

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen, Veteranskibslaget «Stavnes», Nordhordland Veteranskipslag.

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

Opplag 1.200

Styremedlemmer 1998

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05

Sekretær:
Anne Grete Hildisch

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Thoresen	53 41 59 11

Kasserer:	
Atle Vie	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskibslaget «Stavnes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann:	Pr. telefon
Tor Bjørgaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Nestleder	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side		Side	
3	Styrbjørn, utvikling og fremdrift	13	Kongeskipet «Norge»
5	Dynamittforsøk på D/S «Balder»	16-17	S/S «Dronningen»
7	GAD av Fredrikstad	18	D/S «Hansteen»
11	Norges første racon	24	Med damp og diesel i Oslofjorden

Foto forside og bakside:: Olaf T. Engvik.

Stofffrist neste nr.: 1. oktober 1998

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53
Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

Styrbjørn, utvikling og fremdrift



Hansen og Hauge. Innredning av broa.

Noen ord om utvikling og fremdriftsutsiktene på det stolte skib; "Styrbjørn". Vi har i løpet av høsten og vinteren, demontert hovedmaskinens ramme, veiv og krysslagre og samtlige var i god forfatning.

Fra skipets historikk vet vi at maskinen gjennomgikk en større overhaling i 1963 og har kun gått ca. 400 timer etterpå, i Høvdings eie. Begge sylindre og sleider er kontrollert og ingen synlig slitasje eller skader er oppdaget.

I mars fyrte vi opp kjelen til 4 bar trykk og rundsirkulerte sjøvann i kondenser med duplex pumpe (general service), dette var første gang siden 1965 og det var med stor spenning dette ble utført. Noen små lekkasjer fant vi og disse blir utbedret etter hvert. Den elektriske tavla (hovedtavla) er ferdig overhaldt/repert og montert på plass, ny kabling i maskinrommet utføres da vi har hatt jordfeil som blant annet skyldes dårlige kabler. Turbingeneratoren er montert, rengjort, oppmalt og klar til prøvekjøring.

Broa er i ferd med å bli ferdig kledd innvendig og "jakten" på navigasjonsutstyr er i gang, med diverse søknader og kontakter.



Terje Bjerén.
Montering av ventil til
sirkulasjonspumpen

Vi har fra Riksantikvaren fått innvilget en sum penger til plateskifte og håper på respons på våre øvrige søknader, så vi kan komme i gang med nødvendige utskiftninger i løpet av 1998/99. Med en positiv holdning fra RA, har vi på nytt fått et puff videre og optimismen og pågangsviljen er stor blant de aktive.

Vi har Narvik tur i 2002 som det store mål og har god kontakt og oppfølging med Narvik miljøet.

Erik Steen

Etterlysing: For å lage en oversikt over alt billedmaterialet vedr. S/S "Styrbjørn", ønsker vi at alle som måtte ha bilder av båten å finne disse og sende dem til: Terje Bjerén, Økernveien 59, 0576 Oslo.

Husk å sende med returadresse hvis du ønsker bildene i retur.



Scandi Line

SANDEFJORD - STRØMSTAD

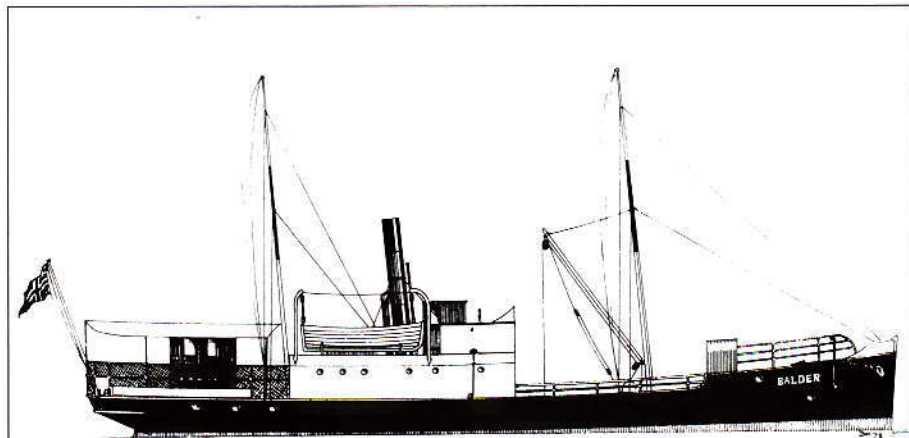
Tollbugata 5, 3210 Sandefjord.
Tlf. 33 46 08 00. Fax 33 46 25 08

Dynamittførsøk på D/S «BALDER»

Underteikna kom for ei tid sidan over eit lite hefte utgjeve av "Sogn og Fjordane" i 1962. Det er skreve av Mathias Bendiksen og heiter "Eit Sjømannsliv". Bendiksen arbeide i 42 år i Fylkesbaatane, ombord på svært mange fartøy som los og andrestyrmann. I heftet fortel Bendiksen mange historier frå Fylkesbaatane, mange svært morosame. Historia de skal få lesa no, er det mest vannvittige reparasjonsforsøket eg har høyrte om. Her får det eit resymé av historia;

"På sin vanlege rutetur i Eikefjorden, hadde "Balder" støtt bort i fjellet ved anløp av Liversundet med det resultat at eine propellvinga hadde falt av. Noko større betydning for farten hadde dette ikkje, men det vart større slitasje på hylsa.

Under middagen vart dette diskutert mellom kapteinen og maskinisten. Maskinisten var ein liten luring, og sa plutselig; "Nå har jeg det. Vi får fatt i noe dynamitt, når vi kommer til Florø, så skyter vi av den motsatte propellvingen. Dermed blir slitasjen på propellhylsen jevn igjen". Kapteinen ropte begeistra; "Det gjør vi". Maskinisten tenkte med seg sjølv at dette kom nok kapteinen ikkje til å gjera når han fikk tenkt seg om.



D/S «Balder», teikna etter eit fotografi frå hundreårsskiftet. Seinare vart attermasta fjerna, og livbåtane flytta atterover til eit fast dekk over røykjelugaren.

Tegning: Bård Kolltveit.

Då "Balder" kom til Florø, låg bergingsbåten "Jason" der, og kapteinen vart endå meir oppgløyd over planen då han rekna med at no fekk kan kyndig assistanse. Dykkarsjef Hillestad ombord på "Jason" nekta fyrst å ha noko med planen å gjere, men etter stort press frå kapteinen på "Balder" godtok Hillestad å hjelpe mot fritaking av ansvar. Hillestad henta dynamitt på "Jason", og forsikra seg endå ein gong om at kapteinen framleis ville prøva. Hillestad meinte at dei fekk prøva med ein halv patron fyrst, men kapteinen insisterte på ein heil. Hillestad gav etter, og festa patrona på ein bambusstong.

Hillestad vart plassert i ein liten båt, og held i andre enden av stonga. Lunta vart tend, og like etter smalt det noko forferdeleg. "Balder" lyfta akterenden ca. ein meter, og falt ned att i sjøen med eit plask.

Resultatet av "reparasjonen" var at heile propellen forsvann. Dei dørene som sto opne under smellen gjekk ikke att, og dei som var lukka gjekk ikkje opp. Skroget var heilt forskyvd under smellen. At platene akter, som stort sett var rust og maling, heldt, vart betegna av fagfolk som eit stort under!

No måtte "Gudvangen" som var på sydgående Nordfjordrute ta båten på slep til Bergen. Det er noko til sjøs som vert kalla Bondeanger, og dette hadde visst plaga kapteinen under turen til Bergen. Han grua seg fælt til kva mottaking han ville få i Bergen, men grunn krigen, hadde visst dei høge herrar anna å bekymra seg for enn ein propell. Maskinisten som var opphavet til heile affæren, hørde aldri eit ord sidan.

14 dagar seinare var "Balder" i rute att med alle fire propellvingene på plass att".

Viggo Nonås



Rør, - stål - mek. arb.

Jarl Andersen

Vardenlia 32e
3227 Sandefjord

Tlf./Fax: 33 47 49 27
Mob.: 92 20 96 05

GAD av Fredrikstad

For 61 år siden krysset Norges siste lasteførende seilskute Nordsjøen.

Artikkelen er hentet fra bladet Svanen

I februar 1937 ble siste kapittel avsluttet av historien om norske seilskip i handelsflåten. Fredrikstadavisene kunne endelig rapportere "GAD vel i havn efter en kamp på liv og død med Nordsjø-orkanen". Det var et dramatisk punktum som var satt. Skonnerten Gad av Fredrikstad hadde satt ut fra Blyth, nær Newcastle, på den engelske østkysten 16. januar med en last kull med destinasjon Arendal. Det satte inn med storm og uvær, og en orkan raste en hel uke. Under orkanen hadde kapteinen blitt tatt av en brottsjø og feid overbord, men ble mirakuløst nok spylt opp på dekket igjen, der en av mannskapet fikk grepet tak i han. En gang hadde skuta vært så nær norskekysten at de hadde Marsteinen i sikte, før de igjen ble blåst tilbake til kysten av Shetland. Der hadde de storm og snødrev, og besetningen fryktet forlis som resultat av nedising. En av mannskapet forteller at kapteinen holdt andakt to ganger, og at mange av dem regnet med at de hadde lagt ut på sin siste reis. Det var nok en kombinasjon av skutas gode seileregenskaper og godt sjømannskap som berget skute og mannskap. Etter 5 ukers kamp mot elementene ankom den raserte skuta Haugesund med smadret livbåt og et medtatt og utsultet mannskap. Liv og last var berget, men med nød og neppe. Mannskapet hadde ikke vært ute av klærne på den drøye måneden seilassen varte, og avisene skrev at de så ut som de rene villmenn da de kom til havn. Men de var i upåklagelig humør og spiste sild "til de så stjerner". Til 50-års jubileet for denne siste ferden som ble gjort av et norsk seilskip i fraktoppdrag, utkom for 10 år siden en liten bok utgitt av Ulf Hjarðar fra Hvaler. Vi er ham takk skyldig for den grundige etterforskning og dokumentasjon han har utført av et lite påaktet kapittel av norsk sjøfartshistorie. Han har intervjuet flere medlemmer av besetningen på Gad om forholdene ombord, om seilskutas kår og om Gads dramatiske siste reis som norsk fraktskute. Utdrag fra skipsprotokollen dokumenterer dag for dag Gads siste ferd over Nordsjøen, og er et sterkt vitnesbyrd om hva mannskapet ombord i en seilskute måtte tåle. Av besetningen er i dag eneste gjenlevende Olav Dahl i Mandal. Boken inneholder fotodokumentasjon av skuta, mannskapet, skipets journaler og fraktepapirer, samt avisartikkel om Gad. Stoffet og bildene i dette skuteportrettet er i sin helhet hentet fra Hjards bok.

Kort historikk:

Gad ble bygget på Landskrona Nya Varvs AB i Landskrona i 1918 under høykonjunktoren omkring 1.verdenskrig. Byggesummen var 275.000,- kroner. Hun ble bygget i furu med klipperstevn og rigget som en tremastet slettoppskonnert med fokkerå. Tonnasjen er oppgitt til 243,13 bruttotonn, 213,51 nettotonn, og dødvekt 360 tonn. Lengde 108 fot, bredde 27,7 fot og dypgående 12,6 fot.



GAD av Fredrikstad.

Som nybygg ble hun solgt til rederiet Panis i Svendborg, og fikk navnet "P. Rasmussen". Hun seilte på Skottland, England, Frankrike og Canada, og gjorde en tur til Nord-Afrika i 1920/21. Etter 10 år i dansk eie ble hun i 1928 kjøpt av O. M. Olsen i Fredrikstad, og fikk navnet "Gad" (som betyr "lykke" på hebraisk). De snau 10 årene hun seilte under norsk flagg gikk hun mest mellom Norge og England, bl.a. med trelast, kull og "chinaclay" til Porsgrunn Porselensfabrikk. Over Nordsjøen beregnet skipperen 30 døgn, inkludert lasting og lossing. Hun gjorde også en tur til Canada i 1936.

I 1937 ble skuta solgt til Sverige og fikk navnet "Irma". Den svenske kjøperen var Henrik Johan Thorsen i Skillinge, kjøpesummen 35.000,- kr. Irma fikk installert en tosylindret Munktell motor på 150 hk, ig i 1944 en ny 150 hk motor. Hun hadde flere svenske eiere, og gikk i Østersjø- og Nordsjøfart med bl.a. kull og trelast. Etter at det brøt ut brann ombord under frakt av kull, ble skuta solgt og satt i stand. Men etter å ha sprunget lekk under et fraktoppdrag ble Irma kondemnert i 1957. Seks år etter ble hun solgt for å bli kafebåt, men eieren maktet ikke forpliktelsene, og hun ble liggende som vrak til 1976. Da ble restene sprengt i 3 deler, slept på land og brent.

Gad og hennes besetning:

Gads besetning på hennes siste tur var:
 Kaptein Kristian Kristiansen, Bamble
 Styrmann Sigvart Pettersen, Porsgrunn

Stuert Sigvart Olsen, Harkmark
Lettmatros Hans Kristiansen, Rolvsøy
Lettmatros Gunnar Hansen, Lisleby
Dekksgutt Olav Olsen, Harkmark
Jungmann Johna Wilhelmsen, Lisleby.

Kristian Kristiansen var født i 1880, gikk til sjøs 16 år gammel, og ble skipsfører i en alder av 26 år. Kapteinen var en ansvarlig menn, godt likt og respektert av sine underordnede. En av mannskapet forteller at kapteinen "kjøpte sukkertøy og gikk på Frelsesarmeen" når de lå i havn. Dekksgutten ombord i Gad fikk 30 kr pr. mnd., jungmannen 50 kr., lettmatrosen 60 kr. og styrmannen 180-190 kr. Kapteinen hadde part i skipet, og var nok sterkt knyttet til skuta. Gunnar Hansen forteller at mannskapet stod og så på da Gad gikk ut elva i Fredrikstad på vei til sine nye eiere i Sverige. Da gråt kapteinen.

Gad var en vakker skute, og ble holdt i god stand. Hun er beskrevet som en god seiler, selv om hun ikke var noen skarpseiler. Men hun hadde så god stabilitet at halve lasten kunne fraktes på dekk.

Mannskapet beretter at hun gjorde 9 knop, en skjelden gang var hun oppe i 11 knop. Hun var i alle fall rask nok til istransport. (Islastene var avhengige av rask transport om det skulle være noen last tilbake ved ankomsten.) I 1935 fraktet Gad den siste islasten med en norsk seilskute; fra Kragerø til Treport i Frankrike.

Også over Atlanterhavet var det Gad som tok siste reis. Hun la ut fra Sunderland på den engelske østkysten 2. juli 1936 på vei til Dartmouth ved Halifax i Canada. Det var mye vindstille, og seilassen tok 77 døgn. Den siste Atlanterhavskryssingen startet 29. september, og det ene uværet etter det andre gjorde at noe av dekkslasten forskjøv seg og måtte kastes overbord. Den 17. november kunne Gad endelig ankre opp i Holyhead på Anglesey i Wales etter 50 døgn i sjøen.

De siste seilskutenes kår

I mars 1936 ble kaptein Kristensen intervjuet i Tønsberg Blad fordi journalisten hadde fått vite at han var den siste skipsfører på et norsk seilskip i fraktfart. Journalisten ville vite hvilke utgiftsposter som er drepene for seilskutene. Til dette svarte kapteinen at det uten tvil var de store havneavgiftene.

I England må vi betale for full stuergjeng for å losse. Kunne vi bare få lov til å gjøre det selv, sa han. Mannskapet på Gad, som på andre frakteskuter, skulle ifølge kontrakten være med på å laste og losse uten ekstra godtgjørelse.

Journalisten spurte om skuta har store utgifter til seil og rigg, men fikk til svar at de



Den siste aktive seilskute-sjømannen, Olav Dahl, hjemme i Mandal sommeren 1996.

Fra venstre:
Jakob Bjørkelø,
Sigvart Olsen, Rudolf
Pettersen (i livbøyen),
Kristian Kristiansen
og Arve Syversen.



var minimale. Kaptein Kristiansen smilte og sa: -Vi må nok være både seilmakere og tømmermenn selv, ellers vilde det aldri gå!

Videre spurte journalisten om det var vanskelig å skaffe mannskap til en seilskute. - Det er med dem som med seilene, vi må lage dem selv. Vi tar dem ombord som unge gutter, og etter et par års forløp er de ganske brukbare, men da er de lei av dette slitet ombord i en seilskute. Da vil de heller ha stimbåtjobber, svarte kapteinen.

-De som er vant med stimbåtene, vet ikke hvad det er å fare på sjøen.

Etter at Gad var solgt til Sverige var kaptein Kristiansen selv fører av et lite dampskip som O.M.Olsen (Gads tidligere eier) kjøpte fra Sverige, men han gikk snart i land da han ikke trivdes ombord i dampskip. Både han, stuerten og styrmannen hadde bare mønstret på seilskuter. De siste linjer i Gads journal er skrevet med svak skrift: "Skibet lagt under reparasjon og klassevisning fra 20.april til 31. august (kl 3.3 G.I.I.Bv.). Solgt til skibsreder Thoresen Skillinge Sverige og overtages sistnevnte dato. Hermed forlader Norges siste seiler i oversjøisk fart landet".

Stoffet er hentet fra boken "GAD av Fredrikstad" 1937-1987, forfattet av Ulf Hjarðar.

Boken kan bestilles fra forfatteren:

Ulf Hjarðar, Verkstedsvn. 31, N-1671 Kråkerøy. Tlf.: 69 34 22 96

Boken koster NOK. 80,-.

Han har utgitt flere bøker som vi vil anbefale:

"Torbjørnshjør". En fyr- og skjærgårdshistorie fra Ytre Oslofjord.

"Skuta Hvaler" 100 år. Et minnealbum.

Hvaler Vrakrest. En billedbok.

De lange årene. Hvaler

En katedral ved Hvaet. Hvaler kirkes tusen år.

Losguttens illustrerte Hvalerleksikon I og II

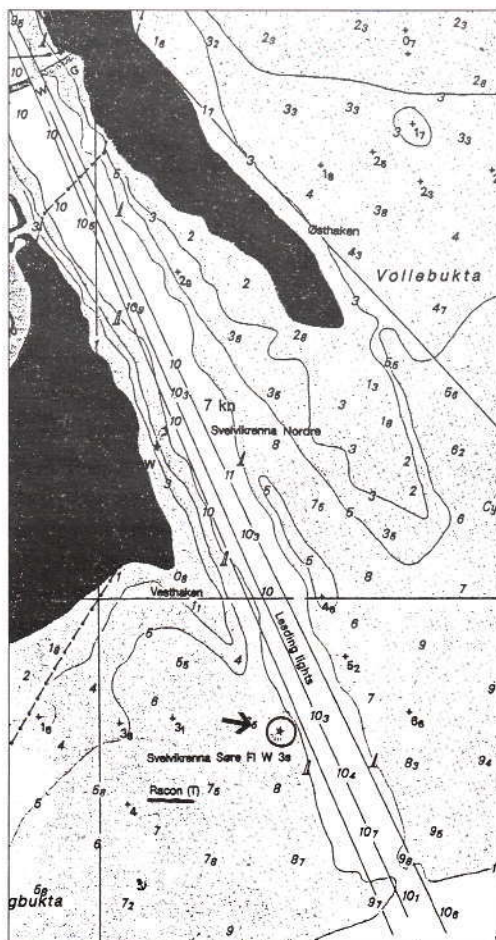
Hilde Skauli

Norges første racon

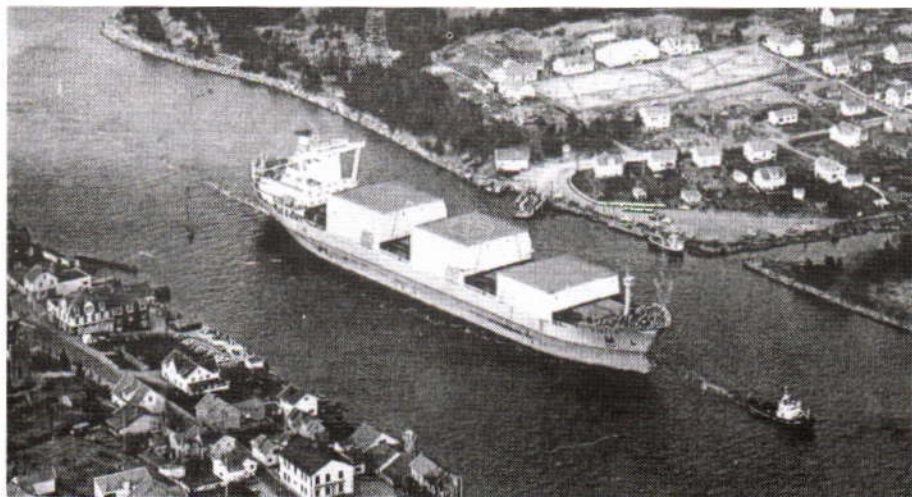
Den første racon i Norge ble satt opp i Svelvikstrømmen av Drammen havnevesen. Nå vil utvilsomt noen av leserne som ikke er navigatører, lure på hva en racon er for noe. Og det er ikke det spor rart. Det er ikke så mange årene siden det var et heller ukjent og vagt begrep også for navigatørene.

Kort fortalt er det et apparat som reagerer på radarstråler på en slik måte, at apparatet sender ut en lysende strek på radarskjermen. Denne streken går radiaalt ut fra det objektet som racon er plassert på, et fyr, en fyrlykt, bøye el. lign.. Signalet kan kodes, f.eks. en strek eller flere, slik at man kan identifisere dem, skille dem fra hverandre. Det virker på samme måte som karakterene på fyr og fyrlykter og står i sjøkartene.

Svelvikstrømmen er et smalt sund med tildels sterk strøm. Sundet ligger ved Svelvik i Drammensfjorden. Ytre del er en smal renne mudret ned til 10 m med bøyerække på begge sider. Midt på og ytterst er det plassert bunnfaste tårn med faste gule lys, ytterst også en blink. All skipstrafikk til og fra Drammen må passere her. I vår- og høstmånedene kan her være mye tåke - vinterstid perioder med tett frostrøyk. Drammensfjorden fryser vanligvis til om vinteren. På grunn av den sterke strømmen fryser ikke Svelvik-strømmen til, derimot forårsaker det åpne vannet frostrøyk. Tildels svære isflak som brytes løs av skips-trafikken inne i Drammensfjorden, driver ned gjennom strømmen og forstyrrer radarbildet.



Kartutsnitt over Svelvikstrømmen. Racon plassert på Svelvikrenna Sør. (Se pilen).



Bilskipet "Otello", Wallenius Rederi, på utgående i Svelvikstrømmen.

For å bedre sikkerheten ved radarseilas i Svelvikstrømmen, henvendte losene i Drammen seg, i 1974, til Drammen havnevesen med bønn om å få racon på det ytre tårnet i renna. Dette for å markere begynnelsen/slutt på bøyerekka. Man ønsket å elementere muligheten for å ta feil av radarekkoet fra fyrtårnet og ekko fra staker, isflak, oppankrede fartøyer og lign..

Det var på denne tiden ingen racon i Norge. Svenskene hadde hatt dem en tid, og losene i Oslofjorden hadde stor nytte av en som står på Kløfningarna It. ved Koster. Den var god å ha når man skulle til Fredrikstad eller Halden. Den ble også brukt av skip som kom fra sjøen og inn mot Færder eller Thorbjørnskjær, for å bestemme nøyaktig posisjon.

Det var nok få innen Drammen havnevesen som var riktig klar over hva en racon var dengang. Men havnevesenet hadde åpne og fremsynte folk. En lengre prat med havnevesenets formann, førte til forgang i saken. Etter å ha fått forklart virkemåten sa han ganske enkelt; "Kan skjønne dere skal få racon". Og slik ble det.

Oppmerking, fyrlykter, mudring osv. ligger under Drammen havnevesen. Sommeren 1974 satte de igang med montering av racon på det ytre tårn, den sto klar til høsttåka kom. Både havnefogd, haveingeniør og tilsynsmannen i Svelvik gikk inn for saken og gjorde en flott jobb. Ære være dem for det.

Fra første stund viste racon'en sin berettigelse. Den ble siden brukt som argument i diskusjonen med de statlige havemyndigheter om racon på Færder fyr. De statlige myndigheter hadde den gang ikke den samme forståelse og velvillig innstilling til nye tanker, som Drammen havnevesen. Men det er en annen historie, og det kom da i sin tid racon på Færder fyr også.

Kurt Hveding, pensj. los.

Kongeskipet «Norge»



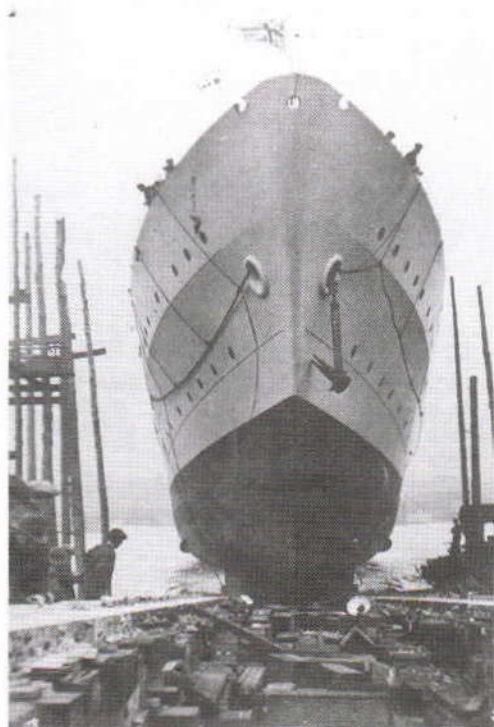
Kongeskipet «Norge»

Det var Kong Haakon VII som på sin 75-årsdag 3.august 1947 mottok kongeskipet "Norge" som folkets gave til en elsket og høyt respektert konge. Da lå riktignok skipet, den tidligere lystyachten "Philante", ennå ved verft i England for ombygging og restaurering. Men modellen av det ferdige kongeskipet ble på dagen presentert og overlevert kongen ved en høytidlighet på Slottet. Gjennom kringkastingen ble begivenheten formidlet til de tusen hjem landet over.

På under tre måneder hadde postgirokonto nr.7(!) vokst trutt og jevnt, til det nødvendige beløp da befant seg på kontoen. "Philante" var bygget som en såkalt fluschdekker og ble sjøsatt ved Camper & Nicholson i Southampton i 1937. Det var flyfabrikken Thomas O.M.Sopwith som fikk bygget båten som moderskip for sin store konkurranse-seilbåt, og det var den legendariske Charles E. Nicholson som sto for konstruksjonen. "Philante" var det største dieseldrevne lystfartøy som noensinne var levert fra et britisk verft.

Den elegante yachten ble under 2.verdenskrig, i pakt med tidens krav, overtatt av det engelske admiralitet, overmalt med kamuflasjemaling og satt inn i tjeneste som eskorteskip for Atlanterhavskonvoiene. Da var kostbar innredning og edeltres veggpaneler fjernet og forsvarlig lagret på land i påvente av fredeligere tider.

De ved stabelavløpningen tradisjonelle ønsker om lykke og hell slo til for "Philante". Skipet var nemlig av dem som kom velberget gjennom krigen, og det var altså ti år gammelt da det ble gjenstand for den ombygging som gjorde det til et verdig



M/Y «Philante» sjøsettes.

kongeskip for en sjøfartsnasjons konge. Arbeidet tok til først i august 1947. Også denne gang var det tradisjonsrike verftet Camper & Nicholson i Southampton som fikk oppgaven. Og de tok fatt på oppgaven med entusiasme og glede. Skipet var jo deres stolthet; den største og beste yachten de noen gang hadde levert. Kong Haakon godkjente selv arkitekt Arnstein Arnebergs nye innredningstegninger.

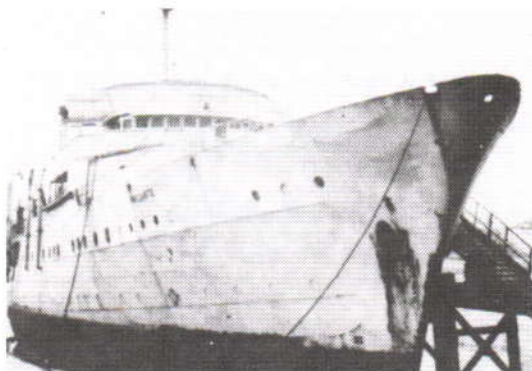
Før den engelske marinen overtok "Philante" fra Thomas Sopwith, var den overdådig innredet. Kong Haakon bestemte at denne luksus og overdådighet var unødvendig, og Hans Majestet ville at skipet skulle ha en nøktern og funksjonell innredning. Foruten å gi rom for hele den kongelige familie med tjenere og gjester, skulle skipet dessuten ha tilfredsstillende lugarplass for 53 besetningsmedlemmer. Som eksempel på dette kan nevnes at Sopwiths over 11 meter lange suite, som gikk over hele skipets bredde, etter ominnredningen gav plass til både kongens og kronprinsparets lugarer samt kongens bad og dagligrom. Skiptes nye flaggetikette betinget imidlertid at det ble utstyrt med to nye og høyere master.

Det var i det hele tatt ingen tvil om at det var et eksklusivt kongeskip som tok seg opp langs Skagerakkysten og Oslofjorden i månedskiftet mai/juni 1948. I denne folkegaven til kongen var da også alt utstyr, løs innredning og møbler av norsk

design og fabrikkat. Naturligvis var skipet også utsmykket med noe av det beste som kunne tilveiebringes av norsk kunst. Om kvelden den 6.juni la skipet ut på den siste etappen, fra Horten. Her fikk skipet om bord alt som trengtes før overleveringen. Og nå var landets nye kongeskip "strøken" fra kjøp til mastekule.

Klokken 06.05 om morgenen 7.juni, en ikke hvilken som helst dato i Norges historie, la K/S "Norge" til ved utstikker C utenfor Oslo Rådhus. Naturligvis med storflaggingen vaiende fra for til akter, og med marinens stramme karer på alle dekk. Kongens våpen prydet baugen og aktenfor dette, stod skipets navn i "gullbokstaver". To dager senere, på prinsesse Ragnhilds fødselsdag, overtok Hans Majestet Haakon VII kongeskipet "Norge". Som han i sin takktale benevnte "det flytende hjem jeg så lenge har ønsket meg". Foruten representanter for "Folkegaven til kongen", verftet og andre, var landets høyeste politiske og militære ledelse da til stede. Mens Oslos innbyggere og tilreisende tilskuere på avstand beundret "Kystens hvite svane", der den flaggsmykket prydet havnen.

Henry Hågen Hansen



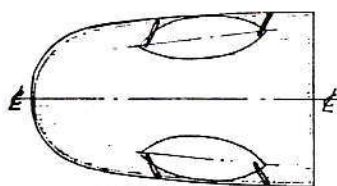
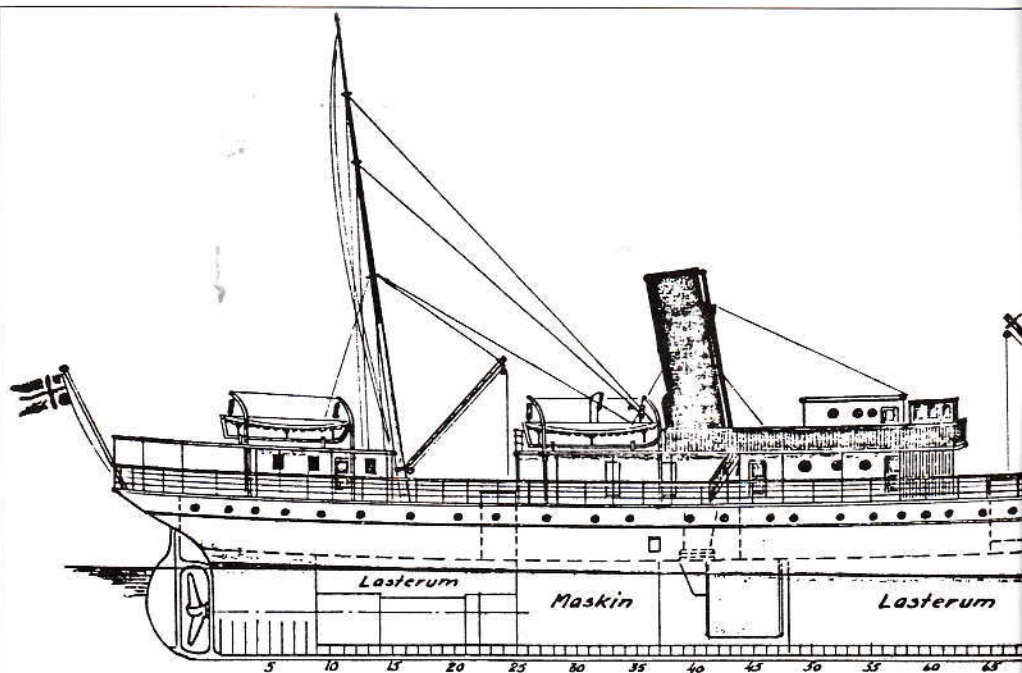
M/Y «Philante».



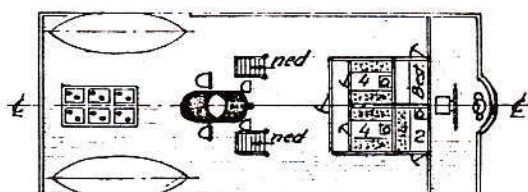
Kongeskipet «Norge», akterfra.

TEKNISKE DATA FOR K/S »NORGE«

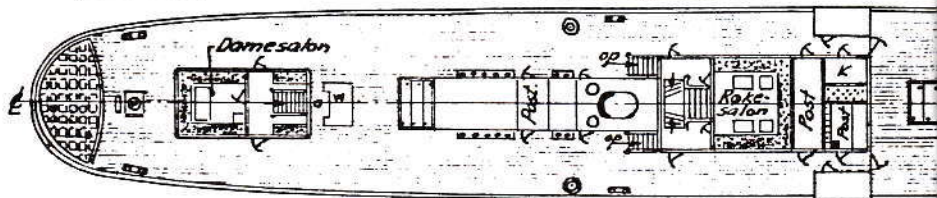
Byggår:	1936/37
Ombygd/restaurert:	1947/48
Klasse:	1A1 Lystyacht. Det norske Veritas
Største lengde:	86,3 m
Største bredde:	11,6 m
Dyptgående:	4,7 m
Bruttotonnasje:	1628
Nettotonnasje:	686
Maskiner:	Opprinnelig var skipet utstyrt med to 8-sylindrede M.A.N firetakts enkeltvirkende dieselmotorer på tilsammen 3000 BHK ved 285 omdr./min. Etter brannen i mars 1985 ble det montert to Bergen Diesel på tilsammen 3250 HK.
Antall propellere:	2
Marsjfart:	14 knop.
Skrog:	To gjennomgående dekk og bakk. Bygd av klinkende stålplater. 6 vannette tverrskipsskott
Rekkevidde:	6500 nautiske mil



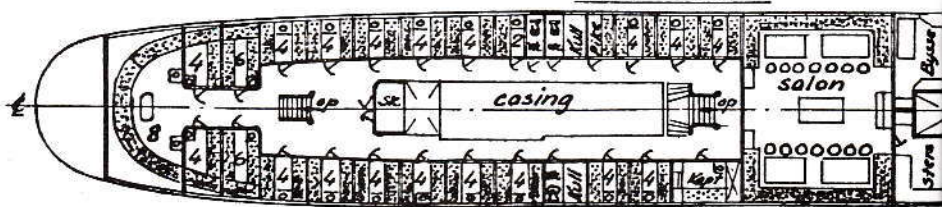
Båtdekk



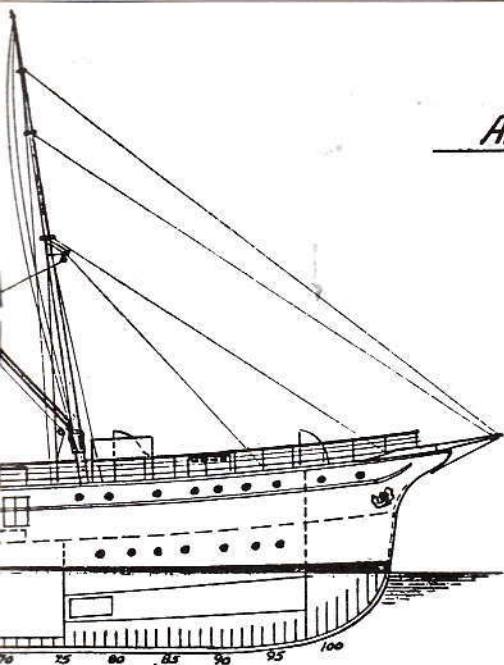
Kommandobro



Stormdekk



Hoveddekk.



3/4 DRONNINGEN
Arendals Dampskibsselskab
Skala 1:300

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 0 2 4 6 8 10 meter

- Dimensjoner etc -

Kjenningsmål: Lengde 186,6'

Bredde 27,0', dybde 20,1'

Dybde i riss 13'-9"

Luker 11,5' x 6' og 4,8' x 7'

Skrog bygget 1894 ved

Fevigs Jernskibsbyggeri.

Maskin triple 16,5' x 26,5' x 43',

bygget 1894 av Bergens me

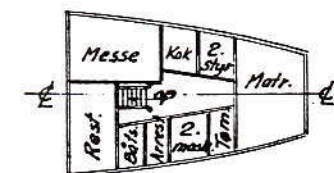
Verksted. 2stk. kjeler

11,4' dia ; 10,2' lengde, 175^{hp}

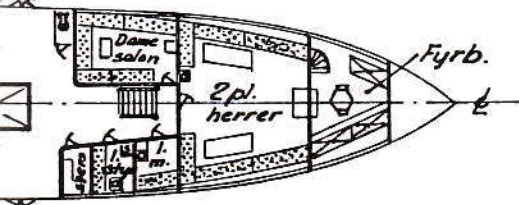
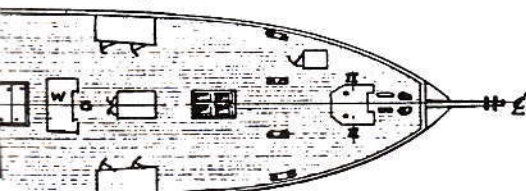
bygget 1907 ved Nyland.

Klasse D.N.V. $\clubsuit$ 1A1

662 B.R.T. Fort 12 knop



Banjerdekk



Oslo 17. oktober 1943

Antan Bruthelsen

D/S «Hansteen»

Historisk tilbakeblikk

D/S "Hansteen" ble bygget ved Nyland Verksted i 1866. Skipet som har byggenr. 11, skulle være ferdig på våren, men ble noe forsinket. Skipets mål i engelske fot, ifølge Veritas lister, var 101,6 lang, 16,4 bred og 7,5 dybde.

Det var Stortinget som bestilte bygging av et skip som skulle brukes til å ajourføre kystkartene i Norge. Skipet ble oppkalt etter professor Christopher Hansteen som den gang var direktør for "Den geografiske oppmåling". Hansteen var vitenskaps-mann og hadde fått et verdensnavn.

For budsjett-terminen 1866-1869 skulle stortinget i tre år bevilge 2030 spd. til anskaffelse av et dampskip som skulle utføre dyplodding utenfor kysten, og til arbeidet med opploddingen. Det ble også bevilget 7200 spd. årlig til hurtigere fremme av kystmålingen. Om bord på "Hansteen" ble det gjort et betydelig opploddingsarbeid. Allerede i 1871 ble det reist spørsmål om å arbeide utenfor de nordligste områdene av Norge. Spørsmålet ble brakt på bane av Amtmann i Finnmark, men ble avvist da det allerede var lagt en plan for arbeidet. I året 1874 ble spørsmålet tatt opp igjen. Det var fogden i Øst-Finnmark som ønsket en bedre merking av grensen mellom Kiberg og Den russiske grense. Det ble antatt at alt russisk fiske i Varangfjorden var ulovlig. For å bevise dette var det behov for en fullstendig og nøyaktig opplodding i forbindelse med merking på land, slik at man ville få et tilstrekkelig antall med å forholde seg til. Det ble da bestemt at Varangfjorden skulle loddess opp og "Hansteen" gjorde arbeidet i 1875-76. Det første året hadde løytnant R.M.Petersen ansvaret for arbeidet som siste året ble overtatt av løytnant Krøpelen.

D/S "Handsteen" var et forskningsfartøy man kunne være stolt av. Da skipet ble omtalt i Shilling-Magazin (des. 1870) i en artikkel som heter "Paa oplodning", kunne en lese at båten bringer med seg "Kull til over 200 Arbeidstimer" den har et lyst og trivelig "Arbejdslokale" og er "ordentlig og propert udstyret, saa det har vakt samtlige Udlændingers Opmerksomhed, der har havt Anledning til at se det". For at arbeidsforholdene om bord skulle være best mulig, var det innredet egen lugar til skipper, geograf og havforsker.

Skipet ble ikke bare brukt til opplodding og kartlegging. Man gjorde magnetiske og meteorologiske observasjoner, Zoologiske og biologiske undersøkelser, samt spesielle maritime ekspedisjoner. En kan spesielt nevne undersøkelser ved Ut-Røst hvor en skulle forsøke å bringe klarhet i spørsmålet rundt "havbroer"- øyer som angivelig dukket opp (og ned) langt ute i havet. Under dette arbeidet kom det klart fram at det var vanskelig å kombinere kartlegging og havforskning.

Da den norske stat skulle feire 1000-års jubileet for Norges samling, ble D/S



«Hansteen» ved Weidemannskaia.

Foto: Olaf T. Engvik.

«Hansteen» tatt ut fra forskningsarbeidet for å være representasjonsskip for staten. Kong Oskar II med familie skulle bo om bord. Dette ble ikke likt av havforsker G.O.Sars som ble vred og gikk i land.

D/S «Hansteen» hadde vært brukt siden den regulære dypploddingen kom i gang i 1867 og fram til 1898 da fartøyet ble solgt. Prisen ble kr. 18.500,-. Skipet ble sett på som lite og utilstrekkelig sjødyktig til å utføre det videre arbeidet med dypplodding langt ute til havs. Til tross for både farlige og ukjent farvann som «Hansteen» hadde seilt i, slapp det fra større havari i løpet av de 31 år det var benyttet som opploddingsfartøy. Skipet hadde bare to mindre uhell. Det ene skjedde i 1880 hvor skipet ble stående på en båe nord for Gjæsingen (Rørvik). Det var postbåten «Nordstjernen» somtrakk det uskadde skipet av. Siste uhell var i 1891 hvor «Hansteen» grunnstøtte ved Kjeø i Lofoten. De hadde kjentmann om bord. Det tok et døgn å få skipet av igjen.

Innherred Forenede Dampskibsselskap i Steinkjer kjøpte «Hansteen» i 1898. De satte den inn i passasjertrafikk i Trondheimsfjorden, hvor den gikk i to år. Fra 1900 til 1950 ble det rutetrafikk på Helgelandskysten under navnet «Haarek». Skipet var da ombygget slik at det ble bedre passasjerbequemmeligheter. Fra 1950 til 1962 var «Hansteen» losjiskip under sildefiske på Vestlandet. I den perioden skiftet båten navn til «Ivar Elias». Fra Vestlandet gikk ferden til Oslo. Fra 1962 til 1978 lå skipet i Akerselva som hybelhus for uteliggere. Det ble drevet av Indremisjonen.

«Hansteen» reddes

Olav T. Engvig arbeidet med en artikkelserie for Adresseavisen. Under arbeidet gjenoppdaget han «Hansteen» som lå i Akerselva under navnet «Ivar Elias».

Det var bestemt at båten skulle slepes ut på dypt vann og senkes. Engvig så dette klenodiet og besluttet seg for å arbeide med å berge skipet for ettertiden. Sammen med 14-15 andre ildsjeler utførte han et beundringsverdig arbeid for å bevare skipet. Det var vanskelig å få penger nok til å få skipet ferdigrestaurert. Derfor bestemte Engvig at skipet skulle gies til en stiftelse som skulle ha sitt sete i Trondheim. Med dette skulle det være lettere og få offentlige tilskudd til restaureringsarbeidet. Trondhjems Sjøfarstmuseum ble med i stiftelsens styre og skulle etter vedtektene ha formannsvervet?

Det offentlige tilskudd lot vente på seg. "Hansteen" lå på verft hos Hansen & Arntzen i Stathelle. De la dekk og bygde dekkshus. For å løse ut skipet måtte stiftelsen ta opp et banklån i påvente av Riksantikvaren. Lånet skulle betjenes ved penger fra en innsamlingskampanje i byens avis Adresseavisen. Kampanjen brakte ikke inn det forventede beløp. Banken var på et senere tidspunkt vennlig behjelpelig og slettet lånet.

Desember 1987 kom "Hansteen" endelig til Trondheim. Den ble slept opp med kystvaktskipet "Lafjord". Spenningen på kaien i Trondheim var stor der slepet dukket opp under den blygrå desemberhimmelen. Da de rundet Munkholmen for å komme inn i havna revnet skydekket og sola traff "Hansteen". En var fristet til å spørre om dette var et tegn for framtida. Årene som kom viste noe annet.

Det var vanskelig å planlegge framdriften da en god del arbeid måtte gjøres på skipsverft. Til dette trengtes det klingende mynt. Noe penger kom. Andre ganger kom lovnad på penger uten at det ble noe av. Stiftelsens styre slet med påbegynt arbeid som ikke kunne betales. Kommunen og fylkeskommune var villig til å hjelpe, men Arbeidsdirektoratet satte foten ned. Imens tok forfallet igjen de investeringer som var gjort. "Hansteen" lå ubeskyttet ute for vær og vind gjennom flere årstider.

Riksantikvaren ble gang på gang underrettet om problemene etterfulgt med bønn om penger. Stiftelsen stilte seg spørsmål om "Hansteen" kanskje ikke kunne reddes likevel. Endelig fikk vi et lite tilskudd slik at vi kunne få laget et treskjelett med presenning for å legge over skipet. Vi hadde håpet på nok penger til å lage et stålskjelett som var enkelt å sette opp og ta ned, men det fikk vi ikke gehør for. En grønn presenning ble innkjøpt og montert. Det var et omstendig arbeid både med å sette opp og med å ta ned igjen. Men skipet ble iallfall liggende beskyttet i den tiden det ikke kunne arbeides om bord.

Når krybben er tom bites hestene. Dette er et kjent fenomen som også stiftelsen "Hansteen" slet med. Det var mange runder med uenighet og beskyldninger man kunne ha unngått dersom en fikk de pengene som trengtes for å holde arbeidet og derved vedlikeholdet i gang. I ettertid er det fantastisk å se hvordan den frivillige arbeidsgjengen ikke ble lei. En fast stamme av slitere har arbeidet på båten alle årene etter at den kom til Trondheim. Noen har selvsagt falt fra i de verste bøygene. Men det har også kommet til nye ildsjeler.

Sommeren 1991 så ikke lyst ut for skipet. Båten lå ved kai ved gamle TMV. Det var

lekkasje i styrhustaket. Dekkene trengte behandling i likhet med alt annet treverk. Innvendig var det endel halvferdig arbeid og mye rot. Økonomien var mildt sagt dårlig. Gjelden var på 2,7 mill. kroner og kassen var nærmest tom. Forholdet til og samarbeidet med Riksantikvaren og Miljøverndepartementet var kritisk. Saken ble brakt inn for Stortingets Ombudsmann for forvaltning, uten at det skjedde noe.

Det prioriterte arbeidet for høsten 1991 ble:

Tidligere stortingsrepresentant Magnar G. Huseby, som i Stortinget hadde arbeidet for å skaffe penger til "Hansteen", gikk inn i stiftelsen som formann, etter ønske fra Sjøfartsmuseet. En håpet derved på å komme på en bedre fot med forskjellige instanser. Sjøfartsmuseet hadde små eller faktisk ingen ressurser å sette inn. Stiftelsen fikk engasjert en person som kjente skipet, i et 10 mndrs. sysselsettingsprosjekt. Han var snekker og gjorde en utmerket jobb både som vaktmann og med det nødvendige vedlikehold. Samtidig gikk arbeidet sin gang nede i maskinrommet.

Endelig kom det også 400.000,- kroner fra Riksantikvaren slik at Trønderverftet kunne slutføre maskinromsarbeidet. "Hansteen" ble pånytt tauet inn til verftet. Der ble den liggende i to år mens arbeidet pågikk både med vedlikehold og utbedringer samt restaurering.

Det var godt å ha skipet trygt på plass i Hommelvik. For i Trondheim lå det to vateranskip til. Det var "Verdalen" og "Borgenes", som hadde ligget side om side med "Hansteen" ved TMV-kaien. Begge skipene sank ved kai. "Borgenes" gikk ned 2. oktober 91 og "Verdalen" sank 20. januar året etter. Dette skapte forsikringsproblemer for "Hansteen". Heldigvis lot det seg løse, men til en mye høyere pris.

Riksantikvaren var etter befaring godt fornøyd med arbeidet som var utført i maskinrommet. I brev uttrykte Riksantikvaren at arbeidet i maskinrommet var, på antikvarisk grunnlag, vurdert som meget godt utført. Restaureringen gitt sakte framover.

Endelig kom det penger slik at vi kom litt videre. Innredningen ble laget og montert og stiftelsen kunne se lysere på framtida. Arbeidet i maskinrommet var nesten ferdig og det var en spent dagnadsgjeng som skulle fyre opp kjelen for testing. Den 28. august 1993 gikk "Hansteen" for egen maskin til Trondheim. Det meste fungerte og "Hansteen" fikk noen prøveturer på Trondheimsfjorden. Man sa at til "neste år skal båten være ferdig". Det ble mange runder med "neste år...". Riksantikvarens tilskudd til en total ferdigrestaurering lot stadig vente på seg.

De to årene "Hansteen" lå på Trønderverket, lå den for det meste uten overdekking og uten vedlikehold på dekk og dekkshus. Da "Hansteen" endelig var kommet tilbake til Trondheim igjen fortsatte arbeidet om bord.

Filminnspilling

I 1995 kom det forespørsel fra Sveriges TV om man kunne leie "Hansteen" til en filminnspilling. Det var Ingmar Bergmanns film "Enskilda Samtal" med Liv

Ullmann som regissør, som hadde behov for et gammelt dampskip. Stiftelsen trodde, slik en hadde trodd tidligere, at i år skulle båten endelig bli ferdig. Riksantikvaren hadde lover kr. 350.000,-, og stiftelsen ba om å få pengene overført. De kom imidlertid ikke. Det var stor uro i styret, noe som nok påvirket Riksantikvarens tildelingsstopp. Da kom pengene fra filminnspillingen godt med, selv om dette bare var en brøkdell av hva Riksantikvarens midler skulle være. Det var en spent gruppe "Hansteen-skuespillere" som deltok i filmingen. Vi var godt hjulpet av redningsskøyta "Jaycees" mellom Trondheim og Orkanger og under filminnspillingen.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune.

Endelig kom fylkeskommunen på banen. I 1996 ble det bevilget 175.000,- kroner derfra. Pengene ble gitt med visse betingelser knyttet til. Noe som ikke var vanskelig å etterkomme for flertallet i styret. Endelig hadde man noen penger å arbeide med. Fylkeskommunen signaliserte at det også for følgende år skulle komme penger til "Hansteen", både til drift og til investeringer.

Trondheim skulle feire 1000 års jubileum i 1997. Med dette for øyet var det viktig å få skipet ferdig. Et ferdig skip skulle være fylkeskommunens bidrag i jubileumsåret. Etter lange og mange år var det vanskelig med et skikkelig vedlikehold. Dette gjorde selvsagt sitt til at en fikk problemer med maling som sprakk. Det var naturlig utvikling idet dekkene trakk for mye vann og skipet var ikke i vanlig drift. Det er med skip som med gamle hus, de trengs å brukes. I tillegg så antar en at alt malt treverk kun er malt på en side. I følge enkelte fagfolk påstås dette å være årsaken til avskalling og spekkdannelse.

Vinteropplag

For å kunne arbeide hele vinteren gjennom, fikk vi laget et nytt overbygg til "Hansteen". Denne gangen ble det kvit presenning som skulle slippe inn mer lys enn hva den grønne gamle gjorde. Mastene måtte løstes av før overbygget ble satt på plass. Under arbeidet knakk den ene masten i tre deler. Det viste seg at den var helt råttent innvendig.

Fylkeskommunen bidro med mer penger. I 1997 kom det tilsammen kr. 400.000,- fordelt på drift og vedlikehold. Dette reddet fremdriften. Men hele 1997 gikk uten at det kom penger fra Riksantikvaren. Nå var Stiftelsens tålmodighet ganske tynnslett.

Skipskontrollen og Sjøfartsdirektoratet.

Skipskontrollen kom nok en tur om bord. Mangelliste ble laget og arbeidet med utbedring gikk framover. Likeså fikk en liste over påbudte endringer i forbindelse med sikkerhet om bord.

Fylkesordføreren hadde bestilt "Hansteen" for visningstur med gjester til 23. mai 97. Kunne vi få "Hansteen" ferdig til den dagen? Vi ba om spesiell tillatelse til seiling

for dette. Tillatelsen kom om bord en halv time etter avtalt seiling med fylkesordførers gjester. Været var nydelig og det ble en uforglemmelig tur for de som deltok. Mannskapet var korrekt oppdressede i marinens uniformer og var godt drillet i sitt arbeid ombord. Servitør og mat var brakt om bord. Det skulle ikke være noe å sette fingeren på.

Kanskje kommer kongen

1997 var jubileumsåret i Trondheim. Kongefamilien hadde planer om å tilbringe mye av sin tid i byen i løpet av året. "Hansteen" hadde tidligere vært kongeskip for Kong Oskar II og hans familie. Vi håpet selvsagt på å få besøk av kong Harald og dronning Sonja i løpet av sommeren.

Det ble arbeidet på spreng med småreparasjoner og utbedringen slik at vi kunne vise fram skipet og aller helst seile en tur med de kongelige. Skipskontrollens krav var tidkrevende og økonomisk krevende å etterkomme, på den korte tiden vi hadde til rådighet. Fylkesmannen overbrakte hilsen med ønske om å ta de kongelige med om bord i "Hansteen" for en liten tur. Det var ikke noe vi heller ville. Endelig skulle skipet igjen få seile med en konge. Men Sjøfartsdirektoratet var steil. De ville ikke gi dispens på et eneste punkt. Skipet måtte gjøres ferdig før det kunne gå fra kai. Dette følte urettferdig for oss som hadde slitt og strevet. Men kongen og dronningen kom. Stolt mannskap sto på geledd da fylkesmannen med sine kongelige gjester kom om bord til omvisning. Det ble en minnerik dag for oss alle. Gjestene ble vist omkring og sa seg godt fornøyde med det de fikk se. Vi hørte det humret godt nede i maskinrommet da kongen ble vist rundt av maskinsjefen. Dette førte til at dronningen også ville ned å se.

Fremtiden

"Hansteen" kunne ikke delta i kulturminnestafetten. Dette likte vi dårlig. Likeså hadde vi håpet å være på fjorden under Cutty Sark Tall Ships Race. Men det ble ikke slik denne gangen. Vi fikk heller holde åpent skip der vi lå ved kai. Rundt 5000 mennesker var om bord på omvisning i løpet av noen hektiske dager. "Gamle Dampen"s medlemmer utførte et flott arbeid med omvisning langt ut i de sene kveldstimer. Dette fikk oss til å se lyst på framtida. Det var ikke bare vi som arbeidet med "Hansteen" som var interessert i skipet.

Fylket bidrar med 500.000,- kroner til "Hansteen" i 1998. Endelig kan vi skifte deler av dekket som er dårlig, samtidig som vi får utført platearbeider som kreves.

Fra Stiftelsens styre, hvor flere er viktige medspillere i dugnadsarbeidet, kan en ikke få rost nok de trofaste medarbeiderne som tar sine tak om bord. Skipper og maskinsjef har daglig tilsynsansvar om bord, slik at vi alltid er orientert om skipets tilstand. "Hansteen"s framtid ser for tiden lys ut. Vi håper dette vil fortsette.

Går du forbi Jernbanekaien i Trondheim en tirsdags- eller Torsdagskveld vil du trolig høre den aktive dugnadsgjengen som holder på. Vi ser gjerne at du tar deg en tur om bord.

Randi Larsson.

Med Damp og Diesel i Oslofjorden

En sommerdag 1998

Aker Brygge, en solvarm sommerdag, pendelfergen fra Nesodden kommer sjenende inn. Vrir og vrenger seg for å komme i posisjon i båsen. Med et lite dunk støter den mykt mot fenderverket. Ingen trosser kastes, ingen fortøyninger. Ingen roper "sett fast" eller "slakk litt". Nå trykkes det på hydrauliske knapper, en fall-lem senkes, og svingporten åpnes. Bommen foran den mange meter brede gangveien hever seg mot himmelen - og først nå får passasjerene lov å gå ut på dekk og i land.

Vi skal med hurtigbåten "Prinsessen", og selv om ingen ringte avgang, glir vi snart utover med små 5 mils fart til vi har passert Filipstad. Men så øker farten, til både 20 og 25 mil, faktisk nesten uten at vi merker forandringen i maskinene, bare at vi blir sugd litt ned i setet.

Helt til Drøbak går ruten i dag, akkurat som Nesoddbåtene sluttet med for snart et halvt århundre siden. Men forskjellen mellom båtene er formidabel: På dagens hurtigbåt sitter skipper og styrmann behagelig i hver sin navigatørstol, og maskinisten i sin, litt bak. Det lyser i små røde, orange og grønne lys, det er overvåkningsmonitører og høytaleranlegg til alle tenkelige og utenkelige steder, radarer, to maskiner og all slags trykk-knapper og brytere.

Rattet mangler helt, men et lite vrikk på hånden som holder om joysticken er nok til at båten skifter kurs, dreier pent inn mot første anløp, mens digitalt kompass og logg med sine røde tall forteller eksakt kurs og fart til enhver tid.

Intet spring, ingen rop, ingen fortøyninger, ingen får lov å stå på fordekket å se på, ingen får i det hele tatt lov til noen ting - alt i sikkerhetens navn. Bare styrmannen er å se på dekk, landgangen senkes sakte ned over snublelisten.

I det båten bakker ut og setter kurs for neste brygge, ser vi røyk på fjorden. Det er gamle "Børøysund" som er på vei innover, den dreier langsomt mot oss, og blåser et langtrukket, hest, sommerlig og hyggelig ul, før den "køler" videre mot byen. Signalet fra dampskip er vel den eneste lyd i verden som synes, der den hvite dampen freser ut av fløyten.

Dette setter minnene i sving, og alle vi som er såpass opp i årene at vi husker de gamle lokalbåtene som så ut som båter, med baugen foran og akterenden bak, vi husker nettopp det - at man så fløytingen et sekund eller tre før lyden kom. Vi har opplevd en verdifull del av vår lokale kysthistorie. Mannskapet, hvor alle kjente alle. Den hektiske aktiviteten, litt kjefting over rekka. Aviser og post, og ikke minst lasten til alle bryggene. Takstein, materialer, parafindunker, en kasse jernvarer, kanskje en hest som var kjøpt i byen. Og styrehuset, hvor manøverhjelpemidlene besto av et stort ratt, kompass, klokke og maskintelegraf. Rart, den gang var alt dette selvfølgelig, nå er det blitt noe vi i ekte tilstand bare finner ombord i veteranskip.

Slik var det for alle kystbåter, store og små - også for Nesoddbåtene, som gikk lokalruter på Oslofjorden og i Bundefjorden.

En forsommerdag i 1950-årene

La oss følge en 12-års reisende fra Oslo til en av bryggene på Nesodden en lørdag formiddag for 40 år siden, slik det var, da dieseldriften for Nesoddbåtenes vedkommende var i sin spede begynnelse, og dampskipstiden på det nærmeste var slutt. Da det å reise lokal kystfart med rutebåt i Oslofjorden var en hel opplevelse i seg selv, men likevel noe "alle" gjorde - bil var jo fortsatt en sjeldenhet, og utenlandsreiser enda mer sjelden. Da det gikk båter flere ganger om dagen inntil 17 brygger på Bundfjordsiden og 20 på Nesoddens vestside - og de fleste av dem ble anløpt mange ganger hver dag.

Hvilken båt ble satt opp på ruten i dag, tro? Kanskje "Fjellstrand", som fortsatt gikk på damp, eller "Nesoddtangen", som for bare et par-tre år siden var modernisert og bygget om med en kraftig Mirrless dieselmotoren. Sammen med "Ursvik" og "Oksevald" og den flunkende nye "Prinsen", var disse båtene de største i hele flåten, de gikk forresten, kunne komme opp i 13 knop, og baugskummet var voldsomt der det kastet seg i kaskader til siden som en hvalrygg, og delte sjøen opp i enda en bølge utenfor. Kanskje var det ventet så mange passasjerer at flere av båtene ble satt inn, kanskje med "Fjellstrand" på den ene halvdelen av ruten, og "Nesoddtangen" på den andre?

Bundfjordsbåtene lå på utstikker A, båtene til Nesoddens vestside på B. Rundt på de andre utstikkerne lå de mindre båtene til Bygdøy og Asker, og under Akershus mektige murer lå de store båtene, som gikk helt til Sørlandet, eller enda lengre. På Akers Mek. og i dokkene lå det flere store lasteskip til utrustning, overhaling eller ombygging. Oslo var en pulserende havneby.

Det var vanlig å møte opp i god tid før båten skulle gå, og slik få litt tid til å treffe kjente, diskutere båtene, kikke over skuldrene til alle dem som prøvde fiskelykken fra bryggekannten.

Den gråsorte røyken sèg opp fra skorsteinen på båtene som fortsatt gikk med damp, og fyrbøtene svettet og lempet kull der nede i "kjelleren", i voldsom varme. Steamtrykket er snart på topp. Mens dampbåtene hadde åpne sider med kroppsformete mahognybenker langs skansedekket, og "1.ste plads" og "2.den plads" salonger hang igjen fra mellomkrigsårene, hadde de dieselombygde båtene fått vinduer i hele rekken, men innredningen ellers var ikke rørt. Salongene var fortsatt som før.

Klokken 11 var felles avgang for flere ruter, og en rekke fjordbåter kunne forlate Oslo havn på én gang. Noen av båtene hadde snudd på forhånd, og lå klare med baugen utover. Dermed kunne en ærekjær skipper og maskinist tjene inn et par minutter i den stadige knivingen om å komme først til Dyna Fyr.

Lastingen har vært i full gang fra morgenen av. Det er snart fullt, 11-båten var lasteruten, og man kunne knapt skimte en kvadratcentimeter av dekksp plankene for bare last. Til og med plasser for springet var besatt - matrosen må klatre opp på lasten når han skal kaste trossen og sette fast på den første bryggen. Noen lempet murstein, andre legger materialer tvers over baugen, med støtte mot ankrene på innsiden av rekka. Det er en kasse levende høns, det er bildeler, det er matvarer og møbler. Det er alt! Lasten er møysommelig merket - det er mange brygger, og det er fort gjort at noe leveres feil.

D/S "Fjellstrand" er snart full. Både av last og av folk. I pent vær og med mye folk blir billettene løst ved gangveien, og på lasteruten måtte passasjerene gå gangveien midtskips,

så de ledes rett inn i båten, istedenfor via fordekket som er vanlig. Styrmannen har sin slitte læerveske på maven; og i hånden en blank trommel med billetter i alle regnbuens farger. "Smakk" sier det hver gang hen i en og samme operasjon trekker billetten ut, smeller lokket ned og river av. I neste øyeblikk graver han ned i pengepungen og finner vekslepengene. Ikke noe veksleapparat, nei, det bare sinker. Det hele er gjort på 2 sekunder - uansett hvor mange det blir betalt for eller til hvilken brygge man skal. Summene kunne han utenat.

Lite ante 12-åringen at også han om noen år skulle ringe avgang, vaske og spyle, pusse messing, styre og kaste trosse, og senere stå som styrmann og selge billetter, sortere post og kvittere ut lastepapirer.

"La gå"

"Fjellstrand" ligger og går ganske sakte forover i springet, lysledning og fortøyninger ellers er tatt inn. Rådhusklokken har slått 11, og vi skal gå. Styrmannen korrigerer med stadige blikk på sin klokke, og nikker til en av dekkfolkene: "Vi ringer".

Og dekksmannen ringer. Tre kraftige klemt, så en rask serie, så tre klemt igjen. Gangveien tas inn, en sprek etternøler tar i et av vantene og slenger seg ombord på fordekket, men holder på å trække rett på en kasse med levende kyllinger. Skipperen står på brovingen, kikker akterover, kikker innover kaia - ingen flere? Hånden hviler på telegrafens, alt er klart til denne turen, tilbake i Oslo om 4 1/2 time etter å ha vært innom 20 brygger med post og aviser, melk og brød, trelast og sement, unger og barnevogner, tanter og onkler, mødre og fedre. Kanskje de innpå 350 passasjerer, dvs. stapp full båt.

Ding-ding-ding. Ding-ding-ding. Klar i maskinen.

"Styrbord ror"

Ding-ding. Stopp.

"Midtskips ror - Hardt babord"

Og til dekket: "La gå springet"

Ding. Ding. Ding. Halv fart akterover.

Ordre og svar ble gitt slik at både voksne og barn forsto at her var vi på sjøen. Disse ordene, viktige eller uviktige, satte sine spor, og mange kjenner kanskje ennå kriblingen nedover ryggen hvis de husker tilbake, til den tiden man kunne stå oppe bak den tunge mahognyporten som sperret inn til det aller helligste: Brovingen og styrehuset. Der hørte man alt som foregikk, og husker kanskje fortsatt "babord litt", "Steady så". Og svarene som kom like kontant tilbake fra rormannen.

Og 12-åringen svarte med, lot som det var han som var rormann, eller kanskje skipper, og hørte den herlige klemtingen fra maskintelegrafens. Skarp og klar i tonen fra broen ned til maskinrommet, dypere, og mer smellete når det ble ringt bekreftelse tilbake til broen. Direkte overføring fra bro til maskin var ukjent, de måtte greie seg med maskintelegrafens, en i styrehuset og en på hver brovinge. Ett klemt for hvert fartstrinn, for å varsle maskinisten om at han måtte foreta seg noe. Pilen stoppet og pekte på den farten som var ønsket ovenfra, halv eller full, sakte eller stopp. Forover eller akterover. Og gikk det galt - det hendte mer enn en gang at man der nede "i kjelleren" ikke fikk startet opp med "Full fart akterover" når man skulle bakke opp inntil en brygge - eller enda verre, at man glemte



Utsikt mot Arkers Mek. fra restaurant Skansen i Oslo en sommerdag i begynnelsen av 50-årene, rett over der "Børøysund" og "Styrbjørn" ligger i dag. Fjordbåtene ligger med steamen på topp, og noen har alt snudd for å kunne komme ut så fort som mulig. Nærmest "Ursvik", "Oksvald", og "Nesodden". På utstikker B ligger "Fjellstrand" som i år pryder Oslofonkatalogens forside, og litt lenger bak "Oscarsborg" og "Hval".

å snu vendesleiden, og resultatet ble "Full fart forover" i stedet, kunne det gå hardt utover både båt og brygge.

Og så rattet da. Et halvannen meter stort mahognyratt, direktekoblet i kryss via grove, greasede kjettinger og trekkstenger. Tungt og deilig. Samt kompass og en taletut i messing. I denne kunne skipper og maskinist om nødvendig snakke sammen, ved vekselvis å legge munn eller øre inntil.

Til kai på centimeteren

Vi er underveis, Styrmannen prøver å få oversikt, sjekker last mot lastepapirer, men må gi opp inntil første brygge har fått sitt. Plassen er for trang. Men han er til stede, eller stikker stadig opp på dekk, for å passe på at den beskyttende presenningen ikke gjør melken sur, eller at noen klåfingrete guttekkjasker benytter anledningen til å naske til seg noen ulovlige rosiner eller epler.

Ellers sitter han nede på sitt kott av et kontor og sorterer aviser og post til de forskjellige bryggene, mens splittflagget med posthorn smeller friskt fra stangen akter. Nesoddbåten var Postfører for bare 30-35 år siden, og til større brygger ble posten sendt i land pent buntet hver eneste dag. Eller lagt i postsekk hvis det var mye. Tomsekker ble returnert med postbåten dagen etter.

Trosse-
kastingen.



I salongene går praten for fullt, og bridgekortene smeller i bordet. Over de skinn- og plysjtrukne sofaene med silkesnorer følger mahognyfyllingene skrogets skjeve linjer, og messinglampene dingler svakt i takt med båtens bevegelser. Tobakksrøyken henger tung oppunder dekk, og ølglassene setter ringer på lakkerte mahognybord. Svingdørene med slipte fasettspeil slår stadig opp, folk kommer, folk går.

Det klemter "Klar" i telegrafene. Barn og unge stormer ut på dekk, eller henger over rekka oppe ved styrehuset, må ikke gå glipp av noe. Straks er vi ved første brygge. Det klemter igjen i telegrafene, Sakte fart. Propellslagene roer seg. Det blir slått Stopp. Om en dampmaskin er nesten lydløs fra før blir det nå helt stille. Båten går på siget de siste hundre meterne inn til bryggen, maskinisten i posisjon til omkast. Hvislingen av sjøen langs skutensiden er det eneste som høres. Og småsnakket ombord, kanskje et rop til land, etterfulgt av ivrig vinking - Her er vi!

Akkurat i rett øyeblikk, i det augen er på høyde med bryggen, og matrosen har trossen klar, høres fire raske, skarpe klemte: "Full fart akterover".

Og mens maskinassistenten ringer bekreftelsen, dreier maskinisten sitt ratt og sine hender der nede i halvmørket og lar det stå til. Aksling og propell kaster seg rundt med voldsom kraft, løfter akterenden og slenger den litt til siden, og stopper båten nøyaktig der den skal. Samspillet mellom skipper og maskinist er perfekt - iallfall som oftest.

"Det er jeg som styrer"

Turen innom Kavingstrand og Ildjernet er helt spesiell. 12-åringen er like spent hver gang, og følger nøye med. Han har lagt merke til at de forskjellige skipperne har sin måte å manøvrere båtene gjennom disse trange sundene. Det går på sakte fart- båten dreier hardt styrbord rundt syddoden på Kavingen, så hardt babord inn mellom Suturen og Ildjernet, men godt klar av grunnen på nordsiden.

Før båten legger ut fra Ildjernet kommer Styrmannen opp på broen og Skipperen kommer ut. Han stopper et øyeblikk ved 12-åringen, som henger over mahognyporten. Ruver riktig, slik enhver Skipper skal ruve. Mørk uniform med ankerknapper i gull og tre

stjerner på hvert jakkeslag. "Nå gutt", spør Skipperen, "vil du ikke heller komme inn i styrehuset? Bedre det enn å stå her å henge. Størmann' er der nå, og kanskje du vil overta for romann' litt."

12-åringen blir stum, og går gjennom den åpne døren inn i styrehuset. Styrmannen nikk, og romannen blunket lurt. "Ta rattet litt du", sier han straks etter at de var klar av bryggen, "så får jeg meg en liten pause. Bare styr rett på den høye pipa på Steilene".

12-åringen holdt i rattet, like høyt som han selv, og han var stiv som en stokk, turde ikke dreie på det. "Litt styrbord" hørte han en av dem si. "Det er utover, det", fullførte romannen. "Du kommer for nær land". Og gutten dreide forsiktig. Og merket at båten lystret. Han styrte, han styrte. Han dreide enda mer, jo mer han dro utover, jo mer dreide båten. "Det holder. Midtskips så". Stemmen fikk han ned fra himmelen og tilbake der han var, i et trangt styrehus på en Nesoddbåt med kurs for Alværn. Og alt for fort måtte romannen overta rattet inn til bryggen. "Men kanskje du har lyst til å slå Klar i maskinen", spurte Styrmannen. Gutten bare nikk og så med store øyne. Han visste eksakt hva han skulle gjøre, han hadde sett det utallige ganger, men ville han tørre? Han måtte jo gjøre det, når han først fikk lov. Styrmannen nikk, og gutten strakk armen ut til håndtaket. Dro det opp fra Full forover til Klar og så ned igjen. Det var litt motstand på hver fartsangivelse, en litt fjærende, god og deilig motstand. Det klemtet kraftig der nede i maskinen under guttens hånd. 3 klemte opp, 3 klemte ned igjen. Og det ringte svar der nede fra. Guttens ordre ble bekreftet. "Nå får jeg overta", hørte han Styrmannen si. "Men du kan jo dette, du. Kanskje begynner du her hos oss en gang, kanskje du til og med blir skipper en gang". 12-åringen vokste og strakk seg der han sto, og kunne liksom ikke slippe hverken telegrafene eller ratt, det var en enorm opplevelse.

Han var slett ikke den eneste som hadde fått prøve seg ved rattet, det var mange før han, og det ville bli mange etter han - hvordan skulle man ellers få den oppvoksende slekt til å fatte interesse for noe - det falt jo ingen inn at det ikke alltid skulle være slik, selv om den nye tid såvidt hadde begynt å røre på seg.

"Noen til Dalbo?" Styrmannen er nede på dekk igjen og går raskt gjennom den nå etterhvert glisne passasjermengden. Overalt går han, inn i alle salonger, høyt og lavt. Nei, det var visst ingen. "Bare aviser". Han står på fordekket, holder den lille bunka med sammenpakkede aviser i hånden og viser opp til Skipperen, som nikker. Dermed slipper de å stoppe, går bare på sakte fart så nær bryggen de tør, og i rett øyeblikk kaster Styrmannen avisbunka på høykant. Som et prosjektil farer avisene gjennom luften, over de 5 metrene med vann som skiller båt og brygge, over trebryggen, og rett inn gjennom den åpne døren i bryggehuset innenfor. Presist og kontant. Greier han å få avisene til å lande på benken bakerst, noe som slett ikke er uvanlig, kan han trygt snu seg, smile og bukke og ta vel imot applausen fra passasjerene.

Vår brygge

Så, noen brygger senere, er det vår tur. Hardvending fra S.Spro, og trisa ojet seg hver gang. Fjordkryssingen var noe hun ikke likte. Da satt hun inni sin lille sters med ryggen mot lysventilen og hendene i fanget, og håpet at noen skulle handle så hun kunne få tankene på noe annet. 2 timer tok turen i dag, bare et kvarter etter ruten, til tross for all

lasten. Men når både passasjerer og maskinmannskap hjelper til med lossingen, går det radig unna.

Bryggehuset og rekkverket lyser hvitt og innbydende - den flotteste bryggen i fjorden. Trossen seiler i en fin bue og lander om pælen med et smakk. Blir det bom, og ingen på bryggen til å legge på, så må Styrmannen hoppe. Det har blitt mange fantastiske tigersprang gjennom årene, dagens Arbeidstilsyn hadde gått rundt seg selv. To-tre tårn om pulleren, båten legger seg pent inntil, med et knirk mot trebryggen, som gir litt etter. Helt stille.

"Ding". Ganske sakte forover. Stemplene dreier sakte, sakte, og propellen sviver akkurat nok til å holde springet teit og båten inntil. Landgangen legges ut, både den store med jernrekkverk og den lille slisken ved siden av. Det er mange som skal i land, og mye last, kasser, møbler, kartonger og materialer.

Bagasjen sendes manngard over rekken, og de fleste som går i land viser billetten, av og til sammenrullet under giftingen. Hånden i været, og et nikk til mannskapet: "Takk for turen".

Den barnlige drøm går i oppfyllelse

Alt fra jeg var liten hadde jeg "bestemt meg" for å bli "trossekaster", dvs. dekksmann på D/S "Ursvik" som var den flotteste båten jeg visste om, men heller ikke "Oksvald" var i kimse av.

Så, en vårdag i 1960 gikk jeg, 15 år gammel, opp på kontoret til disponent Fredrik Olsen, bukket, og ba om sommerjobb. Helst på "Oksvald", siden "Ursvik" var solgt et par år før. Disponenten så på meg, spurte om alder, hvorfor akkurat denne båten, kikket litt i papirene sine, og sa: "Greit, du kan begynne som lettmatros straks skolen er ferdig. Meld deg for kapteinen og ta med skjermbilde og legeattest".

"Oksvald"

"Min" første båt var på 230 brt, og bygget om fra damp til diesel noen år før. Ombyggingen gjaldt også til en viss grad innredningen, men de gamle salongene med plysj og mahogny, med slepne speil og svingdører og ringeknapper, var urørt. Vi var 8 stykker ombord: Skipper, styrmann/billettør, to dekkfolk, maskinist, motormann og trise med medbrakt husbond.

Jeg vet ikke hva jeg var mest stolt av den første arbeidsdagen ombord, om det var å styre, eller om det var det at jeg traff bryggepælen med trossa på første anløp. Riktignok tok jeg for mange tårn på pulleren og satte fast for hardt, men når styrmannen roper "slakk, slakk", og båten dunker hardt i kaien, har du lært for all fremtid.

Jeg vet ikke om stoltheten etterhvert også gjaldt det å holde dekk og benker rene, spyle og gnikke og gnu, pusse messing så telegraf, talerør og rekkverk skinte som gull, eller om min første spleisejobb - en trosse som røk - ble godkjent med et vennlig grynt. Men jeg tror det. Jeg tror vi faktisk var stolte over å holde noe vedlike, av å ta vare på en arbeidsplass som samtidig var et flytende hjem.

"Drøbak"

Ikke mindre stolt var jeg da jeg tre-fire år senere ble bedt om å overta gamle "Drøbak"

som billettør, med styrmanns tittel og bestmanns rang og dukket inn i den forholdsvis store lugaren med "Styrmand" i sort-og-hvitt emaljeskilt med snirklete bokstaver over døren. "Drøbak" var et skikkelig veteranskip allerede den gang - det var bare ingen som skjønte det - bygget i 1897 ved Trondhjems mek. verksted. Dette var den minste av Nesoddbåtene på den tiden, rundt 190 brt, men en hyggelig traver bygget om fra damp med en alt for svak maskin, en firesylindret glødehode med vripropellutstyr som ga båten en fart på 10 mil. Til tross for vripropell, var det ikke lagt opp til fjernmanøvrering, telegrafene ble brukt i hele båtens levetid.

Og stolt var jeg da skipperen lærte meg å manøvrere båten til og fra kai, raskt, raskt, maskinen var svak, og bakket dårlig, men ruten måtte holdes. Det hørte med til jobben å kunne overta båten om nødvendig, men ikke så mye: På siste tur utover Nesoddlandet for dagen hadde Skipperen mer sans for andre sysler nede enn å stå oppe og "kjøre båten" som han sa. Så om jeg var stolt som 18-åring hele sommeren igjennom å "kjøre båt" inn til og ut fra alle bryggene på sisteturen, er jo ikke så mye å undres over. Det jeg ofte undres over at ingen reagerte - men det var kanskje slik det skulle være - at alt var greit til det motsatte ble påpekt. I allfall var det en fantastisk måte å lære på!

"Prinsen"

Stolt var jeg også da jeg gikk ombord i flaggskipet M/S "Prinsen", først som dekksmann og rormann, deretter som billettør/styrmand. Båten så bryggene i Oslofjorden for første gang i 1955, og var den siste i sitt slag av gamle, store fjordbåter. 315 brt., og med en motor på 750 BHK gjorde den 13 mil. Båten tok 380 passasjerer, og det var innredet lugarer til et mannskap på 10. Selv om antallet "bare" var 7, var ringeklokkene for servering fortsatt på plass - som en krampetrekning fra gammeldampen og plysjen. Innredningen var lys og vennlig, men tradisjonell med tre dekk for passasjerene, akkurat som "de gamle". Men linjene var mer moderne, baugen sterkt skrånende, - og manøvreringen skjedde direkte fra broen, telegrafens klemt var forstummet med denne nye båten. Men mens rorgjengen fortsatt var på plass, der han sveivet seg gjennom de trange sundene ved Ildjernet, og inntil alle bryggene, måtte skipperen stå ute i allslags vær og manøvrere fra brovingen. Først i 1980 ble styrehuset bygget om og manøvreringen flyttet inn.

Men er det så mye å være stolt av å ha reist med, og i en kort periode av sitt liv hatt sitt arbeid ombord i gamle båter? Opplevd at passasjerer og mannskap kjente hverandre, passasjerer som gjerne tok i et tak når det var mye last, folk som gjorde hverandre tjenester. Hvor passasjerene kunne gå omkring omtrent overalt og ble invitert både til bro og maskin. Er dette noe å være stolt over og glad for snart 40 år senere?

Ja, jeg tror det, jeg tror at vi som på denne måten har vært så heldige og fått med seg litt av dampen og lokalfarten skal være både glade og stolte. Vi har vært med på noe som aldri kommer tilbake, en epoke som har forsvunnet for godt. Selv om det bare er på lokalbåter i Oslofjorden.

Dag Thorstensen

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 oslo
Tlf.: 22 41 70 41

