersjøfart. Baltic Line var et samarbeid med Fred. Olsen & Co og gikk i hovedsak mellom Finland, Sverige og Øst Norge. Vinterstid ble det ofte en kamp med isen, både den som lå på sjøen og den som la seg på skipet. Selv om det var mang en stri tårn, enten det var is på sjøen eller lossing og lasting i kvelende varme under ekvator minnes Helgesen det gode samholdet ombord. Det er ikke så mange av dagens sjøfolk som har opplevet å bo i ruffen. Du vet det var ikke plass til så mye privatliv under slike forhold, sier Helgesen. Ruffen var delt i to med et havlskott langskips.

Dekksfolkene var plassert på styrbord side og maskinfolkene på babord. Midt i stod det en ovn for oppvarming. Denne var et stort problem, eller skal en si et samlende midtpunkt. Det var alltid krancling om hvem sin tur det var til å holde varmen vedlike.

Det var ellers mange personligheter å treffe i ruffen. Spesielt husker Helgesen matrosen med lua og fiskebolleboksen. Han hadde spikret opp en fiskebolleboks på skottet i nærheten av køya. Denne ble benyttet til å kvitte seg med restene av skråtobakken som hadde modnet i munnen under nattens søvn, men først måtte lua på hodet. Selve renselsesprosessen gikk ikke lydløst for seg heller. Selv en fiskebolleboks hadde sin fyllingstid og den ble ikke fjernet før det var tvingende nødvendig av kapasitetsmessige grunner. Noe slikt ville vel ikke blitt akseptert i vår overhygieniske tid.

Tross krancling om ovnen og fiskebollebokser på skottet var det et godt miljø og samhold i ruffen. Skipets ve og vel var ens eget ve og vel.

I dag er det faktisk så få ombord i skipene at en nesten ikke rekker å møte alle før en går i land på ferie, sier Helgesen til slutt.

I 1960 ble Helgesen havnefogd og losoldermann i Fredrikstad. En stilling hadde han helt til 1984 da han gikk av med pensjon. I neste nummer har

Helgesen sagt seg villig til å bistå med informasjon om losevesnet og da spesielt om losstasjonen på Herføl. Losevesnet er en ikke uvesentlig del av vår kulturarv.

Under vår samtale kom det frem at Helgesen har seilt sammen med vår egen maskinsjef Zahl Olsen på Kong Ring og han ber oss overbringe de beste hilsener.

A. D.

---

### *Bokomtale*

## Båtane på vestlandsfjordane

Fotografen Helge Sunde presenterer i denne boken sine beste båtfoto fra Vestlandet. Materialet er et resultat av mange års venting på kaier og opphold ombord.

Bildematerialet er godt og slående underbygget av journalist Asbjørn Kristoffersen. Med sine underholdende kåserier får han frem hvor viktig rutebåtene var og er for sambandet langs kysten.

Boken inviterer oss ombord på vestlandsbåtene, de som fortsatt er å finne i daglig tjeneste og de som har forlatt vår kyst for å utføre oppgaver under fjerne og eksotiske himmelstrøk.

Boken med sine bilder og tekster har på en utmerket måte klart å få frem miljøet omkring båtene enten det ved hurtigbåtterminalen i Bergen eller på den spinkle trekaia på Vetlestrond.

I tillegg til å presentere båtene har boken to oversiktskart som viser hvor de omtalte båtene har sine ruter. Boken er av den grunn meget lett å bruke som oppslagsbok.

Boken bør derfor finnes i bokhyllen til alle som er opptatt av båter og kommunikasjon.

Arne Drage





