

Mitt liv med Olsebåtær av Rolf K. Kristensen, Kjøpmannskjær.

- 1 -

MITT LIV MED OLSEBÅTÆR.

=====

Denne første avdeling handler om livet utenom; knyttet til de som "sto båtæne nær". Det gjelder også meg, som storøyd guttepjokk hos besteforeldre i Vrengen. Også som passasjer i ulike livsfaser. Andre avdeling blir om mitt liv ombord. Alt skrevet mest etter små notisbøker og hukommelse - delvis i krønikeform.

Men nå: Sommeren 1937; nydelig varmt vær. Solgangsbrisen har snudd til svak sønnavind - midt på en lørdag ettermiddag i Vrengen - 12 km. fra Tønsberg, helt sørvest på Nøtterøy. Altså øya rett sør for den byen.

Med blandingen av faste og hyttebeboere på Styrsviks smale landstripe ved SB-side i vestgående kurs, kommer **M/S "BRETAGNE"**. Tett ved det lokale "fjelland", 5 knops fart i naturens smale, over 30 m brådype sund som skiller øyene Nøtterøy og Tjøme. **"BRETAGNE"** er Fred. Olsens nybygde passasjerbåt - også beregnet for expresslast i Oslo-Kr.Sand S.-Antwerpen-ruta, og sommerruten lagt innaskjærs flere steder, bl.a. via Vrengen og Tromøysundet.

Ved besteforeldrenes stakittgjerde, omtrent 10 m over sjøen og 25 m fra, står en 2 års guttepjokk med halvlangt, litt krøllete lyst hår og lyseblå mammasydd kortbeinet/kortermet "Tropedress", med "hurtigknapping". Han er ganske stolt av seg selv for det er første ukene han er "helt tørr" - og vet å si fra hvis "hjelp" skulle trengs.

Også noe annet er han stolt over - iallfall litt: De voksne har lært ham å skille passasjerbåtæne - "Postbåtæne" i Kystruten Oslo - Vestlandet via Sørlandet, tur/retur - fra den som kommer nå: Altså Fred. Olsens nye båt i Antwerpen-ruta: **M/S "BRETAGNE"**. Men denne "nybåten" virker litt stor og skummel for pjokken som akkurat nå er alene ved stakittgjerdet.

Så stoltheten avtar snart der han nistirrer på båten - mellom gjerdesprossene. Ser båten vokse, vokse, vokse og så svinge 45 grader ved Tuten Fyrlykt. Nå er kursen rett mot pjokken der på Nøtterøy-siden - nesten midt på Vrengens sørlige seilløp!

"Dama" øverst i baugen virker fryktinngydende med kjolen svingende omtrent rundt anklene. Og så har hun noe rart på hodet! Større og større blir Dama. Det virker som hun stirrer rett på småpjokken mens båten siger stadig nærmere. De voksne har fortalt om gallionsfigurer og hva de kan bety. Men det er forlengst blåst vekk i småtassens foreløpige hukommelse.

Enda nærmere kommer **"BRETAGNE"** med "dama si". Å, så! Så **tuuutær** båten høyt, grovt og lenge (!) med den moderne luftfløyta før kursen rettes opp i sørlig retning - bare snøtt 50 m fra land. Lyden, og øyne som "stirrer", er mer enn nok for 2-års-pjokken. Han springer - nesten snubler - full fart - og redd - inn til bestemor. Der kaster han seg i fanget hennes, roper høyt med skrekkblandet røst i sitt uferdige språk med manglende r- og s-lyder - og enda litt til - som vanlig er i den alderen:

"Bettemol, Bettemol! Nå kommel "Betanne"! Nå kommel "Betanne"! Dama tal mæ! Dama tal mæ! Hu' gjøl de', Bettemol!"

Bestemor hopper ikke så høyt. Tar pjokken på armen. Han snufser fremdeles i halsgropen hennes. Hun går ut og sier trøstende:

"Dama tar deg ikke. Ville bare be deg være klar til å vinke til Nielsen. Nå skal vi vinke til ham, så går alt bra, skal du se."

Det gjorde begge mens Nielsen vinket til egen familie og oss. Bestemor forklarte enda en gang om gallionsfigurer. Tårerestene fra skrekken tørket bort ved hjelp av solen, bestemors bløte hånd - og en snufsefuktig 2-årig guttehånd. Dog gjorde bestemors blomstrete lommetørklæ susen til slutt. **Nielsen** - han var nærmeste nabo, med **Finn** til fornavn - og stuert ombord, som pjokken vinket litt til - noe forsiktig - fremdeles tørr! Tutingen var for å varsko båter på andre siden av 90 graders svingen rundt det "høye" fjellet i sør.

Dermed var han trygg på både tuting, Dama og hele båten. Siden vinket han titt og ofte til båtene. De fleste "vinket" eller ga et lite puff i fløyta hvis det ikke var annen trafikk i sundet. Gildet var det å vinke til "**BRETAGNE**", Dama og Nielsen - med et lite håndkle - ved senere sommerbesøk hos besteforeldrene helt til krigen. Av og til fikk han vinkesvar til og med fra navigasjonsbrua! Det var ekstra stas!

Med alt dette grunnla pjokken - om han må få lov å si det selv - meget god båtkjenning. Såkalte søsterskip kan ha små detaljer som skiller dem fra hverandre. Da gjelder det å huske navnene! Samt enkelte verksteders "swung" over skrog, overbygg og rigg. (Lesere har vel forlengst forstått at **jeg** var 2-års-pjokken).

Pjokken er etterhvert også stolt over Morfar som i pensjonisttilværet setter i land passasjerer fra Postbåtene. De har stopp her i Vrengen på turen fra Vestlandet til Oslo, sånn på tidligkvelden i sommerhalvåret.

Akkuret ved entringen til Vrengen-sundet fra sør, gir de sitt spesielle fløytesignal for henting. Morfar rusler ombord i "**Pigen**" - hans selvbygde, store stabile rosjeke og ror ut til midt i sundet. Et par-tre passasjerer kommer ned fallrepet mens Postbåten siger langsomt frem. Deretter låres bagasjen ned til Morfar. Han plasserer korrekt, løsner hivelinen, slipper løs, påser at matrosen kveiler den ombord, vinker opp til kaptein og/eller styrmann på bruvinga og "setter fra".

Postbåtene er fremdeles kullfyrte dampbåter. Så maskintelegrafene er lett hørbar når "sjøreisen" fortsetter. En svart røykdott opp fra skorsteinen når fyrbøterne kaster noen skuffer kull i kjelefyrgangene, viser at Postbåten øker til de regelbestemte 5 knop i Vrengen. Måkene skriker småprotester mot kullrøyken.

De fleste passasjerer skal i land på Tjøme som allerede er kjent som "ferieøy". Med seige åretak ror Morfar til anløpsbrygga der. I mens står den etterhvert litt større Pjokken og skuer på det hele med lengselens blick. Han er fremdeles for liten til å være med på slike roturer. Ikke er det lov heller - i følge Morfar. Og han vet hva han snakker om. Han har hatt egen kystjakt. Det blir fisketur som erstatning.

I motsatt retning passerer båtene kl. 0045. Avgang Oslo 2000. Da tuter de før den tidligere nevnte skarpe svingen, og folk stiller klokken etter lyden! Dampfløytelydene varierer mellom bass, tenor, sopran og kastratsangere. "Båtmusikalske" kan faktisk fastslå hvilken Postbåt som passerer. Slik er det helt til radaren gjør sin entrè. Dermed er ikke nøyaktige minutter og

omdreininger lenger så viktige for posisjonsbestemmelse. Sikker kystposisjon oppnås via det nye vidunderet. Da tåler man litt "tidsvariasjon". "Landklokkene" stilles heller ikke lenger.

Men hvor var Pjokkens Moder og Fader, sommeren 1937 ?

Jo, på biltur i Tyskland med mors eldste søster og hennes mann i deres fjorårs modell av en nydelig 5-seters HUDSON-Terraplane. Eiereren var bestyrer på Nøtterøy E-verk, utdannet på høyskole i Tyskland. Der skulle et jubileum feires. Så de benyttet anledningen til rundtur, bl.a. for å "plukke opp" Pjokkens Fader. Han hadde byggetilsyn med to hvalbåter for det britisk-tyske hvalfangstselskapet han var maskinsjef i. Med 2 ukers ferie fra verftet **Bremer Vulcan, Vegesack, Bremen**, fikk han også fin tid. I løpet av turen opplevde de 4 litt av hvert som gjorde dem noe mindre overrasket da Hitler-Tyskland "slo seg løs" for alvor to år senere.

Begge hvalbåtene, "**UNITAS-I**" og "**SOUTHERN GEM**" var verdens største i sin klasse med 162 og 172 fot lengde frem til 1940. Da kom **Kaldnes** i Tønsberg med en 178 fots serie. Hitler-Tyskland invaderte som kjent Norge, 9. april 1940. Dermed konfiskertes nevnte Kaldnes-båter til vaktbåter for Der Kriegsmarine.

Men hvorfor tutingen? Ganske enkelt for å sende signal til evtl. motgående trafikk. Bak Nøtterøy-sidens ganske høye ås, ca. 200 meter sør for Vrengen Bro, kan den komme "lurende". Akkurat ved åsen er en ny 90 graders sving i et av Vrengens smale partier. Ikke sjelden ble det en del signalutveksling der.

Dette var jo lenge før VHF, radar og skikkelig radiotelefon. Telegrafi passet ikke der med sund varierende fra 100-150 m. bredde. Trailerne var "ikke oppfunnet" enda, så båttrafikken var tett. Min morfar var en av dem. Han hadde kystjakt lydende det særegne navn "**SNARENSVEND**" i ved- og mindre trelastfart.

Mang en natt lå han på Vindfangbukta ved Drøbak ventende på god bøl i solgangsbrisen når den kom fra nord på tidligmorgenen. Det hjalp godt ved siden av en liten glødehedemotor av ukjent opprinnelse. Den hadde bestefar hatt med fra Unaiten da han seilte styrmann på seilskuter. Motoren var kjøpt av en skotte som laget slike etter **Stuarts** originalpatent og utviklet vel ca. 8-10 HK. Montasjen sto den godeste **Julius Pedersen** for selv. Propellhylsa monterte rett ut i overgangen fra skuteside til akterstevn ved siden av roret. Klaringen til roret var tilpasset roret i borde mot "propellsiden". Arrangementet var nokså vanlig på de første redningskøytene med motor. Det visste Julius himself.

Fra ca. 11-12 års alder og en tid etter folkeskolen, tilbragte hans tre døtre flere somre på skift ombord "i full stilling". Ungdommen ble tidlig muskelspek i første tredjedel av 1900-tallet. I skipsarbeid på kystjaktene var likestilling forlenget innført! Men factum est at den høye, staute Faderkaptein Julius Pedersen - med det regelmessige ansiktet, rette nese og velformede bart under den - var intet råskinn. Han var fullstendig klar over at naturen hadde skjenket ham fire velskapte og vakre gaver her i verden: Først **Jensine**, hustruen - min "Bettemol"- så tre døtre med brune øyne og ditto hår. Alt i

løpet av 7 år. Og Vårherre hadde stått attåt med alt hittil. Noe skipsarbeid måtte døtrene altså utføre. Tidene var nå engang slik for de fleste. Familien var ordensmennesker som likte å ha alt rent og pyntet rundt seg for trivsel i slitet - også ombord.

Som alle motordrevne Olsebåter den gang var **"BRETAGNE"** "hel og pen i tøyet" med lysegrått skrog, hvite skanseklodninger, rekker og overbygg. Overbyggets rekker hadde oval, blank teak øverst. Samme moderate gulfarve på skorstein og rigg. "Olsegult" ble det vel oftest kalt, særlig med STABIL-fabrikken i drift. Den lysegrå skutesiden gikk over i grønt belte før burgunderrødt undervannsskrog. Kort sagt: Både pen skute og "klær".

For ordens skyld: Olse-dampbåtene hadde fortsatt svarte skorsteiner, bredt flaggrødt belte og rederiflagget der. Såvidt jeg husker: Rigg og skrog samme gråfarve. Også de hele og pene i tøyet med sine farver.

Man ble i godt humør av farvesammensetningen og satte æren i å holde "tøyet" i orden. Også i maskinrommet så langt som mulig. Men enkelte av de første skipsdieselmotorene var noen ordentlige "drypp- og sprutekasser". Av og til verre enn gamle, åpne dampmaskiner. Teknisk utvikling ga forbedringer over hele fjæla med tid og stunder.

I tillegg var **"BRETAGNE"** noe spesiell. Den var Nordsjøbassengets første passasjerbåt med strømlinjeform på skrog, overbygg og delvis den lave skorsteinsprofilen. Sammen med farvekombinasjonene fikk det hele mangt et beundrende blick og ditto bemerkninger. Gallionsfiguren tjente som prikken over i-en i de fleste havner. Jeg tar like godt med litt om Gallionsfigurene her. De skapte spesiell interesse for båt og rederi. Og det var slett ikke få som i årenes løp kom ombord i Olsebåtene ens ærend for å få rede hva figuren symboliserte og hvem kunstneren var.

Slik sett kan det trygt sies at strømlinjeform og tilnærmet Clipperbaug-stil la forholdene til rette for å gjenoppta den gamle skikken midt på 1930-tallet. Er jeg korrekt informert, var det nåværende Fred. Olsens far, **Thomas Olsen**, som satte det hele i gang på **M/S "BAYARD"**, bygd på **Aker** 1936. Helt til midt i 1970-årene fikk hvert nybygg sin figur med tilknytning til trades eller båtnavn. Da ble de nonfigurative maleriene mer vanlige. Ikke alle var begeistret, men tidene endret seg også. Jeg sier ikke mer enn at med Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, Avd. Østlandet, har jeg fulgt en hel ettermiddags omvisning i Hvitstenparken og Ramme Gård med **dr. Bjørn Linnestad**. Begge deler er minnerike opplevelser!

Med sine **3.284 br.t.**, totallengde **315 fot**, ganske stort moderne overbygg og fyldig skorstein omtrent midt på, ruvet **"BRETAGNE"** ganske mye i det smale Vrengensundet. Siden den var levert fra Aker i Oslo, april denne våren, hadde båten nyfiken interesse for alle som bodde rett ved vannet - og var "gla' i båtær".

Også jeg sto etterhvert sammen med voksne familiemedlemmer og så interessert på "Jomfrubåten" ved senere års passeringer.

Likeledes ga noen eldre sjøulker sitt besyv med om at det var en fin-fin båt med sine moderne linjer.

I den reduserte farten gjennom sundet hørtes den 9-cylindrede **Aker-B & W-en** som svake langsomme: **brom-brom-brom, bromte-brom, bromte-brom, brom-brom**, i stadig tilbakevendende lydakter med gode "melodiøse" skorsteinstoner. Exhaustrørenes plassering og lydmessig tilpassing til skorsteinskonstruksjonen er faktisk en viktigere del av det hele enn man den gang kanskje tenkte over? Særlig på de første motordrevne passasjerbåtene som ble regnet for betydelig "mer bråkete" enn turbinbåter. Med rette eller ei?

Slik omtrent - som nevnt ovenfor - er exhaustlyden fra en 2-takt enkeltvirkende skipsdiesel med **9 cylindere**. Betingelsen er at den tilhører typen "direkte koblet" til propellakselen så **den** har samme omdr./min. Hør etter selv ved given anledning! Moderne flermotoranlegg med høyere omdr./min. og nedgearet til propellakselen er "en helt annen skål".

Ved utløpet av Tjømekjæla - like ved **Rudolf Olsens** nydelige sommersted på Dirhue - litt nordvest av Verdens Ende - stikker "**BRETAGNE**" baugen inn i svak, sommerlig Skagerak-dønning. Den er søvndyssende for soltilbederne på promenadedekket; dog i lè for en litt kjølede havbris.

Dønningen kan være lei nok på solfylt sommer. En av de første augustdagene 1962 var sjøen så tung fra sydvest at "**BOHEMUND**", som jeg var 1. mask. på, satte baugen kraftig inn i stampesjøen. Trekvart lastet fra Oslo/Fr.stad/Tofte/Drammen til Middelhavet via Eydehamn/Stavanger/Bergen. Vi hilste Tromøysundet med glede.

Men ikke slik i dag for "**BRETAGNE**", denne solblanke sommerettermiddagen 1937. Kursen er satt mot "det blide Sørland". Kanskje gjennom Tromøysundet på veien til Kristiansand S. før selve sjøreisen til Antwerpen begynner? Da slippes flesteparten av de **3.200** indikerte hestekreftene løs. **Aker-B & W-en** bærer lyd om at den arbeider i underkant av **145 omdr./min** og gir skuta **14,5 knops** rutefart. Om det kniper, kan motoren prestere mer så skuta får **16 knops** fart.

Reserveeffekt innbygd i total motorkapasitet er alltid viktig, bl.a. sikkerhetsmessig og for mangeårig langtidsdrift. Motorene i Fred. Olsens båter hadde, såvidt jeg erfarte, generelt god nok reserveeffekt etterhvert som "alderen krevde sitt". Muligens var noen innkjøpte litt "snaue"?

Vår lille familie er nok ikke ferdig med Olsebåter enda. To år senere er min fader på nytt i tyskkontrollert område med byggetilsyn av to nye hvalbåter. Denne gangen ved **F. Schichau, Danzig**. Mor reiste dit for et lengre sommeropphold. Jeg mener hun reiste med **D/S "MAILAND"** begge veier. Sommeren 1939 var jo siste fredssommeren på 6 år. Hitler drev på med sine trusler mot både den ene og den andre. Foreløpig hadde de norske det bra, men gikk nok noe stille i dørene. Uvanlige opplevelser, måtte de bare se en annen vei for - og tenke sitt.

Ved siste augustanløp kom "**MAILAND**"-kapteinen på besøk til far, som han kjente litt fra tidligere. Stille og rolig anmodet han

om at de par-tre besøkende konene burde pakke og bli med hjem, mens det "enda var tjangs". Reisekontrollen var for tiden ikke så streng **ut fra** Fristaten Danzig. Endring måtte nok påregnes ganske snart, i flg. hans kilder "i det stille". Wilh. Wilhelmsen hadde M/S "**TAMESIS**" under bygging ved samme verft, så derfra kom også et par sommerbesøkende koner med på den litt improviserte hjemreisen. Alt gikk bra. Ingen ledd fikk ubehageligheter.

Og så kom **1. september 1939** med Hitler-Tysklands overfall på stakkars Polen; fra naturens side liggende som ei dørmatte for øst-vest stormannsgale stormakter. Storbritannia og Frankrike hadde garantert Polens sikkerhet og beordret nå Tyskland tilbake til egne grenser innen 48 timer. Slik gikk det som kjent ikke. Den 2. Verdenskrig var i gang. Hvalbåt-nybyggene i Danzig ble beslaglagt, men "**TAMESIS**" fikk være i fred. I mars 1943 sank den etter kollisjon i konvoifart 200 n. mil nordøst for Bermuda.

En tid etter hjemkomsten fra Danzig, dro far på hvalfangst med en av selskapets britisk registrerte båter, og vår lille familie flyttet fra Sandefjord som var førkrigs-hvalfangstens hovedbase. Begge mine foreldre var herfra Nøtterøy og hadde planlagt hva som måtte gjøres når Hitler kom. På bakgrunn av det de opplevde samme sommeren, var særlig far sikker på at "**han kommer**".

13. oktober 1939 dro far. Avskjedsreplikken var som følger:

"Jeg har reist ut **fredag den 13.** en gang tidligere. Da ble det krig. Nå er en ny allerede i gang. Hitler kommer hit, dessverre. Flytt hjem til våre egne. Se an prisene litt, men kjøp hus i nærheten - og bli der".

Allerede 9. april dro vi hit til mors foreldre. Vinteren hadde vært hardere enn nå i 2009/2010. Etter de første kaotiske ukene ble det slik mor og far hadde tenkt. Det var kort vei til bestemor og bestefar. Så jeg kom til fast vinkeplass før jeg ante. Nå utstyrt med bestefar-kikkert!. "**SNARENSVEND**" ble hogd året før. Vinking ble det smått med i krigsårene, men mye rart å se på! Noen få Olsebåter passerte her, oftest i felleskonvoi med andre i "Hjemmeflåten". "Beskyttet" av de som kom ubedt i 1940.

Endelig brøt freden løs! Over hele den tekniske verden slet alle med ettervirkningene i gjenreisningens harde rasjoneringsstider. Så også innen skipsfarten.

Jeg vender tilbake til "**BRETAGNE**" atter en gang. Den hadde overlevd herrefolkets beslagleggelse i "Hjemmeflåten" både til "fritidsbolig" for offiserer og militærtransporter. Allerede ettersommeren 1945 var grombåten i full drift, nå fast på Oslo-Newcastle tur/retur.

Nå kommer jeg til avdeling for egne innrømmelser og betroelser: Etter et par turer fant en kamerat og jeg ut at vi måtte lage egen velkomsttilstelning for "vinkebåten vår". Vår 10-års alder med tilsvarende fantasi, presset på. Vi dro ut 2 x 5 m. på en dorull. På begge lengdene skrev vi med store blokkbokstaver i Fred. Olsen-gul vannfarve:

"Velkommen tilbake, "BRETAGNE" !!

Åndsverket fikk flere døgners tørke før opprulling på hver sin passe "ballasterte" papphylse. Vi hadde "prøvekast" fra antatt korrekt høyde med vind. Til sist fant vi "alt vel" og ventet på høvelig vær og vindforhold til 34 m brohøyde.

Så opprant den store dagen. Med rullene godt skjult ruslet vi de uskyldiges spasertur opp til Brovakta, betalte 15 øre hver for bropasseringen og inntok plassene midt på Vrengen Bro.

"BRETAGNE" holder ruta, vi vinker og roper det samme som skrevet står - ruller ut papiret og slipper. Den ene henger på antennen mellom mastene og blir fisket ned. Den andre blåser videre på sin ferd. Såvidt vi kan se - via min kikkert - vinker han som fisker ned "antennerrullen" før "BRETAGNE" svinger 90 grader SB mot vest. Det er forbi den høye åsen som avslutter Vrengen i sør. Noen kabellengder vestlig før overgangen til Tjøme-Kjælas sørlige åpne løp går via ny 90 grader - BB sving denne gang. Vi **tror** til denne dag at han vinket - **ikke** hyttet!

Men først **nå** "slippes nyheten". Nå er den vel strafferettslig foreldet, og det var gjort i beste mening. I alle år med en eller annen rederitilknytning, har jeg ikke nevnt dette for en sjel. Heller ikke som passasjer på "vinkebåten" noen år senere. Men vi var så glade i "BRETAGNE" og over å se den igjen at **en** måte å vise det på, bare **måtte** vi. Båten hørte til i sundet vårt - som "fast sommergjest".

Slik jeg skriver, kan det virke som vår lille familie ikke blir ferdig med "BRETAGNE". For jamen reiste mor og jeg som passasjerer fra Oslo 17. **desember 1949** i et Hærrans uvær hele turen; kraftig regnvær og tung sørvest sjø. Skuta stampet før Færder. Vi spydde tvers av Svenør! Derfra holdt vi køya!

Finn Nielsen var nå restauratør og visste ikke hvor godt han skulle gjøre for oss. Vi hadde lugar på 1. klasse og lå rett ut med total sjøsjuke og følte oss akkurat som resultatet blir med "sånn sykdom". Nielsen synes det var fint at vi hadde vett på å holde køya. Det var nok av dem som egentlig ikke hadde noe på beina å gjøre. Nei, vi var mer ærlige der vi klamret oss fast i køyene med en liten spytur på toalettet "sånn aven og til."

Forsiktig foring med KORNİ flatbrød og litt kokt vann attåt. Så kostholdet var tilpasset situasjonen, all right! Forsinkelsen ble X antall timer. Hvor mange husker jeg ikke. Bare at på slutten av andre natten kledde jeg meg og tok en tur i friluft på le-siden av "solplassen". Vind og sjø hadde gitt seg betydelig. Litt nattmat fikk jeg av en nattvakt som syntes jeg var i "tynneste og bleikeste laget". Men de fleste hadde gjennomført "slankekur" denne turen. Hun ga nok en ganske rett beskrivelse av min 178 cm høyde og fremdeles noe "hengslete" 14 års kropp. I mine nå 75 år er jeg 180 cm og holder like mange kg som år, og det får jeg være fornøyd med.

Før jeg gikk til køys på nytt, ruslet jeg rundt i salongene. Inntrykkene av den fint tilpassede innredningen sitter faktisk delvis i hukommelsen den dag i dag. Kanskje ikke så rart?

Det jo var selve "Vinkebåten"? Da vi litt forsinket, dro med "Båttoget" fra Tynemouth for å skifte til Liverpool-toget, på selve Newcastle Railway Station, var det siste gang jeg kom så nær "BRETAGNE".

Fra og med sommeren etter arbeidet jeg nemlig som altnuligmann ombord på M/T "POLARTANK" under båten sommeropphold i Larvik eller Sandefjord. Min far var maskinsjef der. I løpet av krigen kom han over på tankere. Han hadde maskinsjefsertifikat for både damp og motor. I hans aldersklasse fantes en god del slike.

Også med "POLARTANK" kom jeg i kontakt med en Olsebåt; nemlig D/S "MARVEL". Vinteren 1946-47 var betydelig strengere enn i år. Første uka i mars -47 ble "POLARTANK" bryti inn fjorden til VERA Fabrikker, Sandefjord med 50.000 fat hvalolje. Den store dampisbryteren D/S "THOR II", tilhørende Drammen Havnevesen brøyt opp fjorden om natten mens "POLARTANK" lå "ankret" ved Kvarnberget langt ute i fjorden med ankret liggende på isen! Isen var så tykk at den kraftige isbryteren måtte "stange" hele tiden for å lage råka. Dessuten var det ikke mer enn rundt 15-20 cm snø hele vinteren. Telen gikk dypt, og lite regn hele våren og sommeren, la grunnlaget for den meget omtalte tørkesommeren 1947 her på Østlandet. Alt gras var brunt, og løvet falt av bjerkene.

Ved middagstid lå "POLARTANK" rett ut for Vøra Badestrand og ventet på "THOR II" skulle avslutte brytearbeidet. Så derfra gikk mor, noen flere pårørende og jeg rett ombord fra isen via stige! Brytearbeidet inkluderte "snuplass" og utgående råk for D/S "MARVEL" som hadde ligget innefrosset lenge ved VERA. Både båt og folk så "lykkelige" ut der de passerte rett ved oss og hilste med skipsfløyta,; og "POLARTANK" svarte.

Helt fra Hanstholmen på Jylland's vestkyst, nesten til noen sjømil utenfor Oksøy, gikk "POLARTANK" i tallerkenis. Derfra og inn til Kr.Sand S. var det omtrent fast is. Den havnen var rene "nødhavnen" for et stort antall skip. "POLARTANK" lå der ca. 14 dager. Da var det nesten tomt for olje på VERA. Den gang bruktes hvaloljen i herdet tilstand som basis for margarinproduksjonen. Hvis manglende råstoff stanset prosessen, var ny igangsettelse så kostbar at det lønte seg å leie isbryter. Såvidt jeg husker, gikk "POLARTANK" halvlosset til DE-NO-FA, Fredrikstad. Det var nesten like tomt der.

Og det var til **den** båten mor og jeg skulle midt på vinteren. "POLARTANK" fra 1930 var en av etterhvert seks tankbåter Melsom & Melsom i Larvik hadde. Alle spesielt bygd for transport av fyringsolje og ekstrautstyr til kokerier i Sydisen. Hvalolje, spesialprodukter og vitaminekstrakter hjem, i tillegg til det "Koka" hadde i sine tanker og spesialrom. For tankbåtene betydde det eget røropplegg for kun hvalolje, den såkalte "Hvallinna". Større tørrelastrom forut og to mindre i poopdekkets SB og BB forkant, langskipsspantet isforsterket skrog og propell - samt bunkerskapasitet for 100 døgns fullfart med 1930-årenes 13 knop i brukelig vær. 15 knop på tre av etterkrigsbåtene. Skrogene ble litt større i forhold til "Payloaden". Da var båtene slik rederiorganisasjonen hos Melsom mente de måtte være, selv med litt høyere byggepris. Etterhvert fulgte flere hvalrederier samme mønster.

Nå i desember 1949 måtte vi bo på hotell et par dager, så mor og jeg ruslet rundt i litt av byen. Gjennoppbyggingen var i gang, men fortsatt mye ruiner. Det storslåtte **Hotel Adelphi**, syntes som det fremdeles var delvis i krigen. Det samme med hotellets spesielle, mye omtalte speilglassruter med ornamenter rundt. De "sov" i sin gjenspikrete tilstand. Her og der gikk trikken på provisorisk oppbygde skinner der den såkalte "Overheadens" permanente trasè skulle bli. Så sent som årsskiftet 1949/50 var rasjonering på det meste "normalt" dagligliv i Storbritannia. Vi merket slikt på de små, enkle matporsjonene på hotellet.

Far hadde fortalt fra et sykehusopphold under noen av de verste bombeangrepene der i byen, så vi var ikke helt uforberedt på deler av hva vi så. På turene fikk vi luftet engelsken vår. Jeg måtte erkjenne at lærerne hadde rett: "Les lekse di, gutt. Før du vet ordet av det, får du bruk for engelsken også". Mor var autodidakt både i tysk og engelsk; ganske flink også. Dermed fikk "jeg kjørt meg" med språkleksene hjemme. Det gikk bare få år før jeg var glad for det. Men helt friksjonsfritt var jo ikke "kjøret" - ei heller hos oss.

Men så: 21. desember kom **Mr. Bauer** fra skipshandler **MacSymmons** og hentet oss. Rett ombord i en av Englands grandiose kullfyrte dampdrevne taubåter; "**STORM COX**". Over 2.000 HK utviklet 3-cyl. Triple Expansion dampmaskinen. Jeg kom ikke lenger enn til maskinkappen og fikk en liten innføring om det hele av en hyggelig maskinmann som var "oppe og luftet seg litt". "**POLARTANK**", 10.350 Dwt.; passe stor båt til sitt bruk i 1930. Vinterfribordet passet akkurat med taubåtens dekkshøyde der springbuen var lavest. To av karene åpnet sogar en rekkeport for mor og "løftet" henne ombord til far som tok i mot. Selv om hun var lettvtint i kroppen, syntes hun det var stas å få slik "oppvartning" og takket smilende. Jeg måtte greie meg selv mens begge båtene lå "fendertett" i 5-6 knop midt i River Mersey. Bagasjen ble også sendt rett gjennom rekkeporten.

Min fader var jo "ikke født i går", hadde forutsett det hele og sto klar med en kartong Chesterfield til taubåtkarene. Den ble godt mottatt like før ferden fortsatte oppover elven og inn i The Manchester Ship Canal's entringssluse ved Eastham. Derfra til reises bestemmelsesanlegg, første oljeraffineriet ved Stanlow, relativt kort vei opp i kanalen. Vår venn "**STORM COX**" gjorde jobben med å støtte opp for sterk tidevannsstrøm ved sluseentringen og "lot gå" med sitt fløytesignal som "**POLARTANK**" besvarte på tradisjonelt vis - akkurat med hekken såvidt på innsiden i Easthamslusa. Slik var det før VHF og Mob.Telef.; altså i "Steinalderen".

Men hvorfor i all verden skal man over stormpisket Nordsjø, en kullstøvete togreise England på tvers og ventedøgn på hotell i tillegg, sånn innunder julen? Akkurat - der kom ordet: Julen. Jeg hadde aldri feiret jul med min far, og dette ville bli den andre for mor og far. Slik var det med mannen på hvalfangst som jo foregikk i vårt vinterhalvår. Når så en tulling med selvvalgt tittel Der Führer hersket noen år over store deler av verden etter å ha satt i gang den 2. Verdenskrig, ble det slik.

Etter lossing skulle **"POLARTANK"** i dokk hos Crayson, Rollo & Clower Docks i bydelen Birkenhead, på River Mersey's sydside. Helt til over nyttår skulle båten være dokksatt for klargjøring til Sydituren via Curacao med full last ferskvann dit før lastning av fyroljen og annet spesialutstyr fra USA. Inndokking lille julaften, og grundig tankrengjøring påbegynt.

Vår lille familie feiret julen sammen på behørig vis. Jeg for første gang; mor og far altså andre gang siden de giftet seg i 1931. Deres første var i Oppleggsåret, hvalsesongen 1931 - 32. Det året benyttet far til å gå på motorskolen. Andre offiserer hadde også familiebesøk, så i den pent pyntede salongen var det mange til bords.

Via ferjene til Pier Head på Liverpool-siden dro vi tre på virkelig Sight-Seeing med far som Cicerone, også i romerbyen Chester med sine grønneklædte bymurer. Vi besøkte noen av hans venner fra krigens tid, og de oss ombord. Middag på Hotel Adelphi ble det med små porsjoner og innvendige, synlige reparasjonsarbeider. Allikevel: Vi hadde det som den meget omtalte plomma i egget.

Naboverftet til "vårt juleverft" var storverftet Cammell Laird, byggere av Royal Navy-slagskip, men også Amerikalinjens 3 kjente Atlanterhavs-dampere. Først D/S **"KRISTIANIAFJORD"**, mai 1913. Ironisk nok grunnstøtt i meget tykk tåke på **Mistaken Point**, Cape Race, New Foundland, 15.6-1917 med 1.144 passasjerer og full besetning på reise New York til Bergen via Halifax. Alle berget med skipets egne livbåter. En bragd midt i ulykken. Via dårlig vær sank vraket 28.7-1917. D/S **"BERGENSFJORD"**, sept. 1913. D/S **"STAVANGERFJORD"**, febr. 1918. Disse to ble slitesterke med sine spesielle historier i krig og fred - beskrevet i flere bøker som kan anbefales.

Alt har som kjent en ende. Så også vårt julebesøk. På tidlig morgen Nyttårsaften 1949 bar det i vei med "første toget" mot Newcastle. Allerede da var jeg interessert i jernbaner og lokomotiver. På Darlington stasjon med "5 min. stopp", fikk jeg litt av en "julepresang": Da jeg strekte på beina langs toget, oppdaget jeg et stort to-sidig bilde vertikalt i ramme midt på "vår perrong". Inskripsjonen fortalte at George Stephenson's **"LOCOMOTION"**, verdens første damplokomotiv skulle komme dit som restaurert gjenstand. Det sto intet om **når?** Noe senere spurte jeg konduktøren, men han visste heller ikke. Det skjedde i 1960, og jeg "hilste på" etter avmønstring fra **"BOHEMUND"** i Southampton, rundt 20. des. 1962. Da var jeg på hjemvei via **"BLENHEIM"** for å begynne på ingeniørskolen. Atter siterer jeg Odd Børretzen: "Jeg kommer tilbake til det".

Nyttårsaften 1949 kom vi ombord i D/S **"BALI"** på denne lørdags ettermiddag en gang. Avgangen tror jeg var kl. 1600 (?) **"BALI"**, 1.450 brt., var en "fremmed fugl" i Fred. Olsens passasjerskipsflåte. Dog høyst tjenlig i sin tid, selv som kullbrenner med Triple Expansion maskin midt i den motoriserte verden. Bygd hos Swan Hunter, Newcastle, 1928 og innkjøpt til FOL 1936. Etter tyskernes bruk av båten til og med som minesveiper(!) var den ombygd til hyggelig båt for ca. 50 pass.(?) i Newcastle-ruten. Oljefyring kom i Tyskland sommeren 1950. Solgt 1952.

Mor og jeg ble vel mottatt og installerte oss i lugaren. Slik vindstyrken var, tok mor ingen chance. Hun kjente seg selv og gjorde seg klar for sjøsjuke! Jeg var tregere, men fant til sist køya, jeg også. En tid etter avgang, antagelig et par timer, var skipsbevegelsene betydelig roligere. Så jeg kledde meg for tur i friluft. Før jeg rakk så langt, banket det på døren, og der sto kaptein **Henry Lough-Grimsgaard**, blid og hyggelig. Som den emnente passasjerskipper han var, foretok han rundtur for å hilse på - og ønske liggende sjøsyke passasjerer GODT NYTT ÅR !

Før han gikk, henvendte han seg til meg og sa omtrent:

"Du da unge mann, jeg ser du har kledd deg. Har du tenkt deg i friluft, så møt meg utenfor salongen på lè side om 10 min. Der får du selskap av to andre ungdommer. Deretter tar vi en tur på brua. Hvis dere vil, skal jeg benytte det flotte været vi har fått i årets siste timer, til å fortelle om stjernehimmelen og dens betydning for maritim historie og sikker navigasjon gjennom generasjoner."

Og slik ble det. Lough-Grimsgaard tok seg meget godt av oss tre, og ga flott innføring i stjernebildene. En kikkert gikk på skift mens han forklarte "de fjerneste bildene" via sin. Før vi visste ordet av det, var nesten en time blåst bort. Da anbefalte han oss salongen for å få "ordentlig nyttårsmat etter sjøsyken sammen med andre oppegående", som han sa.

I salongen hadde vi både hygge og god mat. Etter noen timer på "sultegrense" i kvalm sjøsyk tilstand, ble dette virkelig en kulinarisk nyttårskveld.

Før jeg forlot selskapet, orienterte jeg en av personalet om min mors horisontale tilstand. Dermed fikk jeg med meg nyttårsmåltid til henne også. Heldig for den gode maten, var hun "restituert" og spiste med god appetitt. Jeg tok det som ble til overs.

Så flott ble været at vi kledde oss godt og dro på dekk noen minutter før midnatt. En del passasjerer var allerede på plass, kanskje med "en liten under vesten". Alt gikk fint for seg med avsynging av "Ja, vi elsker", 1. vers, og et vers av "Den norske Sjømann" i eventyrlig vær rett etterat vi hørte "8 Glass" fra styrehusets lille vaktklokke akkurat ved midnatt. Månen var nesten full. Noen skydotter skjulte den av og til. Men natten var jo likevel "lys".

Kaptein Lough-Grimsgaard kom som snarest, deltok i sangen og ønsket alle GODT NYTT ÅR - samt alt godt for fremtiden, etterfulgt av noen hyggelige ord. To av hans dikt var basis i det han uttalte. En av passasjerene gjengjeldte de gode ønsker for kaptein og skip til vår applaus for talerne - og skipet. I lè for en svak medfølgende, kjølig bris møtte vi altså det nye året 1950 mens "**BALI**" duvet i langsomme bevegelser. Sammen med "Den norske Sjømann" lød tonene fra nasjonalsangen like vakkert som været var å skue. På det veldrevne dampskipets dekk var selve skipslyden bare suset fra sjøen langs skipssidene.

Fra maskinrommet lød kun svake dampmaskinlyder - slik det var når anlegget ble drevet skikkelig. Bare fra fyrdørken hørtes lyd av menneskelig aktivitet hver gang en fyrbøter grep sin kullskuffel og hev inn mere kull i en fyrgang - eller flere. Like

etter kom en liten "djevel" av svart røyk opp av skorsteinen. Kort sagt: Alt var som det skulle være på kullfyrt dampskip i jevn drift - såkalt "Steady gange" på rolig hav.

Dagens yngre lesere syns vel å ønske et nytt år velkommen med nasjonalsangen, var rart. Gjerne det. Men under krigen ble man arrestert og straffet for å synge den offentlig. Såpass kort tid etterpå var det ikke helt unaturlig å synge nasjonalsangen både her og der. Ofte sammen med nettopp "Den norske Sjømann". Kanskje særlig blant sjøens folk. Er det noe rart at denne Nyttårsaftnen ble så spesiell for meg - i mitt 15. år - at jeg husker detaljene 60 år senere ?

Ved anløp av Kr.Sand S. på nattmorgenen døgnet etter, sto jeg ved siden av skorsteinen under innseilingen. På begge sider av den fantes eget skylight til fyrdørken. **Stokehole** er det engelske navnet. Norsk maritimisert blir det **Stokkhøl**. Via det så jeg fyrbøternes arbeid med svette overkropper, singlett, svetteragg og fyrbøterlue. Kullfyring er tungt arbeid, selv på et middelstort skip. Såpass kaldt, med snøvær i luften, hadde fyrbøterne det slett ikke ille akkurat der og da. I Oslo var været enda mer vinterlig med over en fot snø og noen kuldegrader. De rev godt i våre "engelske" neser! Dog var hjemmets lune arnested med min egen seng og pute gode å møte tross 18 flotte, opplevelsesrike dager - og noen netter.

Noe ungdommelig dårskap på sjøen unngår tydeligvis ingen, heller ikke jeg. Sånn i 16-års alderen, ca. midt på sommeren, utførte en kamerat og jeg vårt. Han disponerte ei avhekta utedodør og jeg 23 fots motorsnekke. Ved å feste slepetauet slik at dodøra "løftet" seg såpass nærmest snekka at den enden kom over sjøen, fant vi balansepunktet. Der sto en av oss som en gladiator med "holdtau". Dermed kunne dodøra virke som forløperen til dagens vannski når snekka med sprek motor, ble kjørt full fart. Så også denne dagen i fineste "sommerstilla" - inntil slepetauet røk tvers av. Slikt kan jo skje uten fare. Et sikkert pælestikk og så var det på'n igjen. Vi skiftet på båtkjøringen. Men denne dagen kom D/S **"BYKLE"** sigende der jeg lå og peste for å få døra unna seilløpet like etter slepebrudd. Alt gikk bra med minimal klaring, **"BYKLE's"** propell stoppet og på bruvinga sto kaptein **Bjarne Tønnesen** her fra Kjøpmannskjør!

- "Du er på tur, ser jeg, Rolf", fikk jeg høre derfra.

Jeg følte meg nokså flau og ventet å få en irettesettelse siden. Men Tønnesen var grei og bare nevnte **en** gang under fire øyne om farene med slik "seilas". Det hadde jeg forlengst forstått. Utedodøra fikk gjøre den stasjonære svingtjenesten den var berignet til. Hjemmerapporten ble avgitt senere. Såpass feig var jeg, og fornuften hindret gjentagelser.

Akkurat som Fred. Olsen sendte de to meget flotte passasjerskip, **M/S "BLACK PRINCE"** og **M/S "BLACK WATCH"** på vel 5.000 brt. for ukentlig Newcastle-rute i 1938, introduserte rederiet to etterkrigsfartøyer til samme ruten i 1951 og 1953. Da hadde verden fått omtrent normal fredsrutine tilbake. Næringslivsreiser og turister økte i antall. Den alminnelige velstand steg langsomt.

Flyrutene var enda ikke særlig utbygde. Skipsrutene mellom Norge og de mest sentrale europeiske land var meget viktige. Ja, så viktige at den daværende faste meldingstjenesten i **NRK** inneholdt ankomsttider til norsk havn. I mange år fikk samfunnet raske og presise meldinger om forsinkelser eller i rute. Det samme gjaldt Amerikalinjens passasjerbåter.

Så ut til dette markedet kom den enda vakrere **M/S "BLENHEIM"** på vel 4.700 brt., 1951, med søsteren **M/S "BRAEMAR"** to år senere. Begge var stilrene; så spesialkonstruerte at "they were only two of that kind - and remained so" - og kjennspake på lang avstand med deres helt spesielle profiler.

I dag er **Akers Mek.** helt vekk. Den gang hadde verftet så travelt at begge skrog med dekkshus ble bygd hos **John I. Thornycroft, Southampton**. Derfra besørget hollandske slepebåter begge "hjem til Aker". Der kom nydelig innredning og maskinelt utstyr på plass. **Hovedmotoren var 8-cyl. Aker-B & W, 2-takt enkeltvirk. 5.200 IHK, 135 o/min., 16 knop marsjfart.**

Internasjonal skipsfartspresse skrøt høylydt av båtene og betegnet i panegyriske vendinger deres modernistiske, strømlinjede konstruksjoner som sensasjonelle. Særlig oppmerksomhet vakte de aerodynamiske formene på styrehus, kombinert skorstein med signalmast, gallionsfigur samt relieffene. Enkelte sammenlignet linjenes totalinntrykk med svanene.

Aldri har vel et så linjevakkert skip passert Tower Bridge som **"BRAEMAR"** på sin introduksjonstur, **23. mai 1953**. Unntaket måtte i så fall være **K/S "NORGE"** noen år tidligere da Kong Haakon benyttet skipet på første utenlandsturen som kongeskip. Turen var offisielt statsbesøk med takk til Storbritannia for hjelp og støtte i krigstiden. **"NORGE"** var helbygd i Southampton, 1937; dog et annet verft: Camper & Nicholson, Gosport (forstad til S.)

Ved å se på bildet der **"BRAEMAR"** akkurat har passert broen, er jeg så freidig å trekke **de historiske linjene** fra William Erobrerens bygging av **Normannerborgen White Tower, 1078**. Den var forløperen til **Tower Castle** - og noen århundrer senere det meget benyttede maritime motivet **Tower Bridge** med passerende skip. Vår tids "Normannere" kommer i fredeligere ærend enn de gjorde i 1066. Deres kamptokter var vel hovedårsak til Normannerborgen?

Min eneste forbindelse med de to svanene var en **"BLENHEIM"**-tur. Midt i desember 1962 mønstret jeg av **"BOHEMUND"** i Southampton for å dra hjem til vel 2 år på ingeniørskolen. Dagen etter gikk ferden fra King's Cross, London til **"BLENHEIM"** i Newcastle. Kl. 10.00 var togavgangen - såvidt jeg husker.

En litt spesiell bakgrunnsopplysning for det etterfølgende: Jeg hadde en onkel som drev sluttkontroll og prøvekjøring av elektriske lokomotiver bygd av **Thune-NEBB** fra midt i 1950-årene og ca. 10 år frem i tid. Det ble mange - antall og typer. **NSB** hadde den gang penger til drift, vedlikehold og fremtidsinvesteringer. Flere av de lokene er fremdeles i daglig drift! To ganger fikk jeg delta på størstedelen av prøvekjøringen og snappet opp en del kunnskaper om lokomotiver som ga enda større toginteresse. Uansett hvor jeg var i verden, oppsøkte jeg jern-

banestasjoner og "studerte" tog - særlig lokene. Jernbanelitteraturen økte med årene. Fremdeles kan jeg fortape meg i den ved givne anledninger. Langt utenfor NSB's linjenett - eller Kjøreveien som Jernbaneverket kaller skinnegangen! Allikevel kan det etterfølgende i dag virke som en Munchaussen-historie; men er faktisk sannhetsbevis på hvor fredelig verden var mot årsskiftet 1962/63 - også i London.

Fra "**BOHEMUND**" var vi tre mann som reiste sammen: **Overstyrmann Sigurd Thomassen**, tømmermannen og jeg. Vi var tidlig på plass i en av de bakerste vognene; det såkalte "**Båttoget**". Jeg sa fra at jeg ville ta en "lokomotiv-tur". Reisekameratene ventet ikke noe annet, hevdet de.

Det var et ordentlig "dråg" av et diesel-lok, med to eksosavløp. Mest sannsynlig to motorer, for til "vårt tog" med så mange vogner, måtte det jo være kraftig, tenkte jeg - "Spesialisten". Helt foran satt lokføreren med åpent vindu og koste seg med ei krumpipe. Siden jeg gjennom årene var blitt ganske god i engelsk og ikke redd for å snakke med folk, spurte jeg om noen tekniske lok-opplysninger. Slik kom vi i kontakt. Jeg fortalte hvem jeg var og hvorfor jeg var der. Hel og pen i tøyet var jeg også. "And believe this or not":

Plutselig spurte lok-føreren om jeg ville komme ombord og se på "innmaten" i et av Storbritannias største diesel-elektriske lok! Gjett om jeg ville! For å gjøre ham helt trygg på mine ærlige hensikter, viste jeg frem mitt røde norske pass. Entréen gikk via tre utvendige leidertrinn. 3 mann var i førercabinen, og vi håndhilste på hverandre. Bak dem var det summende dieselmotorlyd, altså midt i loket. Ja, hva kom den behagelige summende lyden fra? Jo, **2 stk. NAPIER DELTIC TURBOBLOWN** med El.generator mellom seg. Alt montert på **en rekke. Totalt ca. 7.000 HK (5.200 KW)**. Elektroeffekten ble fordelt på 2 x 2-akslede boggier med El.-motor i hver aksel. Dessuten en såkalt enkel "åpnings- og balanse-hjulgang" i hver ende av loket. Den hjulgangen bidro til mer "hensynsfull åpning" av skinnegangsbuen i svinger ved store hastigheter, vektfordeling og fortsatt "åpent" for vognene. Som et hvert moderne lok kunne det drives like hurtig begge veier. Siste hjulgang får følgelig oppgavene i motsatt rekkefølge.

Noe mer teknisk forklaring får utstå her. Marinefolk på min alder med tjeneste på **Westermoens NASTY-MTB**, kjenner motortypen. Loket var konstruert for **100-120 MPH (160-190 km/h)**. Intet nytt i Storbritannia; allerede i 1930 oppnådde "**Flying Scotsman**" den hastigheten med fullt togsett. "**Mallard**", **LNER's**, "flaggskip" blant lok, passerte **126 MPH (201 km/h)**, juli 1938. Også med helt passasjertogsett på **250 tonn**. Begge lokene var dampdrevne, og den hastigheten regnes fremdeles som max med dampdrift.

Jeg både lyttet til motorenes tomgangslyd, spurte og grov litt - samt besvarte spørsmål om hvordan det var i Norge nå mot jul. Og hvordan jernbanen "coped with all the snow and cold during wintertimes, particularly in the high altitude mountains". Den gang ordnet NSB seg ganske greitt gjennom vinteren, så det fortalte jeg en del om, inkl. vinterutstyret.

Ca. 5 min. før avgang spurte lokføreren rett ut om jeg ville være med et lite stykke på veien!

Sikkert ikke helt lovlig, for spørsmålet kom omtrent slik:

- Vi skal kjøre 10 min. med 25 MPH (40 km/h), så vente 4 min. på et kryssningsspor. Hvis du lover å ikke fortelle det til noen på lang tid, kan du få være med dit. Der går du passe raskt inn i første døren i vogn Nr. 4 herfra. Derfra kan du gå gjennom hele toget til "Båttoget". En mann herfra holder øye med at du går rett. IKKE vink med armen fra døren!! I stor glede avga jeg løftet med et håndtrykk. Og det holdt jeg i mange år. Heller ikke da vi skrev litt til hverandre, ble turen nevnt. Men jernbaner og lok skrev vi om. Etter noen juler dabbet kontakten av - og sluttet naturlig med hans liv. Han nærmet seg 60 år da vi kjørte tog sammen.

Årsaken til 25 MPH-perioden og stoppet var kontinuerlig vedlikehold og forsterkning av "center-sporet". Det var fremføringsspor for hurtigtog. Hastigheten skulle økes noen MPH. Hvor høyt og ny total togvekt, ville ingen si, men jeg kan tenke meg til 150 MPH. (240 km/h) og mellom 500-1.000 tonn. Den gang var det tre spor ved siden av hverandre på fjernlinjene i Storbritannia. De to på sidene var ett for langsomme godstog og ett for lokaltrafikk med varierende fremføringshastighet, grunnet nødvendige kryssninger.

Min tilbakekomst hos reisefølget såpass lenge etter avgang, lot ikke til å affisere dem særlig. Jeg traff - og snakket med så mange på min vei - så det var vanlig med meg! Jeg fortalte det jeg kunne om loket; ferdig med det.

På Darlington Station hadde vi kort stopp rett ved siden av **"THE LOCOMOTION"**. **George Stephenson** konstruerte dette verdens første praktiske damplokomotiv. Loket kom i drift 1825 på linjen mellom Stockton og Darlington; en distanse på 22 miles. Etter hvert fraktet driftsselskapet passasjerer og last - vesentlig kull, men også andre tyngre industriprodukter.

"THE LOCOMOTION" ble restaurert og fikk sin fortjente utstillingsplass på **Darlington Central** i 1960.

Nesten 13 år etter jeg leste opplysningsplakaten på reisen til **"BALI"**, nyttårsaften 1949, om plasseringen av **"THE LOCOMOTION"**, fikk jeg se den! Ting tar tid.

Uten sammenligning forøvrig; men dog om tid:

3. juledag 1943 var det store sjøslaget hvor Royal Navy's Home Fleet senket tyskernes slagskip **"SCHARNHORST"**, noen sjømil nord for Nordkapp. Den aktive delen av Home Fleet ble ledet av flåtesjefen selv, **Admiral Sir Bruce Fraser**, med slagskipet **HMS "DUKE OF YORK"** som lederskip. Etter returen til marinebasen Kirkwall, kom anerkjennelser til ham og øvrige deltagende fartøyer.

Uselvisk hadde han sagt nei takk til øverste stilling i Royal Navy noen uker tidligere fordi Home Fleet's viktigste jobb enda ikke var gjort; altså senkingen av **"SCHARNHORST"**.

Typisk for Statsminister og Forsvarsminister Churchill kom hans anerkjennelse i form av spesielle ord. De kunne også henspille på ham selv og ventingen i det politiske mørke i 1930-årene:

Alt blir gitt til den som forstår å vente.

I 1948 ble Admiral Fraser First Sea Lord. Da som **Lord Fraser of North Cape**.

Da Sir Fraser skulle adles etter krigen, ønsket myndighetene som "hadde med slikt å bestille", å gi Lorden navnebasis som indikerte viktigheten av sjøslaget, 2.juledag 1943.

Da oppsto et problem: Nordkapp var ikke britisk; ikke del av The British Empire engang! Løsningen ble en svært formell forespørsel til **Kong Haakon VII** om hans tillatelse til å benytte navnet man hadde tenkt i The Admiralty. Hvortil Kong Haakon svarte: "På vegne av mitt land og dets regjering, er vi svært beæret. Samtidig ser vi gjerne at His Lordship besøker "sitt land" i en ikke altfor fjern fremtid". Navnet ble selvfølgelig:

Lord Fraser of North Cape.

Et par år senere besøkte Lord Fraser "sitt Lordship".

En ung dame blant hans ciceroner, var datter av han som sendte siste sikre melding om at "**SCHARNHORST**" stakk til sjøs med sin eskorte rett før julaften 1943.

Avgangsværet for "**BLÉNHEIM**" var vesentlig bedre enn for "**BALI**", nyttårsaften 1949. Dermed var 1.kl. spisesal så godt som fullsatt. Etter en herlig "**Blenheim**"-middag slappet vi av i salongen med julekaker, kaffe og en liten cognac - som naturlig var. Kaptein Lough-Grimsgaard kjente Sigurd Thomassen fra tidligere, og vi tre ble invitert til et bord nær ham.

Etter en tid med hyggelig prat som slike uformelle "kafferaster" innbyr til, så kapteinen plutselig på meg og spurte:

"Tar jeg feil, eller har vi truffet hverandre tidligere?"

Joda, det stemte; jeg refererte til nyttårsaften 1949 ombord i "**BALI**" og det han ga tre ungdommer innblikk i, taler og sang kl. 2400. Kaptein Lough-Grimsgaard husket den nyttårskvelden godt, nettopp "fordi vi ungdommene var så genuint interessert i hva han ga til beste - og at nyttårsværet ble så flott".

Jeg nevnte også hans diktlesing fordi de to diktene passet så fint til anledningen. Hvilke var de? Jo, det første var om avgangen og neste om den lille sjøskvetten.

Jamen fikk vi rundt ham høre begge på nytt. Like etter kom Telegrafist/Purser **Karsten Blix Berggren** (Han kjente jeg fra Nøtterøy) forbi og fikk en lavmeldt beskjed av kapteinen. Lite ante jeg at beskjeden var å hente et eks. av hans nylig utgitte bok "**Skib, flagg og folk**". Den fikk jeg som gave for "at jeg var den jeg var" med dedikasjon, datert "**Blenheim**", 19.12-1962. Ganske snart satt jeg selv og leste med en "liten knert" ved siden av kaffekoppen. Gjett om jeg hadde en innholdsrik kveld der i en god lenestol i lesesalongen på "**BLÉNHEIM**"?

21. desember var reisen endt. "Vi tre" ba adjø med kapteinen og hyggelig besetning før vi dro hjem til vårt, via et snødekket Oslo og noen kuldegrader - som jo naturlig var.

Boken har jeg hatt mye hygge med, særlig som del av maritime kåserier og personlige taler jeg fremdeles holder i forskjellig sammenheng.

Diktene

Avgang	1) Vi hiver ombord	2) Så kaster vi loss.
=====	i hui og hast	Og skilt fra hjem
	den siste last	siger vi frem
	i fra moder jord.	som et berg av tross

- 3) Og lykke og hell 4) Om skibet vårt når
ropes i kor det fjerne land,
fra liten og stor vet bare Han
i den lyse kveld som vår skjebne rår.

=====

En liten
=====

Det kommer en liten sjøskvett
farende innover dekket
og prøver forgjeves å rekke
opp på den høye broen.
Den når bare opp til betrekket.

Så rinner den lille djevel
misfornøyd nedover fronten,
ned på det kolde jernet,
videre ut i det fjerne,
ut mot den blå horisonten.

=====

Etter normale generasjonsovertagelser og moderniseringer med utvidelser, sitter jeg der kårboligen lå, rett i nærheten av "vinkeplassen". Sjøverts kysttrafikk finnes nesten ikke. Bare når det er hard sønnavind og tung sjø. Da går de fleste mellomstore innaskjærs. Dermed unngås nesten 2 timer stamping. Noen slengere til/fra Kaldnes Offshoreverksted, Grenland Group, sammen med tankbåter for å losse basisprodukter til UNITOR CHEMICALS, forekommer også. Ellers dominerer små og store fritidsbåter. En av de siste som transporterte ferdigprodukter fra UNITOR (Kjemi-Service het bedriften da) var faktisk Fred. Olsens pallebåt M/S "BUKESKJELL" med ganske hyppige anløp. Men akk! Den transporten har trailere også overtatt; 6.000 slike i året. Så nå har små og store fritidsbåter sjøen her i Vrengen stort sett for seg selv. Merkelige kyststaten Norge.

Med vilje eller ei. Dette avsluttes på 70-årsdagen for tyskernes invasjon, 9. april 1940. Også den gang var jeg her på ettermidtdagen. Etter en del viderverdigheter ankom mor og jeg fra Sandefjord. Den dagen var fremdeles kjølig med mye snø etter en betydelig kaldere vinter enn den vi har hatt i år.

Neste avdeling kommer til å omhandle mitt liv ombord på de Olsebåter jeg har vært påmønstreret.
Fortsatt blant de mange som har Olsebåter som kjært kallenavn.

Kjøpmannskjær, 9. april 2010

Rolf K. Kristensen

*Mottatt fra Rolf K. Kristensen via Einar Onsøien.
Det blir dessverre ingen fortsettelse av historien til Kjell.*