

DAMPSKIBS

P O S T E N



Fra broen på D/S "Børøysund" – "verdens beste bro".
Foto: Jørgen A. Bangor.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner og Nordenfjeldske Staalskibsunion. Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 2.210

Styremedlemmer 2004

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

Formann: Pr. telefon
Magne J. Hansen 90 57 07 62
Kontor: 22 16 76 90 Fax: 22 16 76 91

Kasserer:
Else Ellila p: 22 68 52 52

Sekretær: Rolf Nordby A 22 92 72 39

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 67

Kasserer:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45

Sekretær
Ragnar Berg-Hansen 55 29 60 00

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibsunion

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim
Nestleiar:
Viggo Nonås 56 19 19 91
Åsheimsmarka, 5286 Haus 901 55 067

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann: p: 53 41 52 14
Harald Kvinge a: 53 49 13 00

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:
Trine Marcussen 55 33 79 75

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub.
- 7 Styrbjørn nok en gang.
- 8 Storslagen litografigave fra Karl Erik Harr.
- 10 På tokt i ytre Oslofjord.
- 18 Takk til Sandefjord Brannvesen.
- 19 Fire glade jenter på tur med «Granvin».
- 20 Oslo Havn før og nå
- 21 Med «gamle Okøy» til Brest.
- 28 Kongens fortjenestemedalje til Kåre Taule.
- 33 Septemberrapport frå D/S «Oster».
- 36 Nytt fra Nordenfjeldske.
- 38 Prospektkortet Del 12.
- 45 Med M/S "Nordstjernen" til Caen for å markere D-dagen. - Krigens lengste dag

HUSK STOFFRIST 15. JANUAR 2005

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Tollbugt. 1B

3933 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



JØRGEN A. BANGOR

Daniel Walstadsvei 1

0493 Oslo

Tlf. 918 63 564

e-mail: jab@nvs.no



TRINE MARCUSSEN

Nicolaikirkealmening 3

5003 Bergen

Tlf. 55 33 79 75

e-mail: bjv-matr@hfk.vgs.no



JOSTEIN SØRENSEN

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22 mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbenes syn.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 125.- i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Av Jørgen A. Bangor

Så er seilingssesongen over igjen. Og en fin sesong har det vært, med bursdagsselskaper, brylluper og firmaturer. Dessuten har vi hatt flere åpne turer, og et par medlemsturer. En stor takk til alle de frivillige mannskapene våre som har stilt opp til alle tider for å gjøre det mulig å gjennomføre den!

Sesongen avsluttes tidligere enn vanlig i år, fordi vi vil få "Børøysund" på verksted så fort som mulig. Anbud innhentes mens dette skrives, og innen det kommer på trykk er kanskje båten på vei til dokken. Det er mye som skal gjøres. Plater og vaterbord i mellomdekket på styrbord side må skiftes, noe som betyr at innredningen fra toalettet og fram til mannskapsmessen må tas ut. Dessuten skal det skiftes noen plater i skrog og i kullbakser, og kjelefundamentet skal forsterkes. Lenseordningen som inkluderer en stor dieseldrevet pumpe i forskipet er vi heller ikke særlig fornøyd med, så det vil bli forandret. Så skal innredningen på plass igjen, både på mellomdekket og nede på banjerdekket i forskipet.

På "Styrbjørn" skal det kanskje skiftes et par plater til. Ellers er arbeidet med det elektriske anlegget godt i gang.

Av andre begivenheter siden sist, kan nevnes at klubbens kunsthund har hatt en vellykket pressekonferanse hvor de to nye litografiene til Karl Erik Harr av "Styrbjørn" og "Børøysund" ble presentert, og at "Børøysund" har hatt besøk av daværende miljøvernminister Børge Brende.

For de som måtte lure på hvorfor de ikke har fått noen invitasjon til Akershusstevnet i år, kan vi fortelle at det ikke har vært noe stevne dette året, men at det vil oppstå i ny og friskere form til neste år – under navnet Oslo Kystkulturstevne.

Som Dampskibspostens lesere burde ha fått med seg nå, er Norsk Veteranskibsklub 40 år gammel i år. En annen ting er at klubben i år har hatt "Børøysund" like lenge som Vesterdaals Dampskibsselskab hadde henne – 35 år. I dag er det først og fremst som representant for den nordlandske lokalbåten at "Børøysund" har sin verdi som kulturminne, men ikke alene som dette. Skipet er, sammen med "Kysten I", en av de to originale fjorddamperne som finnes her i landet; hun er det eneste større kullfyrte passasjerskipet i landet, og utvilsomt en del av andre ting. Men, hun er også det skipet her i landet som har vært veteranskip lengst, og til neste år har hun tilhørt Norsk Veteranskibsklub lenger enn noen av de andre rederiene hun har hatt. Kanskje burde hun hatt vernestatus som landets første veteranskip? Om atten år vil hun ha vært veteranskip i mesteparten av levetiden sin.

Men, fra fleip til alvor, vil hun fortsatt seile som veteranskip om atten år, eller vil hun ligge sydd fast til kaien (eller kanskje stå inne i en kirke, som "Fram" og vikingskipene)?



"Børøysund" for anker ved Koster.

Foto: Jørgen A. Bangor.

Med tanke på hvordan Sjøfartsdirektoratet har behandlet "Børøysund" og alle andre veteranskips her i landet de siste fire årene, er det ingen grunn til å være optimistisk. Det siste påbudet vi fikk, nå i sommer, var å sette blindlokk på alle lysventiler på mellomdekket og værdekket. Med tanke på hvilke begrensninger vi allerede har i forhold til fartstillatelsen, og "Børøysund"s historie som lokalbåt i Lofoten og Vesterålen, virker dette ganske absurd. Dessuten har saken om døren i nedgangskappen akterut, som vi trodde var avsluttet, blitt tatt opp igjen.

Dette er bare to eksempler. Eksempler på en behandling som gjør det fullstendig umulig for oss å kunne planlegge langt framover. Dessuten er dette pålegg som tilsier at båten må bygges om, noe som gjør det ganske meningsløst å ta vare på henne i første omgang. Og enda "morsommere" blir hele historien ved at to statsetater – Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren – står imot hverandre, med oss i midten.

Nettopp dette var tema for et av seminarene under Forbundet KYSTENs landsstevne i Sandefjord nå i sommer: "Drift og bruk av større veteranbåter og åpne driftsbåter". Panelet bestod av representanter fra KYSTEN, Norsk Forening for Fartøyvern, Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet. I salen var omkring femti fartøyvernere fra ymse fartøytyper.

Representantene fra Sjøfartsdirektoratet informerte om regelverk og om bakgrunnen for dette. Og ingen av oss er jo uenige med dem i at sikkerheten til passasjerer og mannskap er viktig. For oss er dessuten sikkerheten til fartøyene selv svært viktig, og vi er ikke interesserte i å fire på noe i så måte. Vi har heller ingen

problemer med å forstå at en jakt som i hundre år har blitt brukt til fraktefart nødvendigvis må utstyres noe annerledes når den plutselig skal ha passasjerer ombord i stedet. Det vi har problemer med å forstå, er at et fartøy som "Børøysund", som har gått med passasjerer i nesten hundre år, nå skal måtte utstyres helt annerledes. Hadde hun hatt en historie som tilsa at det trengtes, så hadde det vært en annen sak, men det har hun altså ikke. Statistikken viser at "Børøysund" er et usedvanlig sikkert skip.

Noe av det som gjør Sjøfartsdirektoratets behandling av oss så frustrerende, er at løsninger vi har blitt enige med dem om tidligere, plutselig blir gjort ugyldige. For eksempel gikk vi med på å utvide sikkerhetsbemanningen – med derpåfølgende høye utgifter – for å slippe å måtte installere lysende skilter ved utganger og den slags. Dermed fikk vi fortsette å gå med samme passasjerantall. Ett år senere fikk vi pålegg om å redusere passasjerantallet. Døren i akterkappen, som vi hadde kommet fram til et kompromiss om, har vi nå, et halvt år senere, fått pålegg om å forandre.

Vi kunne selvfølgelig sette båten på land. Og la henne bli der. Men hvilken pedagogisk verdi ville skipet ha da? Aldri mer ville man kjenne varmen fra kjelen og byssa, aldri mer høre lyden av maskinen, maskintelegrafene eller fløyten. Aldri mer ville noen få oppleve hvordan den nordlandske lokalbåten oppførte seg, og møtte menneskene langs kysten. Det er det vi vil ta vare på. Det er det vi vil vise folk.

Og derfor dette seminaret. Det er mitt inntrykk at direktoratets representanter lærte mye den dagen; lærdom som de vil ta med seg til sine medarbeidere. At de uttrykte sterk overraskelse over hvordan deres egne inspektører til tider har oppført seg ombord i veteranfartøyene, gir en viss grunn til optimisme. Norsk Forening for Fartøyvern, Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet har begynt å ha samtaler. Målet fra vår side er et eget regelverk for vernede fartøyer. Ikke et regelverk som går på bekostning av sikkerheten – tvert imot – men et regelverk som tar hensyn til det originale preget ved hvert fartøy, og som regulerer sikkerheten ut i fra det.

Om "Børøysund" fortsatt er et seilende veteranskip om atten år, det vet vi ennå ikke. Men at hun er det til neste år, det kan vi i alle fall være sikre på. Og da trenger vi igjen folk som vil gjøre en innsats for å sikre at båtene våre fortsatt kan bevares.

Litt mer spesifikt: Denne sommeren har vi hatt stor mangel på fyrbøtere. Desto større honnør til de som har stilt opp mer enn man kunne forvente. Så til dere som måtte klø i fingrene etter å håndtere en kullskuffe – ikke nøl med å ta kontakt! Og dere som måtte ønske å håndtere et ratt, tauverk, kasseroller eller annet, ikke nøl, dere heller. Vi trenger alle som vil gjøre en innsats. Sertifikater og den slags er intet krav, bare innsatsvilje.

Hva angår rekrutteringen denne sommeren, har den ikke vært mye å skryte av. Desto gledeligere er det at vi helt på slutten av sesongen fikk ombord en dyktig kokk. Velkommen ombord, Morten! Til neste år, på denne tiden, vil vi gjerne si velkommen ombord til mange flere! Ellers sees vi på mannskapsmøter og medlemsmøter fram til neste sesong.

Styrbjørn nok en gang

litt om Børøysund og 2005



Børøysund, fornøyd Styrbjørn-gjeng med Asle Tengs på besøk.

Mens vi venter på avgjørelser og avklaringer fra Sjøfartsdirektoratet, vedrørende Styrbjørns endelige sertifisering, hygger vi oss med siste rest av sesongen for Børøysund. Tradisjonen tro, kupper vi Børøysunds maskinrom på en høsttur, bemannet med kjernemannskap fra Styrbjørn.

Vi fikk båten til og fra kai og det gikk bra under turen, så vi er ikke helt håpløse har vi funnet ut.

Tross meget positive signaler fra Sjøfartsdirektoratet angående de arbeider som er utført og den dokumentasjonen som er fremlagt underveis, har vi ennå ikke klart å få Styrbjørn godkjent. Det har stadig vært små ting, etter vår mening, som har ført til utsettelse og merkostnader. Dette tærer på tålmodighet og entusiasme, det er tross alt en hobby vi driver på med, på fritiden (og arbeidstiden noen ganger).

Når dette leses i Dampskibsposten, kan og håper vi situasjonen er endret til det bedre. Det ser ikke helt lyst ut i begynnelsen av september, motstand har vi møtt og problemer har vi hatt nok av, vi gir oss ikke av den grunn.

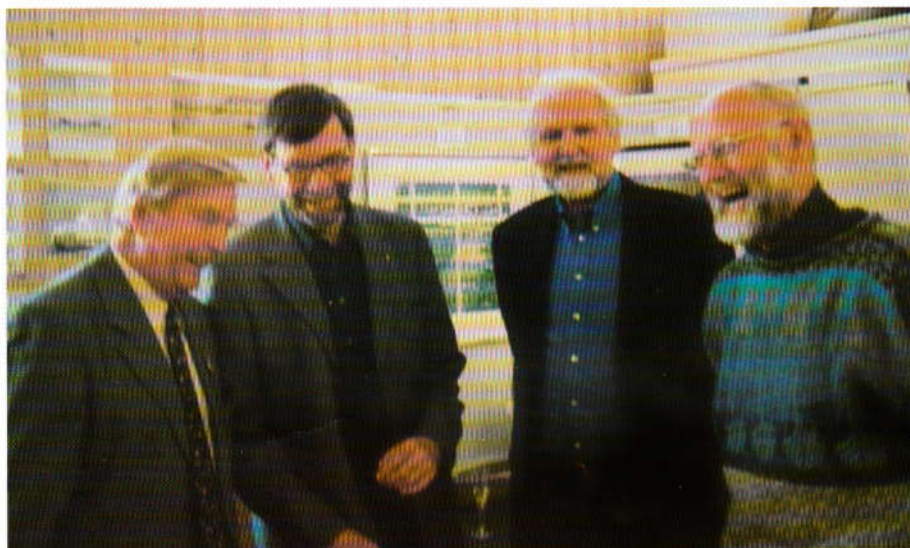
Bergenserene drar i gang, Norsteam 2005, med vanlig pågangsmot og optimisme. Vi håper å delta med Styrbjørn, om våre venner i et direktorat, ser på oss som et veteranskip og ikke en moderne slepebåt.

Med et stort håp om å kunne fyre kjelen i høst, trenger vi flere aktive, både på dekk og dørk, så du som leser dette, kan mer enn gjerne ringe Åge Skjelnes tlf.: 32 83 45 78, eller Erik Steen 992 58 308. Nordens kraftigste compound maskin venter på å svive rundt.

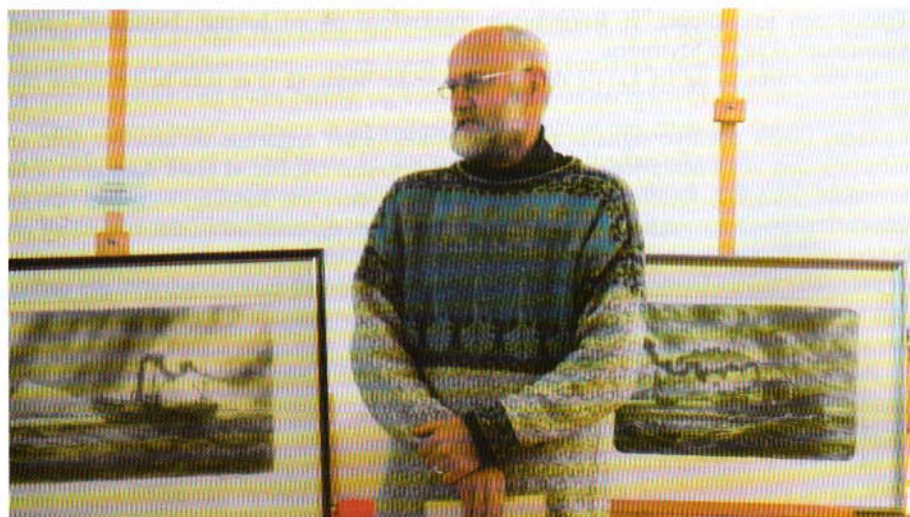
Erik Steen

Storslagen litografigave fra Karl Erik Harr

Tekst/foto: Thor Hansen.



Oslos ordfører Per Ditlev-Simonsen, Mårten Ervik, Magne Hansen og kunstneren Karl Erik Harr i munter samtale.

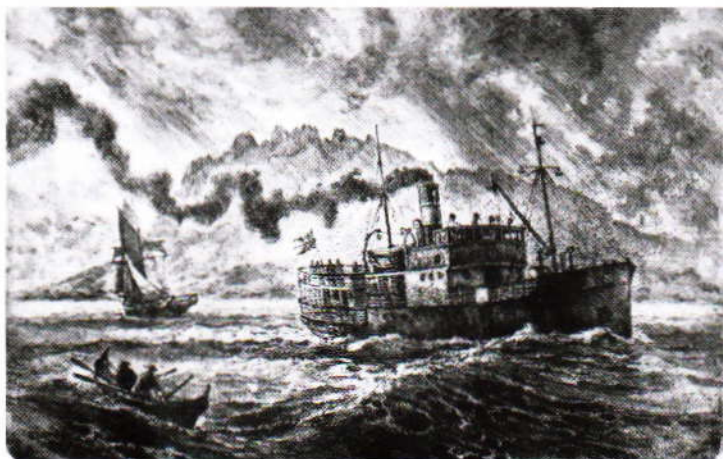


Karl Erik Harr kommenterer sine bilder..

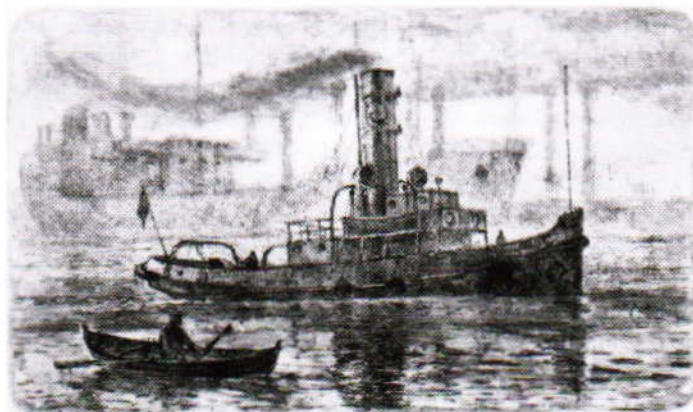
En nydelig maidag var satt av til en høytidelig og fin markering og avduking av litografigaver fra Karl Erik Harr. Kunstneren har gitt en storslagen gave til klubben ved å gi hele opplaget av to litografier av henholdsvis DS "Børøysund" og DS "Styrbjørn". Litografiene vil bli solgt til inntekt for klubbens bevaringsarbeide av de to fartøyene.

Mårten Ervik fra Norsk Veteranskibsklubs Fond ønsket gjestene velkommen og Oslos ordfører Per Ditlev-Simonsen sto for avdukingen. Også Oslos tidligere ordfører Albert Nordengen var tilstede. Disse to satt tydelig pris på å få hver sin Børøysundbok og et rykende ferskt eksemplar av jubileumsnummeret av Dampskibsposten fra Magne Hansen, formann i Norsk Veteranskibsklub.

Karl Erik Harr kommenterte bildene sine og høstet stor applaus fra de fremmøtte. Det hele ble rundet av med en lettere lunch ombord på "Børøysund".



Litografigave av
DS "Børøysund".



Litografigave
av DS "Styrbjørn".

På tokt i ytre Oslofjord – sommertur med "Børøysund"

Tekst og foto: Jørgen A. Bangor.

Det er det utroligste man ikke vet om folk. Tenk, for noen dager siden dukket en av klubbens medlemmer opp på kaien med sin egen London-buss. Skinnende rød, med to dekk. Eller etasjer, eller hva det heter. Tenk det. Egen London-buss. Og enda har han en til.

En London-buss kan forklares. Jeg mener, hvem har vel ikke følt seg fristet til å gå til anskaffelse av et slikt vidunder en gang, på ren impuls. Vi lar oss gripe av øyeblikket. Sånt er menneskelig.

Men to stykker. Da dannes et mønster. Da er man kommet dithen at det er skrittet før man drar på tur med dampbåt.

Og alle var enige om at det hadde vært en fin tur. Med dampbåten, altså.

Definitivt. Til tross for at skipperen avsluttet det hele med å bruke ord ingen av oss forstod.

Men det skjedde et og annet før det hele ble avsluttet på ferja, like ved der vi begynte.

Blindlokk. Du vet, disse irriterende metallplatene som henger i taket (ti stille med det "oppunder dekk"-maset!) over lysventilene (de runde vinduene), og som lukkes over dem om man forventer hardt vær. Eller i vårt tilfelle, om vi bare skal ut fra kaien. Nå vil Sjøfartsdirektoratet – dette vesenet som gjør det stadig mer utfordrende å være fartøyverner, glem rust og råte – at vi skal ha sånne over hele båten. "Børøysund", altså. Det er åpenbart bare flaks at hun har overlevd så lenge som hun har, uten disse livsnødvendige tingestene. Vi venter spent på å få dem på broen også.

Son

Vi fikk utsettelse, og gleder oss til fortsettelsen av den historien. Men tilbake til denne. Første kvelden – det var en fredag i juli – gikk vi til Son. En artig, liten bygd litt syd for Oslo, på østsiden av fjorden. Etter sigende langt mindre artig om vinteren. Det er et sånt sted som setter sin ære i å ha en lokal kunstner boende. Eller var det Drøbak? Nei, det er visst nissen de vil ha der.

Vi la oss for anker. Ikke godt å vite hva som ellers kunne skje. De innfødte prøvde seg. En liten guttunge kom ut med båt, og spurte om vi ikke ville komme inn til kai. Men vi lot oss ikke lure. Dessuten hadde vi glemt glassperlene. Men ikke medisinglassene, som vi har noen tusen av. Vi har nemlig tilhengere av klassisk medisin ombord – de som mener det ikke finnes den ting som ikke kan kureres med et lite glass konjakk. Stoffet egner seg til ankerdrum også. Og med Kåre Kokk (han heter vel egentlig noe annet, men det er sånn vi kjenner ham), med like lang fartstid i VDS som "Lofoten", lå det an til mer enn én perfekt kveld.



Kåre kokk og stuert Hjørdis tuter i vei.

Finnes det noen bedre måte å starte dagen på enn å krype ned i kjettingkassen? Definitivt. Jeg kan tenke meg mange. Likevel... Det er greit å være raus med kjettingen når man har kommet fram, og ankerdrammen er nær. Men jernskrapet skal opp igjen også! Og gudene må vite hva "Børøysund"s konstruktør tenkte på da kjettingkassen skulle inn på tegningen. Båt var det i alle fall ikke.

Fredrikstad

Noen få timer senere rundet vi Strømtangen fyr, og litt etter var vi på vei opp Vesterelven i Fredrikstad (Skjønt knapt noen derfra ville skjønne hva man måtte mene med det. Prøv "Vessterælva" i stedet.).

Fra å være en by som i internasjonale havneguides ble beskrevet som "dull" og "unfriendly" (alle som kjenner til østfoldinger vil naturligvis vite at det siste er fullstendig absurd – østfoldingen selv vet neppe hva ordet betyr) har Fredrikstad forandret seg til noe som fortoner seg som et stort smil. Små, hyggelige restauranter ligger på rekke og rad langs strandpromenaden ved elven. Tett i tett av besøkende lystbåter ligger langs bryggene. På den andre siden av elven ligger Gamlebyen, verdens vakreste, lille by. Og midt i det hele ligger øya Isegran, med museet, fartøyvernsenteret og vannhjulet. Hvor ellers får man en slik varm følelse av å være velkommen?

Ok, det hjelper å være født der.

Men at vi var velkomne var det ikke tvil om. Jubelen stod i, hmm, taket? på



Vaffelsteking i Grebbestad. Pål hadde stor suksess med vaffeljernet.

uterestaurantene da "Børøysund" gled oppover elven, og fløytet muntert til alle som så henne.

Jeg husker forrige gang jeg var med på å seile en båt opp der. En gammel losbåt som vendte tilbake til byggestedet sitt. Også da var jubelen stor. Det kan selvfølgelig ha hatt noe med båtens navn å gjøre – "Fredrikstad". Noe mer selvoptatt folkeferd enn det fra byen hvor det årnær sæ finnes neppe. Eller jo, men i motsetning til bergenserne er østfoldingene beskjedne, og nøyer seg med å smile litt brydd når andre sier at byen deres er et fint sted.

Skipperen vår ville høre all jubelen han frembragte med fløytingen sin (han er bergenser), og hadde alle vinduene på broen åpne. Resultatet for min del var at panneluggen flagret i alle retninger, og sperret for synet i de fleste av dem. Noe måtte gjøres. En av de andre matrosene – eller dekksmaskinist, som han kaller seg (Eller var det "Larsson"?) – mente problemet måtte kunne løses med saks.

Right (i mangel av bedre ord). Å dyrke fram en pannelugg tar riktignok ikke like lang tid som et tre, men til gjengjeld er man tvunget til å se på den hele tiden. Etter å ha konsultert en annen matros – som vet hvordan innsiden av en sportsbutikk ser ut – gikk jeg til innkjøp av et bånd som fikser den saken. Nok en matros, av det litt bekymrede slaget, overhørte konsultasjonen og utbrøt: "Her følte vi oss sikre med en lokalkjent ved roret, og nå sier du at du ikke så noenting!"

Ja, så feil kan man ta

Ferietid skulle det være. Likevel lå mange av Fredrikstads store flåte av små-skuter

inne, og satte sitt preg på stemningen mellom tollboden av granitt på den ene siden, og Gamlebyens mange små stenhus og bueganger på den andre. Vannhjulet gikk rundt og rundt, som det har gjort så lenge, og de to båtene "Sagasund" og "Fredrikshald" gled ut og inn ved kaien foran oss. Den førstnevnte har en fortid som Nesoddbåten "Tyrihans", og gudene må vite hva den andre har vært borti. Hun begynte livet som slepebåten "Høvding" for godt over hundre år siden. Nå frakter begge nordmenn på Harry-tur.

Og for ordens skyld: "Høvding" må naturligvis ikke forveksles med den enda eldre "Høvdingen", som nå står på land ved FMV og rustet i stykker. Resultatet av nok et overambisiøst restaureringsprosjekt.

Dessuten fór de små fergene "Go-vakker-Maren" og "Go-vakker-Vivi" i sin ustanselige fart fram og tilbake over elven. Mange broer er det etter hvert blitt, men fergefarten er der fortsatt, som den har vært i noen hundre år.

Laila, matros og viseformann, hadde fødselsdag denne dagen, og ble behørig feiret. Spisesalongen til "Børøysund" er ikke stor. Men den er stor nok til at nesten tyve mennesker kan spise middag der. Og stor nok i massevis til dans etter maten (og allsang, men jeg har en kusine som er livredd for allsang, så det skal jeg ikke si noe om). Når trekksillet kommer fram, blir den litt i trangeste laget, dog. Stuert Hjørdis listet i løpet av kvelden opp hva som var med ombord, deriblant tyve kålhoder. Men det stemte ikke. Vi var bare nitten.

Grebbestad

Gode ting tar alltid fort slutt, og allerede dagen etter forlot vi plankebyen ved ælva. En trøst var det jo at vi så beveget oss gjennom verdens vakreste skjærgård, på vei mot den lille idyllen Grebbestad på den andre siden av grensen.

Og hva kan man egentlig si om Grebbestad? Et yndig lite sted, med de obligatoriske funkis-supermarkedene i ytterkanten. Og så lite som stedet er, så kommer ytterkanten ubehagelig nær midten av sentrum. Nåvel, det er plasseringen som gjør stedet så populært blant småbåtfolket – og særlig norske sådanne, etter flaggene å dømme. Tremasteren "Lady Ellen" kom også inn på ettermiddagen, og med det baugsprydet var det ingen liten prestasjon å få båten til kai.

Livet på kaien og veien rett innenfor kunne nesten få en til å tro at en var i Halden. Sjelden ser en så mye som sier brum-brum mens det glir sakte forbi på veien, med blekfete, solbrillebefengte ansikter innenfor nedrullede vinduer. En av brum-brumene stod det endog "New York State Police" på. Ja, den hadde blålys på taket.

På grunn av alt livet hadde vi vakt oppe den påfølgende natten. Men da var lekepoliti og alt annet gått til ro. Bortsett fra fiskerne, da. Et par trauste og runde fiskebåter kom inn i løpet av natten, og de så åpenbart ingen grunn til å ikke vekke opp noen hundre båtmennesker med brummingen sin. Like greit at det var jeg som var på vakt...

Dagen etter hadde vi åpent skip, og maskinist Pål, som aldri tidligere hadde satt



Grebbestad er et vakkert sted.

sine ben i et vaffeljern, skulle traktere dette mystiske instrumentet. Utstyrt med høy kokkelue, og etter litt instruksjon fra en av fyrbøterne, gikk det riktig bra.

Jeg passet landgangen. Mens jeg stod der, kom en mørkhåret skjønnhet. Hun stilte seg ved siden av meg, så på båten og sa flere ganger "Va fin." Pussig. Akkurat hva jeg tenkte, også.

Litt etter kom en liten flicka hoppende ved siden av mammaen sin. Idet hun passerte "Børøysund", pekte hun på båten, og sa: "År det et hus? Kann man bo där?" Joda, visst.

Koster

Joda, Grebbestad er et riktig hyggelig sted, men å dra derfra virker ikke som noe stort tap. Spesielt ikke når man setter kursen mot Koster, dette underlige, lille øyriket like utenfor Strømstad. Og båten vår likte også åpenbart utsiktene til et gjensyn med stedet, for plutselig var vi der.

Det noe uventede ankomsttidspunktet ledet til at maskinbesetningen utarbeidet følgende tre regler for beregning av ankomsttid:

1. Skal turen vare i tre timer, vil den vare i to.
2. Skal turen vare i fire timer, vil den vare i fem.
3. Er ankomsten beregnet til klokken femten vet vi én ting: Vi kommer ikke fram klokken femten.

Like ved land ligger øyene, og genetisk må folket der være ganske nært i slekt med oss, men likevel... Det er noe underlig med Koster. Det må oppleves.

Lars – dekkmaskinisten – hadde i flere dager stelt med livbåten "Martha". Han er forresten av den typen som ikke bare har vinylplater stående framme, men har en hel jukeboks i stuen. Trebåter kan han åpenbart også litt om, for den lille damen holdt mesteparten av sjøen ute etter at hun ble låret.

Det ble en sånn kveld som man husker. Akkurat passe varmt, rosa solnedgang som varte lenge, og tonene til Enya som fløt over promenadedekket etter middagen. Dekkmaskinisten benyttet anledningen til å male toppen av flaggstangen. Noe skal man jo gjøre.

Neste dag ble "Martha" tømt for vann og potetskrell. Ikke lett å huske at det ligger en liten båt rett under, når man skal kvitte seg med sådant avfall. De fleste av folket dro så på safari på øyene, for å finne det høyeste punktet. Selv ble jeg ombord. Tindebestigning er ikke noe for meg.

Flere båter går i rute mellom Strømstad og øyene. "Wallona", en moderne versjon av den klassiske skärgårdsbåten, et par hurtiggående katamaraner med rødt skrog, og en gammel bilferge. Biler er forbudt på Koster, men bilferger kan også brukes til å frakte varer til butikker og sånt. "Wallona" og de små røde slakket pent av, og gikk i en stor bue rundt oss. Men vi lå åpenbart akkurat der hvor bilfergen alltid hadde kjørt.

Tenk deg at du ligger på en benk på promenadedekket. Solen skinner, og en svak bris gjør det hele perfekt. Den ørlille, bærbare spiller en symfoni av Kurt Weill, og med en bok liggende på brystet kan man late som om man egentlig gjør noe helt annet enn å sove. Og så plutselig bryter en voldsom dur inn i det hele. Instinktivt farer man opp så boken havner på dekket, og blir enda mer sotete enn den allerede var – og ser inn i siden på et enormt, mørkegrønt, brølende stålmonster som fosser forbi. I samme øyeblikk ruller kjempebølger under båten, og man må holde seg fast med alle de hender man har.

Og det hele gjentok seg til faste tider.

Senere på dagen dro styrmann Eivind og jeg inn til land med livbåten. Om jeg skulle ha hatt noen skrulle forestillinger om hvorfor folk hilser blidt på oss når vi er ombord på "Børøysund", så har jeg det i alle fall ikke lenger nå. Eivind sa det ganske greit: "Jeg synes de ser rart på oss." Og det er kanskje ikke så rart, da to båtбомser kom i en ganske så drektig og tilårskommen sak av tre, med en påhengsmotor som ser ut som noe Reodor Felgen har laget i søvne, inn mellom moderne og skinnende Windyer og Jeanneauer.

Inne på land var det to hus (det kalles tettsted på Koster), og ved det ene, som huset en kro, fant vi resten av folket. De skulle straks etter legge ut på ferden tilbake til den andre siden av øya, på sykkel. Selv tar jeg ikke i slike instrumenter uten å ha hjelm på.

På den andre siden av øya spilles det minigolf – et spill som er omtrent like kjedelig som sjakk. Men man trenger ikke å tenke. Det eneste man må passe på er å



Kåre kokk i byssa på "Børøysund".

ikke trå i banan – for det er glatt, og da faller man. Hvor en setter glasset sitt bør en også passe på. En av spillerne fant ut at det tryggeste stedet var like ved et hull som en annen forsøkte å treffe.

Sandefjord

Også Koster-oppholdet tok slutt, men nå hadde vi KYSTENS landsstevne i Sandefjord å se fram til. En siste seilas gjennom Østfold-Bohuslän-skjærgården, og så fulgte vi etter "Color Viking" over fjorden til Sandefjord.

Som lederen i KYSTEN sa til oss da stevnet var slutt noen dager senere, KYSTEN-stevnene handler om å møte kjente, og å treffe nye mennesker. Og allerede før vi så hvalfangstbyen innerst i den lille fjorden Sandefjordfjorden, så vi folk og båter vi hadde møtt før. "Oksøy" fra Kristiansand, "Frithjof II" fra Larvik, og naboen vår "Alta" fra Oslo. Like etter at vi hadde lagt til kai, kom hvalbåten "Southern Actor" "hjem fra isen", og ble møtt av tidsriktige kjøretøyer og koner og barn. Skutt på hval, ble det også. Riktignok en modell, men den ble i alle fall truffet.

Det var KYSTENS 25. stevne, og verdig et jubileum var det, med mange konserter, utstillinger, seminarer og turer. Kanskje mest spennende ble seminaret om drift av veteranbåter, hvor representanter fra Sjøfartsdirektoratet møtte opprørte fartøyvernere. Men også motorseminar og gokstadbåtseminar var verdt å få med seg. Det er noe eget med foredrag som blir holdt av folk som lever og brenner for det de holder på med.

Rotur med Gokstadskip-kopien "Gaia", firsafari med "Hvasser" og dampbåttur med "Børøysund". Vi får tilgi arrangørene at plakaten for sistnevnte hadde bilde av "Atløy".

Flere av foredragene ble holdt i BIs lokaler like ved. I vestibylen hang det plakater med bilder av "typiske" BI-ere. Uansett hvordan de nå måtte se ut, jeg tror ikke KYSTEN-folket var særlig representativt for de som pleide å være der.

Presis klokken 21 smalt saluttkanonen til "Børøysund", fløyten ulte, og flagget gikk ned. To sekunder etter smalt det på "Alta" på den andre siden av bukten, og også orlogsflagget ble firet. Tenk at minesveiperen har så upresis klokke.

En noe uventet effekt av smellet på "Børøysund", var at lyspæren i lugaren rett under kanonen eksploderte. På nattbordet der lå en bok med tittelen "Forsiktig glass!".

Vimpelen i formasten fikk vi forresten ikke ned. Den beste knutekunstner ville ikke klare å kopiere det en fandenivoldsk vimpel på vei ned fra en mast befengt med liner kan få til. På seilskip finnes det noen praktiske innretninger de kaller vevlinger, som gjør at vantene kan benyttes som ledere. Men ikke på dampskip. Vi kunne ikke gjøre annet enn å måpe opp i masten, mot vimpelen som hang der trassig og stolt i alle sin skjeve og krøllete uverdighet.

Men heldigvis finnes det brannbiler. Et stort, rødt vidunder dukket opp morgenen etter, og fikk vimpelen løs. Og dét uten øks.

Livet ombord på et gammelt dampskip – eller et hvilket som helst skip – består av ritualer. Det finnes ritualer for alt – oppstart av maskin, oppvask og vakter. Et av de faste på "Børøysund" er utmerkelsene om kvelden. Vår kjære venninne Salondampferen "Alexandra" i Flensburg, har fått laget noen bittesmå flasker med søtt og klissete innhold. På etiketten står det "trinken und tuten". Etter å drukket opp innholdet er man i stemning for å tute i vei. Hvor skipper Magne har disse flaskene er for meg et stort mysterium, men han alltid et par igjen, så de som har gjort en spesiell innsats en dag kan få en slik en om kvelden. Og så tute i vei som en annen dampbåt.

Så var det over for denne gang. Som vanlig hadde vi med oss et par ekstra mannskaper, som vi hadde funnet på veien. Og vi håper å få se dere igjen, Anita og Svein!

Utenfor Tønsberg passerte vi dampsjaluppen "Stjernen", på vei hjem til Horten – riktignok hengende bak "Sørlandsskøyta" (som var Redningsselskapets første stålbat). Ellers er det lite dampbåt der i distriktet for tiden, med "Kysten I" liggende i Kristiansand på ubestemt tid.

Og så endte vi omsider opp på gode, gamle "Tjeldsunfergen III", da, som ligger ved siden av oss hjemme under festningen. Og der fortsatte vår kjære skipper og formann Magne samvittighetsfullt utdannelsen av sine mannskaper, med å bruke fremmedord ingen av oss hadde hørt før. Men nå har jeg glemt hva han sa.

Takk til Sandefjord Brannvesen

Forbundet Kysten arrangerte sitt 25-års jubileumsstevne i Sandfjord siste helg i juli, hvor et uttall båter deltok. Mest de som brukte vinden som fremkomstmiddel, men mye motor var det også – samt et dampskip, D/S "Børøysund". Vi ankom torsdag fra Koster, og ettermiddagen gikk med til rengjøring og spyling av sot slik det gjerne blir på et kullfyrt skip, og så skulle signalflaggene opp som prikken over i-en..

"Børøysund" har en navnevimpel som heises i stormasten, og ett rederiflagg (VDS) som heises i formasten. Begge sitter på 2 meter lange aluminiumsstenger, med linene arrangert slik at vimplene kommer godt over mastetoppen. Navnevimpelen i aktermasten ble heist som den skulle, men slik gikk det ikke med rederiflagget forut. Masten er ca 11 meter over dekket, og da flagg og stang var 7-8 meter oppe var det stopp. Full stopp. Ikke kom flagget opp, og ikke var det mulig å trekke det ned igjen. Det så ganske begredelig ut, og noen prikk over i-en var det så definitivt ikke.

Stige eller apekatt?

Ingén av mannskapet lot seg overtale til å leke apekatt, og så lang skjøtestige var ikke

Lite ship-shape med et flagg hengende på halv stang på Kystens Landsstevne. Men det var ikke nei i Sandefjord Brannvesens munn da vi pent spurte om assistanse til å få løsnet den fastkilte lina i mastetoppen. To morgenfriske brannmenn tok det hele sporty, og skiftet til og med dekksluspære for oss når de likevel var der oppe i høyden!



å oppdrive sånn uten videre. Men så kommer man i hug gamle (og nyere) lokalhistorer om det alltid så snille brannvesenet som redder ned oppskremte kattunger fra naboens tre og andre hyggelige gjøremål. Vi ringte og fremla vårt problem, for det verste som kunne skje var jo bare å få avslag. Men neida, det var bare velvilje, utrykningssjefen lovet å sende en bil dagen etter hvis intet uforutsatt inntraff – dvs. brann eller det som verre skulle være.

Klokken 8 fredag morgen hørte vi en brummende stige bil komme opp langs kaia, og det tok ikke mange minuttene før støttebena var trukket ut og stigen var på vei opp mot det gjenstridige flagget. Dermed ble problemet løst på (for oss) enkleste måte – og gutta fra brannvesenet var til og med så snille at de skiftet pære i dekkslýset der oppe i masten.

En stor takk til Sandefjord Brannvesen og de to som kom og gjorde jobben. De gamle forestillingene lever fortsatt!

Fra oss på "Børøysund"

v/ Dag Thorstensen

Fire glade jenter på tur med «Granvin»

Av Harald Sætre og Øivin Konglevoll.



Fire glade jenter ombord i «Granvin» på vei til Lygra en sensommerdag. Som vi ser er det ikke bare pensjonister som trives ombord i våre veteranfartøyer.

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Bygdønæs søbad i mai 1911. I bakgrunn havnen i Kristiania.



Omtrent fra samme ståsted, idag en del av Sjøfartsmuseet på Bygdøy. Juni 2000.

Med «gamle Oksøy» til Brest

Av Dag Thorstensen

"Har dere lyst til å være med til Brest? spurte Eivind. "Vil dere være med som mannskap på "Gamle Oksøy"? Det blir en jobb å gjøre, og det blir ingen betaling, men helt sikkert en stor opplevelse". Klart vi ville - det er ikke hver dag du blir spurt om noe slikt.

Foranledningen var verdens største maritime festival som arrangeres i Brest i Bretagne hvert 4. år. Norge var i år et av hovedutstillerlandene, og Forbundet Kysten skulle stille med håndverkere, båter og stor informasjonsstand, i nært samarbeid med UD, Norges Ambassade i Paris og Norges Turistråd.

Hit ned skulle oselvere og repslagere fra Hardanger Fartøyvernssenter, klinkeutstyr fra Bredalsholmen, utstillingsmontre, og ikke minst flere naust og sjøbuer. "Gamle Oksøy"s - jobb skulle være å frakte mesteparten av dette utstyret ned et par dager i forveien, slik at det kunne bli tid til opprigging. Deretter skulle det fraktes hjem igjen. Alt var lastet i rommet, her var stablet fire naust, lukene var skalket, og alt i orden. På dekk lå det ett naust til, samt fire oselvere – tre ferdige og én som skulle bygges ferdig der nede. Naturligvis kunne alt blitt fraktet landveien, men fordi det var "riktigere" å la lasten gå sjøveien, og fordi Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter leide ut båten rimelig, var dette klart en bedre løsning.

M/S "Oksøy" ble bygget i 1962 som forsyningsskip for Kystverket, hvor det ble brukt til utbedring og vedlikehold av fyr, lykter og merker langs hele kysten. Det var registrert som tankskip med parafin og gass om bord, men rasjonalisering og ombygging av fyrlyktene til solcelle- og batteridrift gjorde M/S "Oksøy" etterhvert overflødig, og fartøyet ble tatt ut av drift i 1996.

Da Riksantikvaren ønsket å ta vare på et representativt utvalg fartøyer med betydning for den norske sjøfarten, ble det foreslått å gi skipet vernestatus og bevare det i original, operativ stand. Båten ble gitt som gave til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter fra Fiskeridepartementet i 1997, og fikk "Gamle" føyd til navnet.

Båten måler 330 brt, har en lengde på 41,5 m, og en Beregen diesel på 495 hk gir en marsfart på 10-11 knop. Båten er sertifisert for 60 passasjerer i liten kystfart (fartsområde 5), og leies ut for kortere eller lengre turer.

11 mann

Eivind som ble altså spurt av Forbundet Kysten om å skaffe et mannskap på ialt 11 personer til turen. Selv skulle han være med som navigatør, og det var nødvendig med mannskaper med fullt sikkerhetskurs. Etter mønstring (første gang i utenriksfart for manges del), møtte vi ombord fredag 2. juli om kvelden: Eivind og Frøydis som



"Gamle Oksøy" liggende stille i Den engelske kanal under en liten "fiskestopp", foreviget fra MOB-båten som ble satt ut for testing.

navigatører, Ole og Pål som maskinister, Kåre "Kokk" i byssa med hjelp av Anita, og Anne, Laila, Lars og meg selv på dekk. Sent, men godt, kom også skipperen, Svein, og var stemningen god fra før, ble den bare enda bedre! For om ikke alle kjente alle, ble vi ganske godt kjent denne første kvelden vi var sammen. Men det første vi gjorde var naturligvis å installere oss – og de av oss som ikke har seilt jorden rundt, men er vant med veteranskip og trange kår – synes jo egen, stor lugar, 2 dusjer og 2 WC, messe og nyinnkjøpt vaskemaskin med tørketrommel (som vi innviet) var storveis.

Etter norm fra Hurtigruta foreslo Eivind å gå 6 – 6 vakt, dvs. den ene vakten er 02-08 og 14-20, den andre er 08-14 og 20 – 02. Dermed kunne vi få frokost, lunsj og middag til ganske normale tider, men vi måtte dele opp det vi trengte av søvn på to økter i døgnet. Det var navigatør, maskinist og to på dekk på hver vakt, mens byssa gikk på dagtid.

Avgang fra Kristiansand var satt til lørdag 3.7. 2004 kl. 1300, og vi beregnet ganske nøyaktig fire døgn med en gjennomsnittlig marsfart på 11 knop.

Separasjon

Farvannet nedover er inndelt i separasjonsleder, men stort sett gikk vi innenfor denne leden, altså nærmere land. Utenfor Zeebrugge og Rotterdam lå enorme containerskip for anker og ventet på plass, og oljeriggene uti havet var mange. Ikke voldsomt mye trafikk, og i Kanalen var det heller stille. Men morsomt å treffe større seilfartøy, sannsynligvis med samme mål som oss: Brest.

To litt gufne opplevelser hadde vi. Den ene gangen da et fartøy kom på kryssende kurs fra babord, og har som kjent vikteplikt. Problemet var at dette skipet ikke vek en tøddel. Det kom nærmere og nærmere, og for ikke å fremprovosere en nestenulykke, valgte Eivind heller å bakke opp slik at vi ble liggende stille. Dette var ved 3-tiden på natten, og det er ganske pussig at forandringer i den jevne maskin- og propellrystelsen merkes også av folk som sover. Dermed var det var ikke mange sekundene før både skipper og andre var på broen.

Det andre tilfellet var like før vi skulle runde ved Ile de Quessant, like før Brest. Vi skulle gå et sund, men litt inn i sundet kom tåken som helt ut av en sekk, og vi valgte å snu og gå rundt. Ingen grunn til å ta sjanser, selv om det ikke akkurat var noe trangt sund.

Men før vi kom så langt, var det også perioder med stille, fint vær. Dessuten hadde vi noen fantastiske soloppganger og ditto nedganger - og medstrøms viste GPS-en at vi satte fartsrekord: Hele 17,9 knop rundt Cap de Hague, altså mellom fastlandet og kanaløya Alderney. (Men vi må jo også ta med at vi andre ganger – motstrøms – var nede i kun 4.0 knop)

Inn til Brest

Så og si på slaget fire døgn etter avgang sakk vi på ved innløpet til Brest. Det så ikke oppløftende ut: Regnet høljte ned, Brest virket ikke særlig vakker, og bortsett fra Sverre Nordmo, festivalgeneralen himself som hadde kommet for å ta i mot, var det ikke ett menneske å se. Svein manøvrerte elegant til kai i et svært trangt innløp, og med mange og gode fendre kunne vi legge direkte til på steinkaia. Vi kom inn på flo sjø, med fordekket omtrent flush med kaia, men etterhvert som vannet sank kunne vi gå iland fra brotaket! En tidevannsforskjell på 6-8 meter er slett ikke uvanlig på disse kanter. Vi lå slik noen timer til all lasten var i land. Dette var det en mobilkran som tok seg av, men fransk lynne tilsier gjerne at man kutter arbeidet brått, slår beklagende ut med hendene, og drar sin vei. Med kranen. Etter flere timers venting lyktes det å skaffe både ny kran og ny mann, så båten ble da losset til slutt.

Deretter forhalte vi til en tverrliggende flytebrygge, noe som gjorde at vi heldigvis slapp å tenke på tidevannsforskjell og fortøyningsjusteringer. Ferskvann fikk vi også etterhvert, men siden vi ikke hadde franske koblinger, og havna ikke hadde norske, fikk vi ikke gjort annet enn å koble oss til en 1/2" hageslange. Når tanken er på 12000 liter, kan du jo regne med at det tar litt tid å fylle opp. Strøm var det verre med, dvs. tilkoblingsmulighetene var ikke-eksisterende. Altså måtte hjelpemaskinen gå hele den tiden vi var der.

2.300 båter

De par dagene som fulgte ble imidlertid helt annerledes enn den første. Det strømmet på med båter. Rundt 2300 påmeldte farkoster av alle slag, fra den minste seiljolle til de store seilskipene, med "Sørlandet", "Christian Radich" og "Anna Rogde" som våre



Bak "Anna Rogde" ser vi den norske utstillingen med kaihus og naust – pluss en masse mennesker og en armada av båter i alle størrelser og fasonger.

naboer på utstikkeren som var tildelt den norske utstillingen. Tett-i-tett ble båt etter båt fortøyd longside, og ingen ende så det ut til å ta. Flytebrygger ble tauet hit og dit for å plass til alle båtene, og på land reiste naustene seg under jevne klubbedunk med småslegger, utlånt fra maskinen på "Gamle Oksøy". Langs kaiene poppet små teltsjapper opp i form av kafeer, restauranter og crepeboder. Og flere boder hvor du kunne få kjøpt det aller meste: Trøyer, luer, gensere, vin, kort, alt du måtte ønske.

Problemet var egentlig størrelsen på området. Det strakk seg over kilometer på kilometer, jeg aner ikke hvor mange, men med alle utstikkerne var det slett ikke få, og når du går og står sammen med noen hundre tusen andre mennesker, skal det mye til om du rekker over alt. Utstillingsområdet var fysisk avsperrert et godt stykke oppe i byen, og om du slapp ut, kom du ikke inn igjen uten adgangskort eller å kjøpe billett. Hovedtunnelen for biltrafikk gjennom fjellet fra den ene del av byen til den andre var gjort om til gangvei, og slik var det overalt: Tett med folk, tett med båter, tett med aktiviteter i en eller annen form.

Utsikt fra akterdekket

"Gamle Oksøy" hadde som sagt premieplassering midt i hurlumheien, og det var ikke mange andre steder det var like god utkikk som hos oss. Her kunne vi sitte hele døgnet om vi ville, se båter som kom og gikk like under hekken vår i den trange havna, små båter og store båter, de fleste seilte, noen ble rodd, det var ferger og



Replikaene (kopier av gamle seilskuter) holdt stand nedenfor festningen, en helt riktig og malerisk plassering. Ser vi bort fra enkelte bygninger i bakgrunnen, flyterbrygger o.l., er det faktisk ikke skjedd store forandringer på 3-4 hundre år.

arbeidsbåter, et yrende liv hvor gode sjøfolk og båtfolk aldri toutchet i hverandre så vidt jeg så.

Annen hver kveld var det et fantastisk fyrverkeri som varte en halvtimes tid, akkompagnert av musikk og lysspill i alle farger. De andre kveldene var det defilering av en rekke større fartøyer, også dette akkompagnert av spennende musikk og lyssetting.

Nå var det ikke bare vi mannskapet som hadde orkesterplass til alt som skjedde, vi hadde mange hyggelig besøk, og båten fungerte nesten som et slags flytende pensjonat for enkelte av de norske utstillerne, hovedsakelig fra Bredalsholmen og fra Forbundet Kysten. Noen rigget seg til på flatseng i verkstedet om bord, andre trengte sårt en do eller en dusj, og enkelte dukket opp til frokost eller en varm kopp kaffe eller et glass eller to med fransk vin.

Flotte replikaer

Like under festningen var de store replikaene av tidligere så stolte skuter fortøyd. Her var "gamle" seilende fartøyer fra Russland og Polen, fra Frankrike og fra England – ikke minst "Endeavour" – kjent fra "Master and Commander". Imponerende å se alt trearbeidet, ikke minst med tanke på hva de fikk til tidligere, men det forbauser meg at de større fartøyene fra den gang var så klumpete. Butte forskip som skjøv alt



Eivind (fra "Børøysund") studerer horisonten med kikkert. Styrehuset hadde god plass, og alt var greit, enkelt og oversiktlig. Men den første natten var det såpass sjø at det skvettet litt opp over styrehuset.

vannet foran seg, og med lite dyptgående måtte de jo være elendige seilere. Ganske rart egentlig, at de ikke trakk med seg kunnskap opp gjennom generasjonene, hentet fra de lange raske kanoer, utriggerbåter, vikingskib o.l.

Men ærlig talt: Vi orket ikke stå i hundremeters lange køer for å komme ombord, så vi nøyde oss med å se det hele utenfra, suge inn atmosfæren og fantasere oss to-tre hundre år tilbake i tid.

Vi hadde også "åpent skip" ombord i "Gamle Oksøy". Og tenke seg til: På det eneste rene maskindrevne fartøyet, pensjonert fra sitt arbeid i Kystverket, og ikke veldig interessant sånn i forhold til mange andre, kom det likevel ombord 2.400 mennesker på fire timer!

Fra norsk side var det ellers mer enn nok å vise frem. Utenom de nevnte naustene, fiskegeilet og oselverne, stilte Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter (eier av "Gamle Oksøy") med klinkeutstyr og plater. Eivind, som har gått grunnkurs i klinking, viste flere ganger hvordan man holdt i mot, til øredøvende spektakkel. Og en oselver, bygget av Peter fra Hardanger Fartøyvernssenter, ble solgt til en fransk kjøper. Stor parade mens en del av oss bar båten kaia rundt, hvor den ble behørig døpt "Eirik" i en blanding av fransk rødvin og norsk akevitt før sjøsettingen.

Ut på tur.....

Hva var det ellers å se i Brest? Vi gjorde oss naturligvis kjent med de viktigste forretningene (matvarer og vinhandel), men ellers var det bare den gamle borgen og festningen som var verdt et besøk. Brest ble bombet sønder og sammen under krigen, og det er svært lite – om noe – gammel bebyggelse igjen, festningen unntatt. Men opplevelser var det hele tiden: Parader og konserter, til og med en hesteparade med ølvogner fra gamle bryggerier. Ølet var til gratis utdeling til alle som ville ha – og det ville vi!

Men bare å gå i Brest hele tiden ble litt kjedelig, så Lars og Laila ble billeiere, og Pål, Anne og jeg ble med på tur. Til Doarnenez – en annen kystby, med mange museumsfartøyer som tidligere nok hadde gjort det stort innen kyst- og havfiske. Til og med en gammel Bergensbåt hadde havnet her, "Anna Rosa".

Begynnelsen på slutten

Men alt tar en slutt en gang, og torsdag 15 august kom skipper Svein tilbake for å bli med på returen. Dessuten hadde Halvard fra Bredalsholmen vært ombord noen dager, og også han skulle bli med hjem igjen, til utmerket hjelp i byssa.

Torsdag kveld begynte utstillerne så smått å demontere de fire sjøbuene vi skulle ha med tilbake, kran skulle komme kl. 8 fredag morgen. Og med Lars og meg i rommet, stuende de store hivene så godt vi kunne, (ørten år siden siste gang vi var borti dette), med Frøydis som mantelmann og Anne og Laila som assistenter, gikk nesten hele fredagen med. Men kranen på land greide ikke å strekke seg helt til båtdekket for å få satt ombord de to oselverne vi skulle ha med tilbake, så vi måtte nok en gang forhale inntil den høye steinkaia. Men igjen – ved lunchtid – forsvant kran og mann, og det tok noen timer før vi fikk ny, etter flere telefoner, mye overtalelser og geberder.

Så, sent på ettermiddagen var vi ferdige, og med svetten rennende i litervis, gikk vi til en bunkringskai og fylte tankene, før vi la ut mot Kanalen igjen, denne gang i strålende vær og nesten helt vindstille. Og dette flotte været holdt seg under hele turen hjem til Kristiansand, dvs. de neste fire døgn.

Vil du vite mer om Brest og om "Gamle Oksøy", kan du gå inn på internettssidene deres. Der vil du også finne mange fine bilder:

www.brest2004.fr

www.bredalsholmen.no

Kongens fortjenestemedalje til Kåre Taule

Tekst: Harald Sætre. Foto: Trine Marcussen

Fylkesmannen meddelte i brev av 27. april 2004 at H.M. Kongen hadde tildelt maskinist, fyrbøter og pensjonert arbeidsformann Kåre Taule Kongens fortjenestemedalje i sølv. Kåre Taule har vært medlem i Veteransklipslaget Fjordabåten siden laget ble startet i 1980. Han har i denne perioden hatt ansvaret for gjennomføringen av det praktiske arbeidet om bord i D/S Stord I, kontakt med verksted, oppfølging av verkstedsarbeid og dugnadsarbeid de siste 20 år. I tillegg har Kåre Taule vært styremedlem i Veteransklipslaget Fjordabåten i like lang tid.



En tydelig stolt Kåre Taule viser frem dokumentasjon og medalje på at han har fått Kongens fortjenestemedalje i sølv via assisterende fylkesmann Johan Synnevåg.

Kåre Taule var til sjøs og arbeidet en kort periode innen noen mindre bedrifter før han kom til Mjellum & Karlsen Verft AS i Bergen i 1961. Her fant han seg snart til rette da hans interesse i stor grad var knyttet til maskineri og framdrift av de ulike fartøyene som kom inn til reparasjon. Hans spesielle interesse for å finne gode løsninger på ulike praktiske problemer som ofte dukket opp, kom godt med i tider da det kunne være vanskelig med tilgang på deler og verktøy. Etter noen år fikk han ansvaret for vedlikehold av kraner og driftsutstyr som tilhørte verftet, en oppgave han hadde fram til han gikk av med pensjon. I alt har Kåre Taule arbeidet innen maritim virksomhet i over 50 år. Han begynte i skipsbyggerfaget da klinking fremdeles var en vanlig byggemetode.

Kåre Taule har en levende interesse for gammelt skipshåndverk, gammelt skipsutstyr og bruken av dette. Det var derfor naturlig at han kom med i arbeidet med å bevare fjordabåten D/S Stord fra 1913, et arbeid som tok til i



De unge kvinnelige ildsjelene i Veteranskipslaget Fjordabåten, Kari-May Turøy, Liv Storheim og Trine Marcussen, hever gjerne glasset for hedersmannen Kåre Taule.

1980. Den gamle lokalrutebåten og dampskipet var tidligere eiet av Hardanger Sunnhordlandske Damp-skipsselskap. Det ble kjøpt inn et dampmaskineri fra England som ble montert om bord, til erstatning for den gamle dampmaskinen som var tatt i land i 1949. Tanken bak dette arbeidet var å ta vare på en fjordabåt som representerte dampskipsferdselen og kystkulturen på Vestlandet.

Under restaureringsarbeidet lå "Stord I" ved Mjelle & Karlsen, der Kåre Taule hadde den sentrale rollen i det arbeidet som skjedde om bord. På den tiden ble det inngått en samarbeidsavtale med Askøy videregående skole om utplassering av praksiselever fra mekanikerklassen som skulle arbeide på verkstedet tre dager i uken. Kåre Taule fikk i oppgave å bistå som støttelærer for klassen, og han fikk i stand en avtale mellom Veteranskipslaget Fjordabåten og verkstedet som ga elevene en spesiell og svært lærerik opplæring. Elevene fikk, under Kåre Taule sin rettleiding, en opplæring i praktisk arbeid der mye av teoriundervisningen var byttet ut med praktisk arbeid. For mange av elevene skapte dette en forståelse for sammenheng mellom teori og utføring av praktisk arbeid. Som et eksempel kan nevnes at da en av faglærerne på skolen spurte Kåre Taule om hvordan han hadde klart å få en av de svake elevene til å forstå skyvelæren: "*Jau det skal eg sei deg, at når ungdommen forstår nytten av bruken, kjem interessen og forståelsen*", var svaret.

I 1988 var nok en representant for lokalrutebåtene i Hordaland, M/S Granvin fra 1931, tatt vare på. Videre var det på denne tiden satt i gang flere prosjekter på Vestlandet med tanke på å ta vare på typiske representanter for de ulike



Intet var vel mer naturlig enn å feire at Kåre Taule fikk Kongens medalje med en tur på Byfjorden for inviterte gjester. Det foregikk om bord på M/S Granvin, en båt han planla det praktiske arbeidet ved ombygging og restaurering fra lasteskip til passasjerfartøy, og som han har vært maskinist på.

fjordabåttypene. Fjordbussen M/S Midthordland fra 1947 var satt i drift igjen etter omfattende restaureringsarbeid. Videre var gamle D/S Oster fra 1908, - selve symbolet på "Gamle Dampen", berget. Dette var, på samme måte som restaureringen av D/S Stord I, et svært omfattende prosjekt som nå går mot slutten. De nevnte fartøyene har fått status som verneverdige fartøy av Riksantikvaren. I arbeidet med å ta vare på og restaurere disse fartøyene, har Kåre Taule vært til svært god hjelp og støtte. Med sin grundige kjennskap til hvordan en bygget og drev de gamle fjordabåtene, foretok det daglige vedlikeholdet og reparasjoner, har han vært sterkt medvirkende til at det har vært mulig å kunne gjennomføre prosjektene, både praktisk og faglig, innenfor de økonomiske rammene til fartøyenes eiere.

Riksantikvaren setter krav til antikvarisk rette håndverksmetoder ved restaurering og vedlikehold. Dette har ikke vært enkelt å få til på klinkebygde stålfartøy. Kåre Taule var en viktig ressursperson i forbindelse med oppstartning av klinkekurs i Bergen i regi av Riksantikvaren, Hordaland fylkeskommune og Veteransklipslaget Fjordabåten. Med dette kurset lærte verksteder i vårt distrikt klinking, slik at nå blir bl.a. veteranfartøyet M/S Granvin restaurert på en antikvarisk rett måte.

Kåre Taule har gjort stor innsats i mange frivillige organisasjoner. For Veteransklipslaget Fjordabåten var han i forhandlinger med Mjelle & Karlsen Verksted AS om opplag og arbeid på D/S Stord I" i perioden 1983-1987 og fra 1995

og frem til dags dato. Han hadde ansvaret for gjennomføringen av det praktiske arbeidet ved ombygging og restaurering av "Stord I" fra motorskip til dampskip, herunder ledelse av dugnadsarbeid, kontakt mot verksted og utstyrsleverandører, ansvar for opplæring samt kontakt med Skipskontrollen for godkjenning av utført arbeid fra 1983 til 1987. Etter den tid tok han initiativet til gjenoppbyggingen av "Stord I", etter at brann om bord førte til store skader på fartøyet. Han planla også det praktiske arbeidet ved ombygging og restaurering av "Granvin" fra lasteskip til passasjerfartøy fra 1988 til 1989. For Det Midthordlandske Dampskipsselskap var han aktiv med for å få gjennomført arbeid om bord i M/S Midthordland, slik at båten fikk status som verneverdig fartøy. For Indre Nordhordland Dampbåtlag var han i perioden 1999 til 2001 med på å skaffe nødvendig skipsutstyr samt ga faglige råd i forbindelse med ombygging og restaurering fra motorskip til det opprinnelige dampskipet "Oster".

Kåre Taule har altså vært en støttespiller og rådgiver ved ulike fartøyprosjekt på Vestlandet. Videre har han hatt kontakt mot Skipskontrollen, senere Sjøfartsdirektoratet lokalt vedrørende ulike spørsmål knyttet til godkjenning av veteranfartøy. I sommersesongen har han vært maskinist om bord i M/S Granvin, også dette på dugnadsbasis.

Han har i mange år også vært aktiv i Bergen Kystlag, og gjennom sin faglige innsikt og brede kontaktflate innen det maritime vernemiljøet har Kåre Taule vært til god støtte for medlemmene i deres praktiske arbeid med å ta vare på eldre bruksbåter i tre.

Kåre Taule har på en uegennyttig måte gjennomført de oppgavene han har tatt på seg. Innsatsen hans går langt utover det en vanligvis kan forvente ved denne type dugnadsarbeid.

Hans personlige egenskaper, lune humor og gode menneskekunnskap, har gjort at han lett kommer i kontakt med folk, noe som har medført at hans faglige dyktighet kombinert med praktisk kunnskap på ulike områder, er videreført til yngre generasjoner.

Kåre Taule har opp i gjennom årene også vist et stort sosialt engasjement for mennesker han har kommet i kontakt med. Han har ved flere anledninger vært den i laget som har tatt initiativ til å støtte medlemmer som har møtt problemer på ulike plan.

I forordet til boken "Flytende kulturminner - En innføring i fartøyvern" skriver riksantikvar Nils Marstein: "Interessen for fartøyvern og kystkultur er i dag stor langs hele kysten. Dette som nærmest var ukjente begreper for noen få tiår tilbake, har utviklet seg til en landsomfattende folkebevegelse. Politikere og myndigheter har etter hvert også innsett at de maritime kulturminnene må prioriteres langt sterkere enn hva tilfellet har vært tidligere. Norge er tross alt et land som i generasjoner har vært blant verdens største fiskeri- og sjøfartsnasjoner. Den viktigste ressursen i arbeidet med å bevare fartøyer er først og fremst frivillig innsats fra en rekke



Kåre Taule sitt hjerte har alltid tilhørt "Stord I". Han står her ved skorsteinen om bord i dampskipet i dokken på Møhlenpris og fortalte oss om historikken til dampskipet før han tok oss med på en oppdatert omvisning.

enkeltpersoner. Mange av disse har mye kunnskap og lang erfaring, og hensikten med denne fartøyvernaboken er å spre noe av denne kunnskapen til flest mulig. Det er Riksantikvarens håp at fartøyvernere over hele landet kan spares for både ergelser og bortkastede ressurser hvis de får anledning til å lære av hverandre – både de positive erfaringene og de åpenbare feiltrinnene".

Kåre Taule har gjennom praktiske arbeider bred fagkunnskap om fartøybygging, og med sin deltakelse i flere konkrete restaureringsprosjekt, gjort uvurderleg nytte for fartøyvernet. Kåre Taule har bred kontakt mot ulike organisasjoner i flere land som driver tilsvarende maritimt vernearbeid. Dette har vært med på å knytte tette bånd både faglig og sosialt mellom fartøyvernere på tvers av landegrensene.

Avisene har funnet det interessant å intervjuer Kåre Taule om kystkultur, fartøyvern og fjordabåter. Mange "kjenner" Kåre Taule fra avisspaltene og han har blitt et symbol på arbeidet i frivillige organisasjoner med å ta vare på vår maritime kulturarv.

Han er født i 1934 og interessen for båter startet da han som ungdom hadde hyre om bord i Lindås-Masfjorden Dampskipslag, senere Bergen Nordhordland Trafikklag, sin dampbåt "Lindås". Interessen hans er drivkraften bak det omfattende arbeidet med gjenoppbygging av "Stord I". Dette arbeidet er kommet så langt at D/S Stord I vil være i flottiljen under Nordsteam-arrangementet i Bergen i 2005. Når pessimisten har uttalt at dette ikke går, har entusiastene og pådriveren Kåre Taule sitt klare standpunkt vært: "Klart det går, Stord'en kan seile igjen, men det koster noen kroner og det tar litt tid, men det går, det går!"

Septemberrapport frå D/S «Oster»

Dampbåten som ikkje vil døy

Tekst: Vidar Lehmann. Foto: Erik Småland.

Restaureringa av D/S OSTER kan nå seiast å vera rundt 85 prosent fullført. Førsteplass-salongen med nedgangsparti og to tilliggjande lugarar i akterskipet er nå på det aller næraste klare. Hardanger Fartøyvernsenter supplert av lokale krefter fortener store godord for dette.

Styret hadde frå først av tenkt å gå direkte på innreiking nede i forskipet og, men ved nærare ettersyn var deler av fordekket så medteke at ein fann det nausynth å leggja nytt dekk først og samstundes mellom anna vøla strekkplater og rennesteinar, korrigera punktkorrosjonar og gjennomføra VVS-arbeid. Dette vart gjort på beste måte ved eit opphald i vår ved ved Mastrevik Mek A.S i Austrheim.

Dekklegginga vart her utført av Tor Tveit ved Svanøy Slipp og Båtverkstad, som før har gjort klassiske, vel utførte dekkarbeid ombord og mellom anna lagt heile båtdekket. Omfatande elektriske installasjonar og er påkosta og utførte så langt mogeleg etter klassisk oppskrift av Mongstad Elektro. Godkjend type redningsvestar, rett merkte Devoldsgensarar og mykje fint glasarbeid er og mellom dei mange viktige handsrekkingane D/S OSTER siste året har fått.



Plass aktersalong er m.a. utstyrt med bordbein av støypejern. Desse er kopierte frå eitt originalt bein frå "Oster" som vart funne i på loa hjå ein tidlegare matros. Original oppslagsrygg og krok i tak vart nytta som forelegg ved produksjon av nye.



Plass aktersalong under dekk er no ferdig innreidd i lag med mannskapslugarane i akterskipet. Buffé med ramme til spegel vart laga av Svein Jarle Haukås på faren sin nedlagde møbelverkstad i Osterfjorden.

Fornikla seftere til plata på bufféen vart produserte etter hjå Mjøs metallvare på Osterøy.

aktivitetar, m.a. for finansiering, og av heimesida, som nå heiter www.oster.no.

Båten kan nå presenterast på ein verdig måte og interessa har vore svært god, ikkje minst under drifta i sumar. Dei fleste turane har gått i Nordhordland og Gulen; ein større, leigd tur til ei oljemesse i Stavanger. Eit høgdepunkt undervegs var dampfløyta som let, kanskje for første gong i gjennomfarten av Smedasundet i Haugesund. Mon tru ikkje Harald Hårfagre rugga litt på seg i grava? Det er og på gong gode krefter for at D/S OSTER under opphald i Bergen skal få nytta sin faste plass gjennom over 50 år ved skur 11 på Bryggen i Vågen, og derved vera med og komplettera det tradisjonsrike hamnebiletet.

Hovudarbeidet av det som står att nå er innreiing nede i forskipet, av ein

Kompetansen og den personelege velvilje og interesse hjå alle desse samarbeids- partnarane og fleire til kan ikkje verdsetjast høgt nok. Siste snart halvtanna året er det tilført prosjektet vel 3 millionar kroner i reide pengar, og det utan at lånerama er auka. Av dette har grovt rekna 60 prosent kome frå offentlege løyvingar (Nb! Vår del av Stortinget si ekstra-løyving til verftsarbeid 2003 kom og vel med), 20 prosent tilskot frå næringsliv, fond og private og 20 prosent frå kontingentar og eigne inntekter. Messingplakettar som syner støttespelarane er laga til ved nedgangen til førsteplass-salongen. Riksantikvaren er nå blitt vår framste einskilde tilskotsgevar, noko vi er audmjukt takksame for. Gode tilskot er og komne frå Hordaland fylke, nordhordlandskommunane og Bergen kommune.

Så langt er registrert over 22.000 dognadstimar på sjølve båten. I tillegg kjem ein god del uregistrert dognadsarbeid, eit omfattande dokumentasjonsarbeid utført i all hovudsak av museumsdirektør Erik Småland, lags- og styrearbeid, all sumardrift og ulike administrastive



D/S "Oster" attende ved skur 11 på Bryggen i Bergen. Skur 11 vart bygd i 1905 som ekspedisjonsskur for m.a. Indre Nordhordland Dampbåtlag og vart nytta av selskapet like til det gjekk inn i BNR i 1974. Heile Vågen er no under regulering og i framlegg til ny arealplan er kaiplassen framfor skur 11 reservert "Oster".

andreplass-salong og fire lugarar, og av mindre lokalitetar; to mini-lugarar, messe og sterriids på styrbord hovuddekk midtskips. Her må det etterklinkast først. I skrivande stund er dette siste under organisering. Innreiinga startar så primo oktober og skal gjerast ved Hardanger Fartøyvern- senter, der båten truleg blir liggjande til nær påske 2005. Deretter kjem så mindre verkstad- arbeid og til slutt klargjering til sesongen 2005.

Det er nå styre- og årsmøtevedtak på at D/S OSTER, i alt vesentleg i ferdigrestaurent stand, i 2005 skal presenterast offisielt som eit regionalt maritimt kulturminne, mellom anna i samband med 100-årsfeiringa av unionsoppløysinga. Alle krefter fokuserar nå på dette målet.

Redaktøren er på flyttefot....

På vårparten 2005 flytter jeg inn i et nytt leilighetsbygg. Fram til nybygget er ferdig skal jeg bo på sjøfartsmuseet i Porsgrunn, hvor jeg senere skal ha mitt modellverksted.

Den nye adressen er:

Thor Hansen, Sjøfartsmuseet,

Tollbugt.1b, 3933 Porsgrunn. Mob.tlf.: 911 28 809.

Nytt fra Nordenfjeldske

Trondheim Havn

Sommeren 2004 ble dessverre ikke slik vi hadde håpet, og langt fra det. Vi søkte tidlig på året Trondheim havn om kaiplass til fartøyene, men fikk i august avslag. Vi fikk hverken fast plass, midlertidig plass eller fritak for havneavgifter. Dette vil si at vi kort og godt står uten kaiplass innenfor Trondheim havn, som strekker seg nesten fra Hommelvik til og med Orkanger. Uten kaiplass går det naturligvis ikke å drive fartøyvern i Trondheim. "Sørhavn" har heldigvis fast kaiplass på Kystlaget Trondhjems område, men "Kapt. Dyre" og "Ekar" har vi foreløpig ikke kaiplass til i skrivende stund. "Ekar" blir dessverre for stor for Kystlagets kaier, men vi har sterkt oppfordret Kystlaget om å gi "Kapt. Dyre" kaiplass. Dette fordi "Kapt. Dyre" er det eneste av fartøyene på hele Fosenkaia som har historisk tilknytning til Trondheim.

Anke...

Vi har anket avgjørelsen inn for Trondheim Havns Havnestyre. Riksantikvaren har sendt støttebrev, det er også Byantikvaren i Trondheim og Kulturseksjonen hos Sør-Trøndelag Fylkeskommune i gang med. Likevel kan dette være for sent for oss.

Det er dessverre praksis flere steder å nekte å gi verneverdige fartøyer fritak for havneavgift, men i Trondheim kan det virke at vi rett og slett er uønsket! "Hansteen" som også holder til i Trondheim, har imidlertid både fast kai og fritak for havneavgifter. I skrivende stund tiner isen i magen veldig fort, innen 10. september må "Ekar" og "Kapt. Dyre" flyttes fra Fosenakaia og ut av havnen, men hvor?

Fartøyvern i Trondheim

Dersom vi ikke klarer å klore oss fast i havna, vil nok en gang Trondheim miste verneverdige fartøyer fra byen. Da står Norges tredje største by kun igjen med "Hansteen", "Hermes" og "Gamle Stoksundferja" som verneverdig flåte. Vårt formål var å etablere et bærekraftig og ungt fartøyvernmiljø som hadde fremtiden foran seg i byen. Dette ønsker tydeligvis ikke Trondheim Havn. Som resultat av dette står betydelige midler som Riksantikvaren har støttet "Ekar"-prosjektet med å gå i vasken dersom ikke vi klarer å få andre til å overta.

"EKAR"

Hovedmålet med at vi tok "Ekar" til Trondheim var å berge den mot salg til utlandet eller ombygging til seilskip. Det lykkes vi med. Selv på det året vi har hatt "Ekar" liggende, er en betydelig del av de gjenværende gamle frakteskutene solgt ut av landet.

Fartøyet har nå lagt nesten et år i opplag uten fast kaiplass. Dette har vært svært

vanskelig å forholde seg til, og vi har derfor ikke våget å ta noen skritt videre av større økonomisk art etter at vi overtok den, grunnet eventuelle krav om havneleie. Det er gjort en del rengjøringsarbeider om bord. I tillegg er det ryddet ut mengder med søppel og skrot, nok til å fylle en container.

Skipet trenger snart en større vedlikeholdsjobb. Fartøyet må slippsettes og blåses innen relativt kort tid dersom en skal unngå større skader på skrog. Overbygget må også ha en del stålarbeid på casing.

"KAPTEIN DYRE"

Siden sist har det vært utført en god del malingsarbeider om bord, samt en del vedlikehold av maskinen. Eier av båten, Svein Roger Kildal, er også rammet av kaiplasskrisen, og dersom ikke anke fører frem, eller plass hos Kystlaget Trondhjem kan skaffes, må nok også "Kapt. Dyre" selges ut av byen. Dette vil være et tap for byen, da "Kapteinen" er en av de få i gjenværende eldre slepebåtene fra Trondheim havn. Det er søkt Kystlaget Trondhjem om å få ha "Kapt. Dyre" der. Så får vi håpe en håndsstrekning fra "Kystfolka"...

"SØRHAVN"

På "Sørhavn" er det utført mye malingsarbeider i sommer. Det gjenstår bare noe kosmetisk malearbeid utendørs. Teakdører og styrehusvinduer er pusset og oljet. Dørene akter er også reparert noe, da de hadde gamle skader etter innbrudd. Det er laget nye lasteromsluker, disse ble svært pene og helt lik de gamle som dessverre var gjennområtnet og ikke lot seg redde. Enkelte ventilglass er også skiftet, disse var knust. Det er gjort en del sveisearbeider, skott mellom dusj og arbeidsrom er tettet, og skorsteinen har også fått en overhaling med litt nytt stål. Skifting av trekk på benk i arbeidsrom er i gang, trekk er innkjøpt i Tyskland. Også reparasjon av arbeidspult er startet.

Fremover...

Pr. i dag vet vi ikke hvordan det ender med vår lille flåte av veteranskip. I verste fall har vi ett skip igjen når neste Dampskipspost skal skrives, i beste fall alle tre. Magesyren er voksende hos oss nå, men vi håper det skal gå bra.

Med vennlig hilsen og stål i blikket,
Nordenfjeldske Staalskibs-Union.

Prospektkortet

Del 12

Av Jostein Sørensen

Prolog

La meg med en gang få si det; etter nærværende forfatters mening er D/s "Sanct Svithun" ett av de vakreste og mest stilrene skip som noen gang har trafikkert i Hurtigruten! Nå er dette selvsagt en høyst subjektiv oppfatning, og mange vil nok ha andre meninger. Det som det imidlertid ikke kan herske særlig uenighet om, er at den skjebnen som rammet dette vakre skipet er en av de store tragedier i Hurtigrutens mer enn 100-årige historie. Det har vært skrevet mye om denne tragedien i ulike bøker og publikasjoner - beretninger om stort sjømannskap, heltemot og enestående redningsinnsats fra både mannskap og lokalbefolkning. Likevel: Dramaet som utspant seg utenfor Ervik på Stadlandet 30. september 1943 endte som en dyp tragedie - på tross av den heltmodige innsatsen. Trøsten får være at det hadde blitt så mye, mye verre dersom ikke en rekke mennesker hadde våget livet for å berge andres. Etter fattig evne skal jeg forsøke å formidle noe av denne historien til Dampskibspostens lesere - med utgangspunkt i det postkortet som presenteres her. Det er ett av flere som rederiet gav ut utover på 1930-tallet.

Skipet

D/s "Sanct Svithun" ble levert 1. juli 1927 fra The International Shipbuilding & Engineering Company Ltd (Danziger Werft) i Danzig. Skipet var spesielt kontrahert for Hurtigruten, og det føyer seg pent inn i rekken av nydelige, linjevakkre passasjerskip som Det Stavangerske Dampskibsselskab fikk levert før 2. verdenskrig. Ja, så fornøyet var Stavangerske med "Sanct Svithun" at de i de følgende år fikk bygget to søsterskip i noe mindre målestokk. Disse skipene, D/s "Kronprinsesse Märtha" (1929) og D/s "Rogaland" (1929) ble satt inn i Kystruten Bergen-Oslo.

"Sanct Svithun" var på 1375 brt. med målene 236/35,2/21,3'. Maskineriet var et kapittel for seg. For første gang på et norsk skip ble det satset på en dobbel compound dampmaskin av Lentz konstruksjon, altså en slags forløper til den senere så kjente Fredriksstad dampmotor. Med to kullfyrte kjeler utviklet maskinen 1650 ihk som gav 14 knops fart. I likhet med Nordenfjeldskes "Dronning Maud" (1925) fikk "Sanct Svithun" en flott utsiktssalong rett under broen, noe som ble svært populært hos passasjerene. Likeledes det uvanlig store promenadedekket. Skipet fikk sitt navn etter Stavanger bys skytshelgen St. Svithun, og viste seg snart som en god sjøbåt på den ofte værharde norskekysten.

D/s "Sanct Svithun" gikk prøvetur 30. juni 1927, og dagen etter kunne altså

kaptein Samuel Alshager og hans mannskap overta dette vakre skipet som straks ble populært hos de reisende. Ja, det sies at det hvilte en stemning av ro og hjemlig hygge over dette fartøyet.

Krigen

Da krigen kom til Norge 9. april 1940 lå D/s "Sanct Svithun" ved verkstedet på Klasaskjæret i Stavanger for vårpuss og årlig dokksetting. I mellomtiden gikk D/s "Kong Haakon" som avløsningsskip. I løpet av juli 1940 gjenopptok "Sanct Svithun" ruten, etter at all hurtigrutetrafikk hadde stoppet opp etter krigshandlingene 9. april. Til å begynne med var det kun én ukentlig avgang fra Bergen og to fra Trondheim, men fra september av ble det to ukentlige avganger også fra Bergen. I likhet med alle andre norske skip på kysten hadde "Sanct Svithun" navn og nasjonalitet samt de norske farvene påmalt skipssidene. I tillegg var de norske farvene påmalt taket av bakkshuset.

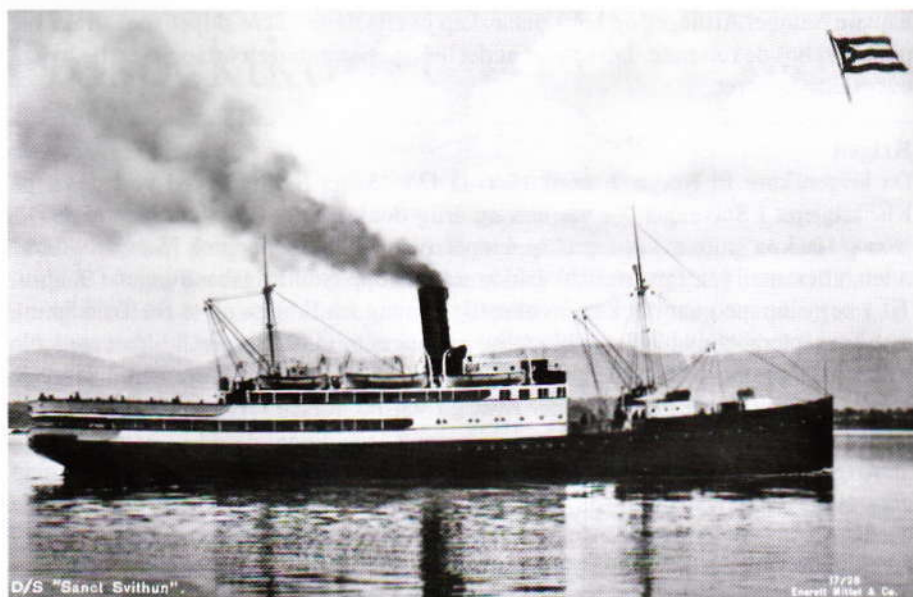
Krigsårene gjorde dramatiske innhugg i Hurtigruteflåten, og til sammen 14 skip gikk tapt etter krigshandlinger. Etter beste evne forsøkte rederiene å opprettholde denne kystens livslinje med de gjenværende skip samt et utall erstatningsskip av høyst varierende størrelse og standard.

Ulykken

30. september 1943. Det meldes om stor alliert flyaktivitet på kysten. I Ålesund ligger sydgående Hurtigrute D/s "Sanct Svithun" klar for avgang. Tyske havnemyndigheter har anmodet kaptein Alshager om å la skipet ligge over til neste dag pga. faren for flyangrep, men klokken 15:30 legger "Sanct Svithun" ut fra Ålesund. Neste stopp etter ruten er Måløy. Så langt kommer skipet aldri.

Det er en grå og kald høstdag, og ved Stadt blåser det sørvestlig sterk kuling. Sjøen er tung, og det blir slått halv fart i maskinen. Litt før klokken 19:00 befinner "Sanct Svithun" seg omtrent midtveis mellom Vossa og Buholmen, da 6 engelske Beufighter jagerbombere plutselig stuper ut av skydekket og angriper det vergeløse skipet med maskinkanoner og fosforbomber. Etter en sveip innover den vesle bygden Ervik, kommer flyene tilbake. D/s "Sanct Svithun" er sjanseløs. Flere av bombene treffer skipet, som rister og skjelver under eksplosjonene. Med et forferdelig brak styrter aktermasten ned gjennom dekkene under. Damp fra avrevne dampør hvisler hissig, og fosforet i bombene antenner en brann om bord som får selv stålet til å brenne. Ja, det sies at davitene smeltet som vokslys i den intense heten. Straks de første bombene faller, blir det slått stopp i maskinen, men denne meldingen når aldri maskinrommet. Trolig har en bombe som traff ved skorsteinen kuttet wiren til maskintelegrafen. Damptrykket faller, og det er så vidt "Sanct Svithun" har styrefart forbi Buholmen. Lysmaskinen er satt ut av kraft og skipet er kun opplyst av den voldsomme brannen som raser om bord.

På broen har los Edvard Kvalø overtatt rattet etter at rormann og offiserer har gått



Selv om D/s "Sanct Svithun" ikke fikk noe lang liv, rakk Stavangerske å utgi en rekke flotte postkort med skipet som motiv.

Foto: Mittet. Jostein Sørensens samling.

for å hjelpe til med låring av livbåter og flåter og utdeling av livbelter. Panikkslagne passasjerer løper frem og tilbake mens de fortvilet roper på sine. Etter hvert klarer mannskapet å få en av livbåtene og en flåte på sjøen. En annen flåte som blir vippt på sjøen fra brotaket, blir skrellet opp under akterskipet, og alle om bord omkommer.

Skipet holder farten, og losen legger om babord mot land. Han har sett seg ut en kile mellom en bergnabb og Kobbholmen, og med et brak blir "Sanct Svithun" kjørt fast her. Begge ankerene blir satt ut i et forsøk på å holde skipet i ro. D/s "Sanct Svithun" står nå i brann fra båtdekket og akterover. Omkring skipet går sjøen vill og hvit, men forskipet står fast som i en skrustikke. Akterskipet derimot er i ferd med å synke.

Tragedien

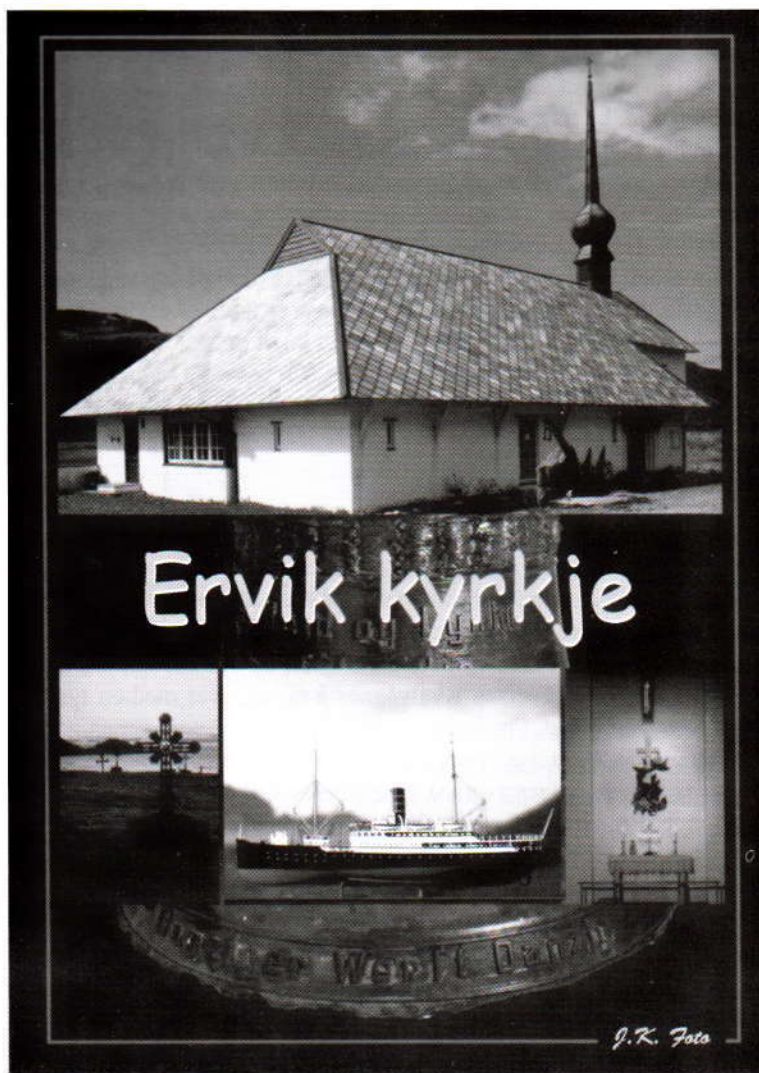
Inne i Ervik står folket forferdet og ser på dramaet som utspiller seg rett utenfor. Herfra ser de flere passasjerer kaste seg i den frådende sjøen fra det brennende skipet. For mange ble det et hopp rett i døden. Men karfolket i Ervik handler resolutt. I fullt sprang bærer det ned til naustene, hvor to seksæringar blir satt utpå. Den ene bærer forresten det skjebnefylte navnet "Titanic"..... Senere blir også en færing sjøsatt. Etter mange krafttak i den grove sjøen kommer båtene ut til Kobbholmen. Gjennom bulderet fra sjøen kan Ervikkarene tydelig høre redselsskrikene fra de

skibbrudne. Etter mye baksing, er båtene kommet så nære at karene kan starte redningsarbeidet. Seks mennesker i en overfylt flåte, ett menneske i sjøen og to som klamrer seg til en avrevet dør er de første som blir berget fra "Sanct Svithun". Straks disse er rodd i land, bærer det utover igjen. Og slik fortsetter det, med både levende og døde som blir plukket opp av den frådende sjøen og rodd inn til land.

Mens dette redningsarbeidet pågår, er det fortsatt mange mennesker igjen på den brennende "Sanct Svithun". Kaptein Alshager og los Kalvø står fortsatt på broen, men snart blir varmen så intens at det blir umulig å være der lenger. Den vanlige veien ned fra broen er umulig å bruke, så den eneste muligheten er å fire seg ned fra brokanten til fordekket. Et tau blir strukket, men er ikke langt nok. Losen, som er førstemann til å fire seg ned, går i dekket med et knall og skader begge føttene. Etter en stund blir en stige funnet, og kapteinen kommer seg velberget ned på dekket.

Fordekket er nå det eneste stedet hvor flammene ennå ikke har nådd. Her har det etter hvert samlet seg en rekke redselslagne mennesker. Å hoppe over bord vil bety den visse død slik som sjøen får det fortapte skipet til å kaste urolig på seg. Enten vil man drukne, eller så vil man bli malt i stykker mellom skutesiden og Kobbholmen. Alle stiller seg det samme spørsmålet; hvordan skal vi komme oss unna denne dødsfellen? En av matrosene finner råd. Mens vraket ennå ligger tett opp til Kobbholmen, huker han seg fast i mantelen på babord bom nr. 2 og klarer å svinge seg inn på holmen. Andre forsøker i panikk det samme vågestykket, men med dårlig resultat. Noen slår seg helseløs – andre går i sjøen og blir borte. Men så klarer den 31 år gamle matros Olav Iversen Kvalvåagnes å ta seg over med en tynn wire som henger fra baugen av skipet. For å nå holmen må matrosen, som var en god svømmer, hoppe i sjøen og foreta sitt livs svømmetur de 15 meterne inn til Kobbholmen. Etter flere forgjeves forsøk, klarer Iversen Kvalvåagnes å komme seg opp på holmen – stadig med grep om wiren. Denne får han festet rundt en pullertlignende bergnabb. Det er nå opprettet en livline – nesten som en navlestreng – mellom den fortapte "Sanct Svithun" og Kobbholmen. Men selve wiren viser seg for tynn til at folk kan entre over den. Ved hjelp av en hiveline lykkes det imidlertid å dra den forsterkede 10" reservetrossen av Manilahamp over til holmen. Så snart denne trossen er gjort fast, begynner de skibbrudne én etter én å entre over, med hivelinen om livet som sikkerhetsline. Det er en farefull manøver, for trossen strammes og slakkes i voldsomme rykk etter som vraket hiver på seg i den grove sjøen. Men takket være denne trossen, blir 21 mennesker berget over på Kobbholmen. Kun ett menneskeliv gikk tapt under denne manøveren – det kunne gått lang verre, for flere faller i sjøen, men blir reddet takket være linen om livet. Blandt de reddede er også et 2-3 måneder gammelt spedbarn. Faren har funnet en ryggsekk og i den putter han den godt inntullede jenta i. De kommer velberget over på Kobbholmen, men ennå har denne faren en jente på 3 år igjen om bord. Han åler seg derfor tilbake over trossen, tar godt tak om jentungen og åler seg i sikkerhet på holmen.

Det er også en del tyske soldater om bord i D/s "Sanct Svithun" på denne turen.



Dette postkortet er å få kjøpt i Ervik kirke. Modellen av "Sanct Svithun" står i minnerommet i kirken, hvor også en rekke andre bilder og gjenstander er utstilt, bl.a. den svære dampfløyten som er omgjort til minnebøsse. Utenfor kirken er ett av ankerene med en del av ankerkjettingen oppstilt.

Foto: Mittet, Jostein Sørensens samling.

Noen av disse har klart å komme seg frem på fordekket. Nå stormet flere av soldatene på for å tvinge seg over på trossen. Det går dårlig, og alle forsvinner i den frådende sjøen. Bare et par mann blir senere plukket opp i live.

Til slutt er det bare 3 mennesker igjen ombord; restauratør Charles Holmgren, postekspeditør Oskar Klock og kaptein Samuel Alshager. Også disse kommer seg på mirakuløst vis over trossen og inn på Kobbholmen hvor de blir hjulpet i sikkerhet av de andre. Siste mann som forlater "Sanct Svithun" er kaptein Alshager. Han entrer seg utover trossen, hviler litt, entrer seg videre og må hvile litt igjen. Til slutt når også han frem til holmen og blir hjulpet i sikkerhet av matros Iversen. Klokken er da omkring 21:30.

Det var lykket å få enda et par flåter på sjøen, og takket være disse blir flere mennesker som lå i sjøen, berget. Flåtene blir etter hvert plukket opp av Ervik-båtene som sleper dem til land hvor de reddede blir tatt godt hånd om av bygdefolket. Stadig ror karene ut til vraket, får skibbrudne – både levende og døde – opp i båten og så tilbake til land. Her får folkene mat og varme ulltepper rundt seg. Flere har omtrent ikke klær på kroppen og fryser fælt. Kvinnene i bygden gjør husene klare til å ta imot de forkomne menneskene, og det fortelles at de lå overlevende fra "Sanct Svithun" i alle hus i Ervik denne natten.

Doktoren i bygden, Leif Østhus, får en stri tøm den kvelden og natten. Først klokken 04:00 den påfølgende morgen kan han dra hjem. Da har han sett til alle de overlevende.

I den mørke høstnatten lyser brannen om bord i D/s "Sanct Svithun". Først omkring kl. 01:00 er skipet helt utbrent og de siste flammene dør ut av seg selv.

For de vel 20 skibbrudne som har reddet seg over på Kobbholmen, blir det en lang, våt og kald natt. I stormen vasker sjødrevet ustanselig over holmen og det er vanskelig å finne ly noe sted. Men dagslyset tenner igjen håpet i de forfrosne sjelene. Ervikkarene er enda en gang i båtene og på vei ut til Kobbholmen. Etter flere forsøk i den fortsatt frådende sjøen, klarer de å berge alle trygt derifra. Den siste som forlater Kobbholmen er kaptein Samuel Alshager.

Klokken 07:00 om morgenen kommer redningsskøyten "Idun", og sammen med redningsskøyten "Biskop Hvoslaup" frakter den de overlevende inn til Måløy.

Til sammen 78-79 mennesker ble reddet fra dødens favntak denne kvelden og natten, takket være Ervikfolkets fenomenale innsats. 44 nordmenn og anslagsvis 12-20 tyske soldater satte livet til. Flere av de omkomne ble funnet lenge etterpå så langt nord som nord for Trondheim.

Epilog

Tyskerne hadde, som et ledd i befestningen av norskekysten, også anlagt kanonbatterier og radarstasjoner på Stadt, bl.a. på Store-Hovden og Little-Hovden, rett innenfor der "Sanct Svithun" forliste. Herfra har de "orkesterplass" til det dramaet som utspiller seg rett utenfor, men er ellers lite involvert i bergingsarbeidet. Derimot er tyskerne "elleville" over utsiktene til å lage propaganda på ulykken. Over forsidene på den tyskkontrollerte pressen blir tragedien beskrevet med bred penn, og det likeså tyskkontrollerte NRK sender reportere fra Oslo for å "avtvinge" kaptein

Alshager og los Kvalø erklæringer om de barbariske engelskmennene. Heldigvis redder legeerklæringer dem fra en slik ydmykende opptreden.

En tid senere tar Det Stavangerske Dampskibsselskab kontakt med folk i Ervik med spørsmål om det lar seg gjøre å redde skipsklokken fra D/s "Sanct Svithun". Jo, et par karer mener at det skal gå, og i en færing ror 3 mann ut til det utbrente vraket. Men da de kommer oppunder vraket begynner tyskerne plutselig å skyte på det fra Store-Hovden. Karene må derfor ro tilbake, og går opp på Store-Hovden for å forklare ærendet sitt. Dette synes tyskerne åpenbart er en sympatisk handling, og de tre karene får lov å ro ut igjen og får berget klokken som blir sendt tilbake til Stavangerske. En kan godt forstå at Stavangerske gjerne ville ha denne klokken berget, for det er en ualminnelig vakker skipsklokke. Nede langs kanten, hele veien rundt, står navnet på byggeverftet, og midt på: Maa Held og Lykke følge dig Sanct Svithun. 1927. Ikke inngravert som vanlig er, men med opphøyde, støpte bokstaver. Etter en tid kommer imidlertid klokken tilbake til Ervik. Nå har Det Stavangerske Dampskibsselskab forsynt den med enda en inskripsjon: Til Ervikfolket, i erkjentlighet for redning av menneskeliv ved D/s Sanct Svithuns krigsforlis 30. september 1943.

Allerede kort tid etter det tragiske forliset blir det tatt til orde for å reise et minnekapell i Ervik. Nazimyndighetene griper begjærlig ideen og vil lage propaganda av dette også. Heldigvis blir det ingenting av planene under slike omstendigheter. Men tanken var på ingen måte død. I de første etterkrigsårene arbeider særlig kaptein Samuel Alshager mye for å få reist et kapell i Ervik. Dessverre skulle han ikke selv få oppleve å se minnekapellet ferdig før sin død i 1961. Men så, 14. juni 1970 blir St. Svithun kirke i Ervik vigslet av biskop Per Juvkam. Nærmere 1000 mennesker kan i ettertanke lytte til klangen fra D/s "Sanct Svithun"s vakre klokke, som nå er montert i kapellets klokketårn.....

Vraket av "Sanct Svithun" ble liggende en tid i sin forvridde stilling ved Kobbholmen, men så en dag gled det av og forsvant i dypet. Få andre gjenstander lot seg berge, men en del vrakgods og løsøre fløt opp. Noe av dette er i dag anbragt i et eget minnerom i kapellet sammen med en rekke fotografier og en modell av skipet. Her er også en minnetavle med navnene på de omkomne. Dykkere har flere ganger vært nede på vraket av "Sanct Svithun", som nå ligger spredd utover havbunnen i 1000-vis av deler. Ytterligere noen gjenstander er bragt opp, bl.a. ett av ankerene og den gedigne 3-stemte dampfløyten i messing. Ankeret, med en stump av kjettingen, er vakkert plassert utenfor kapellet. Fløyten står oppstilt i minnerommet og fungerer som minnebøsse.

Kaptein Alshager førte senere under krigen D/s "Kong Sverre" i Hurtigruten, som erstatning for "Sanct Svithun". På sin første tur med "Kong Sverre" tar kaptein Alshager skipet gjennom Storesundet, og i sakte fart forbi Kobbholmen. Med tre lange ul i fløyten hilser han det djerpe Ervikfolket..... INGEN NEVNT – INGEN GLEMT!

Med M/S "Nordstjernen" til Caen for å markere D-dagen

- Krigens lengste dag

Tekst og foto: Thor Hansen.

En søndag i mai spisset jeg ørene... I et radioprogram fortalte Brita Blomkvist at gamle ærverdige M/S "Nordstjernen" til TFDS skulle seile til Caen. Dette for å ta del i markeringen av D – dagen, med veteraner og pårørende av de som deltok aktivt eller på annen måte bidro til frigjøringen av Europa. Det var også anledning for andre å delta på dette historiske opplegget, - et annerledes cruise i samarbeid med Den Kongelige Norske Marine.

Jeg fikk også høre at "Nordstjernen" skulle møter K/S "Norge" under veis og fortøye ved kongeskipet i Caen. Krigsveteraner fra hele verden ville komme til Normandie og delta i denne markeringen 60 år etter D-dagen 6.juni 1944.

Kansje dette er siste gangen veteranene får sjangsen til å fortelle verden om begivenhetene som i avgjørende grad bidro til å befri Europa fra nazismen.- Og man kan heller ikke legge skjul på at stadig blir det færre veteraner som kan være med å hedre sine falne kamerater.

Denne muligheten kunne jeg ikke la gå fra meg...

Den 1.juni finner jeg det gamle klassiske hurtigruteskipet "Nordstjernen" ved Vågen i Bergen. Jeg har stor sans for veteranskip og dette skipet er virkelig en veteran i flåten. Bygget ved Blohm & Voss i Hamburg i 1956. Skipet ble satt inn i Hurtigrutefart og seilte langs norskekysten fram til 1993. For å tilfredstille tidens krav har hun blitt ombygget og modernisert, senest våren 2000. Skipet har fått flotte salonger med litt smak av de gamle atlantehavskrysserne. Selv om skipet er fornyet har hun fortsatt sin helt spesielle atmosfære i behold. I sommersesongen brukes skipet i cruise rundt Spitsbergen, men denne gangen skulle veteranskipet ut på en



Krigsveteraner samlet om bord på M/S "Nordstjernen".

annerledesreise, fullastet med veteraner og andre spesielt interesserte på hva som hendte for 60 år siden i det hærtatte Europa.

Straks etter ombordstigningen treffer jeg på en kjent person, krigsveteranen Gunnar Sønsteby. Han er den eneste som tre ganger er tildelt Norges høyeste dekorasjon, Krigskorset med sverd. – "Du har vel fått lugarnummer 24", spurte jeg med et smil. – Han smilte lurt tilbake, da han skjønnte han var gjenkjent.

(- Han hadde jo mange dekknavn, - nr. 24 var et av dem.)

På vei mot Caen holdt han et fengslende foredrag fra sin agenttid i Norge, da han og "Oslo-gjengen" skapte mye hodebry for tyskerne med stadig dristige og nervepirrende sabotasjeaksjoner.

Underveis var det flere lærerike og spennende foredrag med historiske tilbakeblikk.

Tidligere fenrik Monrad Mosberg, som var manøveroffiser på jageren "Svenner", fortalte om dramatiske timer på morgenen før landgangen. Skipet ble truffet av en tysk torpedo, brakk i to, midtskipet tok bunnen, mens baugen og akterenden rakte høyt over vannet, og dannet en "V" som i om lag 20 minutter sto som et seierstegn mot himmelen før fartøyet veltet over på siden og sank i kanalen. Her forsvant 33 mann av en besetning på på i alt 230.

Forfatteren Max Hermansen fortalte om boken han skal ha ferdig i høst. – Om D-dagen 1944- med spesiell vekt på norsk innsats.

Utenfor kanalen som leder opp til Caen, fikk vi følge av K/S "Norge". Lett som det var en leketøysbåt i et badekar manøvrer kaptein Herodd Widding "Nordstjernen" inn i slusen kloss bak kongeskipet.

Vi passerte Pegasus broen, hvor det hele startet på D-dagen.- Rett etter midnatt landet de første glideflyene nær broen med britiske 6 Airborne Divisjon og overmannet de tyske styrkene og fikk tatt denne verdifulle broen.

Vi fortøyde nær kongeskipet i Caen og det var et flott syn å se disse flaggsmykkede vakre skipene som representerte Norge under disse dagene.

Apropos flagg; overalt ble det flagget med amerikanske, britiske, canadiske, fransk – og norske flagg. Det er tydelig at franskmennene setter pris på hjelpen de fikk den gangen.

Vel framme fikk vi mer informasjon om alt som skulle skje under disse dagene og om hvilken utfluktsprogrammer vi kunne delta på.

Det første vi om bord valgte var besøk på Le Memorial de Caen,- fredsentret i Caen, som er en hyllest til alle de som var involvert i invasjonen av Normandie.

Her fikk vi se dagliglivet til soldatene og vi fikk ta del i deres håp, tanker, frykt og deres øyeblikk av lykke. Her ble det også vist en meget interessant film, som parallelt beskrev utviklingen time for time på alliert og tysk side.

Opplevelsene sto i kø.- Vi ble med på et besøk i den lille landsbyen Villons les Boissons. Her la kong Harald ned en krans på et minnesmerke over den norske innsatsen under invasjonen. Ved denne landsbyen lå de to norske jagerflyskvadronene 331 og 332 stasjonert i august 1944.

Hans Majestets kongens gardes musikk og drilltropp imponerte og gjorde stor lykke med klingende spill og elegant og presis drilloppvisning. Man blir både stolt

og imponert av de unge gardistene med så kort opplæringstid, makter dette krevende programmet.

På selve 60 årsdagen for D-dagen var det planlagt en utfukt til Pointe du Hoc, men det skulle bli en nedtur for oss. I buss var det umulig å ta seg fram til stedet der de amerikanske Rangers gikk i land og harde kamper ble utkjempet. Mer en 20 statsledere fra hele verden var tilstede i dette området, på den siste store markeringen av det som skulle bli begynnelsen til slutten for Hitler-Tyskland.

Sikkerheten var kraftig skjerpet og dessuten var de små veiene langs kysten fulle av gamle kjøretøyer av alle slag fra krigens dager.

Vi opplevde denne dagen som "vår lengste dag" med mye uinteressant busskjøring.

Den 7. juni ble det betraktelig bedre og vi kom til landsbyen Hermanville – Sur – Mer, hvor kong Harald sto for avdukingen av "orlogsgasten",- en kopi av skulpturen som står ved Akershus festning. Denne er laget av kunstneren Per Palle Storm og som kongen avduket i 1992.

Bautaen som nå er reist er til minne om de som døde med jageren "Svenner" og til minne om marinen og handelsflåtens innsats under krigen.

På hjemturen den dagen fikk vi en stopp på den store amerikanske krigskirkegården Colleville. Her står rekke på rekke av hvite kors rett i nærheten av Omaha Beach, den blodigste av alle stendet. Her fikk vi en dyster og gripende bekreftelse på hvilket helvete dette ble for de landsatte soldatene.

På selve invasjonsgdagen ble det på de fem landgangsstrendene landsatt nærmere 60 000 allierte soldater. På forhånd var det regnet med betydlige tap. Tapene kom også; vel 10 000 allierte soldater falt på selve D-dagen.

Da solen gikk ned over "den lengste dagen" 6. Juni 1944 og natten la seg over de blodige strendene Omaha, Utah, Juno, Sword og Gold kunne man fastslå at invasjonen ble en formidabel suksess, men minnet om innsatsen og ofrene vil alltid være risset inn i vår historie.

Hjemturen med "Nordstjernen" var tid for ettertanke

Vi stoppet i posisjonen hvor "Svenner" gikk ned. Her ledet marineprest Terje Løvstad en minnehøytidlighet, hvor Hans Olaf Aas fra Nøtterøy, hedret sin far og alle de andre som forsvant med skipet ved å kaste en krans på havet.

Det er mange inntrykk en sitter igjen med etter en slik reise. Det var gripende å høre krigsseileren Ingvald Whal fortelle på sin stillferdige måte om sine farligste år på sjøen. – Med utallige variasjoner på krigens gru i form av torpederinger, senkninger og folk med nerveproblemer som knapt kunne holde en kaffekopp på grunn av skjelving.

Det jeg kanskje kommer til å huske best fra turen er de gamle staute veteranene fra D-dagen og invasjonen, krigseilerne jeg møtte, flere av dem i rullestol,- som ble møtt med jubelrop og applaus fra statsledere, inviterte og store menneskemasser, som ville ta del i denne siste store markeringen.

De fortjenner all hyldes.....,- vi har mye å takke dem for!

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



"Granvin" var en av de hundrevis med båtene som fulgte verdens største cruiseskip "Queen Mary 2" ut Byfjorden i Bergen den 18. juli 2004. Det var et majestetisk og praktfullt skue å oppleve dette møtet mellom gammel og ny tid ved Hjelteskjæret lykt på så nært hold.

Foto: Trine Marcussen