

# D/S Hestmanden

- fra stykkgods  
til tankegods

Hestmanden er det eneste damplasteskipet som overlevde utenriksfart i to verdenskriger. Nå blir det sagnomsuste fartøyet restaurert ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvensenter i Kristiansand.

Tekst og foto: Øystein Mikalsen



Søren Barnsnes er krigsseiler og kan huske han så Hestmanden til kai i England en gang i 1944.





Hestmanden ser ikke videre majestetisk ut der den ligger, delvis dekket av bølgeblikk umalt og uflidd. Det klinke- kede fartøyet har så avgjort sett sine beste dager, men prosjekt- koordinatoren Gunnar Eikli påpe- ker at Hestmanden trolig et et av Norges mest verdifulle veteran- skip.

– Nå ser jeg lyst på prosjektet. Det er blitt investert så mye både av tid og penger i D/S Hestman- den at det ikke går an stoppe resta- ureringen nå. Jeg er overbevist om at båten er seilingsklar som planlagt i 2005, sier Eikli.

Det mangler riktignok 40 mil- lioner kroner før siste klinke er banket på plass, men Eikli regner med å få på plass sluttfi- nansieringen ved et spleiselag mellom det offentlige og en del næringslivsaktører. Planen er at Hestmanden i tillegg til å være korrekt restaurert skal fungere som et seilende museumsskip med utstillinger som forteller om skipets historie, livet ombord, sjøfolkene og samfun- net de var en del av.

### **Et stykke historie**

Et skip som har seilt så lenge som Hestmanden har nødven- digvis vært gjennom en mengde ulike faser av moderne norsk sjøfartshistorie, og har dermed også hatt forskjellig utrustning og utseende i de forskjellige fasene av sin fartstid. Restaura- ringsarbeidet startet derfor med å definere hvilken tidsepoke skipet skulle restaureres tilbake til. Etter litt tautrekking ble det bestemt at det skal settes tilbake

Alf Andersen varmer klinkene før bruk.



Prosjektkoordinator Gunnar Eikli.

til slik det ble etter et verkstedopphold på Aker i 1946–1947. Men for å fungere som en representant for norsk utenriksfart under krigen skal Hestmanden males og utrustes slik standarden var for norske skip i de alliertes tjeneste. Dette innebærer i tillegg til selve reparasjonsarbeidet at fartøyet males grått og får påmontert forskjellig anti-luftskyts, som standarden var for Nortraship-flåten.

– Per i dag jobber det seks mann ombord, men når økonomien blir bedre skal aktiviteten trappes opp. Arbeidet i dag består i hovedsak i å fjerne rustne plater og klinker på nye. Så langt har vi skiftet det som måtte skiftes av stål under vannlinja. Vi jobber oss gjennom skipet meter for meter og har Det Norske Veritas med for å få arbeidet godkjent etter hvert, sier Gunnar Eikli, mens han viser vei ombord i den 195 fot lange byggeplassen som om noen år skal bli museum.

Han forteller at den første tiden i stor grad gikk med for å tilegne seg kunnskap om gamle håndverksteknikker, herunder klinking – som er fullstendig avleggs i moderne skipsbygging. Det har også vært et detektivarbeid å finne klinker nok til å restaurere en hel båt.

Bak på hekken er to mann i gang med å måle opp en istykkerrustet plate som skal skiftes. For en uinnvidd virker det som en vrien oppgave å få den nye delen til å passe, men platearbeiderne som er i gang med jobben mener dette bare er blåbær i for-

hold til arbeidet som allerede er ferdig nede i bunnen av båten.

### Skipets historie

Arbeidet med D/S Hestmanden handler først og fremst om å bygge det opp igjen til ønsket

vis hvor skipet karakteriseres både som smukt, solid og tidsmessig. Nilsen legger til for egen regning at uttalelsen om Hestmandens smukhet trolig stammet fra rederiets egen pressemelding, for utseende var

denskrig. Den norske damperen gikk i utenriksfart og kom som eneste båt i havn etter en konvoi i den engelske kanal i 1917. Den tresylindrede dampmaskinen var ikke kraftig nok og Hestmanden sakk akterut i forhold

Planen er at Hestmanden skal fungere som et seilende museumsskip med utstillinger som forteller om skipets historie, livet ombord, sjøfolkene og samfunnet de var en del av.

stand, men jakten på skipets historie er også en viktig del av det å skape om den gamle sliteren til et flytende museum. Mye informasjon er kommet inn, men det mangler fortsatt mange brikker i puslespillet.

– Det er mer enn én grunn til at Hestmanden er så sagnomsust, halvt roper Gunnar Eikli for å overdøve klinkingen som foregår på dørken i lasterommet forut.

Det utrolige hellet som fulgte skipet gjennom to verdenskriger er nok det mest spesielle, men Hestmandens utrettelige fraktfart langs norskekysten, fra byggeåret 1911 til det ble solgt i 1955 var også med på å gjøre det kjent i de fleste kystsamfunn mellom Oslo og Kirkenes.

Det pussige er at det avholdte damplasteskipet har lite å skille med hva motorkraft og skjønnhet angår. I heftet sitt om Hestmanden gjengir historikeren Tore L. Nilsen utdrag fra en artikkel i Trondhjems Adresseaa-

ldri skipets sterkeste side. Det skal dessuten ha vært baktungt og stampet i sjøen når det gikk i ballast.

### Sagnomsust

Hestmanden var ingen rask båt, og den lave marsjfarten ble direkte årsak til en av episodene som gjorde skipet legendarisk allerede under den første ver-

til de andre båtene. Da mørket falt på valgte kapteinen å ankre opp for natta på grunn av minefaren. Morgenen etter ble konvoien de hadde mistet tilintetgjort av en tysk flåtestyrke, mens Hestmanden tøffet uskadd i havn i Middlesborough et døgn seinere.

Gjennomgangen av det historiske materialet fortøner seg



Dette bildet er tatt på kaia i Vadsø i 1939.





Jan Klipper tegner en mal for den nye plata han skal lage og montere.

tidvis som reine eventyret. En gang kom et tysk jagerfly så lavt at den reiv med seg masta på styrehuset. Bombelasta gikk i sjøen bare noen fot bak akterenden, noe som medførte at roret ikke fungerte som det skulle resten av krigsårene.

snudde og gikk igjen. Da losen senere spurte hvorfor han ikke hadde kommet inn svarte styrmannen: Jeg hadde ingenting der å gjøre, det stod jo en mann ved siden av deg som jeg trodde var kapteinen. I følge losen var det ingen kaptein på broa på det

utrolige, og tilsynelatende evigvarende hell. Jeg husker den var et underlig syn der den lå. Gråmalt og rikelig utstyrt med maskingevær og annet skyts og tydelig medtatt etter mange farefulle tokt og nestenulykker, husker Brandsnes. Nå håper han bare at helsa holder i noen år til slik at han får være med på jomfruturen med det restaurerte skipet.

veteransklubb med formann Jon Schröder i spissen som skal ha æren for at Hestmanden unnagikk opphugging i 1979, og etter noen halvheartede restaureringsforsøk i Trondheim på 80-tallet endte den altså i Kristiansand i 1992.

## Båten var godt kjent for sitt utrolige, og tilsynelatende evigvarende hell.

D/S Hestmanden ble imidlertid oppfattet som et lykkelig skip lenge før siste krig. Ragnvald Larsen fra Bergen stod som los om bord store deler av mellomkrigstiden. Han har senere fortalt om merkelige opplevelser om bord, blant annet at han alltid fikk beskjed i form av vardøger når noe var på ferde. En gang da losen var i styrehuset og ventet på assistanse hendte det noe besynderlig: Da styrmannen kom opp på broa stoppet han i styrehusdøra, så seg rundt,

daværende tidspunkt. Ragnvald Larsen var overbevist om at det var skipets skytsengel som hadde vist seg i styrehuset.

### En krigsseiler

Søren Brandsnes (81) er leder for krigsseilerne på Agder og har fulgt restaureringsarbeidet nøye.

– Jeg seilte ute under krigen, men har aldri jobbet om bord på Hestmanden. En gang så jeg den riktignok ved kai i utenfor London. Det var visst i 1944. Båten var godt kjent for sitt

Da freden kom i 1945 gikk Hestmanden tilbake fra Nortraship til sitt opprinnelige rederi, Vesterålens dampskipselskap. Etter et lengre verkstedopphold i på Aker mek. i 46–47 var skipet atter seilingsklart; reparert og med nyinstallert oljefyring av dampkjelene. På det daværende tidspunkt var det både umoderne og lite egnet for kystfart, men den norske skipsflåten var så redusert etter krigen at rederiene tok i bruk all tilgjengelig tonnasje.

I 1955 gikk den gamle sliteren ut av ordinær fart. Da ble den kjøpt av Høvding skipsoppbygging, som hadde sikret seg rettigheten til alle vrakene av tyske skip som hadde forlist under krigen. Den store dekksplassen gjorde skipet velegnet til hevings- og oppbyggingsoppdrag.

Paradoksalt nok var det først etter krigen at et tysk marinefartøy nesten senket Hestmanden. Da Høvding drev oppbygging av et tysk krigsskip glapp en plate av panserstål under hiv og smalt rett gjennom skutesida på den gamle sliteren.

Midt på 60-tallet var Hestmanden, som da hadde fått navnet Vegafjord blitt så dyr i drift at den gikk i opplag. Det var Norsk

### Ringen skal sluttes

10 år og 22 millioner kroner har gått siden den gang, og både fartøyvernensenterets ledelse, Riksantikvaren og prosjektkoordinator Eikli vet at det begynner å haste hvis målet om ferdigstillelse i 2005 skal nåes. Når stålarbeidet er ferdig kommer turen til snekkere, elektrikere, rørleggere og alle de andre som skal ta seg av selve innredningen.

– Jeg er som sagt optimist og tror det skal la seg gjøre å stable på beina de millionene vi trenger, sier Gunnar Eikli, han mener arbeidet som er gjort så langt og pengene som allerede er spyttet inn i restaureringen har beredt grunnen for å få prosjektet trygt i havn.

– Hestmanden har alltid fraktet gods, nå skal det seile med tankegods. Vårt skip skal lastes med kunnskap og kultur. Målet er å fortelle en historie – om sjøfolkene liv på havet, ikke minst under siste krig, om familiene hjemme og ikke minst om samfunnet de var en del av, sier Eikli. Planen er at det flytende museet skal ferdes langs hele kysten slik at flest mulig får anledning til å komme om bord.

Dermed blir ringen sluttet når D/S Hestmanden atter blir å se langs skipsleia og i havnene langs norskekysten.



I første rekke til venstre sitter Bendik Rasmussen, eller "Bendik Båtsmann", han seilte med Hestmanden i begge verdenskrigene.