

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen.

Foreningene er ideelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt in-takte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 850.

Styremedlemmer 1989

Norsk Veteranskibsklub

Formann:

Magne Hansen pr. tlf. (02) 18 33 14

Viseformann:

Rolf Nordby pr. tlf. (02) 37 27 82

Sekretær:

Torkjell Sjøner

Kasserer:

Arne Nik Rød pr. tlf. (02) 56 94 66

Styremedlemmer:

Elisabeth Carlberg pr. tlf. (02) 60 34 53

Elsa Ellila pr. tlf. (02) 68 52 52

Arnold Linder pr. tlf. (02) 24 34 77

Varamedlemmer:

Bjarne Rostad pr. tlf. (02) 84 80 72

Eivind Lande pr. tlf. (02) 56 84 66

Foreningens adresse:

Norsk Veteranskibsklub
Boks 1287 Vika,
0111 Oslo 1

Veteransklipslaget Fjordabåten

Formann:

Roar Endresen pr. tlf. (05) 18 19 38

Viseformann:

Kåre Taule pr. tlf. (05) 12 10 11

Sekretær:

Harald Sætre pr. tlf. (05) 24 33 57

Kasserer:

Ove Walle pr. tlf. (05) 10 22 56

Styremedlemmer:

Atle Vie pr. tlf. (05) 24 27 27

Jan Strand pr. tlf. (054) 10 972

Gunnar Junge pr. tlf. (054) 12 618

Nils Skulstad pr. tlf. (05) 29 71 78

Varamedlemmer:

Erik Småland pr. tlf. (05) 32 87 79

Geir Røssland pr. tlf. (05) 11 86 46

Olav Aag pr. tlf. (05) 33 02 88

Foreningens adresse:

Veteransklipslaget Fjordabåten
Boks 1740
5011 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Boks 17, 4601 Kristiansand Tlf. (042) 27 900

Forside: H/B «Savannah» og H/B «Christiania»

Formannen i VF har ordet

En sommer er over, men minnene om den består . . .

M/S «Granvin» har – etter en «sonderingssesong i fjor – fullført sin første egentlige drifts-sesong i Veteranskipslaget Fjordabåten's eie. Men, som det sies i sangen – minnene består . . . Minner, først og fremst om mennesker som jobber og jobber, kveld etter kveld – helg etter helg – helt gratis og frivillig:

Hjertelig takk for innsatsen, alle som en!! (Måtte vi bare bli flere som deler byrden (og gledene) neste sesong!)

Jeg mener det er godt at vi med vår driftsform – utelukkende ulønnet personell, både ombord og i land – har klart et så tettpakket program, med til tider mye dag-seilaser i vanlig arbeidstid, uten en eneste avlysning.

Et lite «midnatts»-havari med total stopp hadde vi riktignok, men når passasjerene bestod av feststemt personell fra Bergen Radio, var vi jo på bølgelengde hele tiden . . . Alt gikk forresten godt til slutt, men festen varte noen timer lenger enn planlagt. (Hvis noen nå synes dette begynner å minne om skryt av Vestlandet og vestlendingene, så er det så absolutt tilsiktet . . .)

Det har vært en enorm spennvidde i typen oppdrag:

- Utleid 4 døgn til Sjøheimevernet (mitraljøser montert på dekk . . .),
- Torgdag med levende geiter (og brune perler) på dekk, og hele by'n og halve Sandviken på omvisning ombord i løpet av en formiddag,
- Heldags fjordtur i øsende regnvær

med 6 – seks – betalende passasjerer, samtlig for sikkerhets skyld på honnørbillett (vi var flere mannskap enn passasjerer, så servicen ble upåklagelig . . .);

– Solskinnsturer der vi måtte stoppe ombordstigningen lenge før avgang, fordi det var fullt;

– To uker i Sunnhordland, i samarbeid med Reiselivslag;

– Og – ikke minst – et uttall av «blåturer» i Bergens nærmeste omegn.

I august hadde vi en «mimre-tur» i to dager i skipets gamle ruteområde i indre Hardanger, med Olav Linga, tidligere eier/skipper, i styrehuset, og det var tydelig at folk satte pris på gjensynet med skipet nå når det har fått tilbake sitt gamle utseende. Det manglet i alle fall ikke kommentarer fra «gamlekarene» på kaiene innover fjorden; noen meget sakkyndige, annet ikke fullt så . . .

Og ikke før er sommersesongen over, så er vi i full gang med planleggingen av vinterhalvåret:

– Slippsetting har Skipskontrollen krevd, men må/bør vi ta akseltrekk i samme rennet? Teknisk avdeling grunner og diskuterer . . .

– Og hva med stempelsjau på hovedmotoren? Og hva med maling?

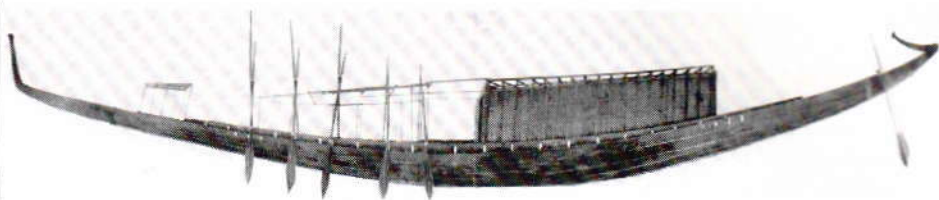
En ting er helt sikkert: I denne bransjen har vi ikke et kjedelig øyeblikk! Vel møtt igjen til ny innsats, alle sammen.

Roar Endresen

Solbåtene fra Egypt

På et vindfullt platå i Giza rett utenfor Cairo, 20 meter fra den sydlige siden av den store Chepos pyramiden, står en konstruksjon av stål og glass som minner mest om et stort romskip. Er det et forsøk på å samle våre tidsbegreper? Historien representert med pyramidene og et forsøk på å visualisere vår fremtid i rommet?

Nei, denne forunderlige skapningen er konstruert for å preservere en unik konstruksjon, nemlig den til nå eldste båten som finnes i verden.



Skipet ble bygget av libanesisk cedretre for 4600 år siden av Egyptiske skipsbyggere og ble bygget inn i en steinkrypt etter ordre fra Djedef-Re, sønnen til Faroen som gav navnet til pyramiden.

Faouk El-Baz, som var direktør for Boston University's Center for Remote Sensing, spilte en avgjørende faktor i oppdagelsen av dette unike skipet. Historien om oppdagelsen går helt tilbake til 1954 da en del arbeidsfolk holdt på å anlegge en ny vei i nærheten av pyramidene. Ved et, skal vi si uhell, kom de over noen kjempestore steinblokker som helst burde fjernes for å gi den beste veiløsningen. Steinblokkene var kjempestore, ca. 4 ganger 4 meter og var på en måte limt sammen. Totalt var det 41 blokker som hver veide 15 tonn og som dekket en strekning på 34 meter.

Under arbeidet med å undersøke denne merkelige steinkonstruksjonen formelig luktet Kamal El-Mallakh, arkitekt ved the Egyptian Antiquities Organization, en sterk aroma av tre fra steinkonstruksjonen. Som en kuriositet kan nevnes at han tok barber-speilet sitt og sendte lysstråler fra solen inn gjennom en sprøkk mellom to steiner. Det han så var en trekonstruksjon som helt tydelig var en åre, og under denne, stabler av trevirke med forskjellig størrelse og form. Da alle steinene var fjernet, oppdaget vitenskapsmennene at denne steinkonstruksjonen inneholdt 1224 demonterte deler av en kjempestor båt.

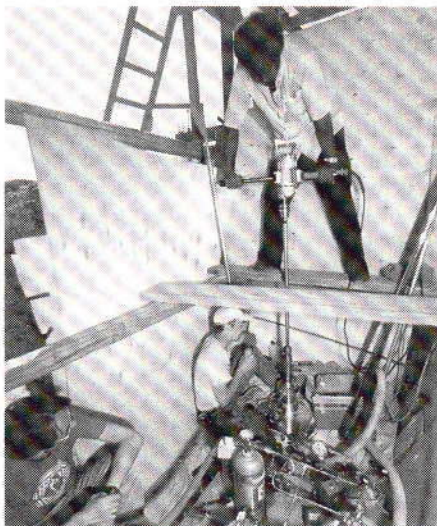
Fra arbeidet startet med å få ut alle delene, preservere dem og sette sammen puslespillet tok det hele 18 år. Da dette kongelige skip endelig var ferdig

konstruert, eller skal vi heller si at puslespillet var ferdig lagt, var skipet som tok form faktisk lenger enn «Mayflower» og det ble helt klart at de som hadde bygget skipet virkelig måtte ha vært eksperter på skipskonstruksjoner. Det var ikke benyttet en eneste nagle av tre eller metall. Hele konstruksjonen ble holdt sammen av hundrevis av meter med rep. Når skipet ble plassert i vann, svellet trevirke og båten var absolutt vanntett.

Båten fikk plass i skipsmuseet som ble bygget i 1972 og ble åpnet for publikum 10 år senere. Etter 4 år oppdaget vitenskapsmennene noe faretruende! Skipet hadde «skrumpet» nesten 60 cm siden det ble tatt ut fra sitt 4600 år gamle skjulested og noen av bordgangene var i ferd med å smuldre opp! Noe måtte gjøres, men hva?

De egyptiske myndigheter visste om en lignende konstruert steinformasjon i samme området. Kunne en nærmere undersøkelse av denne hule gi svar på hvordan en skulle preservere båten, og hva inneholdt denne steinkonstruksjonen? Når denne kunne ligge helt preservert i 4600 år i steinhulen måtte vår moderne vitenskap kunne forlenge sin periode utover 20 år!

Farouk El-Baz hadde erfaring fra moderne bevaringsarbeid i tiden fra Boston University. Den første oppgaven for han var å analysere luftens sammensetning så detaljert som mulig i den nye hulen. Hvordan skulle en få dette til uten å tilføre fremmedelemer utenfra? En kunne ikke bare bryte opp steinhulen slik de hadde gjort da de oppdaget den første båten! Den eneste muligheten var å bore et hull inn i steinhulen, men dette ville



Arrangement med den spesialkonstruerte drillen.

samtidig tilføre støvpartikler utenfra. For å kunne utføre denne boringen ble det laget et spesialbor hos Black & Decker, samme firma som laget drillutstyret som ble benyttet av Apollo-mannskapet under boreprøvene på månen. Drillutstyret var slik laget at det ble boret to hovedkanaler 3/4 inn i steinblokken. Derfra og ut ble det ene borehullet forseglet mens boret stod inne. Kraften var det ene boret ble overført til det innestengte boret inne i selve steinblokken. Dermed fikk en «lagret» alt steinstøvet som ble produsert under den videre boring og ikke minst en fikk en effektiv stopper for innsig av luft utenfra. Boringen ble foretatt med meget lav hastighet for å unngå å varme opp steinen. Det kunne nemlig påvirke luften inne i hulen. Boringen startet i stein nummer 16 bakenfra.

Selve boringen startet 17. oktober

1987. Tomme for tomme arbeidet boret seg innover og det tok ganske nøyaktig 48 timer fra starten til boret brøt i gjennom på innsiden. Det viste seg at lufttrykket inne i steinhulen var det samme som på utsiden. Dette indikerte at hulen ikke var hermetisk slik det ble antatt. Boreutstyret ble tatt ut og erstattet med utstyr for å ta prøver av luften inne i hulen.

Hullet ble forseglet og prøvene ble sent til National Oceanic and Atmospheric Administration i Colorado.

En av forskerne tok en liten lukteprøve og hans uttalelse skal ha vært: «Jeg lukter ikke historie».

Laboratorieprøvene viste at luften var likt sammensatt som luften i Cairo, bortsett fra at den inneholdt dobbelt så mye karbondioksyd.

Det ble også foretatt prøver for å avsløre pollen og bakterie, men ingen

spesielle ting ble funnet. Det var nå viktig å få et visuelt innblikk inne i hulen. For ikke å benytte foto eller kamerautstyr som utviklet varme ved belysning, ble det benyttet et spesialkamera som overførte svart og hvit video image. Kamera som ble benyttet var tupen Rees 93 og laget i England. Da den første bildeoverføringen ble foretatt den 20. oktober, ropte en av de egyptiske arbeidsformennene som sto like ved bildeskjermen ut: «Markab, Markab». Oversatt til norsk: «Båt, båt».

Det var virkelig en båt. En demontert båt på samme måte som den som ble funnet i 1954. Alle paneler til dekkshuset og årene lå plassert på toppen nøyaktig på samme måte som den første båten som ble funnet. Kameraene avslørte hiroglyfer på veggen helt lik de som ble funnet i den første, men som dessverre ble noe ødelagt under



Vitenskapsmennene studerer bildene overført fra innsiden av kammeret.

utgravingen. Kameraene avbildet også en bille som spasserte på toppen av trematerialene.

Siden det ikke var noen utarbeidede planer for videre utgraving av båten, ble hullene som var boret forseglest etter en nøye fotografering og dokumentasjon av innholdet. Siden det ikke ble avslørt noen hemmeligheter vedrørende luftens sammensetning eller bakterier syntes ikke denne undersøkelsen å ha vært av noen verdi. Bekreftelsen av at det fantes en Solbåt nummer to gjorde slutt på spekulasjonene om hva denne hulen inneholdt. Men den avslørte ikke hvorfor disse to båtene var plassert ved foten av Khufu's pyramidene og hvorfor var det to båter plassert syd og henholdsvis øst og vest for pyramidene?

Noen arkeologer hevder at disse båtene symboliserer Khufus reise etter døden mot solguden Re. I følge teorien ville han reise slik solen, fra øst til vest ombord i «dagbåten» og seile tilbake om natten i «nattbåten». Dette kunne forklare navnet solbåtene. En annen teori går ut på at det måtte en annen båt til for å dra solen tilbake om natten. I et land som Egypt, hvor elven Nilen var og er meget sentral, kan det også tenkes at båtene var den mest logiske ting å reise videre med. For selv Faraoene så vel som vi i dag, enten vi vil vedkjenne det eller ei, så er vi oppatt av en videre reise fra denne jord. Hvorfor båtene ble demontert bit for bit kan en også stille spørsmål ved. Kunne det være så enkelt at Farao Khufus tenkte som så at jeg har så mange assistenter at det å montere sammen båten for den endelige reise ikke vil være noe problem.

Men dette er spekulasjoner. Den virkelige historien bak disse båtene, lik



De 41 stenene som ble murt for 5000 år siden undersøkes nøye.

mange andre mysterier fra Egypt's historie, må vente på den endelige forklaring.

Det vi kan trekke ut som erfaring fra disse utgravningene er at arkeologiske funn kan bli ødelagt ved uforstandig utgraving. Det er bedre å foreta vitenskapelige undersøkelser, la objektene ligge der de har ligget som en del av en helhetsdokumentasjon hvor pyramidene, solbåtene og Sfinksen er de best kjente tingene, men hvor de er elementer som sammen gir et klarere bilde av historien enn å lage et moderne museum på våre premisser.

Arne Drage

Ord og uttrykk fra sjøen

Mange av de ord og uttrykk som brukes i maritime miljøer har en helt klar betydning for oss i dag. Men de fleste ord og uttrykk har en bakgrunn eller opphav og utvikling som ofte kan være meget interessant. Denne gangen skal vi se litt på ordet *matros*. En *matros* er for oss i dag en fullbefaren sjømann på lik linje med en annen håndverker. Men hvor kommer dette ordet fra?

Språklig sett er ordet meget interessant. Vi har fått det fra det hollandske ordet *matroos* som etter våre to store språkmenn Falk og Torp er en forvanskning av det franske ordet *matelot*, på gammelfransk *matenot*. Dette siste ordet er et forsøk på å gjengi det gammelnorske ordet *motunautr* – spisekammerat, altså en som er i samme spiselag.

Her har altså det norske ordet fra våre vikingferder gått på rundgang og kommet tilbake til oss via det hollandske språk.

Det vil være riktig å tilføye at tyske språkforskere betrakter det gammel-nederlandske ordet *mattennot* som den opprinnelige form, men har for øvrig den samme betydning. Franske forskere har en litt avvikende tolking av *mattennot* – nemlig *cimpagnon de couche* = sengekamreat – med andre ord er *matte* her en matte som en ligger på. Jeg vil foreløpig la disse diskusjonene stå for seg selv, men jeg holder en knapp på vårt eget folks nasjonalromantiske tolkning.

Arne Drage



Matroser ombord på Borgestad båten «Chr. Knudsen», 1927

Foto: Thor Hansen

Handelsflåten i krig 1939–45

Noreg var ei maritim stormakt under siste verdskrigen. Dei norske sjåfolka og dei norske handelsskipa sin innsats var avgjerande i kampen for å halde oppe forsyningslinene til dei allierte. Om lag 1000 norske handelsskip med 30.000 kvinner og menn om bord tok del i krigen. Ta-pa var store. I tillegg til uteflåten trafikkerte ca. 3300 norske fartøy i tyskkontrollerte farvatn.

Eit historieverk på fem band om den norske handelsflåten under siste verdskrigen er under arbeid. Bøkene vil verte gjevne ut som eit samla verk i tida 1990–93. Historieverket er finansiert av Handelsavdelinga i Utan-riksdepartementet.

Norges allmennvitenskapelige forskningsråd (NAVF) har tilsett fire forskarar til å skrive dei fem banda. Prosjektet er knytta til Bergens Sjøfartsmuseum.

Førsteamanuensis Atle Thowsen skriv det første bandet. Thowsen tek for seg Nortaships økonomiske og organisatoriske historie i perioden 1939–1942/43. Nortraship (The Nor-

wegian Shipping and Trade Mission) var det største skipsreiarlaget i verda under krigen. Denne særøigne organisasjonen si historie vil verte sett inn i ein større økonomisk og politisk samanheng.

Forskar Bjørn L. Basberg fører Nort-raships historie vidare i band 2 fram til det økonomiske oppgjeret i 1963. Direktør Lauritz Pettersen skriv om heimeflåten. Denne omfatta dei norske fartøya som etter 9. april 1940 var i norske og andre tyskkontrollerte farvatn. Pettersen vil særleg prøve å få fram dei politiske, økonomiske og sosiale sidene var verksemda til heimeflåten.

Dei to siste banda vert førte i pennen av forskar Guri Hjeltne. Ho skal skrive om krigsseglarane.

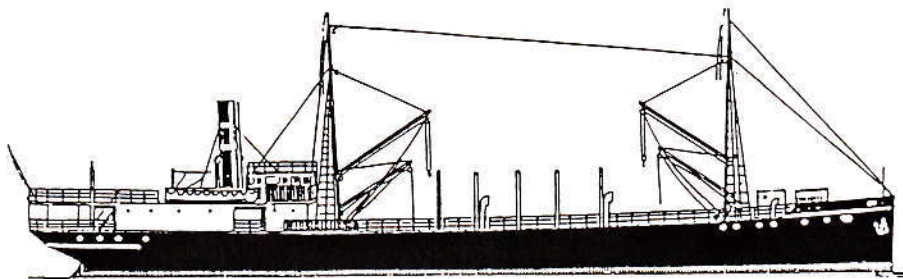
Mennesket vil verte sett i sentrum. Gjennom samtaler med ei rekkje sjøfolk vil ho kaste lys over livet om bord og i land, i kvardag og fest. Ho vil fortelje om Nortraships hemmelege fond, om sosiale rettar og ulike problem som mange møtte etter krigen. I



bøkene hennar vil me også møte mange av dei norske sjøfolka som etter krigen busette seg i andre land. Dei fem banda, som etter kvart vert på om lag 400 sider, vil rette seg mot eit breidt publikum. Dei vil derfor verte rikt illustrerte. Problemet er å få tak i fotografi, teikningar, plakatar og ting som knyter seg til båt og mannskap. Kanskje kan lesarane hjelpe? Alt me får låne vil verte avfotografert og returnert til eigarane. Nortraship er nemnt. Her kan det leggjast til at veteranskipet D/S «Hestmanden» segla under Nortraship sitt flagg nesten uavbrote under heile krigen. «Hestmanden», bygd i Bergen i

1911 for Vesteraalens Dampskibsselskab, gjorde teneste under begge verdskrigane. Under 1. verdskrigen trafikkerte han mellom England og Frankrike. Etter å ha trafikkert Nordskekysten i mellomkrigstida, drog han over Nordsjøen til England i 1940 og vart innlemma i Nortrashipsflåten. «Hestmanden» gjekk på Dei britiske øyane nesten uavbrote under heile krigen og er det einaste norske skipet som er igjen av dei mange som førte Nortraship sitt flagg.

Erling Virkesdal



«Hestmanden», det siste skip fra Nortraship-flåten.

Fra svenskegrensen til Grensejakobselv

Bjoren

En gledens dag i Setesdalen.

Den 1. august kom det brev fra Riksantikvaren og Det kongelige Kommunal- og Arbeidsdepartement at det var bevilget kr. 1.017.120,- til restaurering av D/S «Bjoren». Prosjektet faller inn under ordningen Arbeid for trygd med kr. 449.400 og restbeløpet kr. 576.720 er bevilget av riksantikvaren. Arbeidet vil bli utført delvis på Kristiansand Mekaniske Verksted og den siste fasen i Byglandsfjord.

Skoget står i dag lagret på Grovane, samme sted som Setesdalsbanen har sitt verksted, mens maskin og kjele er lagret på KMV. Om arbeidet vil bli utført på KMV's verksted i Kristiansand eller på Bredalsholmen, det påtenkte verftsmuseum, er i skrivende stund ikke helt klart. De bevilgede midler går ut på å restaurere skroget og klargjøre maskineri. Deretter vil skipet bli brakt tilbake til Byglandsfjord hvor de resterende arbeider vil bli utført.

Vi gratulerer og ser frem til en tur på Byglandsfjorden med D/S «Bjoren».

Redaktøren vil i denne sammenheng knytte til en liten historie som er fortalt meg av en person fra Grendi.

Da veien kom langs Byglandsfjorden, fikk «Bjoren» og «Dølen» sterk konkurranse og det gikk vel ikke så bra rent økonomisk med båtene i de siste årene.

Det var en bonde som kom ned på kaien i Grendi og skulle sende en heller mager kvige med D/S «Bjoren» ned til slakteriet i Byglandsfjord. Da kapteinen fikk se dette magre dyret skal han ha sagt til bonden: «Heve du sendt kjøtet med bilruta?»

Sann eller ikke, vi gratulerer med bevilningene og er glad for at denne unike båt-

ten og dokumentasjon av en transportperiode på Byglandsfjorden og Kilefjorden er tatt vare på for ettertiden.

M/S «Granvin»

«Granvin» har virkelig innfridd alle forventninger som foreningen satte da de anskaffet skipet. Mottagelsen av skipet i sine tidligere fartsområder og pågangen etter turer har langt overskredet forventningene.

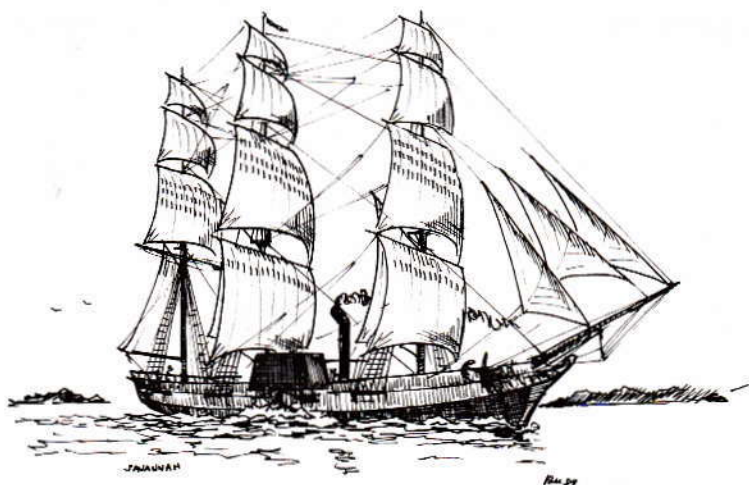
Etter en meget vellykket seilingssesong, ligger skipet nå ved Rubbestadneset. I løpet av vinteren vil skipets maskineri bli overhaldet. Arbeidet vil bli utført av elever ved yrkesskolen på Rubbestadneset.

D/S «Bjørøysund»

Selv med en merkbar stagnasjon i etter-spørsel og med mange skip som konkurrerer om dette markedet, har «Bjørøysund» hold sin skanse i turmarkedet i Oslofjorden. Resultatet av sommerens turer er meget godt og hun har befestet sin posisjon som «the grand old lady».

Norsk Sjøfartsmuseum

I forbindelse med 75 års jubileet vil det på søndag 3. desember være åpent hus på museet med omvisning, lysbildeforedrag og aktiviteter.



«Savannah»

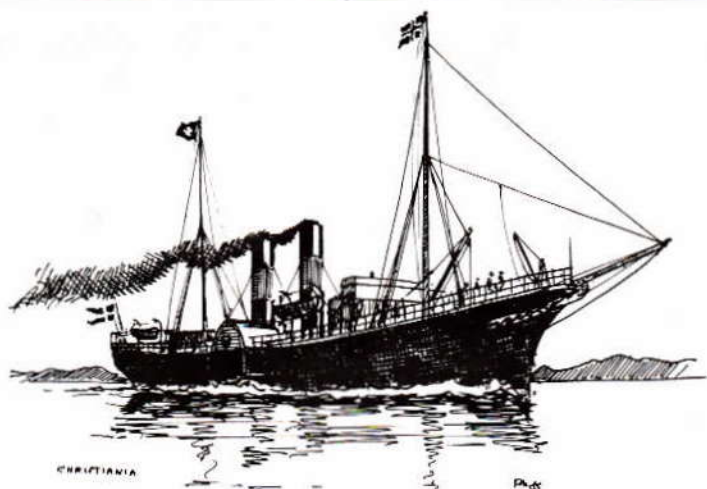
– 170 år siden det første dampskip gjestet Norge

Christiansands Adresseavis inneholdt 3. november 1819 følgende korrespondanse fra Arendal:

«En stor Del af Arendals Indvaanere benyttede sig af denne Leilighed til at tage en saadan Indretning nærmere i Øiensyn, da vel neppe et lignende Skib nogensinde mere vil passere disse Kyster. Vi beklager at vi ikke fik se det drevet frem med Dampmaskin, som Kapteinen ikke havde brugt, siden han var i St. Petersburg.»

«Indretningen» korrespondenten siktet til, var den amerikanske hjulbåten «Savannah», det første skip med dampmaskin som krysset Atlanterhavet. Egentlig var det et seilskip (fullrigger), som under utrustningen ved verftet i Savannah fikk installert en 90 HK lavtrykks dampmaskin og et sett sammenleggbare skovlhjul på hver side. Det hører da også med til

historien at i løpet av de vel 27 døgnet skipet brukte fra Savannah til Liverpool, var maskinen i drift sammenlagt bare i omtrent 5 1/2 døgnet. Hvorvidt eierne trodde at dette skulle danne opptakten til en damskipslinje over Atlanterhavet, er tvilsomt. Ved avreisen fra USA hadde «Savannah» hverken last eller passasjerer ombord, og da skipet omsider kom til St. Petersburg ble det avertert til salgs. Russerne godtok imidlertid ikke prisen, og det var på vei vestover igjen at den slukørede kaptein Rogers søkte inn til Revesandsfjorden utenfor Arendal på grunn av uvær. Sett fra øyeblikkets synsvinkel kunne «Korrespondentens» spådom ha mye for seg. Ved tilbakekomsten til USA ble dampmaskinen tatt ut, og i 1821 forliste seilskipet «Savannah» på Long Island. Sett i ettertid, derimot . . .



Danskebåten «Christiania»

En av de siste havgående hjulbåter i norske farvann, var «danskebåten» «Christiania», som trafikkerte ruten mellom København og Kristiania (Oslo) i hele 18 år, fra det var nytt i 1875 til 1893. Skipet var bygd av jern ved Burmeister & Wain for Det Forende Dampskibsselskab, målte 820 brutto registertonn, og hadde en lengde på 236,7 fot. Det tok 400 passasjerer og holdt en rutefart på 12,5 knop.

Med innsettelsen av «Christiania» ble forbindelsen mellom København og Oslo en virkelig prestisjerute. Skipet tok seg elegant og imponerende ut, med klipperskrog og to skorsteiner, og med de massive hjulkassene på hver side. Av utseende kunne det minne om Cunards siste Atlanterhavshjulbåter fra 1860-årene, selv om disse var atskillig større. Opprinnelig

gjorde det to dobbeltturer for uken, men dette ble for krevende, og i de følgende årene gikk «Christiania» fra København hver onsdag morgen kl. 9, med ankomst Oslo kl. 9.30 neste morgen. Det lå over fra torsdag til lørdag og avgikk kl. 14. Ankomsten til København søndag kl. 17 ga to timers frist til Hamburgogets avgang.

Sammenliknet med de flytende kontainere som i dag knytter Norges hovedstad til København og andre kontinentale havnebyer, blir «Christiania» en spjæling. Den innvendige komfort har saktens bedret seg atskillig. Men når det gjelder skjønnhet...

Med kølsvart hilsen til Audax II

Men Rocambole var ikke død . . . eller fritt utlagt:
«Alle kølafyrbøtere er ikke borte»

AUDAX II har en spesiell evne til å få folk med maritim bakgrunn til å gjenoppfriske minner fra norsk skipsfartsmiljø.

I hans innlegg i bladet «Sunnhordland» for en tid tilbake skriver han om livet på fyrdørken ombord på dampskip for 40–50 år siden.

Undertegnede var for snaut 40 år siden mønstret som kullempere og senere fyrbøtere i ca. 1 års tid på en gammel nordsjøflåten på ca. 1000 tonn, og når AUDAX II beskriver livet på fyrdørken er det som å gjenoppleve en liten epoke av ungdomsårene.

Før 1950 var en stor del av kyst- og nordsjøflåten kullfyrtede dampskip med triple-ekspansjon dampmaskiner og «skotske» kjeler. Et typisk eksempel på en slik kyst- eller fjordabåt var D/S «Stord I» som dessverre ble brannskadet for et par år siden.

Rutinen med fyring, raking og slagging av fyrgangene på skotske kjeler er det vel få i dag som har kjennskap til. Som AUDAX II skriver kunne fyringen med kull være meget tungt, men også lett. Det var ofte avhengig av hvor man bunkret.

Kull bunkret i Shields i England var lett å fyre med, mens derimot kull fra Spitsbergen hadde lett for å brenne seg fast på ristene og hindre trekken slik at «Stimen datt», dvs. damptrykket falt og skipets fart minsket. Da måtte fyrbøterne bruke ristekniven til

å trekke mellom ristene for å få nok forbrenningsluft. Et meget slitsomt arbeid.

På den tiden var det ikke noen elektrisk drevet vifte som skaffet luft. Alt var basert på naturlig trekk som blåste inn gjennom noen store luftelyrer ned til fyrdørken.

Gamle fyrbøtere snakket om den og den båten som var «tung på dørken» og hvis chieften var kjent for å være en «jekel» var det ikke alltid noen dans på roser å være fyrbøter. Chieften og andre offiserer stod gjerne ombord i samme båt i årevis.

Under bunkring stod det gjerne en sprut av kull over skipet. Et mørkt ufysselig jernskelett ble plassert over åpne bunkerrom og ut over dette gikk en raslende transportreim og griset til hvitmalingen – og folk som passet bunkringen.

En annen grisejobb for fyrbøterne og kullempene var feiing av kjelene. Dette ble foretatt med en feiekost på leddete stenger, omtrent som en diger flaskekost. Denne feiekosten ble dradd gjennom alle de sotfylte rørene og de som jobbet med dette sto i en sky av svart sot. Arbeidsmiljøloven var ikke tenkt på den gang.

I disse «gode gamle dager» kunne fyrbøterne under seiling i tropene bli lenket til et inferno av slit, svette og skitt på mørk fyrdørk hvor dagslyset ikke slapp til gjennom «Stokehullet».



Enhver kan tenke seg hvordan det måtte være å seile i Rødehavet med en lufttemperatur på dekk på 45° uten at et vindpust blåste ned til folkene på fyrdørken. Med akterlig vind og dårlig trekk ble slitet for fyrbøterne enda verre enn normalt, spesielt under slagging.

Slagging vil si at man raker utbrent ildmørje eller slag som fremdeles var glødende ut av fyrgangen og ned på dørken, for at man kunne skuffe inn en ny omgang med friskt kull til «dødplaten». Under denne slaggingen kunne det bli så varmt at hårene på armene ble svidd bort. Slagget eller asken ble avkjølt med å slå over noen pøser sjøvann som dannet en fresende dampsky som luktet surt.

Eller kan man tenke seg livet på fyrdørken i full storm i Nordsjøen eller Nordatlanteren vinterstid. Da var det ingen problemer med trekken eller luft til fyrene, det største problemet

var å holde seg noenlunde på bena samt å treffe de umettelige glødene svelgene med kullskuffene. Det hendte rett som det var at man bommet på fyrgangene. En fyrbøter måtte også lære seg å hive inn keivhendt, da plassforholdene ikke alltid tillot den mest bekvemme arbeidsstilling. Det er i denne forbindelse fristende å trekke fram noen avsnitt av Nordahl Grieg's «Skipet går videre»:

«Som en horde avsindige tigrer med utspilte klør og fråden skummende om kjeften, springer bølgene løs på skipet. Det reiser sig opp for å møte den og verger sig et bevende øieblikk som en guttunge når han står redd med hånden for ansiktet: Ikke Slå!

Men sjøen stuper innover rekken, brønnen blir borte, bommen der nede løftes i været og suser som et gult lyn nedover luken. Det braker mot treverket og annenstyrmannen hvitner i ansiktet: «Neste gang . . .»

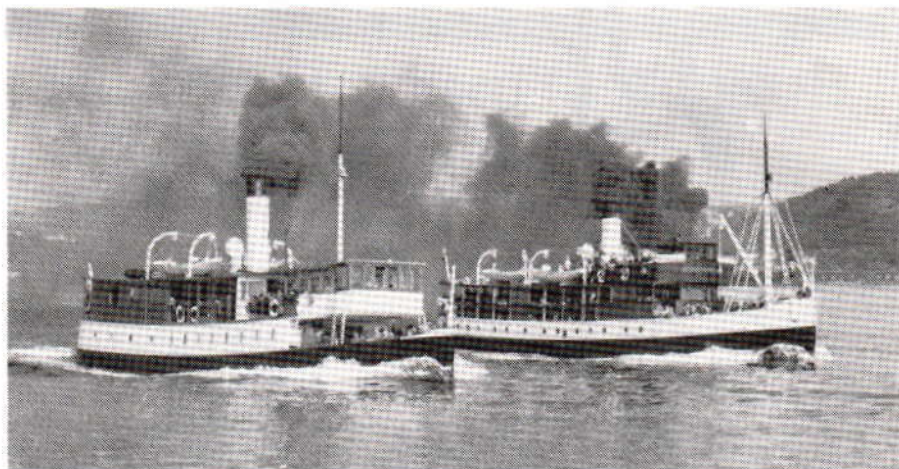


Foto: Fra boken Fjord- båtens saga.

I dag er skibet ingenting, en flytende jernsplint som kastes frem og tilbake av brenningen. Luken til byssen står og smeller i slingringen, og inne på døren skimtes tre skikkelser i mørket. I sotete, gjennombløttede filler ligger fyrbøtervakten sammenkrøpet i en klump, med nevene knyttet som de ennu holdt om skuffen eller sleisen. De grå grimete ansikter ligner akse-slagge – å, det er ikke bare kull som skipet fortærer; også mennesker slenges inn på fyren og blir til aske for å holde skipet i gang.

Et lavt stønn brister ut fra en halv-åpen munn, ingen har krefter mer.

De er ikke blitt avløst, for åttevakten har ikke våget sig akterover på bommen. Derfor slet de seg til døde, til matrosene endelig blev sendt ned for å ta deres plass . . .»

Med god blåst ned gjennom luftelyrene samt gode kull hendte det at man fikk frem «durtrekken». Dvs. med god steaming på kjelene begynte disse å dure omtrent som den dypeste bass i et kirkeorgel. Enkelte chie-

fer var redd durtrekken da de mente den overbelastet kjelene. Med god blåst og gode kull var det da godt å være fyrbøter. Man kunne sitte under lufterøret og la en svalende vind stryke nedover kroppen. Det var derfor ikke å undres over, som AUDAX II skriver, at fyrbøterne var stort sett en munter gjeng som ikke bar livet på «børatau». Hvis så var hadde de ikke vært egnet til fyrbøtere.

Under manøvrering inn og ut til havn måtte man gå med «tynne fyrer», dvs. ha lite kull inne i fyrene slik at ikke «stimen blåste på topp» når det ble slått stopp i maskinen. Dvs. sikkerhetsventilene åpnet og blåste stimen ut pga. for mye varmetilførsel. Hvis chiefen var en «vrangpeis» hendte det at han også «blåste på topp», da forspilt varme medførte bortkastet bunkers og penger og «kikk» fra rederen hvis han var en «gnitalus»,.

AUDAX II skriver som korrekt er, at rensligheten til fyrbøterne var før-

steklasses. Fyrbøterne hadde de re- neste køyeklærne og de reteste land- gangsklærne. På mindre dampskip var det vanligvis ikke noe toalett for mannskapet, så fyrbøterne og kul- lemperne foretok etter hver vakt «al- lover» vask på bakdørken i maskin- rommet ved hjelp av en sinkbøtte med vann oppvarmet med steam fra kjelen. Som vaskeklut ble benyttet svetteraggen, slik at den ble ren samtidig.

Dette kjelevannet som ble benyttet til vaskingen inneholdt bl.a. soda, så det var ikke å undres over at fyrbø- terne etter en stund fikk en gusten- blek hudfarge og «danserinneøger». Håret ble også tidlig tynnet og det var sjelden man så en halvgammel fyrbøter som ikke var skallet.

På mindre skip fantes heller ikke WC for mannskapet. Dekksfolkene brukte en pøs, også kalt «Siri». For fyrbøterne var det enklere, de hadde kullskyffelen, så det var bare å hive stasen inn i fyren . . . Det var sannelig ikke noe miljøforurensning der i gården.

Det kunne kanskje være av interesse å foreta en sammeligning mellom de gamle kullfyrte dampskipene og da- gens moderne turbinskip. I dag fore- går fyringen mer eller mindre helau- tomatisk med overvåking av perso- ner i hvite kjeledresser som befinner seg i et lydisolert kontrollrom med aircondition.

Det kan også være interessant å sam- menligne bemanningen. Det tyske passasjerskipet «Kaiser Wilhelm der Grosse» som var bygget i 1897 var på 14.500 tonn og hadde en maskinkraft på 30.000 hestekrefter. Her var det en maskinbesetning på 206 mann. Det engelske passasjerskipet «Caronia»

på 34.000 tonn bygget i 1948 hadde en maskinkraft på 35.000 hestekref- ter og en maskinbesetning på 88 mann. Supertankerne som ble byg- get ved Aker Stord i årene 1969 til 1976, 9 stykker på 220.000 tonn og 11 stykker på 285.000 tonn hadde et ma- skineri på henholdsvis 31.000 og 36.000 hestekrefter. Maskinbeset- ningen på hvert av skipene var på 12 mann.

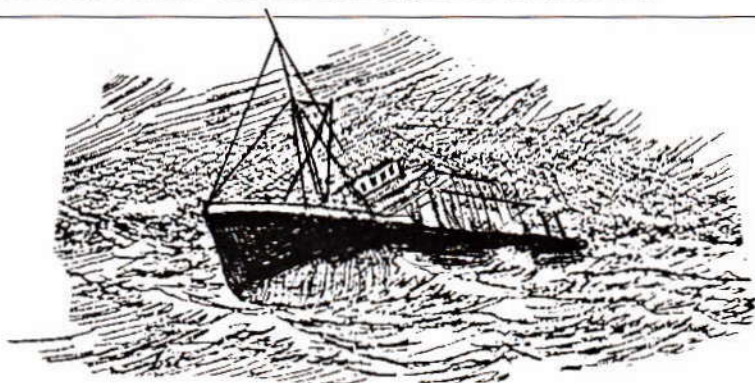
Det er imidlertid noe trygt og tilfor- latelig over en gammeldags damp- maskin. Den arbeider ikke fortere enn at en kan følge hver bevegelse. Det enkle prinsippet den bygger på ligger i dagen, så selv det mest utek- niske menneske forstår mesteparten av det. Det skinner matt i oljevåte stålflater. Metall glir mot metall, lyd- løst, glatt. Det eneste som høres er de dumpe slagene som markerer rytmen i stemplene og veivstengenes opp- og nedgående bevegelser. Når man på slike skip tørner inn og skulle køye, hadde man følelsen av at maskinen hvisket deg i søvn.

Det var derfor et hardt slag for Vete- ranskiplaget Fjordabåtens venner da D/S «Stord I» ble brannskadet et- ter 5 års dugnadsinnsats. Det er å håpe at tiden vil arbeide for oss slik at «Stord I» om ikke alt for mange år vil gjenoppstå omtrent i sin opp- rinnelige form.

Maskineri og kjele er intakt og verne- verdig. Heldigvis er veteranskipet «Granvin» ferdig og kommet i fart i utgave anno 1931. Dette skip vil forhåpentligvis gjenskape noe av tidli- ger maritimt miljø.

Med hilsen Jan Strand – fritidsma- skinist på Veteranskipet «Granvin» og forhåpentlig «Stord I».

Naturell friluftskonserter



U nge mennesker har som kjent sanser – som blant annet gir mulighet for naturopplevelser – som beklageligvis forsvinner senere i livet. På Vestlandet og Nordlandet kan det blåse hardt med stor vindstyrke over forholdsvis lang tid. Befolkningen er vant med det og reflekterer ikke særlig over fenomenet. Jeg vokste opp i ei slik bygd ved fjorden uten støyende virksomhet.

Det var ikke vanlig med radiomottakere og slett ikke televisjon den gang. Man var så visst ikke mettet av underholdning som musikk og sang eller lignende. Den gang sa man at man får ikke mer moro enn man lager til selv – og slik var det faktisk.

I alminnelighet var det svært stille og man ble ytters vare for lyder av en hver art. Når stormen derimot raste over hav og land – regnet pisket og bølgene slo mot strand – var det imidlertid langt fra lydløst. Tvert i mot, tonene varierte over hele skalaen.

Da kledte jeg godt på meg – sydvest på hodet, oljefrakk og kroppen og

gummistøvler på beina og ruslet avsted til sjøkanten og stormen som nærmest blåste en over ende gang på gang og lot det mangfoldige bruset av elementene besette sjel og sinn.

Så gikk jeg langs bergene – fjæra og strendene når brenningene og bølgene veltet innover land med vekslende styrke innimellom nærmest rolige og stille perioder. Under elementenes brøl og mengden av forskjellige lyder av ulik tonehøyde og fremførelse – frydet jeg meg ubeskrivelig i uværet – og nøt musikken. Denne friluftskonserterens skjønneste og mest fantastiske musikk.

Senere etter at jeg var kommet i slyngelalderen – som det ble sagt da og var begynt å gå på fester i ungdomshuset, varte fornemmelsen. Etter at man ut på nattmorgen var kommet i seng – utkjørt av dans og flere kilometers gange, falt man øyeblikkelig i søvn og gjenopplevde i søvnen og drømmen den vidunderligste musikkopplevelse.

Ingolf Førnes

Altmark-episoden, en personlig fortelling

Tidligere havnefogd og losoldermann, Helge Helgesen, var ombord i «Fireren» som eskorterte skip langs kysten av Jæren i tiden rett før den 2. verdenskrig, ganske nøyaktig for 50 år siden. I den forbindelse var han direkte med i «Altmark-episoden». Helge Helgesen har skrevet ned sine erindringer fra denne episoden som «Dampskibsposten» har fått lov til å gjengi.

Jeg fikk permisjon i ett døgn den 23. desember 1939 for å delta i mitt eget bryllup. Men jeg fikk være hjemme helt til 6. januar 1940. Da fikk jeg ordre om å melde meg for kommandør Wige i Marviken i Kristiansand. Der fikk jeg ordre om å melde meg til tjeneste ombord i bevoktningsfartøyet «Fireren» som var stasjonert i Egersund.

Jeg reiste fra Kristiansand med D/S «Gann» og var eneste passasjer ombord. Det var nemlig meldt om stor minefare og dårlig vær. Men vi kom vel frem til Egersund der jeg meldte meg til tjeneste ombord i «Fireren». «Fireren» var en forholdsvis ny hvalbåt som tilhørte Thor Dahls Hvalfangstrederi i Sandefjord.

Vår oppgave var bevoktning av kysten fra Jærens Rev til Lindesnes og arbeidet besto hovedsakelig i å eskortere tyske og andre nasjoners malmfartøyer på vei fra Narvik til Tyskland og Kontinentet. En ordentlig «drittjobb».

I Egersund lå også den eldgamle torpedobåten «Skarv». «Skarv» var kullfyrt og bunkersstasjonen var Marviken i Kristiansand. Når den hadde tatt full bunker i Marviken og kommet tilbake til Egersund, ja så hadde den akkurat nok bunkers til å gå tilbake til Marviken. Lurt. En dag da den var ute for å «jage» den engel-

ske ubåten «Triton» som var kommet inn i norsk territorialfarvann, ja så måtte de avsted med dragkjerre og tomsekker for å låne kull på jernbanestasjonen i Egersund slik at de kunne gå for egen maskin til Marviken for å bunkre.

Løytnant Gletre, som hadde kommandoen ombord, ble avløst av vpl. kaptein Sigurd Lura fra Stavanger. To av maskinistene ombord var fra Thor Dahls Rederi, Nils Olsen og Bjarne Bøe. «Skriveren» var innkalt gammel båtsmann Schulstock, han var meget gammel og nesten blind og ble derfor sendt hjem etter kort tid, og vi fikk ombord vpl. minør Enok Johannesen fra Grimstad, en flott kar.

Den 15. februar om kvelden fikk vi ordre om å gå til Jærens Rev for å overta eskorte fra T/B «Snøgg». Det var dårlig vær med stor sjø og slingring. Vi var fremme ved Jærens Rev før det ble lyst og vi lå der og ventet. Bortimot middag fikk vi se et stort fartøy i stor fart eskortert av «Snøgg». Vi utvekslet signaler og seilassen fortsatte.

«Altmark» gjorde 19 knops fart og dro fra oss til å begynne med for «Fireren» gjorde bare 13,5 knop. «Altmark» var på 10.689 br.reg. tonn med en besetning på 133 mann. Hun hadde operert som forsyningskip for lommeflagskipet «Admiral



En engelsk illustrasjon, tegnet etter øyenvitners fremstilling, av det dramatiske opptrinnet i Jøssingfjorden, da den britiske destroyeren «Cossack» bordet det tyske hjelpekrigsskipet «Altmark» for å befri de tre hundre fangene ombord.

Foto: Fra boken Den store krigen.

Graf von Spee» i sydatlanteren. Etter at «Admiral Graf von Spee» ble senket etter skader den fikk etter bataljen med den engelske slagkrysser, jeg tror det var «Essex» eller «Exeter», måtte «Altmark» forsøke å komme seg hjem til «das Vaterland». Den kom seg gjennom Danskestredet og inn til Norskekysten fra Barentshavet. Skipper ombord på «Altmark» var korvettenkaptein Dau, i fredstid skipper på Norddeutsche Lloyds «Europa» i ruten Bremerhafen–New York, i sin tid inneha-ver av Atlanterhavets «Blå Bånd», «Altmark» hadde 299 fanger ombord; det var mannskaper fra fartøyer som «von Spee» hadde kapret. En av de kaprede og senkte fartøyer var den engelske S/S «Huntman» som hadde hatt en last med tepper fra India. Disse teppene var brakt ombord i «Altmark» og brukt som skillevegger og utstyr i mellomdekket ombord på «Altmark» som var oppholdssted for fangene. Engelskmennene hadde nu fått rede på

«Altmarks» posisjon og Churchill hadde gitt ordre om at den skulle kapres og fangene befri. Men den kom seg inn i norsk territorialfarvann under falske premisser idet den førte såkalt Reichdienstflagge som ga den diplomatiske rettigheter og fritok den for kontroll av norske myndigheter. Den gikk sydover i norsk farvann med norsk los. Men det ble nu slått alarm, men etter en mangelfull kontroll i Bergen Marineavsnitt fortsatte seilasen. Men så begynte moroa.

Kl. 13.40 den 16. februar da vi var kommet tvers av Obrestad fyr på Jæren kom det tre engelske Blenheimfly inn fra vest og kretset over «Altmark». Det eneste vi kunne gjøre var å heise signalflegg med protest, men jeg tviler på at det ble observert fra flyene som imidlertid snudde og fløy vestover etter kort tid. Utenfor Egerøy ble vi avløst av «Skarv» og vi fikk ordre om å gå tilbake til vår stasjon i Egersund. Mens vi holdt på å fortøye der fikk vi ordre om å

gå ut igjen. Tre engelske destroyere, «Cossack», «Intrepid» og «Ivanhoe» kom inn fra vest øyensynlig bestemt for å kapre «Altmark» og føre den til England. Imidlertid la «Skarv» seg imellom og protesterte og destroyerne trakk seg tilbake. «Altmark» seilte da for full fart inn i den islagte Jøssingfjorden hvor den stoppet i isen. Nu var også torpedobåten «Tist» med løytnant Hermann Hansen og «Kjell» med løytnant Finn Halvorsen (tok senere navnet Finnson og ble Quislings adjutant) kommet til og vi gikk alle inn i Jøssingfjorden. Torpedobåtene ble liggende ved iskanten da de med sine tynne plater ikke var skikket til å forsere is. Med «Fireren» brøt vi oss gjennom isen og fortøyde ved en brygge i nærheten av telefonstasjonen. Situasjonen var meget opphetet, ingen visste hva som egentlig var hendt og hva som skulle gjøres. Det ble ihvertfall enighet om at «fyrlyktene til innløpet til fjorden skulle slukkes.

Så kom det rykter om at «Olav Tryggvason» skulle komme fra Haugesund. Det var nu blitt mørkt da vi plutselig fikk se sterke lyskastere som var rettet inn fjorden, og et fartøy som var på vei inn. Alle trodde det var «Olav Tryggvason», men det viste seg å være et større fartøy med dobbelt kanontårn på fordekket.

Jeg ble sendt i land for å underrette avsnittsjefen i Kristiansand. Telefondamen var ikke der og jeg sto foran en tavle med flere hundre hull og to kontaktpopper som jeg ikke visste hvor jeg skulle plassere for å komme til Kristiansand, men heldigvis hadde noen av lokalbefolkningen fått fatt i frk. Midbøe som plasserte proppene i de rette hull. Den samme frk. Midbøe utførte forresten et fabelaktig godt arbeid etterpå i all oppstandelsen som oppstod. Da jeg meldte av til Kristiansand skulle de først ha rede på om det var en krysser eller jager som kom inn og ellers en hel del detaljer, det hørtes ut som de hadde slått opp i en «manual» fra 1914. Til slutt kom ordren: Protester, men ikke bruk makt. Men vi hadde ingen makt å bruke. Ombord i «Fireren» hadde

vi en Bofors 76 mm kanon fra 1886 som ingen ombord hadde skutt med, 6 Krag Jørgensen rifler som vel var like gamle og velbrukte, jeg tror prosjektilene kunne gå på tvers ut av løpet. Sjefen og jeg hadde hver vår Colt pistol. Det ble protestert muntlig overfor sjefen på «Cossack» som viste seg å være inntrengeren, men han (Capt. P.L. Vian) svarte at han hadde ordre om å befri fangene som var ombord i «Altmark»; det var Churchill som hadde gitt ordren. «Cossack» gikk så opp langs siden på «Altmark» og fikk satt prisemannskap ombord. Endel av «Altmarks» besetning begynte så å fire seg ned i liner og kom seg ned på isen. Engelskmennene begynte da å beskyte disse og 7-8 mann ble drept. Kaptein Dau ga så full fart akterover i maskinen og akterenden stoppet opp nesten inne i landeveien og roret og en av propellene ble brukket. Denne manøveren gjorde han antagelig av frykt for at «Cossack» skulle slepe den med seg til England. Alle fangene ble så overført til «Cossack» og det gikk ganske fort for seg, destroyeren svinget rundt og forsvant ut fjorden i nattemørket under sang og hurrarop fra de befriede fanger. Vi hadde jo vært «tilskuere» på orkesterplass, mer eller mindre lamslått under forestillingen og vi var begynt langsomt å komme tilbake til hverdagen. Noen av de drepte tyskerne tok vi vare på og vi fikk også samlet sammen noen av de som var kommet fra det med livet. En tolltjenestemann fra Jøssingfjor (jeg tror han het Odd Egge) hadde vært ombord for å foreta tollklarering, og hadde også firt seg ned langs skutesiden, men det hadde foregått så hurtig at han hadde brent bort all hud i begge nevene. Vi satte ut vakter ved akterenden av «Altmark», i telefonstasjonen hos frk. Midbøe og noen andre steder; i det hele tatt gjorde vi mye rart den natten.

Dagene som fulgte var ganske hektiske. Det kom en masse avisfolk fra alle verdens kanter, og folk fra den tyske ambassade i Oslo og en masse nysgjerrige som ville se «Altmark». Jeg var flere ganger

ombord på «Altmark» med forskjellige ordrer, bl.a. husker jeg at kaptein Dau var meget forbannet da jeg ga ham ordre om full blanding av fartøyet i den mørke tid av døgnet. Han skulle ha greie på hvem som hadde gitt ordren og hvorfor. Noen av mannskapet på «Altmark» prøvde å rømme og vi måtte sende noen av våre folk for å finne dem. De var heldigvis ikke kommet så langt i det uveisomme terrenget så vi fant dem ganske snart og besørget de ombord igjen. En Elbelos fra Cuxhaven som var utkommandert med «Altmark» traff jeg også og han var ikke mye begeistret for beordringen. Når jeg tenker etterpå, så var det et meget dramatisk skuespill som fant sted i vinternatten i Jøssingfjorden med dødsskrik, sang, hurrarop og skyting. Vi plukket opp en som hadde fått hele sin venstre lunge skutt bort. Prosjektilet hadde gått gjennom gassmasken som han bar på ryggen og ut. Og så kom begravelsen av de omkomne. Den foregikk på kirkegården i Hauge i Dalane og ble en underlig, makaber forestilling. Det var deltagere fra norske myndigheter (marinen) med sjefen for mineleggeren «Olav Tryggvson», kommandørkaptein Trygve Briseid i spissen, vi stilte også garde fra marinen, så var det en hel del tyskere med tysk prest, det var også norsk prest. Det ble holdt taler og lagt ned kranser i beste Adolf Hitler-stil. Kaptein Dau holdt en riktig propagandatale hvor han fremhevet det tredje rikets fortrefelighet og hvor han rakk ned og skjelte ut de allierte som pøbler og undermålere, ja han hisset seg faktisk så opp at han holdt på å ramle ned i graven. Det ble holdt en slags sjøforklaring i Egersund, men jeg var ikke til stede der da jeg hadde vakt i Jøssingfjorden.

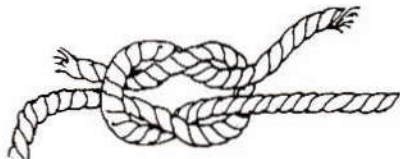
Sildefisket på Siragrunnen foregikk mens dette pågikk og det kom mange sildebåter inn fjorden for å se på «Altmark».

Jeg var med på en inspeksjon ombord i «Altmark». Vi fikk se hvor fangene hadde oppholdt seg, fikk se noen 20 mm luft-

vernkanoner som var stuet vekk. Men det var antagelig en del som vi ikke fikk se. Vi ble ennu en gang belært om hvor slemme engelskmennene og deres allierte var mot tyskerne som bare ville fred og «Lebensraum». Med jevne mellomrom kom det engelske fly for å se om «Altmark» fremdeles lå på sin plass. Etter en tid ble vi avløst av B/B «Halv 5» og vi ble sendt til Kleven ved Mandal. «Altmarks» videre skjebne vet jeg ikke noe sikkert om. Såvidt jeg vet ble den slept til Framnes mek. Verksted i Sandefjord hvor den ble midlertidig reparert og så videre til Kiel hvor den ble reparert og satt i fart i forsyningstjenesten i Østersjøen. Den skal visstnok ha hatt et søsterskip som het «Steiermark» og begge skal ha blitt senket i Østersjøen i slutten av krigen. Etter krigen har jeg lest den britiske ambassadørs beretning og Dau's beretning om «Altmarksaken» og i den delen som angår Jøssingfjorden er det ikke mange sannheter. Det er nu snart 50 år siden dette foregikk og snart er det ikke mange gjenlevende. Alt dette er skrevet etter hukommelsen og det kan vel forekomme at jeg har husket feil noen steder.

Helge Helgesen

PS! «Dampskibsposten» takker Helge for denne egenberetningen. Det er viktig for oss alle at slike egenopplevde beretninger kommer på trykk.



Litteraturliste

Genius Forlag

«Lokalbåtene på Telemarkskysten»

Forfatter: Kai Arvid Køhler

ISBN 82-991292-5-7

«Innlandsgåtene på 10 Telemarksvann»

Forfattere: Harald Lorentzen, Thor Hansen og Per Svein Bratsberg

ISBN: 82-991292-3-0

«Sjøfartsbyen Holmestrand»

Forfatter: Gunnar H. Aadne

ISBN 82-991292-2-2

Forlaget Nordvest

«Ferjelandet»

Forfatter: Bjørn Foss

ISBN 82-90330-33-2

«Om fyr og farlei for folk og fartøy»

Forfattere: Harald Grytten, Dag Lausund og Ørnulf Opdahl

ISBN 82-90330-35-9

«Ferskfiskens historie»

Forfatter: Rolf Wilman Larsen

ISBN 82-90330-36-7

«Saga Siglar»

Århundrets seilas Jorda rundt.

Forfatter: Ragnar Thorseth

ISBN 82-90330-42-1

Stavanger Aftenblad

«Fjordabådane»

Forfatter: Magnus Torgersen

ISBN 83-990832-0-6

Grøndahl & Søn Forlag A/S

«Klar til avgang»

Notater fra et hurtigruteliv

Forfatter: Trygve Lian

Bibliografisk Forlag

«Det sukker i gamle sjøboder»

Mennesker i kystmiljø og hvite seil ved Brekkestø.

Forfatter: Astrid Daatland Leira

ISBN 82-90413-01-07

Fraktefartøyenes Rederiforening

«Tilbakeblikk og muligheter»

Rolf Kr. Danielsen, Einar H. Kirkfjord

ISBN 82-7128-094-5

Fjord-Forlag

«Lønningdal»

Folket og Båtane

Forfatter: Smason Bjørke

«Roktaforliset»

Redningsdåden på Hustadvika

Forfatter: Samson Bjørke

«Fjord og Fjellfolket»

Handel og vandel i eldre tid

Forfatter: Samson Bjørke

Det Norske Samlaget

«Englandsfarten I»

Alarm i Ålesund

«Englandsfarten II»

Søkelys mot Bergen

Forfatter Ragnar Ulstein

Returadresse:

P.O.Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1

Tlf. (02) 41 70 41

