



KYSTVAKT

Meldingsblad for Gokstad kystlag

Nr. 3 September 2007

Tilsluttet Forbundet KYSTEN



Leders side

I den grad årets sommer kan kalles for en sommer, ønsker jeg alle vel overstått og velkommen til en forhåpentligvis aktiv høst – både på prosjekt- og på den sosiale siden.



Det er gått noen tid fra kystkulturstevenet og åpningen av motormuseets utvidelse i Nordre Nordre. Et tilskudd det står respekt av og jeg har fått utrolig mange og utelukkende positive tilbakemeldinger. Folk er rett og slett imponerte og vi har alle grunn til å være stolte. En stor takk til Per og verkstedlaget. Dere har gjort en kjempejobb. Jeg er

sikker på at museet ikke vil bli statisk, men stadig være i utvikling. Derfor er det viktig at vi bruker dette aktivt i formidlingen av norsk motorhistorie.

Vi har et stadig påfyll av nye medlemmer. Dette bør betyr flere aktive på kystlaget, og da selvfølgelig flere meninger. Man kan ikke forvente at alle er enige i alt og at det derfor noen ganger oppstår "heftige" debatter og meningsutvekslinger. Og det er viktig, meget viktig. Men det hjelper så lite dersom viktige saker ikke kommer styret for øre og at det faktisk kan debatteres i riktig forum. Husk at alle styremøter er åpne og at styret til en hver tid er avhengig av innspill (positive eller negative).

Høsten har alltid vært en aktiv periode i kystlaget. I løpet av kort tid vil vi få tilbake "Gaialokalene", noe som i og for seg er en utfordring. Har du innspill på hva vi kan benytte lokale til, tar du kontakt med styret. Samtidig vil Gaiahallen stå klar og hele stedet vil fremtre mer som et kystkultursenter. Det samarbeidet som nødvendigvis vil komme, vil utvilsomt bety mye for kystlaget. I styret har vi ofte diskutert hvordan nye medlemmer oppfatter



Egentlig er vi vel begge delene. Som leder er jeg opptatt av at potensielle og nye medlemmer raskt finner seg til rette, enten det være seg i et arbeidslag eller bare som et medlem som ønsker å benytte GK som et fristed. Vi har mange "ildsjeler", men her ligger også en potensiell fare i at man lett kan bli en smule utbrent. Derfor er nye ildsjeler noe som sikrer større forutsigbarhet og letter driften i årene som kommer. Ta derfor godt i mot alle som kommer på slippen. Dette er tross alt byens fineste og hyggeligste sted å være.

Det er utopi å tro at alle vil bli aktive, og slik må det være. "Bryggeslengen" er også meget viktig. Å kunne komme på slippen bare for å snakke med hyggelige folk, ta en kopp kaffe, slappe av og være en del av det sosiale liv. Kort sagt, gjøre det man har lyst til uten å bli sett på

av den grunn. I kystlagssangen heter det blant annet: *I en forening med mål og med mening.....* Dette sier veldig mye. Kystlagssangen har egentlig mange gullkorn og summerer vel opp selve essensen av det å være medlem her. Et sted for alle.

Jeg ser virkelig frem mot en aktiv høst, praten på brygga, kaffe i båten og ikke mist alle de menneskene som jeg treffer. Så ulike, men allikevel ressurssterke på hvert sitt område. Mangfold heter det, og det er vel dette som er selve kystlaget.

Dag



BREV FRA PER OG IVAR OTTOS ”ANDEN REISE TIL FINMARKINGENE”

Sommeren 2006 var våre to medlemmer Per Angell-Hansen og Ivar Otto Myhre på en 14 dagers biltur til Finnmark der de lette etter restene av vestfoldingenenes hvalfangst i perioden 1864-1904. Dette regnes som den moderne hvalfangsts pionerperiode og er svært interessant, men lite påaktet særlig hos finmarkingene. Per og Ivar Otto fant mange rester etter hvalfangststasjoner, men var ikke helt fornøyde og besluttet å ta en rask tur også sommeren 2007. I tillegg til hvalfangstminner fikk de også se og oppleve mye kystkultur i et område der kystkulturen enda er levende, men dessverre i raskt forfall.

Sørøya.

Et av de viktige målene for turen var å komme til Sørøya, denne kjempestore øya rett utenfor Hammerfest. Etter å ha tatt fly til Kirkenes og leiet bil på flyplassen gikk ferden de ca. 50 milene til Hammerfest for å ta båt ut til Sørøya og et på forhånd bestilt opphold på en nedlagt skole, hos en hyggelig kar som sammen med sin kone drev turiststasjon i Sandøybotn. Men før dette hadde Per og Ivar Otto reist gjennom et kystlandskap med mye å se på. Sjarken er finmarkingenes yndlingsbåt og den var synlig langs veien i alle fasonger: sjark på land, råttan sjark i fjæra, sjark i plast, sjark med Sabb, osv.

Båten til Sørøya gikk ikke før utpå dagen etter, så det ble hotellovernatting i Hammerfest med innlagt bryggesleng og besøk på Gjenreisningsmuseet og en ishavsskute som var satt på land, men dessverre i sørgelig dårlig forfatning. Gjenreisningsmuseet derimot ga nye og interessante perspektiver på en del av krigshistorien som vi her i sør nok ikke er så oppdaterte på. Hurtigbåten til Sørøya ga et

godt innblikk i forholdene på kysten i Finnmark. Den gikk innom mange steder på innsiden av øya og et av disse, Akkarfjord, hadde O.B. Sørensen, Arendal hatt hvalstasjon. Per fikk pekt ut stedet av hun som tok trossen på fergekaia, og stedet ble behørig fotodokumentert. Det bodde ikke stort mer enn 3-4 mennesker på hver plass, men nå i sommersesongen hadde alle besøk av familien og det var derfor et yrende liv på båten. Omsider skulle kom de til Låtre og ble møtt av vertskapet som også tok imot 4 svensker som skulle på fisketur.

Sørøya er som sagt stor, og båturen til stasjonene på utsiden mot storhavet var en risikosport. Været var også så dårlig at det ikke ble mulig å nå til Bøle på nordvestsiden av øya. Det forutsatte passering av 5 odder a la Nordkapp og veier var det ikke til disse øde områdene. Men en stasjon i tillegg til Akkarfjord ble dokumentert under besøket på Sørøya. Det var stasjonen i Skarvfjord. Her hadde Per og Ivar Otto et gammelt bilde fra 1880 –tallet som viste beliggenheten. Tre av de 4 som nå bodde i fjorden møtte også opp og bekreftet



Her stod restene etter kaien igjen samt fortøyningspåler og ikke minst hvalbein. Per fikk tigget til seg en del av kjeven til en hval som barn på sommerbesøk hadde samlet i sjøen og langs stranda. Hadde han hatt med seg lastebåt med kran hadde han for øvrig også tatt med seg noen gamle motoren som lå i fjæra her.

Honningsvåg.

Fra Hammerfest fikk turen pr. bil den lange veien til Honningsvåg, men veien blir ikke lang når du hele tiden kan se kystkultur og natur underveis og det var det nok av i dette området. Et lite stopp i Repvåg kunne fremby både hvalkanon og fiskebåt på land. Hensikten med turen til dette området var først og fremst hvalstasjonen i Tufjord som ikke ble funnet året før på grunn av feil anvisning. Men denne gangen brukte Per og Ivar Otto kunnskapen om hvor slike hvalstasjoner ble anlagt og resonerte seg fram til hvor den lå. Man trengte le for vær og vind, gode dybdeforhold til hvalbåtene og vann til utkoking. Tufjord ligger på veien ut til Nordkapp og er fjorden rett vest for neset. En liten vei førte ned til fjorden og etter en raskt rekognosering fant ”forskerne” som ikke lenger var fullt så amatørmessige ut at den måtte ligge på den andre siden av fjorden bak et nes like ved et elveutløp. Det stemte og på lang avstand kunne Per og Ivar Otto glede seg over synet

av gamle kaier, gamle tufter og ikke minst en av de klassiske kjelene som ble brukt til å koke ut tran av hvallever.

Etter overnatting i Skarsvåg, verdens nordligste fiskevær, med tilhørende bryggesleng og motorprat med stedets ”Petter Smart” med eget verksted, ble dagen etter benyttet til et besøk i fiskeværet Gjesvær. Her ble Per og Ivar Otto tilfeldig kjent med stedets folkeskolerektor, Helene Walsøe Jenssen, som viste seg å være svært historieinteressert og hadde satt seg fore å lære elevene om hvalfangsten i området. Og så hadde hun hytte i Tufjord og hadde førstehåndskunnskap om stasjonen der, blant annet en lokal bok der stasjonen var tegnet opp. Og tegningene stemte helt med de

observasjonene Per og Ivar Otto hadde gjort. Her ble det utvekslet dokumentasjon om stasjonen og ikke nok med det. Helene var i slekt med selveste Jacob Walsøe, mannen som før Sven Foyn hadde eksperimentert med hvalharpun og hadde laget et hefte om hans liv. Dette fikk de låne



Helene og mannen drev båtutleie på stedet og var begge levende interessert i båter og kystkultur. Mannen, Bjørn, hadde til og med sørget for at stedets gamle sjark var blitt tatt vare på og satt på land i stedet for å bli brent og senket slik som en mengde båter i en "båtkirkegård" i en fjord like ved. Per frøs på ryggen over alle de semidiselene som lå der.

Nå gikk turen med hurtigruta til Kjøllefjord

var anlegget et godt vedlikeholdt museum, overnattingssted og lokaler for kystlaget. En stiftelse hvor kystlaget hadde flertall i styret drev det hele med støtte fra kommunen og det lokale næringslivet. På anlegget hadde de en rekke motorperler som vakte oppsikt selv hos Per. Fra denne sentrale plassen var det planen å finne stasjonen i Risfjorden, og med utgangspunkt i Gamvik ble sønnen til dama som drev stedets butikk mobilisert med sin 14 fots jolle til å kjøre

for å spare 55 mil med bil rundt hele den mektige Porsangerfjorden.

Kjøllefjord.

I Kjøllefjord hadde Per og Ivar Otto bestilt overnatting på lagets flotte anlegg i et gammelt, kjempestort nedlagt fiskebruk hvor det hadde vært fiskemottak, tørrfiskproduksjon, trandamperi og overnattingsinternat for fiskere m.v. I dag

amatørforskerne fra Sandefjord inn i Risfjorden hvor lokale folk kunne bekrefte hvor denne hadde ligget. Per måtte en tur til en nedrast gammel sag hvor han i fjor hadde sett en stasjonærmotor og noen sabber liggende i gresset, men nå hadde kystlaget i Kjøllefjord fått hele anlegget, så det var ikke nødvendig å ta med seg deler. Før tilbaketuren til Kjøllefjord ble det middag i Mehamn på hotellet tvers over gaten der



Om kvelden var det bryggsleng og inspeksjon av båten som Arne Gundersen skulle hente noen dager senere og seile til Sandefjord. Den var i orden og langt bedre stand enn det Arne

Kiberg.

Etter 2 hyggelige dager i Kjøllefjord gikk ferden for våre gutter ut over

vanligvis frekventerer. Men enda mer interessant var Pers oppdagelse via en bok om fiskefartøyene i området at en av båtene hadde vært i Grytvika på Syd Georgia. Båten ble lokalisert under oppussing, men det var den i fjor også, så skepsisen var stor. Telefoner til Sandefjord utløste en heftig aktivitet hos diverse gamle hvalfangere som imidlertid ikke kunne huske denne i Grytvika, men kanskje var det Leith? Svaret kommer senere. Verden er ikke stor i Kjøllefjord og på natten ble Per og Ivar Otto invitert på fisketur og trekking av krabbeteiner med eieren av denne båten og yterligere informasjon ble innhentet. Krabbeteinene var dessverre tomme.

Varangerfjorden til Kiberg med mye fin kystkultur langs veien. Men på veien ble en nedlagt motorsamling i Lebesby inspisert av Per. Samlingen var gitt til kystlaget i Kjøllefjord og Per hadde lovet å hjelpe til med dokumentasjonen.

I Kiberg hadde det vært hvalstasjon, men det var ingen rester igjen. Men kunnskapen til Per og Ivar Otto var nå så stor at det var mulig ved å studere landskapet og den store stranden å finne ut hvor den hadde vært.

Turen gikk helt ut til Vardø med litt bryggsleng og hygge i denne eksotiske



Kirkenes.

Nå gikk turen mot slutten og leiebilen skulle leveres i Kirkenes, men før det ble det gjort et forsøk på å nå nok en hvalstasjon som ikke ble besøkt i 2006. Det var stasjonen i Kobbholmfjorden som var målet denne gangen. På måfå ble kusen satt for Grense Jacobselv hvor det ikke er noen havn, men noen små båter som ble trukket opp på stranden. Lokale folk ble forespurt, men de

store rester etter stasjonen, men terrenget og elven gikk slik at det ikke var vanskelig å finne ut hvor den hadde vært. Noen rester og tufter og et gammelt hvalbein pekte naturlig på stedet. Dette er den av hvalstasjonene som lå lengst mot øst, svært nær grensen mot Russland.

I Kirkenes ble det tid til både befaringer av

Kystkultursenteret i Kjøllefjord.

hadde ingen kunnskaper om stasjonen. Men lykken stod bi nok en gang for Per og Ivar Otto. En hyggelig familie på hyttetur med en historieinteressert far var som snarest innom, og de var villige til å komme tilbake for å frakte de ivrige forskerne båtveien inn i den veiløse fjorden. Her var det ingen

den nedlagte industrianleggene, besøk på museet og byggesleng. Museumsbesøket ga som vanlig ny viten både gjennom utstillingene og bøker som kunne kjøpes. Blant annet viste det seg at det foreligger et gammelt bilde av stasjonen i Jarfjord som ble grundig dokumentert i 2006.



ET REDERIBESØK

Tekst/foto: Per Angell-Hansen

En dag tidlig i juli dro Fridtjof Jacobsen, Henrik Kulms, Ivar Otto Myhre og undertegnede en tur til Tromøya v/ Arendal... Vi skulle besøke Birger Smith-Sørensen, som er siste generasjon i rederiet Smith-Sørensen.. Et rederi som ble nedlagt på slutten av 1980 tallet.
Han er 83 år gammel

Rederiet ble startet i 1864 av Birger Smith-Sørensens bestefar, O. B. Sørensen, og rederiet fikk samme navn. O. B. Sørensen var en driftig kar, og han var bare 22 år, da rederiet ble startet. I 1886 hadde han 29 seilskuter. Han ble også hardt rammet i det

”store bank krakket” i Arendal, men fikk akkord, og kunne fortsette driften. Allerede i 1874 bygget han opp sitt eget båtbyggeri, hvor han bygget sin egne seilskuter og båter for fremmed regning. Det ble naturligvis bygget beddinger, men det ble også bygget eget sagbruk, hvor tømmeret ble trukket inn fra sjøen, og ført fram til en oppgangssag med syv blad. Det ble innkjøpt alle nødvendige maskiner for høvling og bearbeiding av materialene, som skulle brukes til skipsbygging . Smie ble bygget, plassert et stykke fra båtbyggeriet på grunn av brannfare, utstyr for oppvarming av tjære til driving av bordgangene, og lagerbygninger



Alt maskineriet i båtbyggeriet ble drevet kraft fra en dampmaskin, bygget i Fredrikstad i 1874. Det var reimdrift i flere etasjer, som overførte kraft til de øvrige maskinene fra dampmaskinen.

Parallelt med skipsbygging, drev han sitt rederi, og i 1881 utstyrte han sitt

dampskip "Danneborg" til hvalbåt med kanon og hvalspill og dro til Akkarfjorden på Sørøya i Finmark for å drive hvalfangst. Men på grunn av at båten ikke egnet seg til denne type bruk og fordi mannskapet han hadde ikke hadde øvelse i denne type drift, fikk han ikke skutt noe hval, og derfor flyttet han til Båtsfjord og etablerte en ny stasjon. To nye båter, "Neptun" og "Jupiter" bygget til denne stasjonen. "Jupiter" bygget han på sitt eget verksted i Arendal. Denne stasjon ble solgt med båtene til et interesseselskap i Sandefjord, som kalte stasjonen Neptun. Stedet heter den dag i dag Neptun, og er fiskemottak i Båtsfjord.

Etter dette fortsatte skipsbyggeriet fram til 1924,

mens rederidriften altså fortsatte til slutten av 1980 tallet. Det mest kjente navnet på rederiet er Smith-Sørensen.

Men hvorfor dro vi fire til Arendal? Det kunne jo ikke bare være for å høre rederiets historie. Nei det var nok andre ting som hadde pirret nysgjerrigheten.



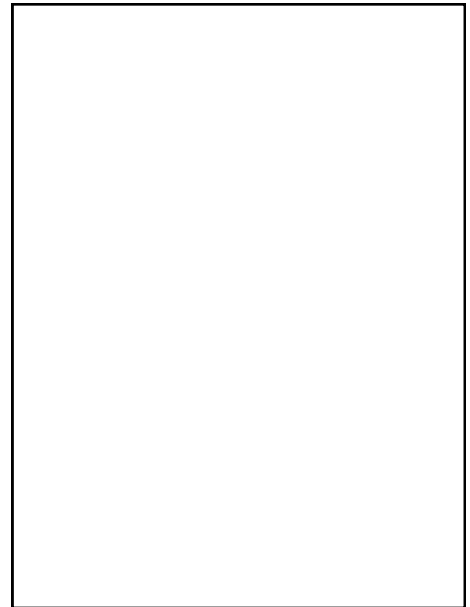
Vi ble tatt i mot av Birger Smith- Sørensen, som i sitt møtelokale, som ble brukt i forbindelse med omvisninger etc., hadde dekket opp med nykokt kaffe og smørbrød med laks og eggerøre. Dette sammen med kringle fra Halvorsen i Sandefjord, gav en fin start, og vi fikk vi en innføring om stedet og rederiets historie. Allerede her så vi at det måtte finnes mye å se.

Vi begynte så en runde på eiendommen, som ligger ved sjøen. Syd-vest vendt med store kaier.

Det første vi fikk øye på var deler til rigg for seilskip. Dette var reservedeler fra en svunne tid, som ikke var kastet. Vi fant grodde knær fra skipsbyggingsperioden, og vi skjønnte nå for alvor at det fra dette sted aldri var kastet noe. En tønne med tran av selolje, ankommet til Arendal i 1893 stod også der. Oppe i lia bak bygningen stod smien. Komplette med esse og verktøy. Pipen var riktignok revet, men ellers stod alt komplett, som da det var i bruk. Utenfor stod utstyret som var brukt til koking av tjære. På vår videre vandring kom vi over en del småbåter, og den som vakte mest oppmerksomhet, var en Lofotjolle, som ”min bestefar hadde med fra Finnmark da han avsluttet hvalfangsten der oppe i 1893.” Disse ordene fra Smith-Sørensen vekket for alvor interessen for oss. Ivar Otto og jeg har jo vært i Finnmark for å studere litt om den tidlige hvalfangsten der oppe, og fikk nå litt ny viten. Vi måtte selvfølgelig inn i den største og mest spennende bygningen. Dette var hjertet i skipsbyggingen, da det her var sagbruk med alle nødvendige maskiner for bearbeidelse av tømmeret. Tømmeret ble trukket inn fra sjøen med kjetting fram til sagen. Her står det den dag, oppgangssagen

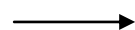
med syv blad, som ble montert i 1874. Nede stod dampmaskinen, det var reimer og utstyr i tre etasjer, plank som var skåret før 1924 lå stablet opp, og helt på loftet var det en liten bu hvor sagbladene ble filt og satt i stand. Selv jeg som bergenser ble stum. Ja i flere sekunder. Det var for oss helt uforståelig at slikt hadde fått stå urørt.

Jeg nevnte at det var en del omvisninger på stedet. Derfor hadde han i dette bygget også samlet en del gjenstander fra rederidriften og



hvalfangsten. Her stod modeller av båter, kjøhalingsblokker, verktøy og hvalkanon med harpuner. Og i en krok stod en tosylindret dampmaskin. ”Min far sa alltid at det var synd å sende slike ting til Nydalen for å lage spiker” Dette må jo ha vært en klok mann.

Vel, timene gikk og da vi var på vei ut spurte jeg om han hadde noe mer hvalfangstutstyr. Jo det hadde han, men da måtte vi gå i museet!! Her var det vist ingen ende på hva vi skulle få se. Inn i ett nytt bygg bar det. I underetasjen var det fullt av





Nye kjølhalingsblokker, blokker i alle varianter og størrelser, lanterner av alle slag og størrelser, tauverk, ledere og utstyr til saging og transport av is. Transport av is fra Norge hadde vært en stor beskjeftigelse for rederiet. Det er vanskelig å kunne beskrive hva vi så, for det ble så mye.

Videre innover i underetasjen fant vi to små motorer som vekket min interesse, Den ene er en Atlanta bensinmotor produsert i Oslo i 1917. Den motoren avtalte jeg med Smith-Sørensen at jeg skulle restaurere for ham. Videre innover finner vi en dampmaskin, som er under montering. Alt var komplett med nødvendig utstyr. Denne var også reddet fra å bli spiker i Nydalen.

Motoren var tatt i land fra en mindre båt som ble hugget. Huset hadde to etasjer og spenningen var stor da vi gikk opp trappen. Her ble vi heller ikke skuffet. Fult av skipskister, og alle med fullt innhold. Kistene til tømmermennene stod på rekke og rad, alle fulle med verktøy. Kompass, lanterner, slepelogger etc. etc. Det er ikke mulig å beskrive.

Men ett rom kan jeg beskrive. Her stod syv

hvalkanoner, og 30- 40 harpuner. Kanoner fra botlenosefangsten i Finnmark ankommet Arendal i 1893. Ivar Otto og jeg fikk se mer utstyr fra hvalfangsten i Finnmark her , enn vi har sett på våre turer til Finnmark. Nå begynte også Henrik for alvor å få los. Han har jo, som mange vet, samlet alt det som finnes av hvalfangstutstyr på Hotell Atlantic i Sandefjord, og hvalkanonene er han spesialitet. Men Botlenosekanoner og slike harpuner hadde han ikke i sin samling.

Vel- etter mange timer, mange bilder og

svært mange inntrykk, måtte vi forlate Arendal og reise tilbake til Sandefjord. Det var imidlertid gjort avtale om at jeg nokså snart skulle reise ned igjen og hente motoren jeg skulle restaurere, og Henrik var også kommet i den posisjon at han muligens kunne få overta noe av hvalfangst redskapen.



14 dager senere dro Henrik og jeg til Arendal igjen: Motoren ble lastet på tilhengeren, og så begynte forhandlingene mellom Smith-Sørensen og Henrik. Da gikk jeg.

Resultatet ble at vi kunne laste opp to hvalkanoner og 12 harpuner.

De to kanonene hadde ulik dimensjon på løpet. Alle harpunene var av forskjellig utførelse.

Smith-Sørensen lot også få velge meg en harpun,

som takk for at jeg ville restaurere motoren hans. Det gledet meg veldig.

Motoren er nå restaurert, og skal tilbake til Arendal. Henrik pusser kanoner og harpuner, og er strålende fornøyd.

PS. Intet kastes.

Da vi skulle forlate Arendal med motor og hvalkanoner ble vi bedt om å komme inn i rederiets kontor. Her fant Smith-Sørensen fram en faktura datert 6. juni 1890. Det var selvsagt fakturaen for hvalkanonen og alle



KYSTLAGSPROFIL

Yngvar Halvorsen

Har du lurt på hvor alle krittpipeene som ligger i annen etasje på slippen kommer fra? Det er det bare Yngvar som vet svaret på. I fjor høst kom han med dem. Da hadde vi knapt hilst på ham. Han ville gi dem til kystlaget og i samme slengen ville han gjerne fortelle om fortet på Folehavna også. Sjelden har vel noen kommet så raskt i gang som han på slippen. I dag er han redaktør for dette organ. I sommer har vi sett ham med Tenvikbåten for seil etter at han tok ansvar for pussinga. Jo da, vi snakker om et skikkelig jamenneske!

Selv om han ble født og vokste opp i Moss er han ikke noen "Mossekråke". Har reist mye rundt i landet og flyttet tidlig ut. Familien jobbet på Helly Hansen. Hytta på Larkollen ble flittig besøkt. Her kunne han være med en gammel fisker ut og sjekka laksenota. Han ble fanget av sjølivet. En tunejolle med trehester bidro til opplevelsene. Etter yrkesskolen med plate og konstruksjonsfag ble det marinen. Nå fikk han sjansen til å gjøre seg skikkelig kjent på norskekysten.

Allerede som 16 åring ble det dykkersertifikat. Senere ble dykkingen både jobb og fritid. Nå skjønner vi hvordan alle krittpipeene har kommet til veie! Yngvar dykket også ved Runde (Akerendam) og fant en gullmynt. Ved siden av dykkingen ble interessen for sjøens kulturhistorie vekket. På sjøfartsmuseet kunne ulike kilder studeres.

En av de mest spennende opplevelsene var det å finne en nederlandsk seilskute ved Naus varde (Kragerø). Der fant han en Jakobsstav (ca. 1800), porselen (tekopper fra Kina) og keramikk. Nå registrerer han kystfort i Oslofjorden. De er

ikke så godt kjent og lite er skrevet. Han vil formidle videre og ikke samle i lader. "Vi bør ta vare på et kystfort i Vestfold". "Oddane fort i Larvik er glimrende". Nå må det litt vilje og noe penger til!

I vår pusset Yngvar opp Tenvik-båten sammen med blant annet Matias. Senere kunne vi glede oss over synet av båten



Tekst/Foto: Stig Tore Lunde

for fulle seil i indre havn. "Vi trenger folk for å kunne møte noen utfordringer med båten". Kanskje ser vi han på høsttreffet på Gokstadholmen.

Som en sjøens mann innrømmer Yngvar å ha møtt grunnfjellet noen ganger. Husker god møtet med skjæret ved innseilingen til Håkavika. (Red. ann. Vi vet hvor det er!!!!) Ellers er møtet med dieseldyra i Grønnholmssgapet en erfaring. Motorstopp og 4 meter sjø. Godt å få en sleper fra en skøyte om bord.

Kystlaget er bra. Vil bruke fritida her. Møter mange likesinnede. Det sosiale er det viktigste. Et inkluderende miljø er positivt.

Det er moro å sitte i styret!





Landsstevne i Horten-igjen!

I 1992 tok jeg turen til landsstevnet i Horten. Det var mitt første stevne i forbundet Kysten. Jeg og flere fra Gokstad var tidlig ute og kunne følge hele arrangementet etter hvert som det utviklet seg. Inn på Indre havn stevnet store og små båter. Dampskiper litt uhandterlig, og seilskuter lå ytterst, mens vi andre lå utenfor roklubben. Det var et yrende liv under stevnet. Jeg husker konsert og dans etter Bullmilk. Det tok skikkelig av.... Regattaer og defilering var fine opplevelser. Senere har det blitt mange stevner. For meg er minnene fra stevnene inspirasjon og møtet med folk fra hele kysten viktig.



I år tok jeg også turen tidlig. Onsdag kveld la jeg til og fikk plass på samme sted som sist. Måtte ut med dreggen for første gang med Mia. 30 kilo og 20 meter kjetting Det gikk bra! Jeg lå støtt under hele stevnet. Brygga som havnevesenet hadde stilt opp med var moden for dynga etter min mening. Men, den er i bruk under Færder'n hvert år, så da så.....?

Så kommer båtene. Havnøy fra Tønsberg kommer ut på ettermiddagen og Oksøy helt fra Kristiansand. Men hvor blir det av Sandefjordsbåtene og hva med Østfoldingene. En kuling fra sør har nok tatt lysta fra noen, men.....? Horten er en 4 timers tur fra Oslo. Så ser jeg alle kutterne med Ruth og Torolf. Han er i sitt ess. En liten "taubåt" fra Drøbak skaper mange godord. Skipperen på 15år er klar for buksering. Fra Vågsøy kom seksringen med et flott

mannskap kledd i gule oljehyrer eller stilige stasklær.

Sommeren 2007 vil ikke bli husket for det fine været. I Horten fikk vi et gjennomsnitt med vekslende styrtregn, kuling og 10 varmegrader. Det som varmet var det gode fellesskapet vi opplever når vi møter likesinnede eller sandefjordinger på tur. Vigdis var sjefen til uti de små timer og Dag's Capella var scenen. Men hva med det som skjedde på den offisielle scenen. Jeg kunne nok tenkt meg at festmiddagen ble holdt i et mer trivelig lokale enn en idrettshall. Men det er ikke bare å velge å vrake når 500 skal ha mat.... Og så da? Jo da, Linda Kvam (hvem er nå det?) med band spilte opp og det var så bra! Rock og rootsmusikk hånd i hånd.

Jeg deler ikke ut noe terningkast for stevnet. Jeg hadde det hyggelig og fikk delta på flere interessante innslag. Kommer til å huske vandringen med Alf Breda på 92 år og besøk i marinemuseets lukkede rom. Og jeg gir gjerne et terningkast seks til arrangørene i Hortenstangen og Loggen som viste samarbeidsevne og hadde mange odds i mot seg i forkant og under arrangementet.





EN ROTUR – CALAIS – LONDON

Ivar Otto Myhre forteller her om sin ferietur med Gokstadhøvdingen II som endte opp i London, men hvor mye av tiden gikk med til annen form for transport. Reisen viser hvilke muligheter man har med en båt som kan fraktes på båtenger bak en bil, og Ivar Otto skulle få sin drøm oppfylt om

Til Calaise.

Som vanlig startet turen på slippen med opplasting av færingen og solide surringer etter råd fra kystlagets transportekspert Bjørn Sunde. Deretter gikk turen fredag 3 august til Oslo og ettermiddagsavgangen til Colour Fantasy til Kiel. En trivelig tur i seg selv og båten ble gjenkjent av mannskapet fra forrige tur, så de lovet å ta godt vare på den.

Vel framme i Kiel dagen etter startet den lange kjøreturen gjennom Tyskland, Nederland, Belgia og til Frankrike og Calais. Bortsett ifra noen feilnavigeringer i Kiel og noen småbyer på veien, gikk turen greit med en overnatting i bilen sammen med de polske trailersjåførene på en bilrasteplass i Frankrike.

I Calais var utfordringen å finne en plass å plassere bil og henger og en plass til å sette ut båten. Dette viste seg å være mest gunstig i en liten landsby litt utenfor byen, Sangatte, og en utflyttet sandefjording, Aleksander Moe Arnesen stilte opp og forhandlet med en gammel dame med en liten campingplass om tillatelse til å sette fra seg bil og henger. Det var helt greit og hun skulle bare ha et kakestykke som betaling.

Søndagsværet var nå meget bra og med hjelp av en traktor ble båt og henger dratt ut over den lange sandstranden og ut til sjøen. Ved hjelp av Aleksander ble færingen sjø satt i kanalen og kursen satt mot Dover.

Calais – Dover.

For engang skyld var Gokstadfæringen utstyrt med alt det siste i sikkerhetsutstyr i tillegg til øsekar og redningsvest. Bjørn Rishovd hadde lånt ut både radarreflektor og VHF. Det viste seg å være på sin plass for det tok ikke lang tid før selv den lave færingen var blitt registrert av kystvakten i Dover. Og nå ble det gitt beskjed via radio til alle båter på vei over om å identifisere

denne farkosten. Det manglet derfor ikke på formaninger om forsiktighet med hensyn til båttrafikken i området. Den var imidlertid ikke noe problem med god avstand mellom båtene som trafikkerte kanalen både nordover og sydover. Det som imidlertid var litt uvant var at Ivar Otto og færingen ble ført langt sydover med den sterke strømmen i kanalen, men dette ville endre seg på den andre siden. Det gjaldt bare å holde hodet kaldt, men det viste seg ikke å være så lett.

Det er mange tanker som farer gjennom hodet til en som sitter og ror et slikt 40 km langt åpent strekk, et strekk som har reddet England fra invasjon flere ganger med to unntak. Det var også antagelig første gangen siden Wilhelm Erobreren inntok England i 1066 at en Gokstadfæring hadde krysset kanalen. Bayeux-teppet viser at han hadde slike båter. Men hvorfor ventet han så lenge med å krysse? Var han redd for været eller ventet han på etterretningsrapporter om slaget ved Hastings og hvordan det gikk med Harald Haråde. Historien om romernes og Cesars overfart var heller ikke hyggelig lesning. Han ble i følge beretningen kastet tilbake fra kysten i England og til Calais av en tidevannsbølge før han senere endelig lyktes å ta seg i land litt nord for Dover. I Dover er det for øvrig tatt var på restene av et romersk fyrtårn på høyden bak byen til minne om romernes tid i England.

Forholdene i kanalen for overfart denne dagen var svært gode, men på slutten snudde strømmen og hele den veldige kanalen beveget seg nå i god fart nordover med den følge at Ivar Otto havnet et stykke nord for Dover. Dette kostet en ekstra hard rotørn mot strømmen for endelig å komme inn i til havnen i Dover. Til gjengjeld ventet kystvakten her som velkomstkomite og loset vikingskipet gjennom hele havnen og til marinaen i den andre enden av dette store havneområdet. Her var sikkerheten satt i høysetet. Det er langt farligere å krysse havna i Sandefjord med alle de hurtiggående småbåtene på kryss og tvers enn denne rolige regulerte innelukkende havna. Inne i marinaen var alle varslet om ankomsten via aktiviteten på radio og det vanket mange invitasjoner til servering. Bare en kunne det sies ja til, en hyggelig fyr med familie som hadde arbeidet i Bergen og hadde gode kunnskaper om Norge. Dessuten hadde datteren fødselsdag og det ble servert kake til alle som kom innom den romslige båten for å se denne merkelige fyren fra Norge som hadde rodd over kanalen og til og med hadde tenkt å ro helt til London. Kaken var typisk engelsk, helt svart sjokolade og fryktelig søt, men etter en slik kraftanstrengelse var selv dette akseptabelt for Ivar Otto. Hoderystingen blant båtene i havna ble ikke mindre da Ivar Otto gikk og la seg for natten i båten under åpen himmel.



Dagen etter måtte Ivar Otto vente til kystvakten kunne komme og eskortere ham ut av havnen igjen.

Ramsgate.

Nå gikk turen langs ”The White Cliffs of Dover” uødeliggjort av Vera Lynn gjennom hennes sang med samme tittel. Med robåt helt inn til kysten får man også en fin vinkel å se disse flotte klippene fra. Klippene er også årsaken til at det er mulig i godt vær å se over kanalen, og under hele overfarten dagen før var de et fint landemerke. Etter hvert dukket det opp mye bebyggelse oppe på klippene, men som i Danmark og Tyskland var strandsonen fri for alle og her yret det av liv nå midt i bade- og ferietiden i England. Været innbød også til en dukkert, selv om det nok var litt kaldt. De mange badebyene lå på rekke og rad langs kysten her, en kyst som etter hvert dannet en stor bukt med en by i enden av bukten, Ramsgate. Denne bukten og området utenfor er det berømte Goodwin Sands. Her lå seilskutene og ventet på gunstig strøm og vind til å gå sydover gjennom kanalen. Det kunne ligge over hundre seilskuter her på en gang. Men det var neppe helt trygt, for i 1703 kom en beryktet storm og feide ca. 150 skuter på land, hvorav 20 orlogsskip fra den britiske marinen. Et kart i det lokale museet viste også hele 640 vrak i området, så her har det i århundrer vært mange som har kjempet mot elementene. Gokstadfæringen fikk også smake litt på disse elementene i inngangen til havnen i Ramsgate. Selv om det ikke blåste mer enn liten bris var bølgene svært krappe og vanskelige. Her var det åpenbart tidevannstrømmene i området som skapte vanskelige forhold. Kystvakten i Dover hadde ringt og sagt at Ivar Otto kom, så han var ventet og fikk en hyggelig mottakelse i denne koselige havnen.

Ramsgate er en ujålete fisker og sjøfartsby med en kjempekoselig havn og flott badestrand. Her var det ikke bare restauranter langs havnefasaden, men båtutstysforretninger, seilmakere, reparasjonsverksteder og en liten kombinert kafe og maritim antikvitetsbutikk som ble Ivar Ottos stamkafe i

den korte tiden han var her. Men på grunn av at strømmen rundt North Foreland kunne være sterk startet ikke Ivar Otto før kl. 13.00 dagen etter for å få den med seg rundt odden og så langt som mulig oppover kysten. Han tok derfor inn på et koselig hotell for å nyte noe av den fine atmosfæren i byen.

Ramsgate – Themsen.

Rådet fra den lokale redningstjenesten viste seg å være svært godt, for Gostadfæringen skjøt fart rundt odden neste dag i fint vær. Men etter hvert ble både strømmen og vinden mer problematisk og roingen ble svært tung med vind og krappe bølger fra siden inn mot kysten og strøm i mot, men det var

uansett koselig å ro slik langs denne sammenhengene bebygde kysten der den ene badebyen avløste den andre. Etter hvert dukket det moloen i Herne opp. Her var det mulig å snike seg bak og kaste dreggen for å få litt søvn i bunnen av båten. Etter en svært urolig natt med mange flyttinger på grunn av endringer i flo og fjære og vind, gikk turen videre innover mot den store øya Sheppey og kanalen på innsiden av denne. Kanalen ender i utløpet til elva Medway og før denne er det en stor bro over til Sheppey. Her er det en transporterbro for jernbanen og som heises opp når store skip og lystbåter med master skal passere. Gokstadfæringen la seg til ved en flytebygge hvor lystbåter kunne vente på at brua skulle heises opp. Her trodde Ivar Otto at det var greit å ligge for natta, men overraskelsen var stor da han neste morgen våknet ved at færingen veltet over på siden i søla. Hvor i he..... var det blitt av vannet ! Flytebygga lå også på bunnen, men var fin å ty til for å spise frokost i påvente av at vannet kom tilbake.

Den neste dag ble den mest strevsomme og lite fremgangsrrike på turen. Det viste seg at munningen av elven Medway der denne møter sjøen er ekstremt vanskelig å forsere for en så liten båt. Området hadde navnet ”The Swale” og var full av store sandbanker. Etter 2 stevsomme forsøk måtte Ivar Otto gi opp og legge seg i en bøye for å vente på mindre vind og gunstigere strøm. På 3 forsøket på å komme ut av Medway og starte på turen innover mot London hadde nok Ivar Otto lyktes, men 3 karer fra den lokale redningstjenesten kom ut i en gummibåt og rådet han til å vente til neste dag kl. 07.00. Da skulle strømmen være mer gunstig og dessuten var det meldt økende vind den kvelden. Rådet ble fulgt og det ble overnatting på et pensjonat i den lille byen Shearnes. Neste dag blåste det en frisk bris, men det gikk fint over den store sandbanken i ”The Swale” som av og til skrapte under kjølen da ferden gikk utover mot der Medway møter sjøen. Her var det underlig nok i dette sterkt forurensede vannet mange seler som stadig dukket opp for å ta denne fremmedartede og lite støyende båten i øyesyn. Etter hvert gikk det med god fart med strømmen innover forbi Southend, Canney Island og Tilbury, de nye havneområdene til London,



men for en stor barge som var på vei nedover.

Som om ikke dette var nok, klokken var nå 12.00 og det var høyvann ved Tower Bridge. Da åpner den berømte veteranbåthavnen rett ved broen, St. Katharines Dock sine porter for båter. Ivar Otto var freidig nok til å ro inn i slusen sammen med de andre båtene og ble liggende rett bak en stor seiler med en ditto elegant eier ved roret. Han kom i snakk med ham og historien om roturen fra Carlise og båten imponerte ham så voldsomt at han bedyret at han skulle snakke med sjefen for havna og sørge for et "hyggelig" opphold.

Plassen i denne eksklusive båthavnen midt i London feiret Ivar Otto med å ta inn på Tower Hotell på et rom med

Her var det også stor trafikk av store skip til de mange kaianleggene i dette området. Men disse holdt seg på nordsiden av munningen der det var dypt nok. Etter en pause i dreggen mens strømmen var sterkest i mot, bar det på nytt innover og nå oppover i selve elven. Redningsbåten kom ut, men de presiserte at de bare var nysgjerrige på hva slags båt dette var. Mørket begynte å falle på og kystvakten dukket opp og mente at en robåt uten lanterner nå burde legge seg til ro for natten og anbefalte en havn ved Erith. De var også hyggelige at de tok på seg å rapportere ankomsten neste dag til "Flood Barrieren", et sted der alle båter inn mot London skal melde seg. Ved båthavnen la Ivar Otto seg til i en ledig bøye og forsøkte å få sove i bunnen av båten. Men det ble etter hvert et kjølig og fuktig drag over den mørke og mystiske elva og "scenen" lignet mer og mer mystikken i en engelsk kriminalfilm. Nå kom tabben med å velge sommersovepose også til sin rett selv om det vanntettet trekket hjalp en del mot fuktigheten som seg inn over båten fra den mørke elva

Tower Bridge.

Neste dag opprant med sol fra klar himmel som feide disen og kulda vekk fra elva. Etter en enkel frokost og konstatering av at strømmen nå gikk oppover elva, gikk nå paradeturen opp elva forbi flodbarieren, denne konstruksjonen som skal beskytte London mot flodbølger og inn i hjerte av selve London. De høye husene i docklands dukket opp, Milieniumdomen, Greenwich og etter hvert de gamle dokkene med nye boligområder. Det var lørdag formiddag og beboeren satt på ballkongene sine i sola, og mange ropte og spurte hva slags båt dette kunne være. Avstanden fra overnattingsstedet og til Tower Bridge var ca. 17 nautiske mil, men på grunn av den sterke strømmen ble denne avstanden tilbakelagt på under 4 timer, for plutselig rundt en sving i elva åpenbarte Tower Bridge seg i all sin velde og prakt.

Og akkurat da Ivar Otto fikk oppfylt sin drøm om å ro under denne berømte broen, gikk vippebroen opp, ikke for ham,

utsikt til broen, men bare for en natt, over 2000 kr pr. natt ble litt for stor kontrast til å ligge i båten. Hotellet ble senere byttet ut med et til halve prisen like over broen.

På søndag fikk Ivar Otto realisert drømmen om å reise på fotballkamp i England med robåt og spaserte fra hotellet til Chelsea for å se sesongåpningen på Stamford Bridge med billett medbrakt fra Norge. Kampen mellom Chelsea og Birmingham endte 3-2, og var svært underholdende for de ca. 40.000 som var så heldige at de hadde billett til kampen.

Transport.

Transport er et nøkkelord for en slik reise. Det samme er alternative planer uttenkt på forhånd. Nå kom nemlig værmeldingen med prognosen om storm i kanalen og Sør-England de nærmeste dagene og nyhetene viste bilder fra regattaen Fastnet Race der mange hadde brukket mastene. Det var derfor ikke mulig å ro tilbake til Carlais. Den alternative planen måtte iverksettes. Men først ble plassen i St. Katherines Dock utnyttet og det ble hele 4 dagers ferie i London, en by man aldri blir lei av. En av dagene ble dog benyttet til å ta London – Paris-ekspressen tidlig om morgenen i tunnelen under kanalen, en tunnel Napoleon drømte om for å kunne innta England, for så å gå av i Calais og drosje til bilen og båthengeren. Men Ivar Otto ba den undrende sjåføren å stanse ved et bakeri for å kjøpe en hel kake til den snille dama som hadde tatt vare på bil og henger. Hun ble svært henrykt over denne gaven til ca. 100 kr. Turen gikk så rett til biltunnelen under kanalen igjen. Det vil si at bilen kjøres om bord i et tog som går gjennom tunnelen, og ca. kl. 12.00 var Ivar Otto på plass i Folkstone og England igjen og til debuten på venstre side av veien og det med tilhenger. Det gikk greit på motorveien, men så var det å finne veien fra motorveien og inn til et hotell og parkering midt i London sentrum. Hadde det enda vært en kartleser å oppdrive. Det gikk ikke bra, men da Ivar Otto oppdaget et skilt der det stod Selhurst Park, fotballbanen til Crystal Place,



Etter diverse nesten katastrofer i rundkjøringer og noen feilnavigeringer klarte Ivar Otto etter mange timer ved rattet å lande trygt på hotellets parkeringsplass. Neste dag ble Gokstadhøvdingen lastet opp og regningen for 4 døgn i båthavnen skulle gjøres opp. Men da viste det seg at mannen i den store seilbåten hadde holdt ord. Gokstadhøvdingen hadde fått gratis opphold i denne fine havnen midt i London

søndag ettermiddag var det ugjenkallelig slutt på ferien og færingen ble fraktet hjem til Huvikslippen igjen.

Erfaringer.

Det er etter å ha gjennomført en slik tur lett å forstå at mesteparten av småbåtlivet i England foregår i innlandet på elver og kanaler. Den store forskjellen på flo og fjære med



sentrum.

Tilbaketuren gikk bedre på grunn av bedre skilting ut av byen, men på motorveien gikk det skeis, men ikke galere enn at det ble en hyggelig tur til Hastings og Batle, stedet der slaget ved Hastings fant sted og kystveien forbi idylliske Rye til Folkstone og kryssing av kanalen igjen. Etter en overnatting i bilen ved motorveien gikk turen til Hirsthals og ferge til Kristiansand fredag morgen og rotur ut til Grønningen fyr i et vær og bølger som slår alt Gokstadhøvdingen tidligere har opplevet. Det var ikke mulig å treffe havnen på Grønningen og Ivar Otto måtte "stå han av" bak noen skjær og så bruke lang tid på å ro opp til fyret. Etter en hyggelig overnatting gikk turen tilbake på lørdag og overnatting i Kristiansand hos gode venner. Søndag var det robåtens dag på Bragdøya i regi av rogruppa til kystlaget og ikke minst entusiastene Jan Rosenlund. De har flotte lokaler på østsiden av øya, mange robåter og flotte båthus til oppbevaring av de mange flotte robåtene. En inspirerende opplevelse for en som stort sett er alene som roer. Men

tilhørende strøm fører til at det å reise langs land er vanskelig og utfordrende. Ivar Otto kunne ikke gå i land og raste og hvile slik som i Norge. Plutselig var vannet eller båten borte på grunn av at vannet enten var på vei opp eller ned. Ei heller var det noen skjærgård å gjemme seg bak i dårlig vær. Den kraftige strømmen som enten var imot eller med gjorde også roingen svært oppstykket. Det som var positivt var at strandsonen ikke var underlagt privat eiendomsrett slik som her i Norge, slik at det ikke var noe problem å gå i land hvor som helst. Men totalt sett er det å anbefale at båtturer i England bør skje på elver og kanaler. Under turen leste Ivar Otto boken "Tre mann i en båt". Denne morsomme boken om en båttur på Themsen gir mange gode tips til hva man ikke skal gjøre.

For de som vanligvis reiser til England pr. fly opplever å bli sjekket og gjennomlyst på alle bauer og kanter av redsel for terrorister. Men Ivar Otto reiste med forholdsvis mye bagasje i store sekker i båten helt inn til London sentrum uten å bli sjekket annet enn å oppgi navn, fødselsår og adresse. Ingen ba om å få se hva som var i skipssekken eller den store svarte



Førstereisgutt med M/T Ross Bay av Sandefjord

Del 2. Tekst og foto: Yngvar Halvorsen

Fra Dakar i Afrika gikk turen til Mena al Amadi i den Persiske Gulf for lasting av olje. Jeg husker varme dager med arbeid fra 0800 til 1630, ikke spesielt slitsom da alt var nytt og interessant. Båsen satt en matros til å lære oss førstereisgutter spleising av tauverk og wire, ellers så var opplæringen bare å følge med å se hva de andre gjorde. Etter en kort periode så forlangte alle at du gjorde din del av jobben om bord. Dagene i sjøen var rutinepreget og preget av arbeid, fritid og søvn. En natt ble vi purret av at en matros på vakt gikk rundt i gangene å ropte "Stand by, fore and aft" kaffe i messa! Alle dekkfolka tørna ut og fikk i seg en kopp kaffe og så var det å finne sin plass på dekket i tropenatta. Jeg hadde fått plass ved styrbord trosse, forut sammen med et par andre. Trossa måtte opp på dekket fra rommet, og kveiles i en pen stor kveil, med enden stukket ut av halvgattet, og påsatt en kasteline, klar til å bli låret ned på kaia. Lysen fra land kom klarere fram og vi så lengselsfullt inn mot byen. Og der så vi den lille båten med PILOT skrevet på skutensiden.

To matros og styrmann tok imot losen på skutensiden, og så la vi kursen mot land og taubåtene som ventet på oss. Etter en hektisk periode i mørket med fortøyning var det oljeledningene som skulle kobles på plass om bord. Matrosene og Båsen koblet sammen de store slangen som kom i krana

fra land, og etter en tid var styrmann klar til å starte lastingen av denne tykke oljen som luktet sterkt og var heatet opp for å flyte. Tollen var om bord og Gnisten snakket med agenten og gjorde i stand alle papirer som skulle være klare.

Etter en del timer med hard arbeid, fikk vi beskjed av Båsen at det sto en kasse med kaldt øl i messa, og at vi kunne tørne inn. Landvaktene ble satt og vi gikk nå seks



timer på og seks timer av.

Jeg ble purret av Jungmann som ble kaldt Kirkenes da han var derfra. En kopp kaffe og så ut på dekket der jeg for første gang fikk se utover den Persiske Gulf med klart grønt vann og gul ørkensand rundt de få byggingene som var ved kaia. Varmen var ekstrem med 52 grader i sola. En av dekkfolka lærte meg hvordan jeg skulle finne en fille i storisen og binde rundt hode slik at svetten ikke rant ned i øynene hele tiden.

Det var ikke mulig å komme i land å få sett seg om annet en på "klubben", et hus rett på innsiden av kaia der det var mulig å kjøpe



Jeg var med overstyrmann rundt på dekket der han peilet tankene for å sjekke hvor mye det var fylt på, og etter et par døgn var det fult og vi gjorde klart til å gå. Jeg forsto etter hvert hva de rutinerte sjøfolka mente da de sa det beste var og være i sjøen, på vei til en eller annen havn. Da var det faste rutiner og ikke mas med lasting og lange vakter.

Ordre for "Lands end" Vi satte kursen mot "Lands End" en liten spiss syd i England, ikke for at vi skulle losse der men det var flere som bød på oljen vi hadde om bord og handelen var ikke gjort ennå.

Stor var gleden da vi fikk ordre for Rotterdam, da mange ikke hadde vært i Europa på mange måneder. Det var også flere som ventet på å mønstre av, men ikke kunne det før de kom til Europa.

Når vi passerte Madagaskar så vi at det kom svart røyk ut

av skorstein

og etter hvert

stoppet

båten. Noe

var galt i maskinen

og etter

noen timer

kom en

motormann opp, dekket

av svart olje og ga

beskjed om at alle som

ikke var på vakt på

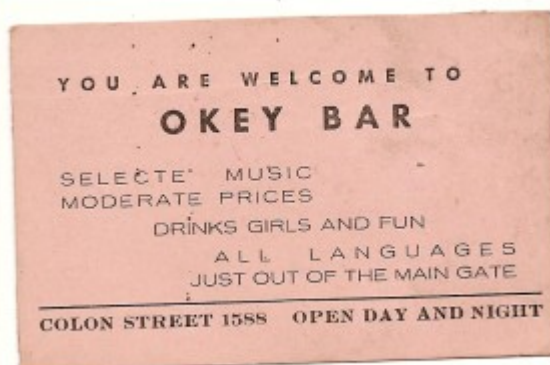
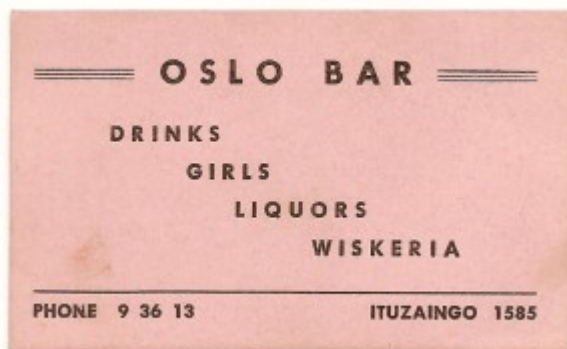
dekket

skulle

komme ned i maskinen å hjelpe til i spylebelte. Min jobb ble å åle meg inn under ett stempel gjennom en luke og ta ut tykk beket olje derfra. Dette holdt vi på med i et helt døgn og de fleste var veldig slitne.

Varmen og oljedampen i lufta sammen med at motoren fremdeles var varm gjorde denne jobben spesiell. Men det måtte gjøres og nå måtte det to kasser øl til maskin og dekksgjengen som ikke hadde vakt, for at vi smilte fornøyd igjen.

Lossing i Rotterdam var blitt rutine selv for en dekksgutt. Det gikk rykter om at vi skulle på verft i Lisboa for å bygge om en tank, noe som de "gamle gutta" ble meget begeistret for, som de sa til meg "du blir ikke sjømann før du har vært på verksted i Lisboa i 14 dager". Jeg forsto hva de mente etter hvert





Treffliste/kalender 2007

Onsdag: Lags aktiviteter fra kl. 18.00

"Fra krok til gane" første onsdag i mnd, starter kl. 20.30

Lørdagskafé fra kl. 11.00 til kl. 13.00

Styremøter/AU-møter starter kl. 18.30, styremøtene er åpne for alle

Medlemsmøter starter klokken 1900

***Liker du å ferdes i maritime miljøer - i båt eller på land?
Vil du være med på å bevare ressurser og miljø til nytte og
glede for deg selv og dine etterkommere?***

Ta kontakt eller besøk oss en onsdagskveld

**Gokstad kystlag, Framnesveien 5,
3222 Sandefjord. 33 47 34 04.**

Kontoret er bemannet mandag, onsdag og fredag kl. 11-13

e-post: gokstad.kystlag@c2i.net



LØRDAGSKAFÈ

**Hver lørdag lager vi
vafler og kaffe fra**

klokken 1100 til 1300

**Dette serverer vi i stua når det er
kaldt eller på brygga når været
tillater det**

**Du er velkommen, medlem
eller ikke**



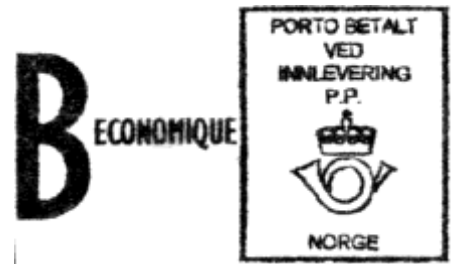
Om Kystvakt

**Infolaget gir ut fire blader i året, mars, juni,
september og desember**

Hvis du har stoff som du ønsker inn i Kystvakt, vennligst send dette til, gokstad.kystlag@c2i.net med "Til Kystvakt" i emnefeltet, eller til redaktøren, ynhalvor@online.no eller send det pr. post til Gokstad Kystlag, Framnesveien 5, 3222 Sandefjord.



Returadresse:
Gokstad kystlag
Framnesveien 5
3222 Sandefjord



Leder i styret	Dag Østby Pedersen	46 67 81 20
Nestleder	Vigdis Myhre	99 45 38 15
Kasserer	Bjørn Fiksdal	33 45 34 09
Sekretær	Bendte W. Kvarenes	33 47 10 46
Arbeidslagene		
Fartøy- og kulturlaget		
Verkstedlaget	Per Angell-Hansen	33 47 32 60
Infolaget	Yngvar Halvorsen	90 14 00 10
Nordre Skur & Ballast	Erik Bjønness	33 45 86 12
Svennerlaget	Oddvar Larsen	90 64 94 31
Seilas- og Havnelaget	Bjørn Rishovd	33 46 20 68
Husstyret	John Aanes	33 46 78 91
Utleie/Selskapslokaler:	Vigdis Myhre	99 45 38 15
Modellbåtlaget	Cato Arveschoug	45 02 74 12

Vi møtes på Huvikslippen onsdag og lørdag
Kommer du? - Du er hjertelig velkommen!
Benytt anledningen til en prat og litt hygge