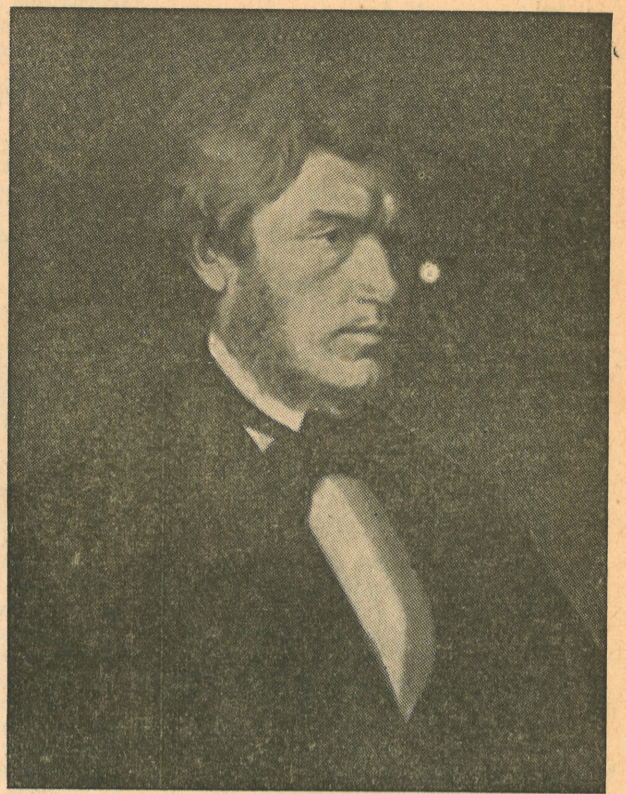


ALEX ARNTZEN:

# FYR-DIRIKS



4 **A** fortelle om Fyr-Diriks er samtidig å fortelle et stort kapittel i Norges historie. Ikke fordi han skapte dette kapitlet, men fordi han opplevde hele denne underlige overgangen som preget vårt samfunn fra 1814 og framover til det tyvende århundre. Ikke noe tideverv i Europas historie viser en slik utvikling som tiden etter avslutningen på Napoleonskrigene. Alt det som gjennom de siste århundrene så å si hadde ligget i svøp, brøt igjennom. Det ble i første rekke teknikkens og kommunikasjonenes gjennombrudd. Og dette gjelder ikke minst for Norges vedkommende. Da foreningen med Danmark brast, sto vårt land tilbake i bare skjorta. Statskassen var tom, finansene i kaos, flåten borte og følgende handelen nede. Her måtte bygges opp fra bar bakke, og selv om det ikke gikk så fort just, holdt man da noenlunde følge.

Carl Fredrik Diriks ble født 26. mars 1814. Christiania, som byen het den gangen, var en hovedstad i lommeformat. Den besto av noen få kvartaler omkring Akershus, begrenset av Bjørvika og Pipervika. Rennesteinen gikk midt i gatene, som var brulagt med kuppelstein. På hvert større gatehjørne var en vasspumpe, og nesten alle husene var to-etasjes trebygninger. Hvor Karl Johans gate går, var det kållåkre, og der Universitetet og Vestbanestasjonen no ligger, gikk folk på andejakt.

Forholdene var landlige og idylliske. Nesten hver gård holdt husdyr, og om sommerkveldene kom bølingen ranglende gjennom gatene for å bli satt inn. Under jul var det grise-slagting nesten hos alle. Det mest oppskakende Diriks kunde minnes fra sin første barndom, var at en unnveket arrestant ble fanget inn og kagstrøken på byens tom. Men han tilføyer at det var en fæl forestilling.

Tolv år gammel ble Carl Diriks innskrevet som kadett ved marinen i Fredriksvern. Så de begynte tidlig den gang. Han opplevde forresten å se Norges første dampskip en dag han og noen andre sto og hang på kaien. En svart kullsky kom sigende innover, og ingen skjønte hva dette var for noe. Men en soldat uttrykte visst samtlige mening da han sa:

«Je trur det er sjølve svarte faen som kommer opp gjennom sundet...»

Men det var altså dampskipet «Constitutionen» som kom direkte fra verftet i London. Noen tid seinere

kom det andre fartøyet — «Prinds Carl». De var i lange tider Norges to eneste dampfartøyer, men statsråd Collett, som hadde sørget for bevilgingen, ble satt under riksrett for å ha sløst med statens penger. Først i 1837 våget man seg på en ny damper — også hjulbåt, og først ti år etter kom bevilgingen til nummer fire. Så utviklingen forhastet seg ikke, men i 1890 hadde vi da en samlet dampskipsflåte på 767 skip.

No, Carl var blitt kadett, og samme året ble han med på tokt til Russland med korvetten «Alsen», en av de få marinefartøyerne vi hadde tilbake. Det ble mye sjøsyke blant de unge kadetter, men de fikk også medisiner. Frisk luft var det beste, dessuten spedde de eldre kadetter på med



tamp som de stadig bar i baklommen. Om noe skulde komme på.

Ellers hendte det ikke noe annet enn at en kadett ble hengende og flagre i mers-skjøtet på storraen uten å falle ned. Men matrosen som ble beordret opp for å hjelpe ham, falt ned og havnet på ryggen til båtsmannen. Men ingen døde av det. Siden ble gamle «Alsen» stanget av en moskovitt, men plankene holdt.

Besetningen var på 113 mann, — dessuten en del høner, noen sauer og en geit. Geita var helbefaren og tålte alt mulig, men litt lunefull var den med hensyn til sin plikt. Den skulde holde offiserene med kaffebløte. Det hendte at den ingenting hadde å yde. Forklaringen ser en best på illustrasjonen.

Ellers fordrev kadettene tiden med

eksersis i rær og master samt timer i sjømilitære studier. Til lærer i det siste hadde de en gammel kanonér fra dansketiden. Når han holdt foredrag om artilleriet og hvordan det anskaffes, forklarte han at det skjedde på fire måter: Enten har man dem, eller tar man dem, eller støper man dem eller så kjøper man dem. Grei lærdom, det!

Ellers var det nok en god skole for sjøfolk. Diriks ble siden beryktet som den uvørneste seiler langs kysten.

Etter utholdt kadett-tid mønstret Diriks av som premierløytnant og gikk over i koffarditjenesten. Seinere ble han innkalt som offiser for kadettene. I noen år seilte han som kaptein på forskjellige fartøyer, og i 1840 seilte han rundt Kap Horn. Det var første gang det norske flagget rundet Hornet. Han ble hilst med salutt og ovasjoner da han kom heim igjen. Åtte år etter overtok han kommandoen på dampskipet «Nordcap». Men akkurat den sommeren brøt den «skånske» krigen ut.

Det var danskene og tyskerne som tok et oppgjør på det gamle Slesvig-Holsteinske spørsmålet. Den norsk-svenske arméen ble delvis mobilisert, og Diriks fikk jobben med å frakte soldatene fra Tollbua i Oslo til Malmø. Noen god orden i sakene var det visst ikke og enda mindre krigsbegeistring. Et av skipene som var tilsagt å møte opp ved tollbua for å frakte soldatene, hadde enno ikke innfunnet seg da de andre lå seilklare. Så ble Diriks med «Nordcap» beordret å leite etter skuta. Men hva slags båt det skulde være, kunde ingen fortelle ham. Myndighetene visste bare at skuta het «Venus», og med

den opplysningen måtte han krysse ut gjennom fjorden. — Han pralet mangfoldige båter før han endelig — ute ved Færder — pralet den rette og slepte henne inn. Offiserene hans drakk seg fulle i anledning av den vellykkede ekspedisjonen.

Så seilte han att og fram mellom Oslo og Malmø. Noen tropper måtte han også seile over til de danske øyene, men de ble like fort trukket tilbake uten å komme med i kamp. Heldigvis, sier samtidige. Ut på høsten ble hele arméen seilt heim igjen uten å ha gjort annet enn å tære på provianten og humøret.

Men Diriks hadde vært forlovet et helt år, og midt under de militære fraktfartene fikk han lyst til å gifte seg. Det var bare ikke stunder til å forberede bruden. Han hadde en dag å gjøre på og klokken seks en morgen kom han og dundret på døren hennes. Hun bodde i Kragerø. Han måtte være tilbake til skipet klokken ett, det skulde gå til København.

Svigerfaren som var tollkasserer på stedet, tørnet ut og fulgte med opp til presten, mens bruden kledde seg og frokost-bryllups-middagen ble gjort i stand.

Presten ble forarget over at folk kom og forlangte lysning i slik en brennhast, kristne mennesker fikk da områ seg litt, mente han. Men noen områ hadde ikke brudgommen tid til, og til sist lovet da presten å komme ned og vie dem. Han kom en time seinere enn avtalt, så han siden klaget over at han ikke en gang fikk tid til å spise seg mett i det bryllupet. Men klokken var blitt elleve, og ikke lang tiden etter steg den nygifte løytnant Diriks og fru i båten

og ble seilt innover for en god bris. Klokken ett entret de «Nordcap» og dro ut på sin bryllupsreise til København. Så det bryllupet gikk med upåklagelig fart.

I noen år førte Diriks båter i utenriks fart, et par ganger avbrutt av kystfart med «Nordcap». Det var når han skulde seile den kongelige familie mellom landene. En gang var det atskillig sjø så majestetene måtte ofre. Kongen men-





te det var Diriks feil og hevnet seg på en egen måte.

Da det ble servert middag, ble skipets kaptein anvisst plass ved et lite bord sammen med losen, og Diriks påstår at han følte seg forurettet. Men det var en kongelig hevn.

Fyrvesenet er vel like gammelt som sjøfarten. Homer omtaler kystfyr 900 år før vår tidsregning, og utenfor Aleksandria ble det år 300 f. Kr. bygget et fyrtårn som var 200 meter høyt. Det kostet 3 millioner og kunde sees 40 sjømil til havs. Så flotte greier hadde vi ikke her oppe i Ultima Thule, men det ble nok blusset i mørke høstkvelder når folk ventet vikingsnekka heim. Det vel vel sannsynlig at Håkon den gode, som bygget faste varder, også tenkte på sjømerker og bluss langs den vanskelige kysten her.

I kristen tid var det kirker og klostre som holdt fyrene oppe, men etter reformasjonen falt dette privilegiet vekk, og dermed ble kystene mørklagt til skipes og menneskers forderv. Så ble igjen noen fyrgryster og vipper tent av private interesserte, inntil statsmaktene i begynnelsen av det syttende århundre tok til å begripe at fyrene gjorde nytte. I 1655 ga kongen nådigst bevilling til «å la bygge et fyr på Lindesnes». Det var et lavt tårn «af Tre med Brandjern, Kuppel og Plader». Han som påtok seg å holde fyret brennende, het Povel Hansson, og var forpliktet til å la det brenne fra august til mars. Omkostningene skulde dekkes av en toll på hver båt som losset eller lastet fra Bergen til Båhus. Det var 2 skilling toll pr. lest. Da kullene slapp opp brente fyrvokteren 30 lys, men fyret ble nedlagt et halvt år seinere.

Det var hollenderne som klaget over «slett brenning». Enten de mente det lyste for dårlig for trelastskutene eller for godt for smuglerne opplyses det ingenting om.

Først sytti år etter ble fyret tent igjen, samtidig ble det bygget et nytt fyr på Markøy og en inspektør ansatt for å holde øye med sakene der ute. Huset hans lå slik til at han ikke kunde se de to fyrene, men han fikk plasert en kanon utenfor huset sitt, og den brente han av når han trodde fyrvokterne hadde sovnet. Lindesnes fyr ble forresten ombygget til et 10 alen høyt tårn i 1800.

Det var stadig kluss og krangel med fyrene, ingen vilde passe dem fordi det var for dårlig betalt, og de som hadde privilegium på å holde fyrene, så mest etter sine egne interesser. Dessuten var det vanskeligheter med kulltransporten som var et tungt og dårlig lønnet arbeid. Foruten lønn i penger forlangte folk brennevin under transporten, det ble da også bevilget og oppført i statsregnskapet.

I 1802 ble det så endelig innført faste avgifter til fyrene og like lønninger, men enda i 1814 var det bare fem fyr langs hele vår svarte kyst.

Riktignok var det også tre små havnefyr, men en må vel si at det allikevel var en mørk tid. I 1895 var det oppført 450 fyranlegg.

Fyrvesenet var altså en av de oppgaver den nye staten måtte ofre særlig oppmerksomhet, og tross små midler og andre vanskeligheter ble det nyanlegg og ombygninger ut gjennom årene. I 1815 var utgiftene til fyrvesenet 8525 speciedaler, i 1850 var budgettet oppe i 90 616 spd.

Litt etter litt ble kysten og leia opplyst, de gamle kullfyrene ble erstattet med lamper som i sin tur igjen ble erstattet av de mer moderne belysningsgreier som teknikken og kommunikasjonene krevde.

Gjennom årene hadde fyrvesenet sortert under de forskjellige departementer uten særlig bestyrelse, inntil det i 1841 ble utskilt med egen administrasjon under kanal- og fyrvesenet, med snaue og motstrebende bevilgninger fra Stortinget. Slik var stort sett stillingen da Diriks ble fyrdirektør i 1855.

Noen praktisk erfaring i yrket hadde han ikke, men som sjømann hadde han jo øye for fyrbelysningens store nødvendighet langs vår 2800 kilometer lange kyst. Det var et anstrengende embete med reiser i åpen båt, for seil eller årer, fra tidlig på våren til svarte høsten. Men det var oppgaver og problemer nok for en virkelyst mann. Og det var just den rødhårete direktøren. Humør og virke-trang var de to egenskaper som bar ham gjennom livets mange tilskikkelser. La oss følge ham på en av hans inspeksjonsreiser.

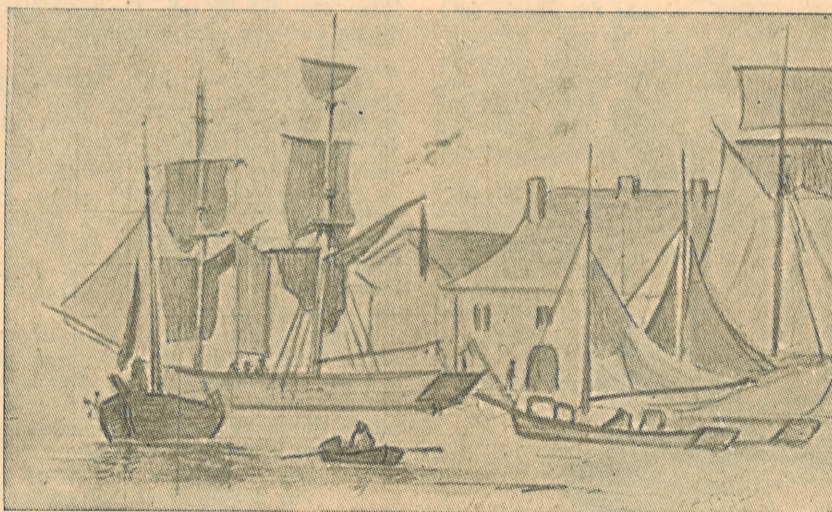
Skyssen er en fembøring med tre manns besetning og stedet er Andøya i Vesterålen. Vi skal opp til Tromsø. Det er sytten mil å seile. En av karene er en kobberslager som har arbeidet på det nye fyret her ute.

Råseilet fanger vind, og denne vikingsnekken i miniatyr skjærer ut over Andhavet for fin bær. På aktertoften sitter fyrdirektøren bøyd over sine papirer. Han ser ut til å arbeide ivrig, og de skjeggete ulkene ser på

ham med ærbødighet. Det er nok mangfoldige ting en slik statens mann må ha i hodet. Det er rapporter til departementet, beregninger og over-slag og forslag til nye fyr..... Og Diriks sitter bøyd og arbeider.

Men han skriver slett ikke rapport. Han tegner! Ja, det gjør han. Men plutselig slår vinden om og sjøen tar til å grave. En dyktig skvett velter over fyrdirektøren og bløter opp te-ningen av en skjeggete ulk med syd-vest og islandstrøye. De haler inn på seilet mer og mer. Sjøen blir riktig stygg no, og til sist erklærer hoveds-mannen at det ikke går lenger. De må søke land. Diriks er ikke helt enig. Synd å avbryte en god seilas, mener han. Men til slutt blir det for stridt selv for ham. De manøvrerer båten inn under selve Senjahesten. Der står et hus, det nærmeste på miles omkrets.

Det er en enslig stue med bare ett rom, og det bor en kjerring med en ungeskikk i stua, så plassen blir trang for de søkkvåte sjøfolkene. Diriks og kobberslageren klyver opp på loftet, de andre ligger utover



Dette var en vanlig tur, og selv om han ikke opplevde noen større havarier, så var det slitsomt nok. Det skulde en god helse til for å klare alle strabasene, sier han i en innberetning. Og helse hadde han. Men slik var reisemåten for selveste fyrdirektøren helt til staten endelig leide en skøyte så han slapp å krangle om skyss på hvert sted.

«Som besetning hadde jeg tre mann og en gutt,» sier han. «Den siste var kokk, tjener og «boy of all work», men det var smått bevendt med kokekunsten hans. Vi seilte fra fyr til fyr og la bakk så nær som mulig. Jeg jumpet over i hardangersjekta som vi alltid hadde på slep, satte i land og lot skøyta drive sin egen sjø inntil jeg var ferdig. Så ombord og av sted igjen. Besøkene og landstigningene var mangfoldige. Det var ikke bare de eksisterende fyr som skulde undersøkes, men også de steder hvor fyr var på tenkt, samt hvor merker og fortøyningsringer skulde anbringes. I alminnelighet gikk det

tre-fire måneder fra Kristiania til Hammerfest og tilbake, når jeg da ikke måtte baute fra Lindesnes til Tromsø, men det hendte også.....»

Han hadde bestandig skisseboken med seg og tegnet idyller fra land og sjø og humoristiske tegninger fra folkelivet. Disse tegningene — flere hundre — er det som har overlevet «Fyr-Diriks» til ettertiden. I dem har han overlevet fortiden og samtiden til oss. Han var en borgerlig humorist som gjenga situasjoner fra hverdagslivet uten satire og brodd. Han var ikke ondskapsfull. Med et lunt blink i øyet oppfattet han menneskenes små jålerier og uhell. Seg selv oppfattet han også på samme måten. Diriks tegnet og malte for sin fornøyelses skyld. Det var ikke ment som kunst, men han var allikevel kunstner.

Han ble kommandør av St. Olav og gikk av som fyrdirektør i 1881. Da hadde han bygget over hundre nye fyr langs kysten. Diriks døde i mars 1895. I en nekrolog står det:

«Han var et sunt og elskverdig menneske. Riktignok så han både bisk og farlig ut og litt jekteskipperaktig, men ingen skal heller kunne påstå at han forskjønnet seg. Som den skøyer han var, hadde han sin store fryd over å utnytte sitt ytre til å lage overraskelser og komiske situasjoner. Hans selvironi var praktfull. Men det ligger også noe mer i dette, det er en sunn usnobbet vurdering, en sans for det vesentlige i menneskelivet. Han hadde like stor respekt for den underordnede som for den overordnede. Han lot aldri skyssen vente, selv når han var overhengt av bryllupsgjester. Hans rettsinn var ubestikkelig. Kry var han aldri, men han var stolt og hadde karakter, og man må beundre den sjelsstyrke hvormed han bar livets mer enn alminnelig tunge tilskikkelser.» Både hans kone og alle deres barn døde før ham selv.

hele det bøssete stuegolvet. Men det er nesten verre der oppe under torvtaket. Fæl luft og — mye dyr.

Diriks klyver ned igjen om en stund, og så går han brannvakt resten av natten. Våt er han, og det blåser og regner, men det er ikke så ualminnelig for den hardhausen. I grålysningen purrer han mannskapet og alle de andre. Han vil i alle fall ha varm kaffe før de seiler videre.

Været bedager seg om litt, og kursen legges videre for Tromsø, hvor fembøringen siger inn til kaien ved middagstid. Direktøren følte trang til vask og ombytte og vilde ta inn på et hotell som byens «vakte» kalte «Djevelens hule» fordi det ble solgt drammer der. Men selv i «Djevelens hule» varte det en god stund før han slapp inn. De trodde han var en landstryker. Sjøen og oppholdet i stua på Senja hadde nok fart ille med hans utseende og garderobe.