

VEDLEGG TIL FREDNINGSSAK

D/S «Turisten»

FREDNINGSDOKUMENTASJON



DOKUMENTASJON

Navn: D/S «Turisten»

Kjenningsignal:
LAKR

Kommune: Aremark

Kulturminneloven § 14a – fredning

Dato.02.05.2023

Utarbeidet av Viken fylkeskommune
Anette Nymann Lindhom og Alexander Ytteborg

Innhold

Formalia og tekniske spesifikasjoner	2
Fartøyvernobjektet	5
D/S «Turisten»s tre utviklingstrekk, 1887 - 1963	8
Historien om D/S «Turisten».....	9
Et fartøyvernprosjekt ser dagens lys.....	27
Eierskapsoversikt 1887 – 2023:	33
Litteratur, kilder og informanter	34
Prinsippet for dokumentasjonen	35
Løse gjenstander som omfattes av fredningen.....	41
Inventering.....	42
En oversikt over bevarte gjenstander fra fartøyets driftstid 1887 - 1963.....	134
Kilder.....	154
Informanter, gjenstander.....	154

Forsidebildet: Ved Skulerud brygge 16. juli 2022. Foto: Alexander Ytteborg

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets navn: **D/S «Turisten»**
 Kjenningssignal: **LAKR**
 Hjemsted: **Strømsfoss**
 Registreringshavn: **Halden**
 Hjemmefylke: **Viken fylkeskommune**
 Eier: **AREMARK INVESTERING OG NÆRINGSUTVIKLING AS**
 (org.nr. 979300514). Eiere: Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg
 Adresse: **Lund Gård, 1798 AREMARK**

Fartøyets art (Norges skipsliste)	Fartøykategori (funksjon)	Fartøytype (konstruksjon)
Passasjerskip	Passasjer	Passasjerskip
Driftsform (nåværende)	Kode (Norges skipsliste)	Anm.
I drift	5B	
Skrogform (forut)	Skrogform (akter)	Anm.
Loddrett profil	Overhengende - kutterhekk	
BYGGEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Stål	Klinket	Stål på stål
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Tre	Tre	Omtalt som «smørkassa»
Rigg	Rigg	Rigg
Nei		
FRAMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri, ytelse	Fabrikat	Årgang
Dampmaskin 100 IHK	Nylands Værksted no. 250	1887
DIMENSJONER SKROG (i meter)		
Største lengde	Største bredde	Dybde i riss
25.54 m	4.39 m	2.32 m
Dypgående	BT (brutto registertonn)	Anm.
2.32 m	57	
Byggeår	Byggested (kommune og fylke)	Verft/båtbyggeri
1887	Christiania, Oslo kommune	Nylands Værksted
Konstruktør	Større ombygninger	Byggested/verft – ombyggingsår
Ingeniørene <i>Mortrud og Nørbech-Olsen</i> ved Nylands Værksted konstruerte D/S "Turisten", ref. Kristianiaposten 16. juli 1887.	<p>1901 Ny støpejerns propell</p> <p>1902, referanse etter gamle fotografier fra <i>Kanalens 25 årsjubileum</i>: SB side forfra: En lysventil – tre vinduer – stor sideport – fire vinduer i salong. Lite styrhus fra 1887 erstattet med stort styrhus (hvitt) med røkesalong. Åpning mellom 1. og 2. klasse i dekkshus tettes. Davitten til livbåt fjernes – livbåt havner på styrehustak. Skrog under fenderlist males en periode mørk (svart?). Skorsteinsfarge fra svart til hvit med blå (?) ringer</p> <p>1907: Lugarer for kaptein og trise omgjort til damesalong.</p> <p>28. juni 1909 - kongeferden SB side forfra:</p>	<p>Ukjent utfører</p> <p>Ukjent utfører</p> <p>Ombygges etter tegninger fra Nylands Værksted, datert 18.2.1907.</p> <p>Ukjent utfører</p>

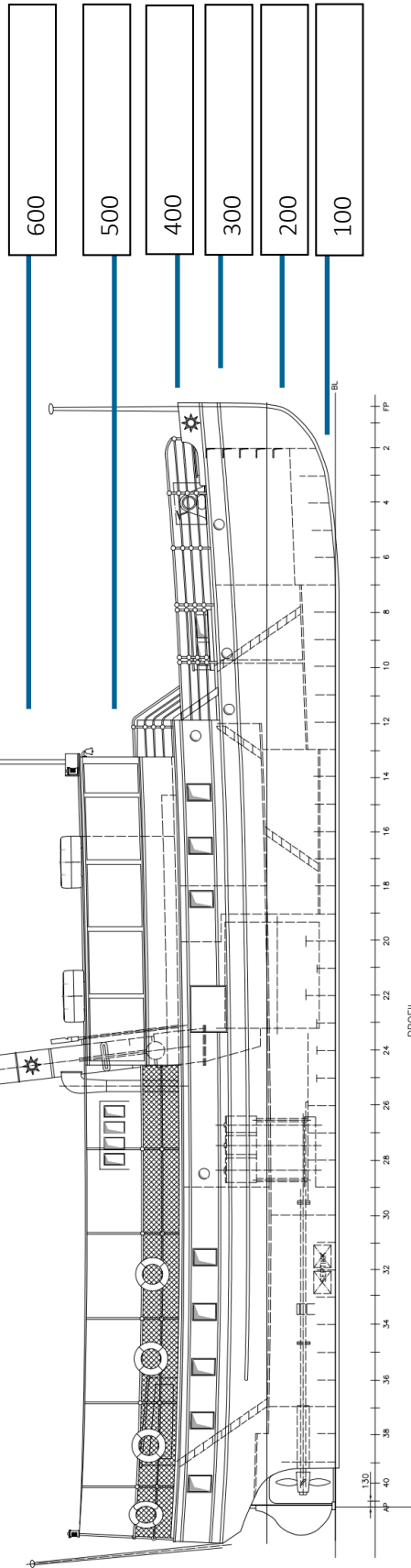
	<p>En lysventil – 3 vinduer – liten sideport – 5 vinduer akter under dekk – en lysventil. Styrhus fra hvitt til brunt.</p> <p><i>1913-1925:</i> Et sammenhengende frontvindu i styrhus.</p> <p><i>1925-1926:</i> Salongen akterut ble utvidet til å omfatte hele rommet (1. klasse) akterfor maskinen, nytt toalett og WC. Forbedring av byssen med bl.a. isskap. BB toalett forut og nye lugarer for kaptein, styrmann og maskinist. Lugarene ble innredet i lasterommet. Lastebom fjernet. Nye rekker og sepre på fordekket (de samme er der i dag – forut for sideportene).</p> <p><i>1927- 1945 (dagens restaurerte versjon):</i> Ombygging av akterdekket med innebygd båtdekk/styrhus. Styrhuset fra 1902 fjernet (bevart ved Haldenvassdragets Kanalmuseum). Nytt påbygg populært kalt «smørkassa», med ny kiosk på promenadedekk. Svart(?) skorstein med mørkrød ring(?). Gråmalt skrog, hvitt dekkshus, gråmalt «smørkassa». Nye navnebokstaver i brystning – «smørkassa». Interiør aktersalong: NSB-utføring, sofatrekk (antakeligvis i blått) med NSB-emblem. Enkle plater – vegg og himling.</p> <p>Første plass salong akter: Det var dekket 2 langbord med 15 sitteplasser ved hvert bord.</p> <p>Byssen var fyrt med kull.</p> <p><i>1932:</i> Ny stålpropell (propell nr.3, denne er stadig skipets fremdrift i dag).</p> <p><i>1946-1963:</i> Seilduk erstattes av bølgeblikk på baldakintak/over promenadedekk. Nedre fenderlist i kutterhekken fjernet. Kiosken på promenadedekket fjernet. Nytt navneskilt i brystningen på «smørkassa». Grå/hvit skorstein med blå ringer. Skipet hvitmalt.</p>	<p>Ombygging gjennomført etter tegninger av Glommens mek. verksted</p> <p>Ombygging gjennomført etter tegninger av Glommens mek. verksted</p> <p>Ukjent utfører</p> <p>Skipet nedslitt etter krigen – ansiktsløft måtte til. Ukjent utfører, men antakeligvis egne håndverkere fra kanalen. Arbeidene utført på slippen i Vadet.</p>
Vernestatus	Eieform	Bevaringsform
Fredet 2023	Aksjeselskap	I drift / ved kai

Egenskaper som passasjerskip	Antall dekk	3	Antall passasjerer	60
	Antall salonger	2	Antall mannskap	6
	Antall mannskapslugarer	3	Antall mannskapskøyer	4
	Antall toalett	2	Styringssystem	Kjetting

DEKK TEGNET TIL UTVENDIG MÅL

topplanterne høyde(hvis målt fra # 12)

topplanterne høyde(hvis målt fra laveste pkt på ripa)



Fartøyvernobjektet D/S «Turisten»

Opp fra «den våte grav»

Restaureringen av D/S «Turisten» er ett av de mer spektakulære fartøyvernprosjekter gjennomført i Norge. Passasjerbåten, fra de vakre grensetrakter i Østfold, er sannsynligvis den av våre fartøyer som har ligget lengst «i sin våte grav» før gjenoppstandelsen til den nasjonale verneflåten. Etter 30 år på bunnen av Femsjøen i Haldenvassdraget ble skipet hevet i 1997, og har siden tilbakekomsten i 2009 gått regelmessig i rute i Haldenkanalen.



Heving i Femsjøen 27.08.1997. Vel fremme ved Bjørnstadbryggen. Se for øvrig merker fra skjærebrenner i svineryggen. Foto: Jens Frøne

Fredningsperioden

I denne fredningsdokumentasjonen gjennomgås hele fartøyets historie. Fartøyets referansepunkt for fredningstidspunktet er 1927, da skipet ble betydelig oppgradert og noe endret for ny

fart i det nye eierskapet (NSB-perioden). En rekke bokverk fra Haldenkanalen, Urskog-Hølandsbanen, og spesifikt om D/S «Turisten», er lagt til grunn for gjennomgangen (se kildehenvisning bak).



1927-versjonen, D/S «Turisten» ved Ørje på slutten av 1920-tallet. Foto: Carl Normann

Dagruteskip - lokalbåt

D/S «Turisten» er en typisk representant for de mange passasjerskipene som seilte på våre vassdrag og innlandssjøer fra midten av 1800-tallet. På samme måte som mange passasjerskip langs kysten, var D/S «Turisten» et såkalt dagruteskip i sin tradisjonelle rute. Skipet er et fint eksempel på de østnorske lokalbåtene som trafikkerte vassdrag som Haldenkanalen, Telemarkkanalen, Tinnsjøen og Mjøsa. D/S «Turisten» er i dag ett av få gjenværende passasjerskip fra den store innlandsflåten som seilte til utpå 1950-60-tallet.

Ombygginger

Gjennom mer enn 75 år i drift gjennomgikk D/S «Turisten» små og større endringer. Skrog, maskin og kjele var derimot uforandret fra 1887 til båten gikk i bøya i 1963. Før skipet ble senket i Femsjøen i 1967, ble mange gjenstander bevart for ettertiden. Her må særlig nevnes skipets originale dampmaskin. Den ble reddet fra skjærebrenneren av fartøyvern pionéren, Arne Lannerstedt, til museal formidling på Norsk Teknisk Museum. Likeledes ble maskintelegraf, talerør, skipsklokke med mer tatt vare på. Det var derfor store muligheter for å restaurere og gjenskape D/S «Turisten» til fordums storhet og stolthet.



Maskinen heises ut av skroget sommer 1964.

Foto: Tore Paulsen-Næss

Restaurering

Den omfattende restaureringsprosessen ble påbegynt i 2001 da båten ankom Hansen & Arntzen Båtbyggeri Co (HA) i Stathelle. Dette var starten på et sjeldent fartøyvernprosjekt i norsk sammenheng, der det meste av investeringene ble gjort av to kapitalsterke karer fra Aremark. Det er utelukkende takket være Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg, begge med sans for båt og lokal kulturhistorie, at D/S «Turisten» er tilbake i vassdraget i dag.

Riksantikvaren har stått som tilskuddsyster for restaurering av dampmaskinen, samt ulike istandsettningstiltak etter ferdigstilling.

1909-versjonen

Opprinnelig var det meningen at D/S «Turisten» skulle tilbakeføres til «1909-versjonen». Dette var skipets utseende da kong Haakon VII seilte med henne under sitt besøk i kanalen 28. juni 1909.



D/S «Turisten» med kong Haakon VII om bord, 28. juni 1909.

Ukjent fotograf

Målet var at båten skulle være ferdigstilt til 100-årsmarkering av denne begivenheten. Mye prisverdig dokumentasjon ble samlet inn og bearbeidet for denne versjonen av konsulentselskapet Norsk Transport AS, som den gang var engasjert av eierne til dette arbeidet.

1927-versjonen

Etter hvert viste det seg mer antikvarisk tilfredsstillende å tilbakeføre D/S «Turisten» til «1927-versjonen», siste ombygging utført av Glommen mek. Verksted. Riksantikvaren ønsket det slik da dette lettet dokumentasjonsarbeidet. Kildetilfanget med bilder og informanter var større for siste driftsperiode 1927-1963¹. Det var større muligheter for tilbakeføring av interiør, detaljer og gjenstander, samt tekniske løsninger og utføring. Dessuten er dette, med få endringer utført i 1946, den versjonen folk minnes fra sommerturene i kanalen. Gjenkjennelse og minner ble med andre ord et viktig kriterium for valg av den endelige versjonen.



Ved Skulerud brygge, omkring 1930. Ukjent fotograf

Dampskipenes inntog på ferskvann

Før 1860-tallet foregikk det meste av lokal person- og varetrafikk i innlandet med ro-fartøy og mindre fartøy sommerstid. Vinterstid tilsvarende med hest og slede på isen over vassdragene. I siste halvdel av 1800-tallet ble stadig større deler av trafikken overtatt av nye, klinkede dampskip, bygget med henblikk på gods-

¹ Her må spesielt takkes Tore Paulsen-Næss og Ivar M. Johannessen for uvurderlige bilder til gjenoppbyggingen av D/S «Turisten».

og passasjertrafikk langs våre innlandsvassdrag. Mens de første dampskipene, som til eksempel D/S «Engebret Soot» (1862) på Haldenkanalen, D/S «Gahn» (1861) på Øyeren eller D/S «Tyrvi» (1868) på Tyrifjorden, var bygd som spesialskip til flere bruksområder (f.eks. tømmerfløting), ble passasjerbåtene mot slutten av 1800-tallet tilpasset det økte trafikkbehovet for passasjerbefordring.

Dagsreiser

De aller fleste lokalruter på innlandet var dagruter uten behov for overnatting. Vi har ikke samme fartøytper i innlandet, som f.eks. i Sverige. Her er trafikkerer fremdeles flere gamle «ångbåter» i Götakanalen med overnatting mellom Göteborg og Stockholm (eks. D/S «Juno» fra 1874). Norske innlandsfartøy har sjeldent mange passasjerlugarer, men er innredet for kortere eller lengre distanser på dagtid.

Klassedelt skip

Før den andre verdenskrig hadde passasjerskip av en viss størrelse klassesdelte oppholdsrom. Det samme gjaldt for D/S «Turisten». 1. klasse var akter for maskinen, 2. klasse med nedgang fra fordekket. I tillegg var transport av gods og livdyr en viktig del av rutegrunnlaget for lokalrutene på innlandet. Mange av båtene var derfor utstyrt med lasterom, lastebom og god plass til last og gods. D/S «Turisten» hadde dette arrangementet frem til ombyggingen i 1927.

Motorisering av flåten

Passasjerfartøyene på innlandet fikk ofte en lang levetid. 70 år var ikke uvanlig. Disse lokalruteskipene var stort sett alle dampdrevne inntil flåten forsvant i konkurranse med jernbane eller bil. I motsetning til sine søsterfartøy langs

kysten, ble ikke innlandets fartøyer modernisert i nevneverdig grad med dieselmotorer eller som ombygde sjøbusser. Bare enkelte fartøy overlevde et slikt «hamskifte» i samferdsel på innlandet. M/S «Victoria» (1882) i Telemarkkanalen, M/S «Bitihorn» (1912) på Bygdin og M/S «Fæmund II» (1905) på Femunden, er enkeltstående tilfeller på motorisering av innlandsflåtens passasjerbåter etter 1960.



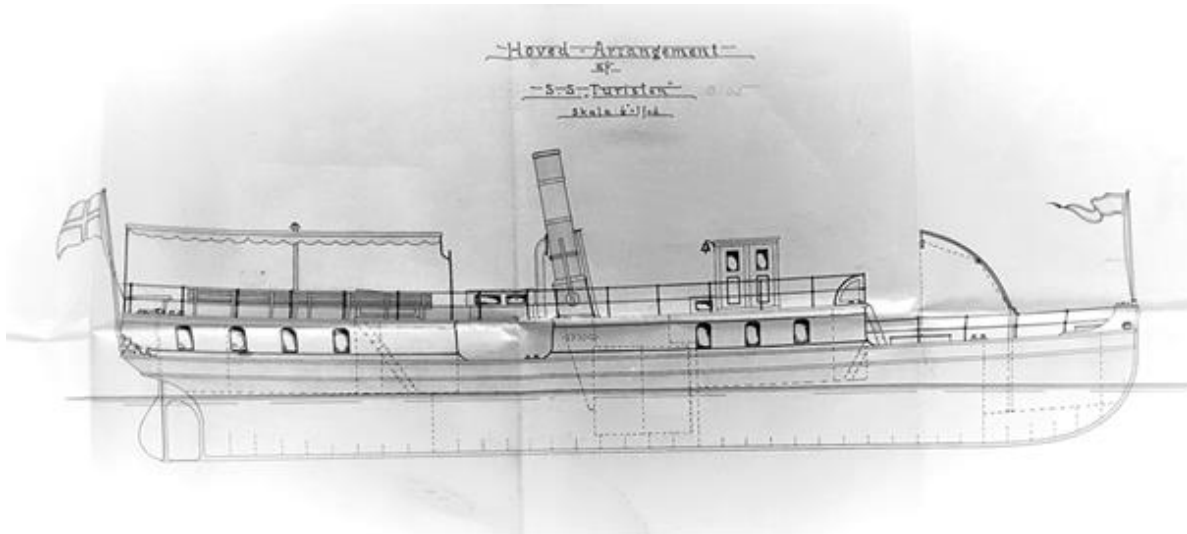
Ny og gammel tid møtes ved Øymarksjøen på begynnelsen av 1960-tallet. Ukjent fotograf

D/S «Turisten» som sjøbuss

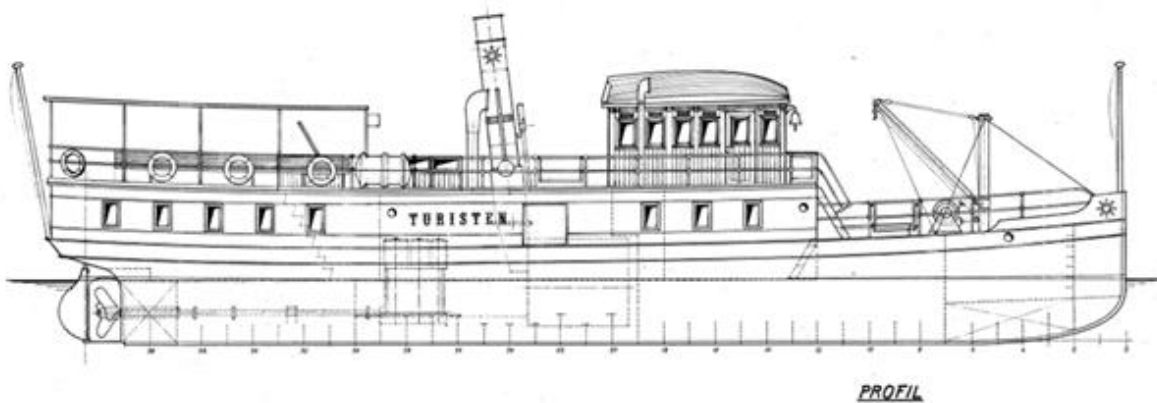
Det forelå planer for å bygge om D/S «Turisten» på begynnelsen av 1960-tallet. Dette sammenfalt i tid med ombyggingen av M/S «Victoria» i Telemarkkanalen i 1963-66. Etter nøye, økonomiske overveielser i selskapets styre ble dette ikke noe av. Skipet ble dermed senket.

For de få dampfartøy hvor det var regningssvarende med ny dieselmotor, var tiltaket sannsynligvis avgjørende for at de fremdeles seiler i turisttrafikken. Alle de gamle, nåværende innlandsfartøyene hadde på et tidspunkt mistet fotfestet i konkurranse med nye transportløsninger. Frigjøring av bilsalg til privatpersoner etter 1. oktober 1960 satte et endelig punktum for lokalbåtenes betydning på innlandet. Heretter var det kun turisttrafikk sommerstid som reddet stumpene av den engang så stolte innlandsflåten.

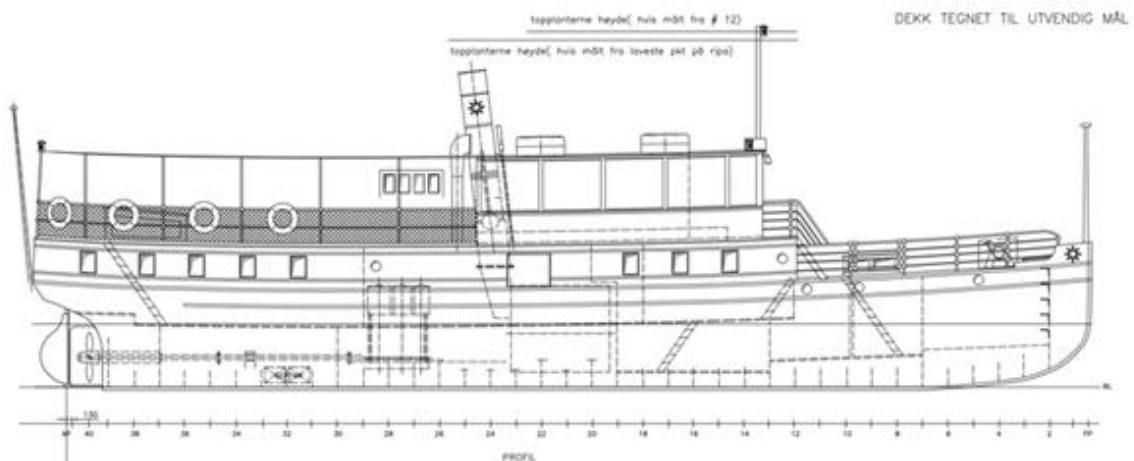
D/S «Turisten»s tre utviklingstrekk, 1887 - 1963



1887-versjonen



1909-versjonen



1927-versjonen (dagens restaurerte utgave)

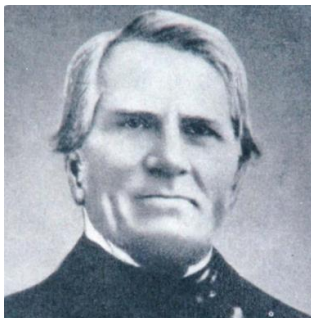
Historien om D/S «Turisten»

Haldenvassdraget

Helt i øst i Viken fylkeskommune, i det gamle Østfold, sildrer Haldenvassdraget blant skog og småkuperte åser, forbundet med de fem store sjøene, Rødnessjøen, Øymarkssjøen, Aremarkssjøen, Asperen og Femsjøen. Vassdraget og sjøene er knyttet sammen med tre store sluseanlegg; Ørje i nord, Strømsfoss og Brekke i sør (sistnevnte med Europas høyeste sammenhengende slusetrapp). Dette utgjør det vi i dag kaller Haldenkanalen.

Kanalbygger Engebret Soot

Engebret Soot (1786 – 1859) var en av Norges første kanalbyggere og anla overføringsanlegget ved Otteid og tømmerkanalen Mangen–Grasmo (senere kalt Soot-kanalen). Han startet også byggingen av det som den gang fikk navnet Fredrikshaldskanalen, senere Haldenkanalen (fra 1925) i 1852. Denne stod ferdig året etter hans død, i 1860. Haldenkanalen er Norges eldste kanal og er 75 km lang. I løpet av tiden har det vært i alt 25 dampbåter i vassdraget. 7 av disse fartøyene er fortsatt i kanalen i 2023. Disse båtene danner i dag rammen om det som er landets største dampbåtmiljø på innlandet. D/S «Turisten» og D/S «Engebret Soot» (visstnok den eldste propeldrevne båten i drift i verden) er spydspissene i flåten.



Engebret Soot. Ukjent fotograf

«Dronningen – Femsjøens hvite svane»

Haldenvassdraget har sin dronning, D/S «Turisten», også kalt «Femsjøens hvite svane». En majestet med fine manerer, tiljublet langs vassdraget, og tilbedt av sine følgesvenner over kanalens mange sjøer. Når isen slapp taket, landskapet ble dekket i grønt, syrinene blomstret; da var hun der, D/S «Turisten», vårens sikre kjennetegn. «Dronningen» var budbringer om at sommer og ferietider snart stod for døren.

D/S «Turisten» hadde de første årene fra 1887 avgang fra Tistedal hver mandag, onsdag og fredag etter middagstogets ankomst. På Skulerud øverst i Rødnessjøen, var hun morgenfugl, med avgang kl. 6.45 tirsdager, torsdager, og lørdager. Ruteplanen var i korrespondanse med toget på Østfoldbanen fra Tistedal stasjon kl. 15. Allerede året etter ble rutetilbudet endret til seilinger ned til Tistedalen, mandag – onsdag og fredag, og tilsvarende oppover tirsdag – torsdag og lørdag. Slik fortsatte det: Det meste måtte prøves, også ruter inkludert søndager. Senere ble ruten tilpasset en kortere sommersesong. Dette var fra 1925, i NSB-perioden.

Den store rundreisen

Fra gammelt av vil mange med glede og nostalgi huske den populære rundturen, også kalt «den store rundreisen». Reisen startet med tog på Kongsvingerbanen fra Oslo Østbanestasjon kl. 07.40. I Sørumsand var det omstigning til Urskog-Hølandsbanen, bedre kjent som «Tertitten», med avgang klokken 08.30.



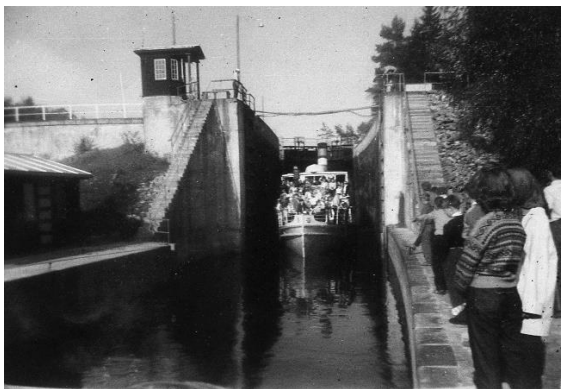
Hersleb folkeskole foran «Høland» på rundreise i juni 1959. Foto: Jørn Ulrik Berg

Togturen gikk så med dette lille, romantiske smalsportoget (750mm) den 56 km lange strekningen fra Sørumsand (via Bjørkelangen) til Skulerud. Her ventet D/S «Turisten» med avgang fra Skulerud brygge klokken 10.45. Seilassen gjennom kanalen med ankomst i Tistedalen varte frem til klokken 17.00. Så var det tilbake med Østfoldbanen til Oslo klokken 20.15.



Tog 2051 har ankommet dampskipsbryggen på Skulerud. Rundreisepassasjerer går om bord i D/S «Turisten» 26.aug.1959. Foto: Mogens Bruun

Den store rundreisen var spesielt populær som klassetur for skolene i det sentrale Østlandet, på 1950-tallet nesten obligatorisk. Den var også høyt i kurs som familietur i en tid da folk ikke hadde egen bil, og de fleste reiser ble gjort med offentlige kommunikasjonsmidler.



D/S «Turisten» i Brekke sluser. Hersleb folkeskole på rundreise i juni 1959. Foto: Jørn Ulrik Berg

På seilassen ned Haldenkanalen fikk man oppleve en idyll og et kulturlandskap som minnet om forgagnende tider. Fra D/S «Turisten»s promenadedekk med benker, bord og kurvstoler kunne man halvveis slumrende iakta det vakre landskapet som

rolig seg forbi; oppleve bjørkekvistene subbe langs skutesiden i trange elveløp, eller lytte til stillheten fra de dype skoger langs kanalens vakre innsjøer. For den skuelystne var Engebret Soots mesterlige kanalbygg interessant, med sluseanlegg av ypperste klasse. Tid til refleksjon var det også; man kunne la seg forundre over at vannet ble borte av båten når den seilte i de trange sund eller elveløp, at propellkraften dro vannet unna. Eller man kunne more seg over skorsteinen som ble lagt ned hver gang båten passerte en bro etter vassdraget. For ungdommene som satt på «maskinskylygten» og kikket ned på et teknisk vidunder av en trippel dampmaskin, gikk det hele så stille, at det uten videre gikk an å viske og å si vakre ord til den utkårete. Det gjorde sommeren verd å leve!



Bygdøy folkeskole på rundreise i juni, 1950.

Foto: Bredo Berntsen

Turisttrafikk på Fredrikshaldskanal

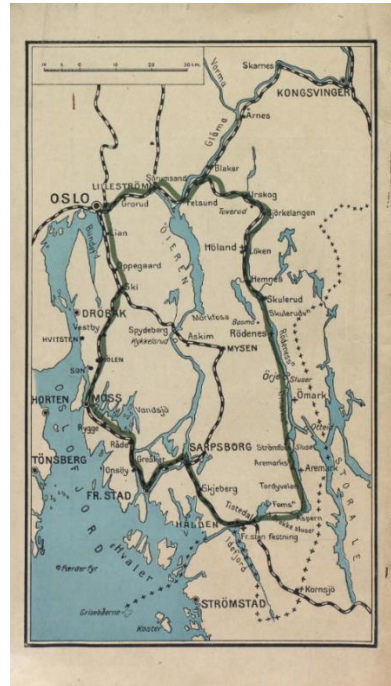
Historien om dampskipet D/S «Turisten» starter med en jevn og god trafikkøkning på Fredrikshaldskanal utover 1880-årene. Etter hvert oppdaget turistene den sjarmerende vannveien, og flere av vassdragets tømmerseilere ble mer og mer kombinerte passasjerbåter.



*D/S «Engebret Soot» i eldre utførelse.
Ukjent fotograf*

Omkring 1886 hadde jernbåten og tømmersleperen D/S «Engebret Soot» fra 1862 (Nylands Værksted no. 1)² stått for det meste av passasjerbefordringen i kanalen. Etter 25 år i kanaltrafikken maktet ikke skipet å ta unna det økende behov for kapasitet og komfort til denne trafikken. Dermed meldte behovet seg for et nytt fartøy som kunne møte den nye

tidsstandard og turisme, og som kunne sette kanalen ytterligere på kartet.



*Kart over den store rundreisen.
Rundreisebrosjyre fra 1932. Tilh. Vidar Larsen*

Fredrikshaldsvasdragets Dampskibsselskab

En gruppe på 10 interessenter stod bak etableringen av Fredrikshaldsvasdragets Dampskibsselskab, som den 4. mars 1887 skrev kontrakt med Nylands Værksted om anskaffelse av et nytt skip til Fredrikshaldskanal. Kontrakten ble inngått i Kristiania og lød som følger:

Kontrakt

*afsluttet Dags Dato mellem
Fredrikshaldsvasdragets Dampskibsselskab -
v/ de Herrer Real Tukken, Krogh, Haneborg m.fl.
og Nylands Værksted Kristiana³.*

Om Bygning og Leverance af en Skruedampbaad af Staal og Jern, bestemt til combinert Passager- og Lastefart paa Fredrikshaldsvassdragets samtlige Elve, Søer og Kanaler, udrustet og udstyret overensstemmende med den af begge Parter undertegnede og nærværende Kontrakt vedlagte Specification og tegning. Samt forøvrigt paa følgende betingelser.

Nylands Værksted forpligter sig herved til at give heromhandlende Dampbaat en stærk Maskin, efter Tripel Expansion Principet, at den faar en fart af 10 (ti) Mile i Vagten med 120 Passagere, modsvarende en Vægt af 9 tons, og en Last af 6 tons inclusiv ½ tons Kul i Boxerne om bord.

Med den nævnte Belastning skal Skibet ikke stikke dybere end høiest 5' 1 ½ Engelske Maal.

² Ferdigstilt som nr. 1. D/S «Gahn» på Festund har motsatt fortegn, Nylands Værksted bygg nr. 1 og ferdigstilt som nr. 2. Båten er i dag bevart på land og er en mindre, men veldig lik «Sootens» tidlige utgave på Haldenkanalen.

³ Norsk Maritimt Museum, Arkiv A-1001 Nylandsverksted, 2175 Kontrakter og spesifikasjoner 1885-1887.

Kulforbruget, under nævnte *Fart*, skal ikke overskride 90 – nitti – pr *Time*.

Forat undersøge *Fart*- og *Kulforbrug* foretager de nødvendige *Prøvetoure* af saadan *Udstrækning*, at *Kul* og *Fart* kan bestemmes. *Prøvetoure*ne bekostes af *Værkstedet*.

Hvis det specificerede *Kulforbrug* overskrides, og den specificerede *Fart* ikke opnaaes, betaler *Nylands* til *Bestillerne* en *Mulkt* af respektive *Kr 500* – er fem *Hundrede Kroner* for 10 – ti – *Kilogram* *Overskridelse* af forbruget pr *Time* og *Kr 1000*, er et *Tusinde Kroner* hver *Kvartminut* *Farten* maate blive mindre er 10 – ti – *Mile* i *Vagten*.

Nylands Værksted forpligter sig herved til at have heromhandlede *Dampskib* i *Kontraktsmæssig*, komplet færdig og gangbar *Stand* i *Femsjøen* ved *Tistedal Jernbanestation* inden den 4de *Juli 1887*, saafremt ingen *Værkstedet* utilberegnelige *Hindringer*, saasom *Strike* blant *Arbejderne*, *Ildsvaade*, *Forlis* og evt. *Oversvømmelser* eller *Lignende indtræffer*.

Overskrides denne *Leveringstid* og dette medhvirer fra saadanne forannævnte *Værkstedet* ubeleilige *Hindringer*, betaler *Nylands Værksted* til *Bestillerne* som *Erstatning* for saadan *Forsinkelse* og deraf mulige oppstaaende *Tab*, *Kr. 40* – er *firti Kroner* – pr *Dag*, som medgaar indtil *Baadens* *Kontraktsmæssige Aflevering* efter den nævnte *Leveringstid*.

Leveres *Baaden* i færdig prøvet og godkjænt *Stand* før den betingede *Tid*, godgjøres *Nylands Værksted* af *Bestillerne* en *Premie* af *Kr. 40* – er *firti Kroner* – pr. *Dag* *Leverancen* sker tidligere.

Forannævnte Bestillere skulle være berettiget til at lade føre *Kontrol* under *Arbeidets* gang med dettes *Kontraktsmessighed* og *Forsvarlighed* ved en dertil valgt, *teknisk Kyndig Mand*.

Nylands Værksted forpligter sig til for et *Tidsrum* af 6 - sex – *Maaneders* *Fartstid* at lade *reparere*, uden *Godtgjørelse*, enhver *Skade* paa *Maskinen* og *Kjelde* som, under forøvrigt *forsvarlig Haandtering*, maatte vise sig, at være en *Følge* af *mislige Arbejder* eller *mindre gode Materiale*.

I *Tilfælde* af *Uenighed* mellem de *Kontraherende Parter* afgjøres *Twisten* ved *Voldgift* af 3 *sagkyndige Mænd*, hvoraf *Parterne* vælge hver sin, medens den *Tredie* vælges af de to saaledes valgte, og skal disse *MænKjendelse* være bindende for begge *Parter*. Den ene *Part* skal være forpligted til at vælge sin *Voldgiftsmand* senest 8 (otte) *Dage* efterat den anden *Part* har valgt sin, ligesom *Opmanden* skal vælges senest 8 (otte) *Dage* efterat begge lige *Voldgiftsmænd* ere valgte, undlades dette, skal, i begge *Tilfælde* *Kristiania Byfoged* opnævne *Mændene* paa almindelig lovlig *Maade*.

For ovenomhandlede *Dampbaad* betaler *Fredrikshaldsvasdragets Dampskibsselskab* ved de *Herrer Real Tukken, Krogh, Haneborg, m.Fl.* til *Nylands Værksted* *Kr. 32500,-* er *tretti to Tusinde* og *fem Hundrede Kroner*, der forfalde til *Betaling* i 2 – to ligesom *netto Kontrakt Terminer*, nemlig første *Termin* den 1ste *Mai 1887* og anden *Termin* naar *Baaden* er afleveret i *Kontraktsmæssig* og godkjent *Stand*.

I *Ildebrandstilfælde*, hvorved heromhandlende *Baad* skulde lide *Verdiforringelse* eller gaa tabt før den er *Kontraktsmæssigen* afleveret, hæfter *Nylands Værksted* for den i *Henhold* til nærværende *Kontrakt* oppebaarne *Termin* paa *Kjøbesummen*.

Denne *Kontrakt* med *Specifikation* og *Tegning* er udfærdiget i 2 *likelydende Exemplarer* og af begge *Parter* undertegnede.

Kristiania den 4de Marts 1887

Paa Selskabets Vægne,

A.Chr. Haneborg

R. Tukken

M. Morterud

H.E. Heyerdal⁴

⁴ På siden av underskrifter; *Fredrikshaldsvasdragets Dampskibsselskab*, *Kontrakt* af 4de *Marts 1887*. Om *Bygning* af *Dampskibet D/S «Turisten»*.

Dampskibet Turistens Interessentskab
Allerede en måned etter at D/S «Turisten» var kontrahert ved Nyland Værksted ble det dannet et nytt (og muligens) mer formelt dampskipsselskap på Ørje. Det nye rederiet ble stiftet 12. april i 1887, og fikk navnet «Dampskibet Turistens Interessentskab». Dermed var det duket for en ny og spennende æra i kanalfarten på Fredrikshaldsvassdraget.

D/S «Turisten»

Det nye dampskipet fikk det velklingende navnet D/S «Turisten». Skrog, maskin og kjele ble alt bygd i Christiania, deretter demontert og fraktet i tre deler, på Østfoldbanen til Tistedalen stasjon⁵. Her ble skipet klinket sammen på en slipp som i dag forlengst er borte. Den lå mellom Tangen gård og dagens bensinstasjon (Best-stasjon i 2023), i en skråbakke ned til sjøen.

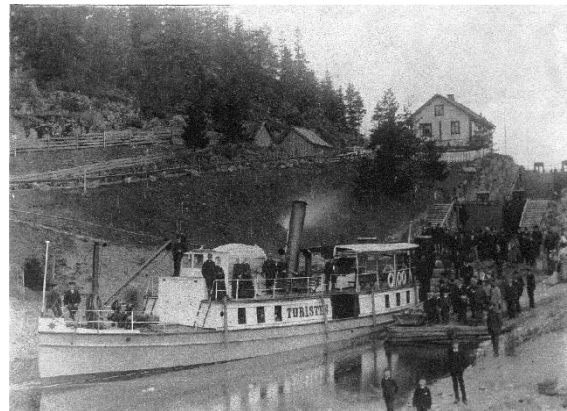
D/S «Turisten» ble sjøsatt den 12. juni i 1887, prøvekjørt den 12. juli, og satt i rutetrafikk fra 15. juli samme år. Det hele gikk så fort, at skipet enten må ha hatt en annen kontrahent (altså vært mer eller mindre ferdigstilt ved bestilling den 4. mars 1887), eller at skipet var prefabrikkert for salg på verkstedets risiko. Dette underbygges ved at det i arkivet etter Nylands Værksted (oppbevart på Maritimt museum i Oslo) er funnet en tegning med strekkprøver av kjeleplater for «Baad no 65», datert 22.09.1886, altså for D/S «Turisten». Dette er jo flere måneder før kontrakten med rederiet ble underskrevet, og gir grunnlag for mer gjennomgripende undersøkelser som muligens kan avdekke de faktiske forhold omkring leveransen.

Teknisk spesifikasjon

D/S «Turisten» var en praktfull båt da den var ferdig i juli 1887. Skipet veide 76,41 brutto registrerte tonn, var 25,37 meter lang, 4,39 meter bred og stakk 1,52 meter dypt. Dette var noe lenger enn kanalens oppgitte maksimal lengde, men skipet fikk

god plass i slusene (kan dette ytterligere indikere en annen kontrahent?).

D/S «Turisten» var utstyrt med trippel ekspansjonsmaskin (Nylands Værksted, bygg no. 250), ytelse 100 IHK v/ 120 o/min, og med Marshall styring på sleidene. Dette var visstnok Nylands Værkstedes første trippelmaskin. Kjelen var av skotsk type, bygd på Nyland⁶, og kjennetegnet ved at den hadde én fyrgang. Skorsteinen kunne legges ned ved passering av broer.



Ørje sluser før 1900. Legg merke til styrhuset på båten. Dette må være et foto av D/S «Turisten» tilsvarende skipets leveranseutseende av 1887.

Ukjent fotograf

Skipet fikk sertifikater for et passasjerantall på 143 med et mannskap på 4, samt 2 byssedamer. Forut var en nøkternt innredet mannskapslugar, og et romslig lasterom med vinsj. Midtskips var byssa og 2. klasse salongen. Akter en smakfull innredet 1.klasse salong, og endelig, med avrundning i hekken, et skott avdelt i to lugarer. På promenadedekket var det benker langs rekken. Over dette et baldakintak med seilduk for beskyttelse mot sol, regn og sotnedfall fra skorsteinen. På styrbord side hang en livbåt av typen pram i to davitter. Med sitt elegante, gråmalte skrog og hvite dekkshus, var D/S «Turisten» utvilsomt en vakker båt, bygd for fart (10 knop) i kanalsystemet.

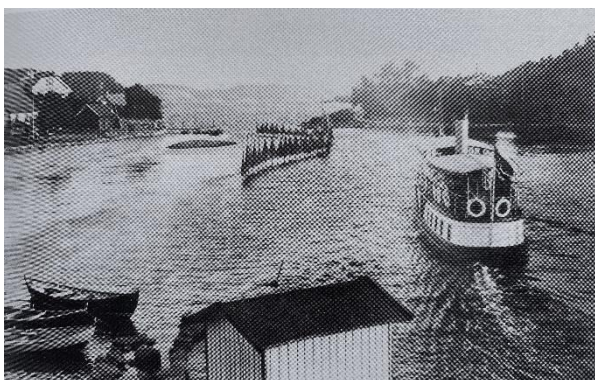
⁵ Første navnet var Femsjøen st.

⁶ Sjøfartsdirektoratets arkiv på Riksarkivet viser kjeltegning utarbeidet av et firma i Skottland. Dessverre er ikke

firmaets navn lesbart. Kjelen hadde et trykk på 150 pund/kvadrattomme, noe som bidro til en god driftsøkonomi.

D/S «Ceres», Christiania – Ormsund Dampskibsselskab

D/S «Turisten» er i linjeføringen en typisk representant for lokalbåter bygget ved Akers Mek. Værksted og Nylands Værksted på 1870-80-tallet. Skipet minnet mye om sine kolleger «pappabåtene» i hovedstaden. Skipet kan ha hatt sitt formbilde i den eldre D/S «Ceres», dampbåten som gikk på Malmøya, og som ble bygd ved Akers Mek. Værksted i 1872 (bygg nr. 66).



D/S «Ceres» i Ormsundet.

Ukjent fotograf

D/S «Ceres» var med sine 19 meter noe mindre enn D/S «Turisten». Sammenlikner man båtene, er det likevel mange slående likheter mellom fartøylene. Det er slett ikke utenkelig at de samme konstruktører som tegnet D/S «Turisten», ingeniørene *Mortrud og Nørbech-Olsen*⁷, stod bak begge skipene. Daværende Ingeniør Mortrud var ansatt på Akers Mek. Værksted i 1872. Han tok over ledelsen i det kriserammede Nylands Værksted i 1881, og ble der til sin død i 1900. Som om ikke det var nok; ingeniør A.F. Nørbech Olsen ble bestyrer av Christiania-Ormsund Dampskibsselskab, rederiet som drev D/S «Ceres». Det er med andre ord påfallende mange sammentreff som peker på D/S «Ceres» som inspirasjonskilde for D/S «Turisten». Om D/S «Turisten» opprinnelig var bygd for salt sjø under kjølen er jo også til stede, den raske leveransen til Fredrikshaldskanal gir jo grobunn for denne teorien.

⁷ Kristianiaposten 16. juli 1887

Nørbech Olsen var for øvrig skipsingeniør og teknisk konsulent for dampskip og maskineri i Christiania. Han var trolig den som ville ha tripple exp. 3 cyl. dampmaskin for D/S «Turisten». I 1887 holdt han et foredrag om dette temaet med tittelen: «Tripple exp dampmaskiner.»

D/S «Hamar»

På 1880 tallet ble det kun konstruert og bygd 2 passasjerbåter ved Nylands Værksted. Dette var D/S «Turisten» i 1887, og passasjerskipet D/S «Hamar» i 1888. Sistnevnte ble levert som bygg nr. 70 til Mjøsa i juni 1888. Skipet hadde samme type 3 sylindret dampmaskin som D/S «Turisten». Skipene var svært like og må betegnes som søsterskip. D/S «Hamar» var derimot noe større med 94,2 fots lengde.



D/S «Turisten» ovenfor Strømsfoss 25. juni 1925.

Foto: Wilse,



D/S «Hamar» på Mjøsa med unionsflagg.

Foto: Ukjent

Første kaptein på D/S «Turisten»

Kaptein Christian Hansen fra D/S «Engebret Soot» overtok det nye flaggskipet på Fredrikshaldskanal i 1887, og det var han som førte skipet den første ordinære ruteturen fra Bjørnstadbryggen i Tistedalen den 15. juli 1887.

Lokalbefolkningen tok vel imot D/S «Turisten». Båten ble et kjærkomment tilskudd til flåten i Fredrikshaldskanal. Den første tiden ble skipet deres bindeledd til omverdenen, der det ble fraktet folk og fe, gods og post, til og fra bygdene.

Anløpene

D/S «Turisten» ble de påfølgende år et viktig befordringsmiddel gjennom hele kanalen. Båten gikk helt til isen la seg om høsten, og var tilbake så snart vårløsningen var over – gjerne i april eller mai. Kombinasjonen laste- og passasjerfartøy fungerte utmerket i ruteoppsettet. Med et stigende antall handelssteder og økt etterspørsel på samferdsel, ble det til og med satt opp kveldsturer på lokale strekninger; sågar like til Ørje.



Ved Aspestrand brygge, 1910. Ukjent fotograf

Det var mange anløp som skulle besørges – hele 32 ««Turisten»brygger» eksisterte i løpet av driftstiden frem til 1963⁸. Ikke alle var i bruk samtidig, og ikke alle hadde samme rang. Noen hadde «pakkbod» og var mer betydningsfulle anløp enn andre; Skulerud brygge, Ørje sluser, Ytterbøl,

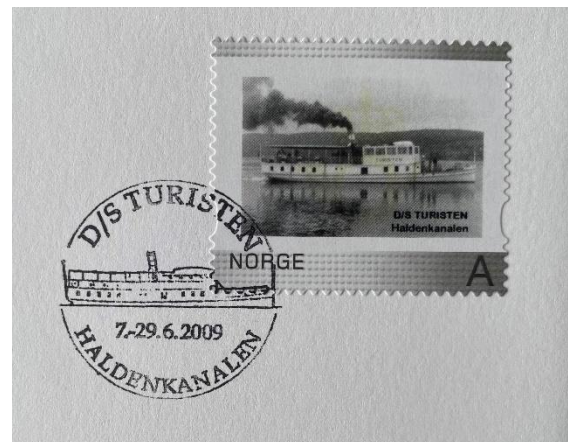
⁸ Skulerud, Kroksund, Rødnes, Degenes, Klemetsby, Gåseby, Stillesby, Holaug, Klund, Ørje sluser, Årnæs, Åsmundrød, Øiestad, Ytterbøl, Grislingsås, Otteid, Søgård, Sambøl, Strømsfoss sluse, Rive, Buernebbba, Aremark

Aremark kirke, Holmgil og Tangen brygge i Tistedalen var de viktigste anløpene. Her sløyfet aldri D/S «Turisten» anløpet.

D/S «Turisten» som postskip

Postgang med D/S «Turisten» startet allerede så tidlig som den 1. juli 1890. Det er ukjent om det var sammenhengende postgang med skipet, eller om postverket kun brukte båten ved behov. Det som er sikkert er at D/S «Turisten» aldri var et postførende skip, det var kun «en ambulans postkasse». Brev og pakker som ble sendt med skipet, ble alltid levert av mannskapet på postkontoret i Tistedal eller Fredrikshald/Halden. Her ble datostempel påført brevene.

Året 1900 fikk D/S «Turisten» firerings poststempel nr. 479, som i mars 1936 ble byttet med et kronet posthornstempel med skipets navn. Stempelen var i bruk ut sesongen 1963. Fra 1949 fikk skipet føre postflagg.



Frimerke og stempel i forbindelse med hjemkomsten i 2009. Frimerkemotivet er tatt av Ivar M. Johannessen, avgang Skulerud 16.8.1963

Rundreiser før «Tertitten»

Etter hvert oppdaget tallrike turister kanalen og dermed D/S «Turisten»s muligheter og komfort. Med restaurantdrift, der øl- og vinretter ble servert om bord, ble selve reisen i seg selv stadig mer målet for turen. Turistene elsket Fredrikshaldskanal,

kirke, Skolleborg, Skodsberg øst, Skodsberg vest, Aspestrand, Holmgil, Sund, Krappeto, Brekke sluser, Bjørnstadbrygga, Tangen.

dette naturskjønne området ga stillhet og ro i sjelen. Dessuten var det enestående muligheter for rundreiser med kanalens strategiske plassering mellom Østfold og Akershus.



Plakat, rundreisen.

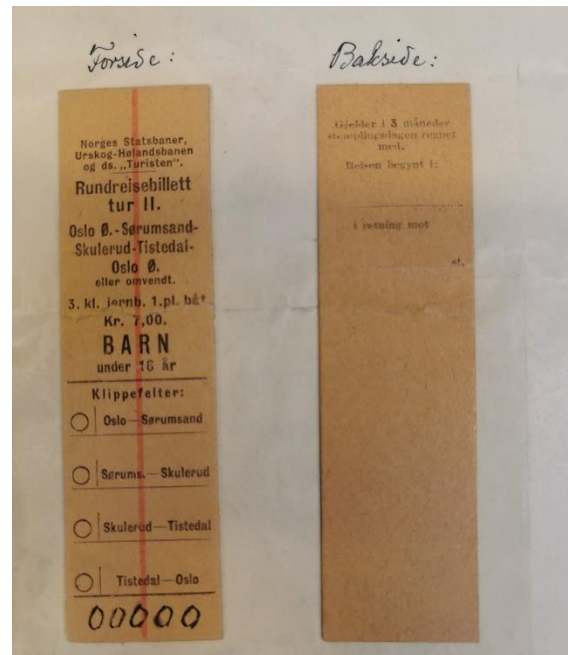
Tilhører Norsk Jernbanemuseum

Til D/S «Turisten»s faste brygge i Tistedalen kom de fra fjern og nær med tog, ofte fra hovedstaden. Derfra kunne de ta D/S «Turisten» til Ørje, for så å kjøre landeveien med hestediligence, eller noe senere, følge den daglige postforbindelse med «automobilruta». En annen mulighet var hesteskyss fra Kroksund eller Skulerud til Sandnestangen ved Øyeren. Herfra gikk Norsk Hovedjernbanes dampskip, D/S «Strømmen», til Lillestrøm i korrespondanse med ulike togtruter.

Urskog-Hølandsbanen

Fremveksten av skognæring og etterspørsel etter trevirke la grunnlaget for små jernbaner rundt i landet. I 1896 ble Hølandsbanen åpnet fra Bingsfoss til Bjørkelangen, og i 1898 forlenget videre til Skulerud ved Rødnessjøen

(Skulerudsjøen). Selv om den nye tertiærbanen (750mm spor) tok en del trafikk fra kanalen, betydde dette lite opp mot alle fordeler denne ga med forbindelse til omverdenen i nord. Nå hadde Fredrikshaldskanal fått jernbaneforbindelse i begge ender. Dette tilrettela muligheten for en fantastisk rundreise i området.



Rundreisebilletter for barn. Sjøfartsdirektoratets arkiv, Riksarkivet.

Foto: Anette N. Lindholm

Driftsuhell og ulykker

D/S «Turisten» har for det meste seilt uten skader og uhell gjennom alle årene den har vært i vassdraget. Helt uten dramatik har dog ikke driften vært:

En tragisk ulykke hendte om bord den 30. april 1890. Fyrbøteren og en øvrig av mannskapet døde av kullsforgiftning mens de sov i lugarene akter for 1. classesalongen.

Den 13. oktober 1900 rente D/S «Turisten» på et lite skjær, Grågåsa, i tåke utenfor Rødnes kirke. Båten stod bom fast. I flere dager forsøkte slepebåtene D/S «Lommen» og D/S «Thor» (seiler fremdeles i vassdraget) å trekke havaristen av, men først etter en uke lyktes det ved hjelp av tømmerflåter og

D/S «Lommens» styrke å dra D/S «Turisten» flott. Fantasien ble satt i sving etter denne hendelsen. Fredrikshaldskanalens «Dronning» ble gjenstand for både på prosa og verseføtter, her med sangen «Graagaasa», satt til en «smedvise» på melodien «På blomsterkledd bakke»:

*Lørdagen den trettende Oktober vil
For sjømænd erindres med skrek.
Naar mørket og taaken faar drive
sitt spil,
Ja, da er det farlig paa dek.
Hin lørdag, den viste og sjølivets
fare
Hvor uttrygt det er for sjøfolkenes
skare.
De kan drikke øl, og de kan ha det
bra,
de kan staa paa «Graagaasen»
før de vet av*

*Af dampskibets signal forstod man
paa land,
at D/S «Turisten» nu var i nød.
Til frelse man lodsbaaten strags
gjør i stand
kort efter den bølgende brød.
Og alle ble reddet, fikk slippe
med skrekken,
mem D/S «Turisten» stakkar fikk
pent bli
paa flekken.
Man kastet ei anker, man næred ei
frygt.
Aa ankre paa «Graagaasen»
det er så trygt.*

Unionsoppløsningen

D/S «Turisten» kom seg velberget gjennom unionstiden, og ikke minst den spente situasjonen som oppstod med svenskene i grensetraktene i 1905. Året etter ble «Dampskibet Turistens Interessentskab», som til nå hadde eid båten, gjort om til «AS Dampskibet Turisten», med en aksjekapital på kr.

⁹ På Krappeto ble kongens navnetrekk meislet inn i fjellveggen. Dette er dessverre under vann i dag.

32000,- Dampskipet var stadig i god stand, men hadde etter århundreskiftet fått flere små påkostede ansiktsløftinger. Neste oppgraderinger kom i 1907 da 1. classesalongen ble utvidet med damesalong helt akter. Det var derfor et staselig skip som kunne ta landets nye konge, Haakon den VII, om bord fra Skulerud til Tistedalen den 28. juni 1909⁹.



D/S «Turisten» fotografert i Krappeto. Feiring av skipets 15 år 12. Juni 1902. Merk. svart skrog.

Ukjent fotograf

Første verdenskrig

Det var mange dampbåter i Fredrikshaldskanal i de dager da kongen kom på besøk. Flere av disse er i vassdraget fremdeles: D/S «Engebret Soot» (1862), D/S «Tryg» (1903), MS «Thor» (1903) og D/S «Pasop» (1908), foruten D/S «Turisten» (1887).



D/S «Pasop» og D/S «Turisten» ved Ørje. 25.juni 1925.

Foto: Wilse

Det var også konkurrenter til D/S «Turisten» i passasjertrafikken. Men det var først med nye rutebusser mellom

Mysen og Ørje, Fredrikshald og Aremark, at «Femsjøen hvite svane» fikk reell konkurranse i driften. Så kom den første verdenskrig, bussene måtte parkeres, og dermed kom D/S «Turisten» til heder og verdighet igjen.

Driften frem til 1925

Etter den første verdenskrig gikk seilingene for D/S «Turisten» med varierende økonomisk inntjening. Rundreisen med «Tertitten» ble stadig mer populær, men utenom sommersesongen sank passasjerantallet betydelig. Bussene og utbygging av landeveier utgjorde igjen en økende konkurranse. I tillegg var det en krevende innkjøpspris på bunkers – prisene på kull og olje gikk opp og ned i takt med passasjerantallet.



Brekke sluser 1924. Merk. Aremark i hekken.
Ukjent fotograf.

Ved inngangen til 1920-tallet var det så vanskelig og utfordrende å drive D/S «Turisten», at selskapet vurderte mulighetene for å selge båten.

NSB i nytt eierskap

Den 7. april 1925 ble et nytt rederi stiftet med navnet AS Turisten. Dette var samme år som kanalen byttet navn fra Fredrikshaldskanal til Haldenkanalen. Selskapet overtok båten for kr. 20 000,-, og hadde en aksjekapital på kr. 30 000,-. Eierskapet var fordelt på følgende nye aksjonærer: NSB – Norsk Hovedjernbane, kr. 12500, Urskog-Hølandsbanen, kr. 5000, og Fredrikshaldskanalselskap, kr. 12500. D/S «Turisten» ble samtidig besiktiget av Skipskontrollen. Før skipet igjen kunne seile måtte reparasjoner gjennomføres for hele kr. 14 000,-. Båten

ble heldigvis klar, og den 31. mai 1925 var den atter i fart på kanalen.

Kun sommerrute

AS Turisten innførte samtidig en ny ruteordning, der det nye driftskonseptet var at båten skulle seile kun sommerstid. Ruten mellom Skulerud og Tistedalen ville bare trafikkeres to ganger per uke (hver vei), mens det ble opprettet mindre lokale ruter, stykkevis og delt i kanalen for gods og transport. D/S «Turisten» endret også registreringshavn med nytt rederiflagg. Før hadde båten hatt Aremark i hekken, mens fra 1925 og driftstiden ut fikk skipet Halden som registreringshavn. Årsaken var at det nye rederiet hadde sitt forretningskontor i byen.

Ombygging

Med sitt nye eierskap fikk D/S «Turisten» et betydelig ansiktsløft i årene 1925/26 og 1926/27. Glommen mek. verksted i Fredrikstad, fikk oppdraget. Dette innebar en relativt stor ombygging, både innvendig og utvendig.

Før 1926-sesongen ble lastebom og lasterom fjernet, og erstattet av mannskapslugarer. Rakkene på fordekket ble fornyet. Lugarene helt akter ble samtidig tatt bort, slik at 1. classesalongen ble forlenget inn i en ny damesalong. Nytt WC ble også montert, og i byssa fikk man nytt isskap.

1927-versjonen

Før 1927-sesongen ble ytterligere en ombygging gjennomført. Denne gang til skipets siste utseende, nemlig den omtalte «1927-versjonen». Da fikk D/S «Turisten» fjernet sitt gamle styrhus (bevart ved Haldenvassdragets Kanalmuseum, Ørje), og bygd inn øverste dekk midtskips rundt styrhuset. Det nye overbygget ble på folkemunne kalt «smørkassa». Dette fordi overbygningen var «kassepreget», og til forveksling kunne minne om en smørkasse. Dette var trekasser som ble brukt til oppbevaring av ferdige

smørpakker ved utkjøring fra meieri til kolonialhandelen.



1927-versjonen, i Tistedalen 1930-tallet.

Foto: Normann

Om dampskipet opprettholdt sine vakre linjer med denne endringen, strides de lærde om. Det som er sikkert, er at passasjerene satte pris på den nye «smørkassa». Den beskyttet mot vær og vind, og hadde den heldige konsekvens, at den gjorde det lunere på promenadedekket akter. I tillegg ble skipet utstyrt med en kiosk i «smørkassa», der servering av mat og lesk ble enkelt tilgjengelig¹⁰.

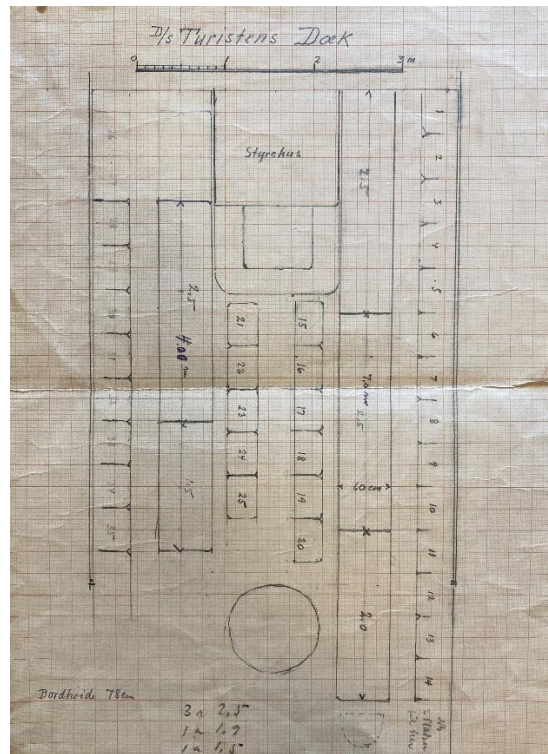
Servering om bord

To hyggelige damer stod for matlagingen nede i byssa og all servering. Serveringen om bord på D/S «Turisten» var enkel, men god. Det var varm middag fra kullfyrt bysse, smørbrød av ulike slag, kaffe og kaker. Dessuten var det en navngjeten iskrem som ble lagd om bord.



Kiosken på promenadedekkk, 1930-tallet.

Foto: Ikke navngitt dame fra Hemsedal



Tegning av samme innredning AS Turisten 1925-1979.

Halden historiske Samlinger

De harde 1930-årene

I takt med de harde tidene ved inngangen til 1930-tallet, ble passasjerantallet labert på D/S «Turisten». I 1930 var driftsresultatet så dårlig at båten ble lagt i opplag i 1931. Denne skjebnen delte skipet med mange av sine søstre på salt sjø.



Svart skorstein, Ørje sluser, 1930-tallet.

Foto: Normann

Alt fra bunkers til olje var dyrt, og folk holdt seg hjemme. Da D/S «Turisten» kom i fart igjen i 1932, anså rederiet dette som et

¹⁰ Denne fikk av en eller annen grunn en kort levetid. Sannsynligvis ble den fjernet av plasshensyn på dekk.

forsøksår. Heldigvis for dampbåten, og takket være «den store rundreisen», ble driftsåret kreditert med et lite overskudd – mot alle odds!

Skipskontrollen

Samme høst, i 1932, kom Skipskontrollen om bord. Dette resulterte i en rekke avvik, der blant annet et nytt tredekk måtte legges, samt pålegg om anskaffelse av en ny stålpropell (denne er fremdeles på båten i dag etter restaurering)¹¹.

Oppmuntret av det lille driftsoverskuddet fra sommersesongen, besluttet rederiet å sette D/S «Turisten» i stand til sesongen 1933. Dette til tross for betydelig risiko i de vanskelige tidene. Valget viste seg å være klokt og lykkelig; utover 1930-tallet seilte båten jevnt og trutt hver eneste sommer med ca. 2500-3000 reisende etter endt sesong. Dette ga et lite overskudd i kassen, og holdt skipet gående helt til krigen brøt ut i 1940.

Opplag under krigen

Da krigen kom i 1940, ble D/S «Turisten» lagt i bøya i fem lange år. Restriksjoner og reisebegrensninger i grensetraktene gjorde det umulig å seile med turister så lenge krigen varte. D/S «Turisten» ble liggende i opplag ved Brekke sluser, og da krigen endelig var over, kunne man raskt konstatere at forfallet hadde kommet langt på den engang så stolte damen.

Driftsbestyrer Eigil Prydz

I 1945 ble ingeniør, Eigil Prydz, driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen (UHB). Samtidig ble han disponert for AS «Turisten», idet NSB nå hadde overtatt eierskapet av «Tertitten». Etter krigen var det mange som hevdet at D/S «Turisten»s dager var talte. At det ville bli for kostbart å sette det nedslitte dampskipet i driftsmessig stand.



Driftsbestyrer Eigil Prydz foran lokomotivet som er oppkalt etter ham ved UHB, Skulerud 1955. Foto: Augustin Paulsen-Næss

Eigil Prydz ville det annerledes. Han elsket dampbåter, og så muligheter for det aldrende skipet. På mirakuløst vis fikk han reist kapital gjennom et lån hos NSB på til sammen kr. 20 000,-. Dermed var det midler til å istandsette båten før 1946-sesongen.

Stygt fall i slusen

Før D/S «Turisten» skulle slespes til Ørje for istandsetting og oppussing i 1946, skulle båtens undervannsskrog inspiseres. Dampbåten ble satt inn i et slusekammer i Brekke, og vannet tappet ut. Under skipet var det lagt trebjelker (puter) som båten skulle stå på. Det gikk ikke bedre enn at en av disse bjelkene sviktet, og D/S «Turisten» falt ned i bunnen av slusen med stygg skade. Det ble åpent hull i skroget på babord side forut, og kjelen forskjøv seg. Situasjonen var dramatisk, og kunne lett ha vært det endelige punktum for skipets historie. Heldigvis ga man ikke opp. Hullet lot seg midlertidig tette, og D/S «Turisten» kunne slespes til Ørje. Om enn enda mer skadeskutt enn tidligere.

¹¹ Den gamle er muligens bevart ved Haldenvassdragets Kanalmuseum.

Den siste oppgraderingen

Et omfattende reparasjons- og istandsettingsarbeid ble satt i gang våren 1946. Flere spant ble fornyet, og 8 skrogplater skiftet. Skrogplater som ble skadet under grunnstøtingen ved Grågåsa i oktober 1900 ble også endelig byttet.

Innredningen i salongene ble pusset opp og delvis fornyet. Denne gang etter NSBs designhåndbok fra datidens jernbanevogner. Med blått skai-trekk i sofarekkene, påsatt NSB-emblem, og med enkle plater i vegg og tak. Båten fikk på denne måten noe mer preg av datidens sjøbusser enn det stilfulle skipet fra Glommens ombygging i 1927.



D/S «Turisten»-etterkrigsversjonen. Ukjent fotograf

Utvendig fikk båten en enhetlig, hvit fargesammensetning på skrog og overbygg. Nedre fenderlist akter i hekken ble også fjernet. Dette var sannsynligvis av hensyn til hekking i slusekamrene. Nye, påmonterte navneskilt kom opp i veggbrystningene på begge sider av smørkassa. Seilduken på baldakintaket (over promenadedekket) ble fjernet og erstattet av bølgeblikkplater. Dette var ganske sikkert billig og tett over tid, men videre vakkert ble det ikke. Men som for gamle hus, så også for D/S «Turisten»: Bølgeblikk ble livsforlengende for skuta i mange nye år. Hele istandsettingen av dampskipet kom på kr. 18 500,- i 1946.

Seilingssesongene etter krigen

Nok engang kunne en nyoppusset og vakker D/S «Turisten» settes i drift på

Haldenkanalen den 22. juni 1946. Turister og reisende strømmet til båten, og etter endt driftssesong i september samme år, kunne selskapet notere hele 4438 reisende. D/S «Turisten» var ubetinget blitt en suksess etter harde krigsår. Ikke bare hadde skipet tjent inn hele istandsettingsarbeidet, men til og med seilt inn et pent lite overskudd på nesten kr. 5911,-



Ut fra Ørje. Etterkrigsversjonen uten fenderlist nede i hekken. Foto: Normann

Markedsføring

Seilingssesongene på slutten av 1940-tallet var oppløftende og gledelige for rederiet. Svært mange reiste med D/S «Turisten», og det var en stor suksess med den store rundreisen. Driftsbestyrer Eigil Prydz var flink til å markedsføre rundreisen med reklamemateriell og innsalg til ulike reisebyråer. Han stod sågar selv for tegninger som vignetten til informasjonsbrosjyrer som ble gitt ut i disse årene.



Ved Ganerød, inngang til Brekke sluser, 24.06.1962
Foto: Ivar M. Johannessen



Kaptein Harald Nilsen var D/S «Turisten»s legendariske skipper fra 1933 til 1963.

Foto: B. Bjørnsen, Ukebladet Aktuell, 1962



Rundreisebrosjyre 1932. Tilh. Vidar Larsen



Rundreisebrosjyre 1926. Halden historiske Samlinger

1950-tallet

Utover 1950-årene seilte D/S «Turisten» jevnt og trutt på sin sommerrute i Haldenkanalen. Belegget var godt, og seilingssesongene ga store overskudd. Det årlige belegget fra 1946 – 1960 var i snitt 5000-6000 passasjerer på en kort sommersesong. Rundreisen med Tertitten kastet godt av seg, men noe var likevel i ferd med å gå galt.



Myldrende liv om bord i 1950-årene.

Ukjent fotograf

Aurskog-Hølandsbanen går til de evige skinnestrenger

Broren i nord, Aurskog-Hølandsbanen, slet (nytt navn etter innlemmelse som NSB-bane i 1945). Diskusjonen om nedleggelse truet gjennom store deler av 1950-tallet, og snart ble trusselen alvor. Inngangen til 1960-tallet ble alt annet enn lystig for D/S «Turisten» og Haldenkanalen. Da snudde bokstavelig talt tidevannet etter mange år med oppgangstider etter krigen. Den 1. juli 1960 ble «Tertitten» - den sjarmerende, søte, lille skogsbanen i Akershus - lagt ned, og gikk over til de evige skinnestrenger. Etter 64 års drift anså ikke NSB banen som lønnsom lenger. Driftsbestyrer Eigil Prydz måtte innse at hans kjære jernbane var tapt.

Aurskog-Hølandsbanen var bygd for transport av skogs- og landbruksprodukter. Utover 1950-tallet ble banen utkonkurrert av lastebilen, både i tømmerneringen og ellers på landeveien. At banen hadde kjøpt det aller siste damplokomotivet som ble levert til statsbanene, damplokomotivet «Prydz» i 1950, hjalp ingenting. NSB fant ingen kommersiell beveggrunn til å opprettholde driften til utelukkende turistformål i kanalen.

«Den store rundreisen» var dermed ødelagt. Vel og merke ble det satt opp erstatningsbuss for tog mellom Skulerud og Sørumsand, men det ble aldri det samme. Reisen med den hyggelige, romantiske smalsporbanen var noe eget og særpreget, og den var utrøstelig bundet sammen med båten. For første gang siden krigen gikk D/S «Turisten» med underskudd i 1960. Passasjerantallet formelig forsvant med det siste damptoget på Skulerud. Mørke skyer truet nå også i horisonten til den fornemme, gamle damen, som tappert fortsatte å pløye seg frem over «Femsjøens forræderske vover».



Ved Skulerud brygge 26. august 1959

Foto: Mogens Bruun

Kjeletrykket senkes

Allerede i 1947 var det spede tegn til endring i driftsforutsetningene for D/S «Turisten». Etter inspeksjon av skipskontrollen, ble det nå forlangt at kjeletrykket skulle senkes fra 150 til 140 pund. Kjelen var tross alt 60 år gammel, og kontrollørene var usikre på tilstanden. En større kjeleinspeksjon var varslet, men ble utsatt helt til etter Aurskog-Hølandsbanens nedleggelse, vel 13 år senere. Snart fulgte kravene, og selskapet var nå hardt utfordret økonomisk.



Morgen på Skulerud, 16. august, 1963. Nest siste avgang. Opelen i forkant er Ivar M. Johannessen sin.

Foto: Ivar M. Johannessen

Vekk med dampen

På denne tiden var det ikke bare NSB som ville ha vekk dampen. I Haldenvassdragets Fløtningsforening fulgte man samme linje. Flåten av tømmerselepere ble delvis fornyet på slutten av 1950-tallet. Dels ved modernisering av gamle dampfartøy til dieseldrift, dels ved nybygg (M/S «Skulerud»). AS Turistens styre syslet også med planer om modernisering. De

fikk tegnet en ny båt og satte i gang med undersøkelser. Samtidig fikk D/S «Turisten» stadig større underskudd, og Skipskontrollen ble for alvor et spøkelse for videre drift. Da de fikk kunnskap om nybyggplanene, fikk D/S «Turisten» aller nådigst tillatelse til å seile sesongen 1963. Denne gang med ytterligere reduksjon av kjeletrykket på 20 pund.

Siste driftssesong

Den 25. mai 1963 startet D/S «Turisten»s aller siste driftssesong. Siste rutegående gjennom kanalen var 18. august 1963. Både Skipskontrollen, Kjelekontrollen og Helserådet forlangte etter dette store påkostninger for videre drift. Kjelen måtte tas ut for inspeksjon, og dermed måtte innredningen rives. Ny bysse måtte også bygges forskriftsmessig. Det hele så temmelig dystert ut. Mange var pessimistiske med tanke på fremtiden for «Dronningen» da båten ble lagt opp høsten 1963.



Etter endt siste tur, Tangen brygge 18. august 1963. Mannskap: FV: Fyrbøter Oskar Østensvig, dekksmann Stein Sydnes, dekksmann Simon Lund, kaptein Eyolf Aasgaard. Foto: Ivar M. Johannessen.

D/S «Turisten» rigges ned

Våren 1964 ble D/S «Turisten» først tatt på land for besiktigelse av undervannskroget. Beslutningen om videre skjebne var utsatt, men kjelen måtte ut, det var et ufravikelig krav fra sjøfartsmyndigheten.



I slippen på Vadet, våren 1964.

Foto: Tore Paulsen-Næss

Dermed ble båten satt på vannet, overbygningen og maskineriet fjernet, og all innredning kassert.¹² Det tomme skroget ble lagt opp ved Bjørnstadbryggen i Tistedal, på samme sted som det hele begynte 77 år tidligere.



Rivningsarbeidet ved Bjørnstadbryggen, sommer 1964. Foto: Tore Paulsen-Næss

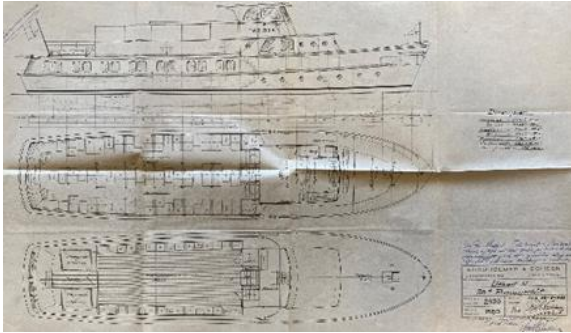
Nybygg eller ombygging

Planene om en ny båt ble diskutert i rederiet. Man snuste på en båt tilsvarende Båtservicebåtene i Oslo, eller et nybygg fra båtbyggeriet Furuholmen og Scheen. Nybygg ville komme på minst kr. 1,1 mill. kroner, så dette prosjektet ble raskt skrinlagt. Det ble også diskutert en ombygging av gamle D/S «Turisten». Dette hadde man gjort med D/S «Victoria» fra 1882 i Telemarkskanalen. Eigil Prydz ønsket å få inn en dieselmotor, selv om han sa til pressen: «Jeg synes noe av sjarmen blir borte sammen med dampmaskinen. Men det er nå bare min egen refleksjon»¹³.

¹² Mye av innredningen ble deponert på en stor fylling eid av Saugbruksforeningen i Halden. Denne ble kalt «Møllarhausen», og lå ved Skakkestad/Fosseløkken.

Fyllingen er i dag erstattet av papirfabrikken til Saugbruksforeningen.

¹³ Halden Arbeiderblad, 3. september 1962.



Forslag til nybygg. Utkast utarbeidet av Furuholmen og Scheen i Oslo. 1963
Foto: AS Turisten arkiv, «AS Turisten 1925-1979». Halden historiske Samlinger, Østfoldmuseene.

En skipskonsulent, Egil Øderud, ble kontaktet i Oslo. Han utarbeidet en ombygging av D/S «Turisten» til sjøbuss. Resultatet ble videreforedlet ved Glommen mek. verksted i Fredrikstad.

Prisantydningen for ombygging var minst kr. 725 000,- så det ble også droppet. Dermed var det ugjenkallelig – «Dronningens» dager var talte. I slutten av mai 1965 gikk det ut presseoppslag om at D/S «Turisten» aldri ville seile mer i kanalsystemet. Beslutningen om skipets endelikt ble fattet på en generalforsamling i selskapet i Oslo den 25. mai 1965.



Et trist syn, D/S «Turisten» nedrigget, sommer 1964. Foto: Tore Paulsen-Næss

Femsjøens våte grav

Det tok drøyt halvannet år før D/S «Turisten» ble borte. Utfordringen var prisen å få henne hugget opp. Selskapet hadde rett og slett ikke råd til å bli kvitt sin gamle stolthet¹⁴. Det hele endte med at båten ble besluttet senket. Den 1. desember i 1967 ble hun slept fra Tistedal og ut på dypt vann. Først ble bunnventiler åpnet, men «Dronningen» ville ikke synke. Dermed ble en sprengladning satt i skroget, og en kraftig dynamittsalve gikk av utenfor Gjernesøya. Et lite kreggende pust, og snart hadde «Femsjøens hvite svane» funnet sin endelig hvile på 20 meters dyp i Femsjøen.



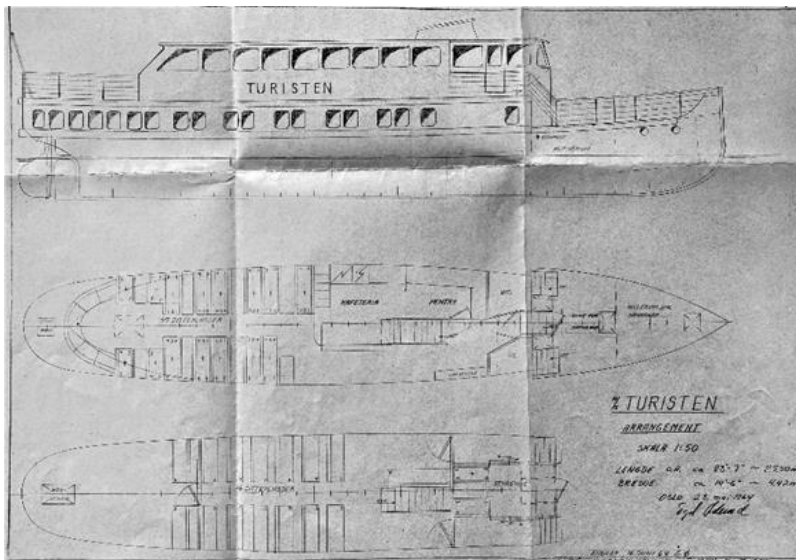
Farvel 1. desember 1967. Foto: Tore Paulsen-Næss

Oppløsning

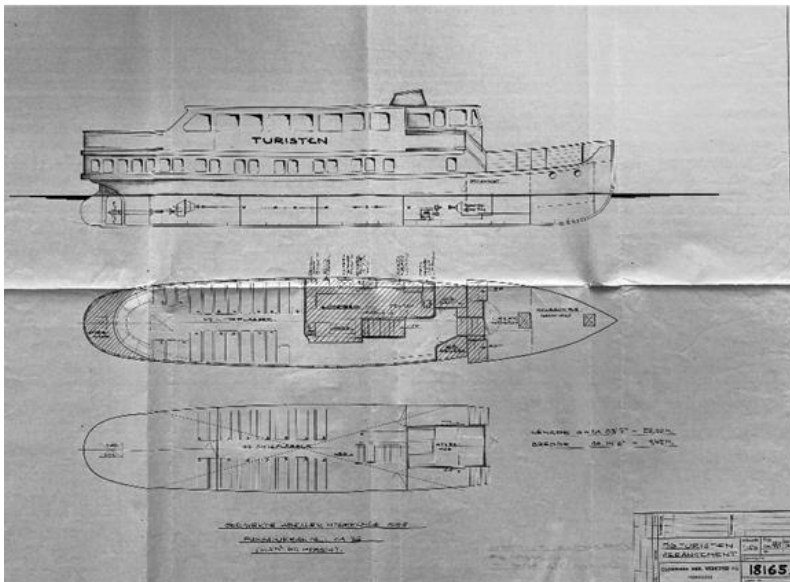
AS «Turisten» prøvde å finne en erstatningsbåt i årene som kom, men dette lyktes ikke. Ønsket var en mindre sightseeing-båt som i indre Oslofjord (Båtservice-båtene), men det ble med drømmen. Årene gikk uten at det ble noen ny skipstrafikk i Haldenkanalen. Dermed ble «AS «Turisten»» oppløst den 1. januar 1978 – og alt var slutt, trodde alle.

¹⁴ Østfold Stål og Sveiseindustri AS i Fredrikstad fikk i oppdrag å skjære opp D/S «Turisten». De begynte å brenne svineryggen i baugen, men fant raskt ut at det gikk for mye

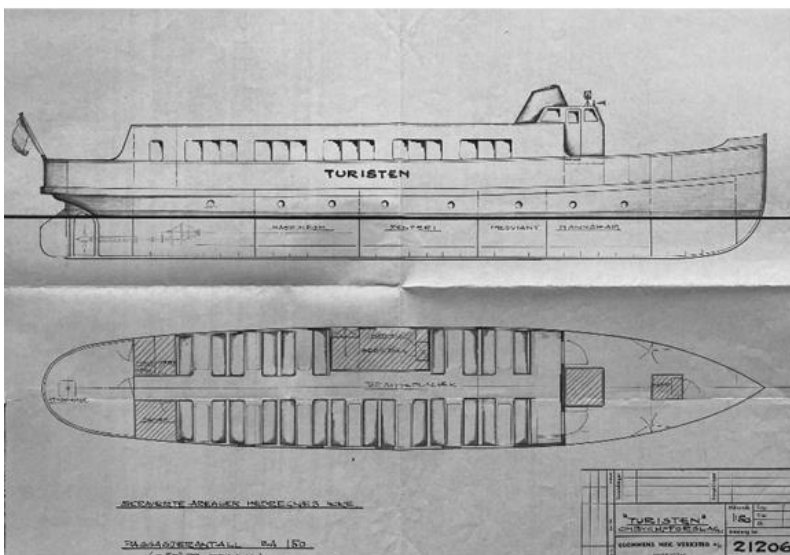
gass til at jobben var regningsvarende. Da fartøyet ble hevet i 1997 kunne man fremdeles se brennmerkene på svineryggen fra denne operasjonen.



Skipskonsulent Egil Øderud i Oslo tegnet dette forslaget til generalarrangement for sjøbussen M/S «Turisten». Tegningen er basert på GA-planen fra Nylands Værksted av 1887.



Forslaget videreforedlet ved Glommen mek. verksted, Fredrikstad.



Glommens alternative forslag. Alle tegninger er hentet fra arkivet «AS Turisten, 1925-1979» - Halden historiske Samlinger, Østfoldmuseene.

Et fartøyvernprosjekt ser dagens lys

D/S «Turisten» gjenoppstår fra sin våte grav

Det har til alle tider hvilt en romantisk mystikk omkring D/S «Turisten». Dens sagnomsuste rundreiser, Tertitten, Haldenkanalen og ikke minst menneskene ombord: Det var mange grunner til at folk ble drømmende og nostalgiske når historier om båten dukket opp.



Heving av D/S «Turisten» ved Bjørnstadbryggen, 27. august 1997. Foto: Jens Frøne

Daværende direktør ved Norsk Sjøfartsmuseet, Svein Molaug, kunne i februar 1979 fortelle til Halden Arbeiderblad, at heving av D/S «Turisten» hadde vært oppe til diskusjon med Norsk Teknisk Museum, eier av dampmaskinen. Det ble med tanken. Man antok at fartøyets tilstand på Femsjøens bunn var så dårlig at restaurering var urealistisk. Dessuten visste man ikke nøyaktig hvor skipet lå. Konklusjonen ble at båten ville ligge der til evig tid. Det var inntil Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg ville det annerledes.

D/S «Pasop»

De to gode vennene og investorene fra Aremark hadde et ønske om en egen dampbåt i Haldenkanalen. En båt med historisk tilknytning til vassdraget. Det var ingen båter med umiddelbar tilgjengelighet. Den nærmeste de kom på var slepebåten D/S «Pasop», som var kommet hjem til vassdraget i 1997. Den

hadde vært i virksomhet for Haldenvassdragets Fløtningsforening fra 1908 til 1969, og fra 1973 vært ført ut av vassdraget med tilhold i Oslo. I 1997 lå den gamle tømmerseleperen på land på Ørje, overtatt av Stiftelsen D/S Engebret Soot. Båten var fremdeles intakt med sin gamle dampmaskin, men Soot-gjengen ville ta hånd om båten selv. Hadde Ulven og Voldberg tatt over D/S «Pasop», hadde det ikke blitt noe av ««Turisten»-eventyret» som ventet. Dette var nemlig den eneste historiske båten som nå var tilgjengelig. Snart var selskapet AS «Turisten» etablert – en spennende tid ventet.

Hemmelig søk

Sommeren 1997 ble det i all hemmelighet foretatt dykkerundersøkelser for å finne vraket i Femsjøen. Det ble satt opp kamouflerte markeringsbøyer, og etter en del søk fant de den gamle damen. Imidlertid var bergingsselskapet bekymret for at skroget var så rustent at det ville brette ved heving. Heldigvis gikk alt bra. Gamle D/S «Turisten» ble sakte og forsiktig hevet. Med luftkraft ség skroget opp til overflaten den 27. august 1997, omtrent der båten så dagens lys siste gang 30 år tidligere. Skroget ble deretter festet til flytepontonger, og slept til Bjørnstadbryggen. Her stod en stor kran og ventet for å ta henne på land. En stor tilskuerskare iakttok det hele - «Femsjøens hvite svane» hadde gjenoppstått fra sin våte grav.

I opplag på land ved Bjørnstadbryggen

Det var Gudbrand Nygård fra Trøgstad som sandblåste skroget til D/S «Turisten». Jobben tok om lag en måned. Skroget var medtatt etter mange år i sjøen. Det ble mange rusthull i skroget ettersom arbeidet skred frem. Den største jobben var å tømme båten innvendig for slam og sand. Her hadde det samlet seg betydelig med masse i årenes løp. Alt dette, inkludert heving av skipet, kostet omlag kr. 2 mill. kroner.

Etter sandblåsing ventet en spennende tid i et stort telt ved Bjørnstadbryggen. Det tok over 4 år før båten ble transportert videre til som skulle bli fartøyets nye hjem i nesten 8 år.



Skroget i teltet ved Bjørnstadbryggen, 10. desember 2001. Foto: Hansen&Arntzen Båtbyggeri

Hansen & Arntzen i Stathelle

Det var gamle, ærverdige Hansen & Arntzen Båtbyggeri Co AS (HA) i Stathelle (etbl. 1920) som fikk oppdraget etter anbud. Natt til den 18. desember 2001 ankom D/S «Turisten» båtbyggeriet, etter en biltransport på landeveien (og ferge Moss-Horten). Den gang ble stålarbeidene anslått til å koste omkring kr. 10 mill. Det skulle bli mye mer.



Skroget vel fremme hos Hansen&Arntzen Stathelle, 18. desember 2001. Foto: HA

D/S «Turisten» skulle bli det mest interessante, utfordrende og omfangsrige fartøyprosjekt i HAs båtbyggerhistorie. Store deler av istandsettingsarbeidet ble gjennomført under Geir Arntzens dyktige

og grundige ledelse. Han var daglig leder for familiebedriften den gang.

Restaurering

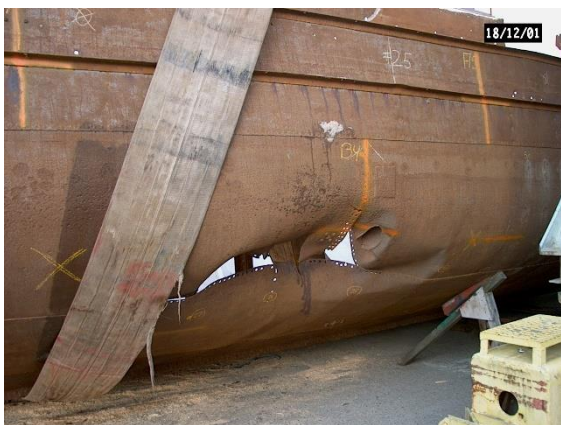
Det tok noen år før prosjektet kom ordentlig i gang i Telemark. Mye forarbeid på dokumentasjonssiden skulle gjøres. Skroget skulle vurderes i forhold til stålqualität og istandsetting, og penger skulle reises til prosjektgjennomføring. Det var først fra 2005 at istandsettingen skjøt fart. Da satte båtbyggeriet det som krav at arbeidet måtte få progresjon, ellers var ønsket at eierne fant et nytt opplagssted for båten. Fra våren 2007 kom også Riksantikvaren ordentlig på banen i prosjektet. Dette var en viktig forutsetning for at eierne – som i all hovedsak stod for økonomien i prosjektet – ble motivert til å ferdigstille skipet.



Inn i hallen hos Hansen&Arntzen Båtbyggeri, Stathelle, 21. desember 2001. Foto: HA

Stort klinkearbeid

I gjennomsnitt var det kun hver fjerde plate i D/S «Turisten»s skrog som kunne gjenbrukes. Også mange spant måtte erstattes med nye. Først og fremst er kjølen, forstevnen og akterstevnen det originale, men også delpartier i det øvrige av spant og skrog er opprinnelig. Ca. 75% av D/S «Turisten»s skrog med spant ble fornyet, og i alt ble ca. 60 tusen klinker banket inn i skroget. På det meste var 15 båtbyggere, snekkere, rørleggere, sveise- og platearbeidere involvert i restaureringsarbeidet.



Sprengningshullet i skroget fra senkingen i 1967,
Foto: HA, 18. desember.2001

Dampmaskinen

Den gamle dampmaskinen fra Nyland Værskted (no. 250, 1887)¹⁵ var tidlig ønsket tilbakeført til D/S «Turisten». Dette er jo selve hjertet i båten, og var særdeles viktig for at fartøyets autenticitet i restaureringen. Det var jo en skjebnens ironi at en av de store pionérene i fartøyvernet, Arne Lannerstedt, hadde fått fatt i maskinen fra opphugging. Som ung mann i 1964 kjøpte han like godt herligheten av D/S «Turisten»s rederi. Prisen var kr. 1000,-, tatt av årets feriepenge, og videresolgt til Norsk Teknisk Museum¹⁶.



Dampmaskinen ankommer Stathelle. 12. november 2007
Foto: HA

Norsk Teknisk Museum pusset opp dampmaskinen og satte den inn i

¹⁵ Det spekuleres på om maskinen var produsert i Nyland Værksteds navn av tyske dampmaskin-mekanikere i Amerika. Dampmaskinen er typisk tysk ifølge ekspertise.

¹⁶ Med i salget var også det hånddrevne ankerspillet, som normalt var beskyttet av en trekasse hvor passasjerene også kunne sitte. Dette kjøpt av Arne Lannerstedt for kr 300,- med fyrluken til kjelen, fire søyler og stolben (i tre) til

utstillingen ved museets lokale på Etterstad. Maskinen ble også satt inn i utstillingene på Kjelsås da museet flyttet hit i 1985. På forespørsel var ikke museet videre innstilt på å gjenbruke maskinen. Den var nå å anse som en museumsgjenstand, og konserveret til utstillingsøyemed deretter.

Gode råd var dyre! En tid vurderte eierne å nyprodusere en replika av originalen – tanken var å få laget denne i Kina. Heldigvis oppnådde man til slutt enighet med NTM. Både Riksantikvaren og Kulturdepartementet var tungt inne i saken. Utlånsavtalen kom på plass den 29. mai 2007. Maskinen kom til Stathelle den 12. november samme år.

Stemplene borte

Riksantikvaren skulle stå som offentlig tilskuddsyter for istandsettelse av dampmaskinen. Dette var viktig, da maskinen er på utlån fra museet, og dermed et offentlig ansvar til etterfølgelse. Det var derfor naturlig at Riksantikvaren påtok seg dette tilskudds- og restaureringsansvaret. Til sammen ble det brukt ca. 6 millioner kroner til istandsetting.

Da maskinen kom til HA i Stathelle viste det seg at stemplene var tapt i musealt eierskap. Disse måtte derfor støpes på nytt i England. HA innledet dermed et samarbeid med en dampmaskin-ekspert, Frank Robinson¹⁷, som fikk overhelt maskinblokken og sørget for nye stempeler. Den gamle dampkjelen fra 1887 (som ble avskiltet av Skipskontrollen i 1963) var for lengst hugget opp. Ny dampkjele ble levert av firmaet Parat Halvorsen i Flekkefjord i 2007.

salongen. Dessverre er stolbeina, ankeret og fyrluken forsvunnet i flytting til Kjelsås, men en trekopi av fyrluken skal fremdeles være utstilt på NTM sammen med D/S "Øieren"s dampmaskin.

¹⁷ Holdt til i sørvest-England, Wimborne – Dorset. Han hadde tidligere vært engasjert av HA i restaureringen av dampmaskinen til kongesjaluppen D/S «Stjernen».

Ferdigstilling og sjøsetting

Ferdigstilling av D/S «Turisten» ble etter hvert et kappløp med tiden. Prosjektleder for restaureringen, Thor Østensvig (prosjektets uvurderlige ressurs), hadde på oppdrag fra eierne å få skipet ferdig til 100 årsjubileet for Kong Haakons seilas den 28 juni 1909.



Restaurering, 16. april 2008.

Foto: Alexander Ytteborg

Mange brikker skulle på plass, alt fra dampmaskin til interiør skulle ferdigstilles, og en rekke gjenstander tilbakeføres fra driftstiden. Det gikk med et nødscrik.



D/S «Turisten» på vei til sitt rette element 1.april 2009. Legg merke til MS «Victoria» i bakgrunnen.

Foto: Reidar Peersen, Varden

Torsdag den 1. april 2009 kl. 11.00, etter år med etterretningsarbeid og dokumentasjonsinnhenting, 57 000 arbeidstimer hos HA¹⁸, og om lag 56 medgåtte millioner (der eierne Ulven og Voldberg brukte ca. kr 50 mill. av egen

lomme), kunne endelig D/S «Turisten» sjøsettes for første gang siden 1967. Det spesielle denne gang var at Nylands Værkstedets bygg nr. 65 hadde salt under kjølen. Det hadde aldri skjedd før. Det hadde heller ikke hendt tidligere at de to siste, historiske kanaldamperne i landet, D/S «Turisten» og M/S «Victoria»¹⁹, hadde stevnemøte. Sistnevnte klar til inndokking, og som representant for Telemarkkanalen, og Skien Dalen Skipsselskap AS. En artig og spesiell kuriositet, men også et illustrerende bilde på det fåtall gamle passasjerfartøyer som er igjen i innlandet i dag.



Sjø satt i Langesundfjorden den 1. april 2009. Legg merke til M/S «Victoria» i bakgrunnen. Foto: HA

Skipskontrollen nok engang

Om bord under sjøsettingen i Stathelle var også Skipskontrollen. Det ble en lang og tung prosess for å få klasset og sertifisert D/S «Turisten». Det var et kappløp med tiden for å få skipet ferdig til 100 årsjubileet for kong Haakons reise med skipet. De viktigste vurderingspunktene knyttet seg til uenighet om definisjonen nybygg versus opprinnelig båt fra 1887. Det var også tekniske utfordringer i forbindelse med skipets stabilitet og passasjerantall.

Riksantikvaren

Ved hjelp av Riksantikvaren fikk man endelig fastsatt at D/S «Turisten» var et restaureringsprosjekt fra 1887, og ikke et nybygg (skrog og maskin var tross alt

¹⁸ Varden 11.4.2009

¹⁹ Bygd 1882 på Akers mek. verksted.

originalt, selv om skipet ganske riktig var strøket av fra skipsregisteret i 1967). Stabilitet og sikkerhet om bord kom i mål ved hjelp av dyktige skipskonsulenter hos Nobel Denton i Brevik. Passasjerantallet på D/S «Turisten» ble i 2009 satt til 60 passasjerer med et mannskap på 6. Dette var under halvparten av høyeste passasjerantall i driftstiden, den gang med 143 med et mannskap på 5. Dette viser hvilke utfordringer rederi og verft hadde med å få båten tilbake i fart.

Hjemkomst til Halden den 7. juni 2009

Søndag den 7. juni 2009 var D/S «Turisten» endelig tilbake til Østfold, og sin rettmessige registreringshavn, Halden. Skipet ble tauet fra Stathelle lørdag den 6. juni. Først med slepebåten M/S «Boa sund» til Sponvika, deretter til Halden med slepebåten M/S «Hercules». Dessverre lot det seg ikke gjøre å seile D/S «Turisten» for egen maskin. Maskinen er konstruert og istandsatt med henblikk på bruk i ferskvann. Derimot ble kjelen oppfyrt før ankomsten i Halden. Hensikten var å gi steam til dampfløyten til de vel 2000 tilskuerne som hadde møtt frem til gjensynet. Det ble en festdag av de sjeldne; med innseiling anført av veteranene M/S «Fredrikshald I» og M/S «Tista», ca. 100 fritidsbåter, og med taler av blant andre, forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen, ved ankomsten. Maken til mottakelse kunne vel ikke eierne Al Ulven og Tore Aksel Voldberg ha drømt om.



Ankomst Halden, 7.juni 2009.

Foto: Alexander Ytteborg

Landveien til Tistedal

Mandag den 8. juni ble D/S «Turisten» løftet opp fra saltvannet, og transportert landeveien på trailer til Tistedalen. Det ble en spektakulær tur gjennom Haldens gater, opp til Tistedalen, før fartøyet ble sjøsatt i Haldenkanalen den 9. juni 2009. «Femsjøens hvite svane» var atter tilbake i sitt rette element, vakrere og stoltere enn noensinne.



Gjennom Tistedal sentrum på vei til Haldenkanalen. Biltransport fra Halden 8.juni 2009.

Foto: Alexander Ytteborg

Jomfruturen i Haldenkanalen

Hundre og tjueto år etter sin første jomfrutur, seilte D/S «Turisten» sin første signingstur i kanalen. Omtrent på dagen 100 år etter kong Haakons reise, 27-28. juni 2009. Hvilken signingsferd; været var varmt og vakkert, og både stolte eiere, prosjektutførere, statsråder, politikere, riksantikvar og andre prominenser var om bord. Det ble en uforglemmelig reise fra Tistedalen til Ørje, der markeringene stod i kø. Nå var «Dronningen» tilbake – og denne gang for godt!



Signingsferden 26.juni.2009.

Foto: Berit Svendsby

Dagens drift

D/S «Turisten» seiler i dag både i enkle ruteoppsett sommerstid, og i chartertrafikk. Det jobbes for tiden med nye konsepter for drift av båten. Dette krever imidlertid forutsigbare rammer, noe det til nå ikke har lyktes med å skape. I dag eies fremdeles skipet av Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg (Aremark Investering og Næringsutvikling AS), forvaltes av Haldenkanalen Regionalpark, og driftes av Stiftelsen D/S Engebret Soot. Dessverre har det vært en utfordring å finne et bærekraftig rutetilbud for båten, men takket være ildsjelene i Stiftelsen D/S Engebret Soot får vi likevel se D/S «Turisten» i fart på kanalen hver sommer.



D/S "Turisten" ved Strømsfoss sluse, 18.april 2021.

Foto: Terje Kristiansen



Et sjeldent bilde av D/S "Turisten" i 1926-versjonen. Legg merke til ny rekke på fordekket.

Foto: Ukjent

Eierskapsoversikt 1887 – 2023:

4. mars 1887

Fredrikshaldsvassdragets Dampskibsselskab

12. April 1887

Interessentskabet «Turisten» etableres

1906:

Aktieselskabet Dampskibet «Turisten» etableres.

Aksjonærer:

- Norges Statsbaner (25 %)
- Norsk Hoved – Jernbane (25 %)
- AS Urskog – Hølandsbanen (25 %)
- Det Fredrikshaldske Kanal-Selskab (25 %)

1924/25:

AS Turisten (selskapet reorganiseres, refinansieres)

Aksjonærer:

- Norges Statsbaner (50 %) – overtatt NHJ
- AS Urskog – Hølandsbanen (25 %)
- Det Fredrikshaldske Kanal-Selskab (25 %)

1945:

Ny aksjonærliste:

- Norges Statsbaner (75 %) – overtatt UHB
- Haldenvassdragets Kanalselskap AS (25 %)

1978:

AS Turisten oppløses

1997:

Tore Aksel Voldberg og Alf Ulven gjennom selskapet:

«Turisten» AS / Aremark Investering og Næringsutvikling AS (samme selskap, navneendring 31.12.2019)



D/S «Turisten», Ca. 1910.

Foto: ukjent

Litteratur, kilder og informanter

Litteratur:

- Tore Paulsen-Næss: *D/S «Turisten», med passasjerer og gods på Haldenkanalen*, 1979
- Harald Lorentzen: *Fjordbåtenes saga., Rutetrafikken på Oslofjorden. Fra hjuldampere til pappabåt*. Schibsted 1981.
- Arvid Johanson, Arild Brunvand m.fl: *I Turistens kjølvann*. Halden Arbeiderblad, 1986
- Erik Borgersen, Finn Halling, Bjarne Rogan m.fl: *Tertitten – Urskog-Hølandsbanen, kapitler av banens historie*. Oslo 1986
- Vidar Kjærheim: *D/S «Turisten»*, utgitt av Haldenvassdragets kanalmuseum 1987
- Harald Lorentzen: *I Oslofergenes øyrike. En historisk beskrivelse 1857-1990*. Genius Forlag 1990
- Harald Lorentzen: *Båtene i Halden-kanalen*, Genius Forlag 1994
- Arne Julsrud Berg, Arve Nordsveen: *Damp- og motorbåter på Mjøsa, Mjøssamlingene* 1996.
- Arvid Johanson: *Dronningens hjemkomst. Dampskipet «Turisten» og Haldenkanalen*. 2009
- Eilif Mosbæk: *D/S «Turisten» og livet langs Haldenvassdraget*. 2019

Kilder:

- Kristianiaposten
- Halden Arbeiderblad
- Varden
- Norsk Transport AS – Carl Frederik Thorsager: «*D/S «Turisten»*, en oversikt over bevarte gjenstander, à jour pr 25.10.2005»
- Geir Arntzen: Notatbøker, Hansen & Arntzen Båtbyggeri Co AS, Stathelle - restaurering D/S «Turisten» - 2006 – 2009.
- Dag Arild Arntzen: Notatbøker, Hansen & Arntzen Båtbyggeri Co AS, Stathelle - restaurering dampmaskinen, D/S «Turisten»
- Hansen & Arntzen Båtbyggeri: Arkivet etter restaurering og istandsetting – D/S «Turisten»
- Halden historiske Samlinger (Østfoldmuseene): Arkiv, rederiet fra NSB-tiden, «AS Turisten 1925-1979».
- Norsk Maritimt museum: Arkivet etter Nylands Værksted.
- Norsk teknisk museum: Arkivet etter Akers mek. værksted
- Riksarkivet: Sjøfartsdirektoratet, arkivmapper Turisten

Informanter:

- Geir Arntzen, HA, Stathelle
- Roger Arntzen, HA, Stathelle
- Dag Arild Arntzen, HA, Stathelle
- Hans Allan Arntzen, HA, Stathelle
- Svein Walter Wold, HA Stathelle
- Jørn Espelund, MS Thors Venner
- Arnfinn Jensen, Stiftelsen Engebret Soot
- Steinar Fundingsrud, Haldenvassdragets Kanalselskap
- Thorfinn Moen, Haldenvassdragets Brugseierforening
- Tore Paulsen-Næss, Haldenvassdragets Brugseierforening
- Ivar Johannessen, Haldenkanalens Venner
- Vidar Larsen, båtentusiast Haldenkanalen
- Thor Vidar Østensvig, sønn til prosjektleder Thor Østensvig
- Gudbrand Nygård, sandblåser, østre Trøgstad
- Harald Lorentzen, maritim historiker
- Eyvind Bagle, Norsk Maritimt museum
- Fredrik Denneche, Riksantikvaren
- Alexander Ytteborg, Riksantikvaren

Prinsippet for dokumentasjonen

En fredningsdokumentasjon skal etablere et historisk «fastpunkt» gjennom å dokumentere fredningsobjektet ved fredningstidspunktet. Dokumentasjonen skal være utført på en slik måte at eventuelle endringer etter fredningstidspunktet skal kunne påvises og eventuelt tilbakeføres med utgangspunkt i fredningsdokumentasjonen.

I motsetning til en bygning på land er et skip en selvstående flytende konstruksjon der all tilgjengelig plass i utgangspunktet er disponert under hensyntagen til maksimal funksjon og stabilitet. Endring som berører konstruktive deler eller skilleskott vil derfor kunne forplante seg gjennom større deler av skipet og dermed lett kunne påvises ut fra foto og tegninger. Mindre endringer av møblering, fargevalg og materialbruk vil lett kunne påvises med utgangspunkt i et godt fotomateriale.

Tidligere var fotografering en forholdsvis kostbar og kompetansekrevede metode som medførte vurderinger av apparatets blenderåpning og lukkertid ut fra de varierende lysforhold, samt en tidkrevende etterfølgende kjemisk prosess. For å sikre et tilfredsstillende resultat måtte både avfotografering, fremkalling og kopiering foretas av fagfolk. Samtidig tilsa tradisjonen at den skriftlige beskrivelsen var hovedsaken, og et eventuelt bildemateriale ble ansett hovedsakelig å ha en støttende funksjon for den skriftlige fremstillingen.

Den teknologiske utviklingen har medført at det i dag er både enkelt og rimelig å foreta omfattende avbildninger av arealer og gjenstander uten annen forhåndskunnskap enn en enkel instruksjon. Kvaliteten på resultatet kan være langt bedre, samt at digital lagring av bildene ikke er belemret med bleking, fargeforyskyvning eller andre kjemiske nedbrytningsprosesser.

I lys av dette finner ikke Viken fylkeskommune at det er formålstjenlig å gjennomføre en total oppmåling og skriftlig beskrivelse av samtlige rom og arealer om bord i D/S «Turisten», samt å gjennomføre en full teknisk analyse for å fastslå arten av benyttede materialer. Ved å legge bildematerialet til grunn unngås også at det oppstår utilsiktede divergenser mellom fotoregistreringer og skriftlig beskrivelser av arealene. Som fredningsdokumentasjon for D/S «Turisten» er det derfor i hovedsak benyttet digitale avbildninger. De enkelte bildefilene er nummerert i henhold til romnummeret på de vedlagte tegninger samt gitt en fortløpende nummerering innenfor hvert rom. Bildematerialet er brent på en CD og vedlagt dette heftet. Det samme gjelder foreliggende bilder og dokumenter – flere tusen i antallet – som stammer fra hele istandsettingsprosessen av fartøyet. D/S «Turisten» har en enestående kildegang for å forstå fartøyet – både historisk og ut fra faktisk situasjon i dag.

Den følgende, skriftlige fremstillingen vil gi et ganske kortfattet oversyn over de sentrale delene av skipet. Unntaket fra dette gjelder løst interiør og tilbehør som fredes som del av skipet. Slike gjenstander står oppført på egen liste.

For maritime faguttrykk og ordliste, se:

<https://maritimstart.no/ordliste/>

A/S Turisten
Årsberetning 1927.

D/S Turisten har i 1927 vært i drift fra 4. juni til 31. august og har som i de foregående år gått 3 ukentlige turer til Skullerud — opover søndag, tirsdag og torsdag, nedover mandag, onsdag og fredag. Lørdag eftm. gikk den til Holmegil med 2½ times opphold og tilbake til Tistedalen.

Korrespondansen med hurtigtogene blev oppretholdt på samme måte som de to foregående år, men da utenlandstogget om eftermiddagen gikk 37 min. tidligere fra Tistedalen måtte man for å kunne få turen om Festningen på turene mandag, onsdag og fredag ta bil fra Brække. Der var fra selskapets side sørget for at bil møtte op, men da denne biltur blev noget dyrere og man dessuten da måtte gå fraborde straks «Turisten» kom til de nye sluser i Brække blev denne rute litet benyttet.

Billettprisene for rundturen var i 1927 ytterligere nedsatt nemlig fra kr. 22,00 til kr. 18,00, hvorav «Turisten»s andel utgjorde kr. 6,00. Ved fellesreiser med minst 16 deltagere var prisene kr. 15,00 (mot kr. 18,00 i 1926) hvorav «Turisten»s andel kr. 4,75. For skolereiser i instruksjonsøiemed var billettprisene kr. 7,50 for barn og kr. 9,00 for ledsagende lærerpersonale.

De lokale billettpriser var uforandret.

Av skolereiser var der noget mer enn i 1926, men man savner fremdeles tilfredsstillende ordning med losji i Fredrikshald.

På Skullerud hadde man i 1927 en ordning, som hjalp noget på de dårlige losjiforhold, idet «Turisten»s restauratrise hadde leiet rum på flere steder bl. a. på jernbanestasjonen, hvor salon og spisesalon var innrettet. Dette hotel — om man kan gi disse spredte værelser et sådant navn — var godt belagt i turisttiden og viser at der her er behov for noget bedre — et virkelig tidsmessig men billig hotel.

Den i forrige årsberetning omhandlede overbygning av hele akterdekket blev ferdig i rett tid. Da arbeidet er utført sammen med diverse annet reparasjonsarbeide er det umulig nøiaktig å angi, hvad selve overbygningen koster men det dreier sig om ca. kr. 6 500,00, hvorav kr. 4 000,00 blev betalt i 1926 og belastet driftens konto i dette år. I 1927 har man dessuten forbedret kjøkken og anretning, anskaffet ny kom-

fyr o.s.v. således at der inclusive resten på overbygningen ialt til ombygning og vedlikehold i 1927 er medgått kr. 5 787,09.

Da året har vært dårlig har styret funnet ikke å burde belaste driften i år med hele det beløp, som er påkostet båten, men har opskrevet dens verdi med kr. 4 400,— til kr. 52 700,— mens resten er belastet driften.

Det kan her nevnes, at der ialt siden båten blev overtatt har vært kostet på den i ombygning og vedlikehold ialt kr. 44 752,32, hvorav tilskrevet båtens verdi ialt — iberegnet opskrivningen i år — 34 400,00.

Til vedlikehold i 3 år er således medgått og belastet driftskonto noget over kr. 10 000,00, hvilket svarer til over kr. 3 300,00 pr. år.

Reisetrafikken var i 1927 dårligere enn før, hvilket vel for det vesentlige skyldes det vekslende vær og den omstendighet at der nettop i feriens begynnelse, da trafikken alltid har vært størst, var flom i vassdraget så «Turisten» måtte ligge over 2 turer til Skullerud, hvorav en søndag.

Men den for samtrafikken uheldige togordning, som ikke alene, som før nevnt, vanskeliggjorde turen om Festningen på tur nedover kanalen, men også umuliggjorde anløp av de fleste brygger i samme tur, har sikkert en del av skylden.

En omlegging av rutene på en eller annen måte vil derfor bli nødvendig, om turisttrafikken med «Turisten» skal kunne oprettholdes. Styret har allerede drøftet en forandring av «Turisten»s ruter, som antagelig vil bli forsøkt til sommeren, men om den vil vise sig tilstrekkelig er tvilsomt.

Hele strekningen Tistedal—Skullerud har i 1927 vært bereist av:

Reisende med rundreisebillett (hvorav 55 barn)	1315
Reisende med enkeltbillett, voksne	426
—»— » —»— barn	61
Skolereiser, barn	542
—»— voksne	42
Tilsammen	2386

Foruten de i ovenanførte innbefattede er der ombord solgt 338 1ste pl. og 1303 2den pl. billetter eller ikke stort mer enn halvparten av i 1926.

Endel av disse siste har uten tvil også reist den hele strekning Tistedal—Skullerud, så man kan antagelig regne med 2500 reisende over hele ruten eller ca. 700 mindre enn i 1926.

Lørdagsturene var i 1927 ulønsomme, idet der ofte var dårlig vær.

Resultatet av årets drift er som det vil sees av utenfor inntagne regnskap et underskudd på kr. 237,86.

Innseilet frakt utgjør blott kr. 16 323,40 mot over kr. 23 000,00 de to foregående år. Driftsutgiftene utgjør kr. 17 472,00 hvorav dog vedlikehold kr. 1 361,37.

Egentlige driftsutgifter blir således kr. 16 112,63 mot kr. 18 191,86 året før.

Efter opgave fra kontrollkontoret utgjør jernbanenes andel i samtrafiken med «Turisten» i 1927 følgende:

	Statsbanene:	Urskog-Hølandsbanen:
Rundreise og } fellesreiser }	kr. 11 761,07	kr. 6 568,26

Hertil kommer billettpengene for de ca. 600 reisende som i henhold til foranstående har bereist hele strekningen Tistedal—Skullerud på enkeltbilletter kjøpt ombord.

På lignende måte som ifjor beregnet kan man antagelig gå ut fra at der i tillegg til ovenstående tall for begge vedkommende kommer ca. kr. 2 500,00 således at statsbanenes andel av samtrafiken skulde utgjøre omkring kr. 14 000,00, Urskog--Hølandsbanen omkring kr. 9 000,00.

Styret har i 1927 bestått av:

Trafikkhef Løken	med	varamann	distriktschef	Furuholmen.
Ingeniør Mørk	»	—«—	gårdbruker	Tønsberg.
—»— Tølfby	»	—«—	godseier	P. M. Anker.

Styrets formann har vært ingeniør Tølfby, som tillike har fungeret som selskapets disponent.

Revisor er stasjonsmester Kristiansen med varamann sersjant Kjølstad.

Halden og Oslo 31 december 1927.

K. Tølfby. **Kr. Løken.** **T. Mørk.**



D/S «Turisten» i Brekke sluser i 1959

Foto: Normann



D/S «Turisten» på vei inn til Ørje sluser, 16. august 1963

Foto: Ivar M. Johannessen

SOMMERRUTE 1963
25. mai – 18. august, begge dager inkl.

OPPOVER KANALEN
Ti-to-ke

Fra Oslo	8,40
Til Halden	11,04
Fra Halden	11,07
Til Tistedal	11,13

Fra Tistedal . 11,25

- » Brekke . 12,30
- » Skotsberg 13,30
- » Strømsfoss 14,30

Til Ørje 16,05

Fra Ørje 16,35

- » Kroksund 17,35

Til Skulerud . 18,15

Fra Skulerud . 18,15

Fra Ørje . 16,35

Til Fetsund . 19,40

Fra Fetsund . 19,40

Til Oslo 20,40

Hurtigtog til Østfoldbanen fra Oslo Ø 21,45

NEDOVER KANALEN On-fr

So-on-fr	Fra Fredrikstad « Askim	9,30 10,43
----------	-------------------------	---------------

Fra Oslo	7,40	Fra Sarpsb.	10,05
Til Sorumsand	8,27	Til Mysen	11,02
Fra Sorumsand	8,30	Fra Mysen	11,05
Til Skulerud	10,10	Til Ørje	11,50

Fra Skulerud . 10,10

- » Kroksund 10,40
- Til Ørje 11,40

Fra Ørje 12,05

- » Strømsfoss 13,50
- » Skotsberg 14,30
- » Brekke . . . 15,20

Til Tistedal . 16,50

	So	On-fr	eller on-fr
Fra Tistedal	17,08	17,04	
Til Halden	17,13	17,08	
Fra Halden	17,20	17,10	18,50
Til Sarpsborg	17,34	17,35	19,24
Fra Sarpsborg	17,35	17,35	
Til Oslo	20,15	19,25	

Tog til Østre linje fra Sarpsborg 19,45.

Boardsen & Co., Halden

DAMPSKIPET TURISTEN
er bygget på Nylands Verksted i 1887 som båt nr. 65. Det måler 76 br. reg.tonn og har sertifikat for 143 passasjerer. Maskinen er på 121 ind. hestekrefter. Båten lengde er 26,00 m, bredde 4,42 m og dybde i riss 2,32 m. Dyptgående 1,92 m. – Som en kuriositet kan nevnes at slepebåten «Engbret Soot» som de rundreisende ganske sikkert vil møte i fullt arbeid under turen, er bygget på Nylands Verksted som båt nr. 1 i 1861. Den har omtrent samme lengde som Turisten, men er meget smalere. Den senere så berømte misjonær Skrefsrud var som arbeider med å bygge «Engbret Soot» på Nylands Verksted.

Med D/S
TURISTEN

Den siste seilingsplanen for sommeren 1963. Fra arkivet «AS Turisten, 1925-1979» - Halden historiske Samlinger, Østfoldmuseene.



Ved reiseslutt. D/S "Turisten" bare meter fra sitt aller siste anløp i rute, 18. August 1963.

Foto: Ivar M. Johannessen

Løse gjenstander som omfattes av fredningen

Gjenstand	Dekk/romnr.	Merknad
Spesialverktøy til maskin og teknisk	306	Oppbevart på veggene til maskincasing.
Svartovn/komfyr	304	Oppbevares i byssa. Cathrine Holm. Fredrikshald 104.
Parafinlampe	208	Løs på skott (vegg) i maskinrommet
10 klappstoler	309	Vinrøde trekk. Tidsriktige. Harmonerer med fast interiør.
4 sammenleggbare krakker	309	Vinrøde trekk. Tidsriktige. Harmonerer med fast interiør.
Opptrekker til mannlokk	306	Oppbevares på veggen
Skiftenøkkel til manuell utskiftning av sikkerhetsventil	306	Oppbevares over manuell sikkerhetsventil
Spesialverktøy skorstein	605	Henger langs med taket



D/S "Turisten", 1927-versjonen.

Foto: Wilse, Nasjonalbiblioteket



Gjennom Skirfoss, begge bilder fra 1928.

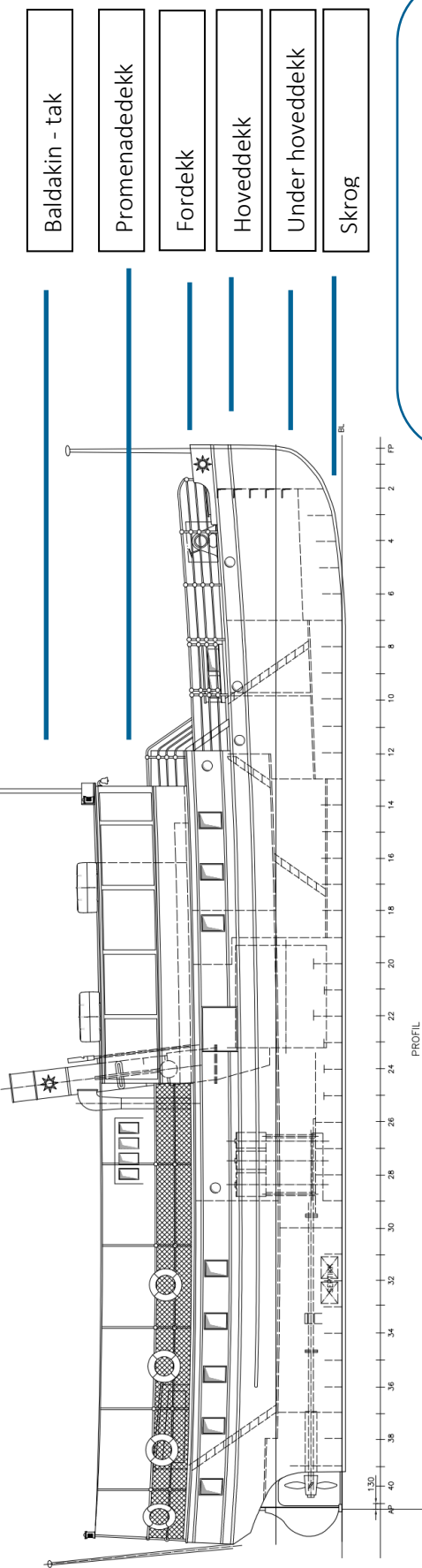
Foto: Wilse, Nasjonalbiblioteket

Inventering

DEKK TEGNET TIL UTVENDIG MÅL

topplanterne høyde(hvis målt fra # 12)

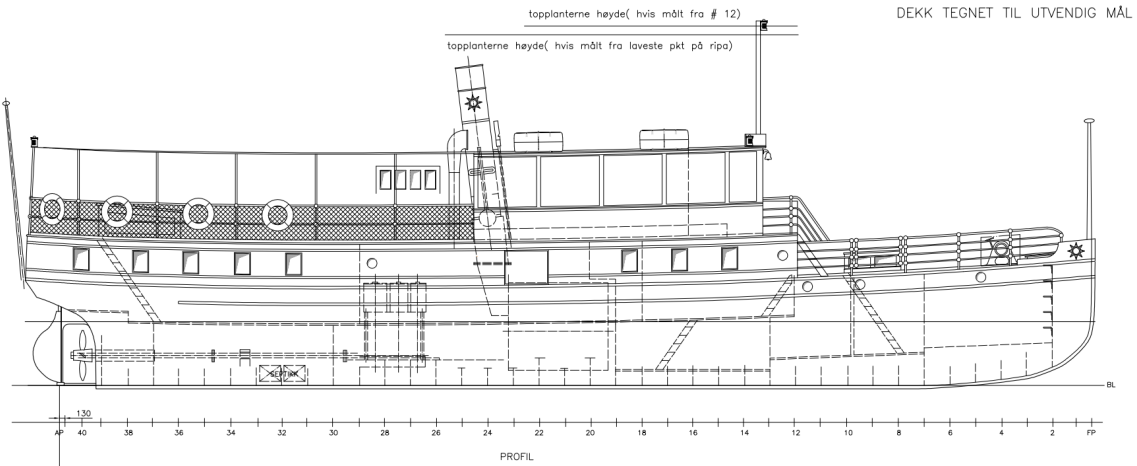
topplanterne høyde(hvis målt fra laveste pkt på ripo)



- Baldakin - tak
- Promenadedekk
- Fordekk
- Hoveddekk
- Under hoveddekk
- Skrog

- 000 - Eksteriør
- 100 - Skrog
- 200 - Under hoveddekk
- 300 - Hoveddekk
- 400 - Fordekk
- 500 - Promenadedekk
- 600 - Baldakin-tak

Eksteriør – 1927 versjonen – alle sider av fartøyet



1927-versjonen – begge sider.

Fargesetting av fartøyet følger NSB-endringen, det samme gjør bokstavutformingen av båtens navn.



Forpiggen og hekken



1927-versjonen:

Begge fenderlister rundt akterenden. Nedre ble fjernet etter krigen, da vedlikeholdet ble enklere.



Baugparti styrbord.



Foto: HA

Rosettene på svineryggen er opprinnelige (tidligere oppbevart ved Haldenvassdragets Brugseierforening lokalet i Halden, eier Halden historiske Samlinger).



Styrbord side – forut.

“Smørkassa” kom som en ny endring i 1927-versjonen.
Navnet har sitt utspring i at utseende så ut som en smørkasse.



Foto: Jens Frøne

Gudbrand Nygård sandblåste skroget til D/S «Turisten» etter heving i 1997. Han brukte 1 måned på jobben samme høst. Den største arbeidet var å suge all sanden av skroget. Det var mye rust på skrogplatene. Med 700 - 800 kg i blåsetrykk gikk det hull i flere skrogplater. Skroget ble aldri etterbehandlet etter sandblåsing. Det var derfor et relativt rustent skrog ved ankomst Stathelle.

Rekke og rekkestøtter (de tre septrer forfra) er opprinnelige fra driftstiden (tidligere oppbevart ved Kanalmuseet på Ørje).



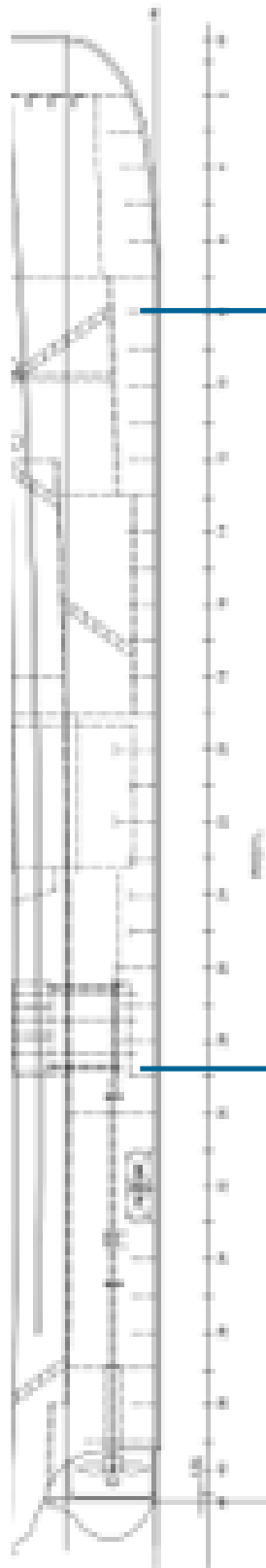
Foto: HA



Foto: HA

Gudbrand Nygård sandblåste også rekkene forut på D/S «Turisten». Disse var med i dypet i 1967 og er tilbakeført om bord på skipet i dag. Disse ble sandblåst hos Nygård på hans gård Skotta, Østre Trøgstad. Rekkene ble oppbevart hos ham fra 3 til 5 år etter heving.

Tverrsnitt
skrog



102

101

Undervannsskrog/fribord til dekkshus- akter – fremdrift og ror

1. Undervannsskrog 100	2. Rom/Enhet nr 101	3. Betegnelse fartøydel Skrog akter/fremdrift
4. Betegnelse rom Utvendig område av Maskin, fremdrift og Styring.	5. Funksjon rom Skrog - akter	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar Ror/propell	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Stålpropellen er siste original fra driftstiden, montert på skipet i 1932.		

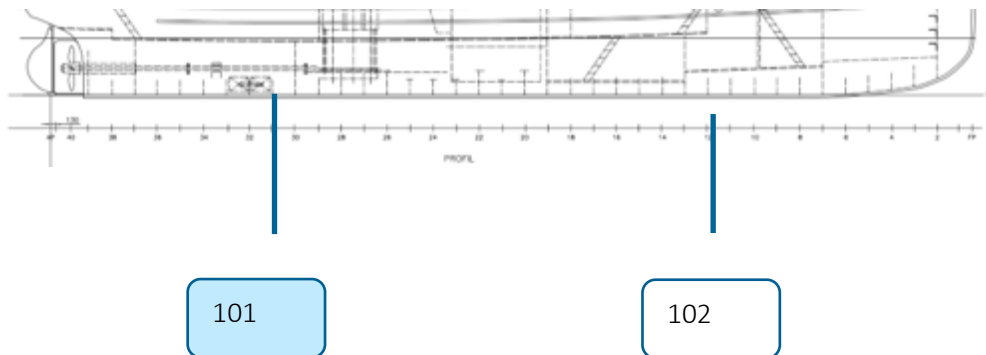




Foto: Alexander Ytteborg

Babord akterende – fra transporten til Tistedalen i 2009.
 Fenderlister: 1927-versjonen, furu – sporet inn i stålfals etter originalutførelse – gjennomgående boltstag.
 (Fargesetting: 1927-versjonen, grå)



Foto: Alexander Ytteborg

Akterende – styrbord. (Undervannskroget er påsmurt to- komponent Epoxy, deretter primer og bunnstoff. Påmontert anoder)



Foto: Alexander Ytteborg

Propellen er den originale gjenbrukt fra fartøyets driftstid, 1932-1963.



Foto: Alexander Ytteborg

Original stålpropell til restaurering i Stathelle.
 16.april 2008.

Undervannsskrog/fribord til dekkshus

1. Skrog 100	2. Rom/Enhet nr 102	3. Betegnelse fartøydel
4. Betegnelse rom Skrog forut/baug	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Klinket skrog. Undervannskroget er påsmurt to-komponent Epoxy, deretter primer og bunnstoff. Fargesetting og fenderlister – 1927-versjonen.		

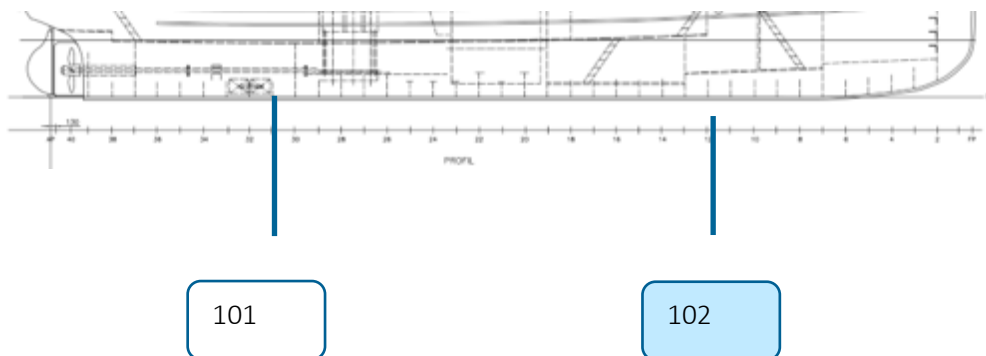




Foto: Alexander Ytteborg

Styrbord - forut



Foto: Alexander Ytteborg

Babord - forut



Foto: Arnfinn Jensen

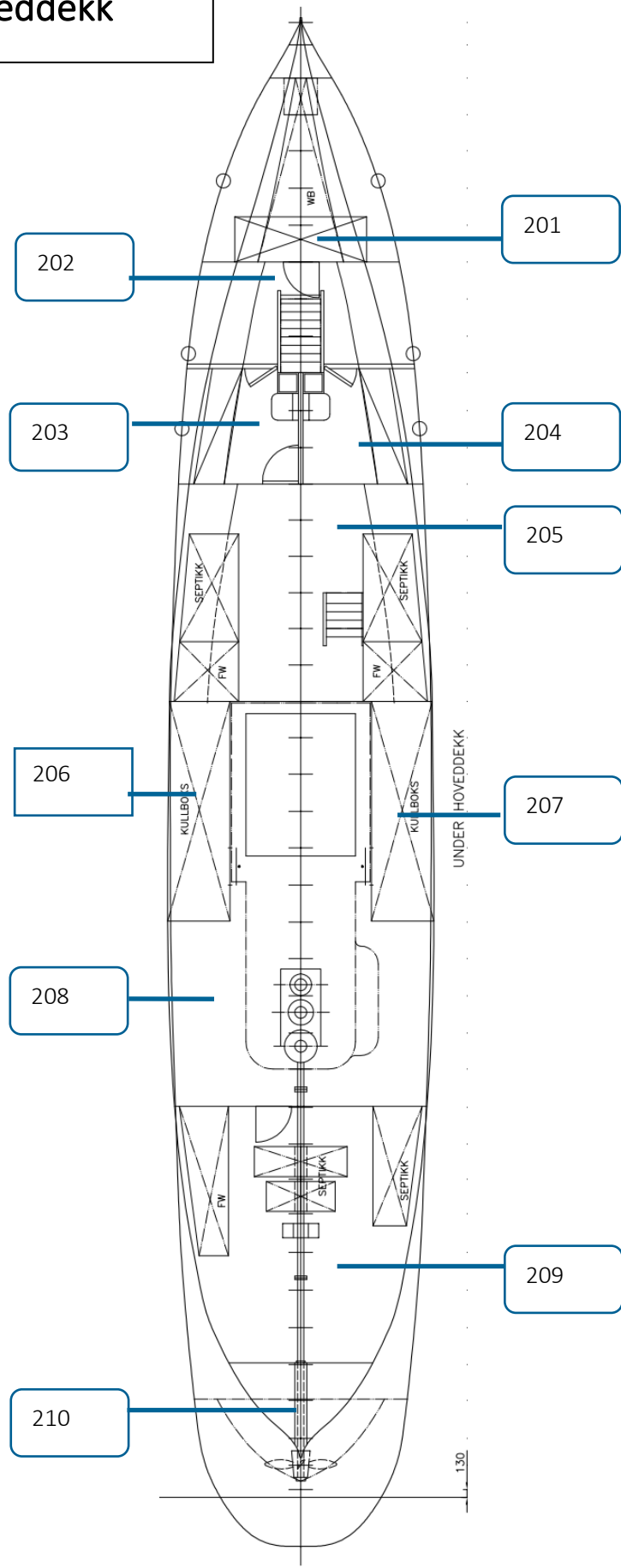
Klinket skrog



Foto: Arnfinn Jensen

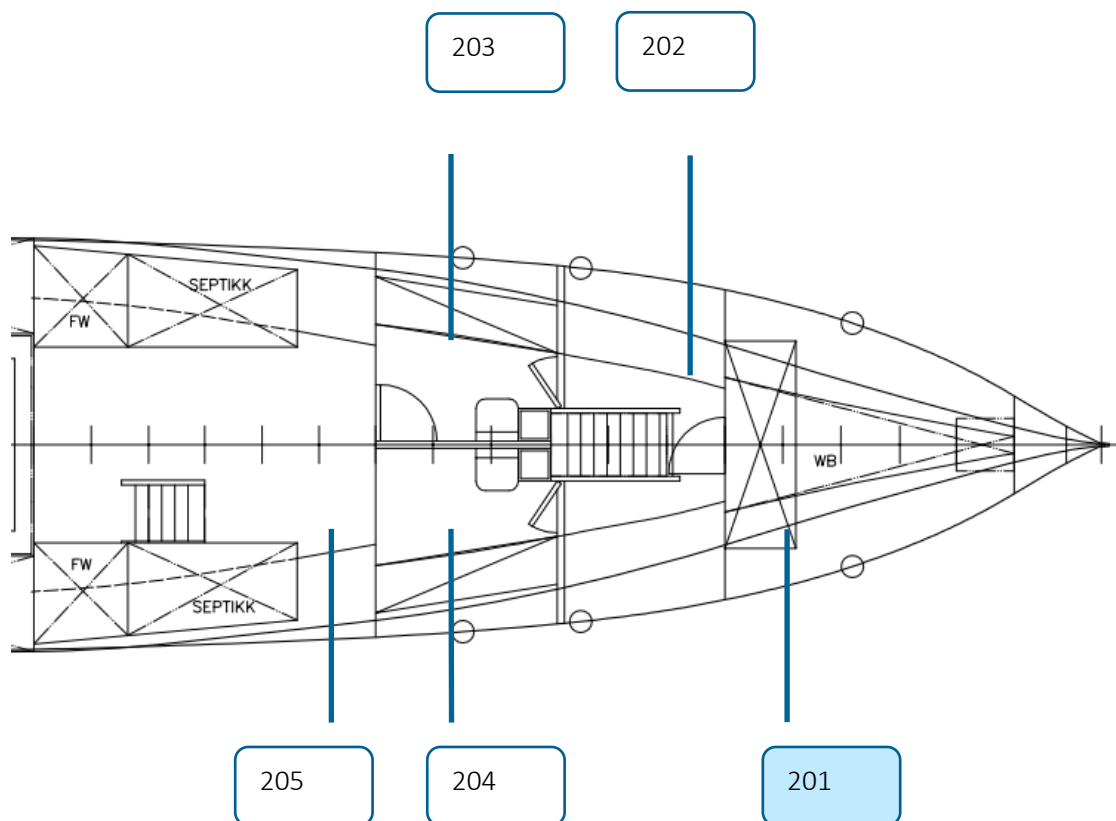
Klinket skrog

Under hoveddekk



Mannskapslugar –forpigg

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	201	Mannskapslugar – forpigg
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Mannskapslugar – forpigg	Lugar - rømningsvei	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
2 liggeplasser	2 liggeplasser	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





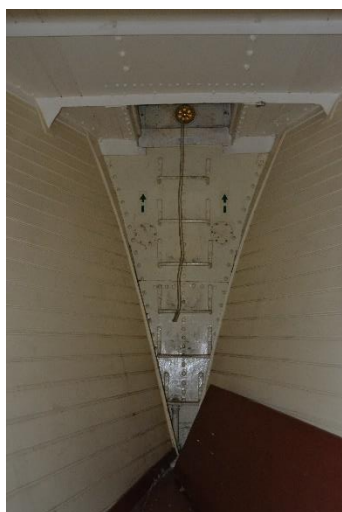
Dørken - ned mot kjølen.



Lysventil – øvre køye.



Nedre og øvre køye – skott mot nedgangskappe.



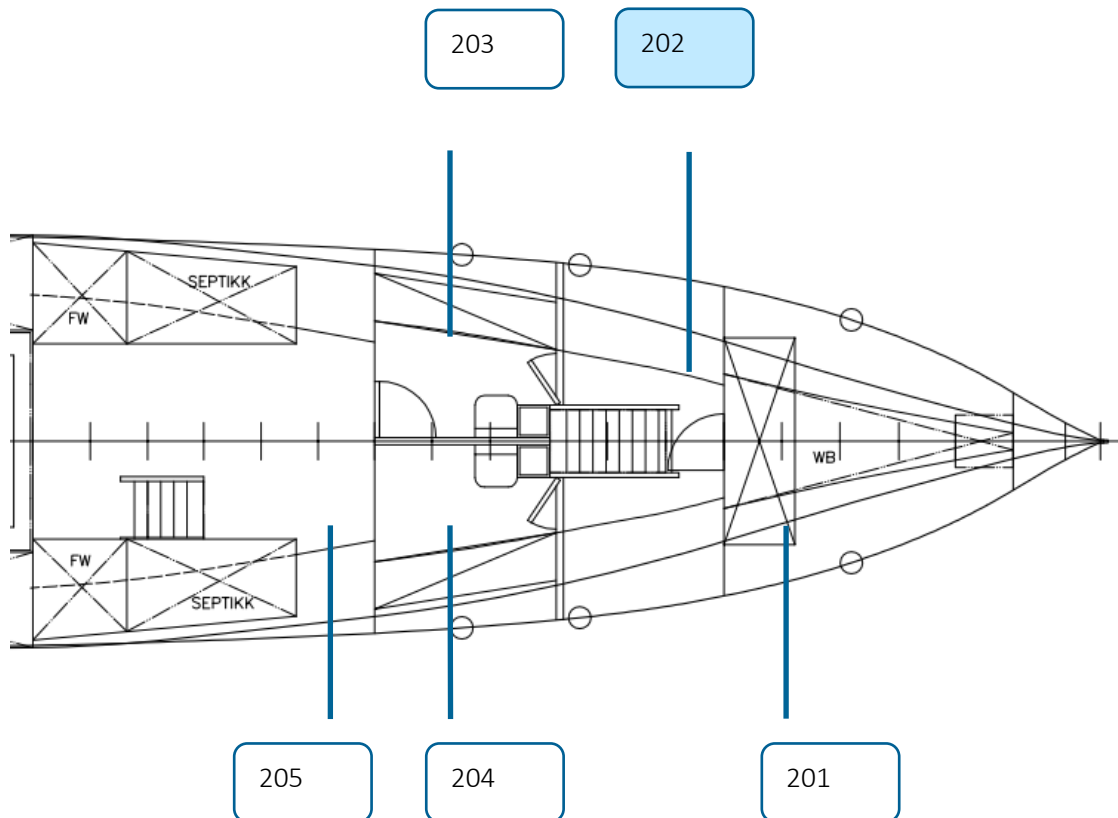
Forpiggen med rømningsvei til fordekk.



Rømningsluke fra forpigge til fordekk.

Lagerskott (gamle lasterommet)

1. Dekksnivå 200	2. Rom/Enhet nr 202	3. Betegnelse fartøydel Lagerskott
4. Betegnelse rom Lagerskott	5. Funksjon rom Oppbevaringsrom	6. Maskinutstyr
7. Innredning 3 langsgående hyller på hver side av leider. Luke til trimtanken forut.	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Nedgangskappe – oppbevaringsrom/mannskapslugarer.



Ved trimtanken forut – kjølsphant.



Luke til trimtanken forut.



Leider fra fordekk.



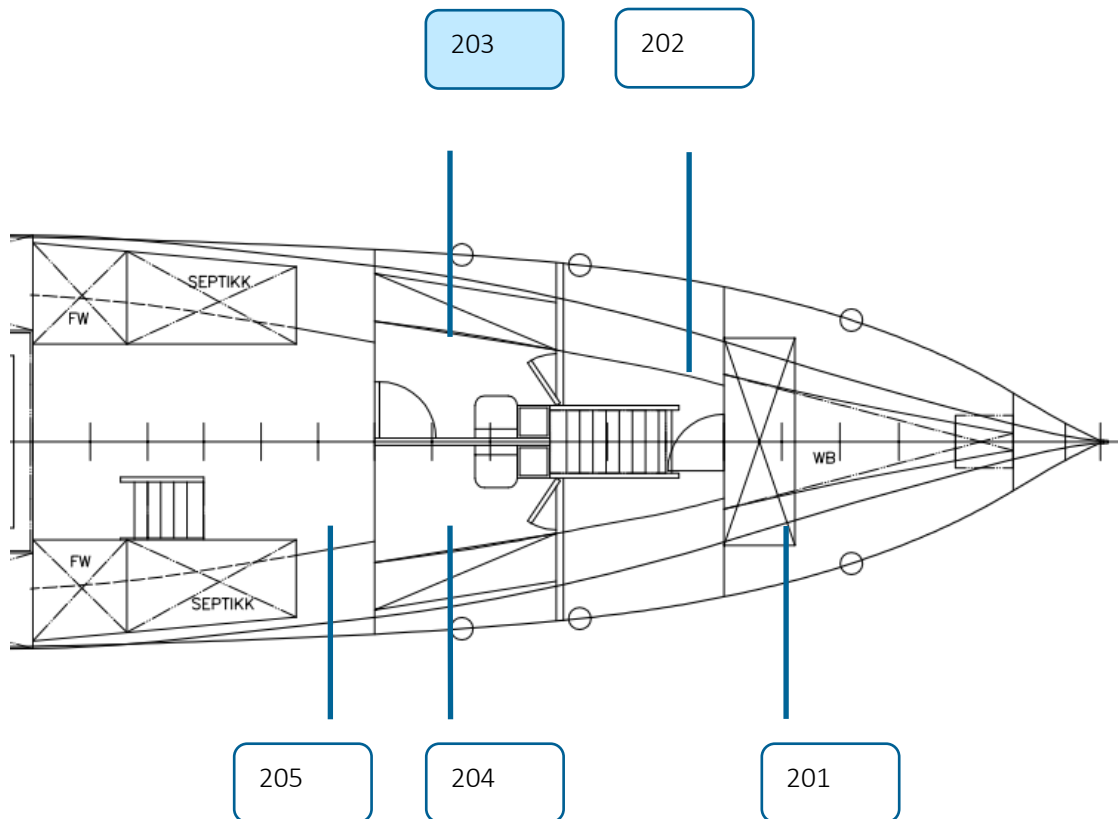
Hyller – styrbord side.



Hyller – babord side.

Mannskapslugar – babord

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	203	Mannskapslugar - babord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Mannskapslugar – babord	Sovelugar	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Seng Skap Speil Veggfast bordplate		
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Seng



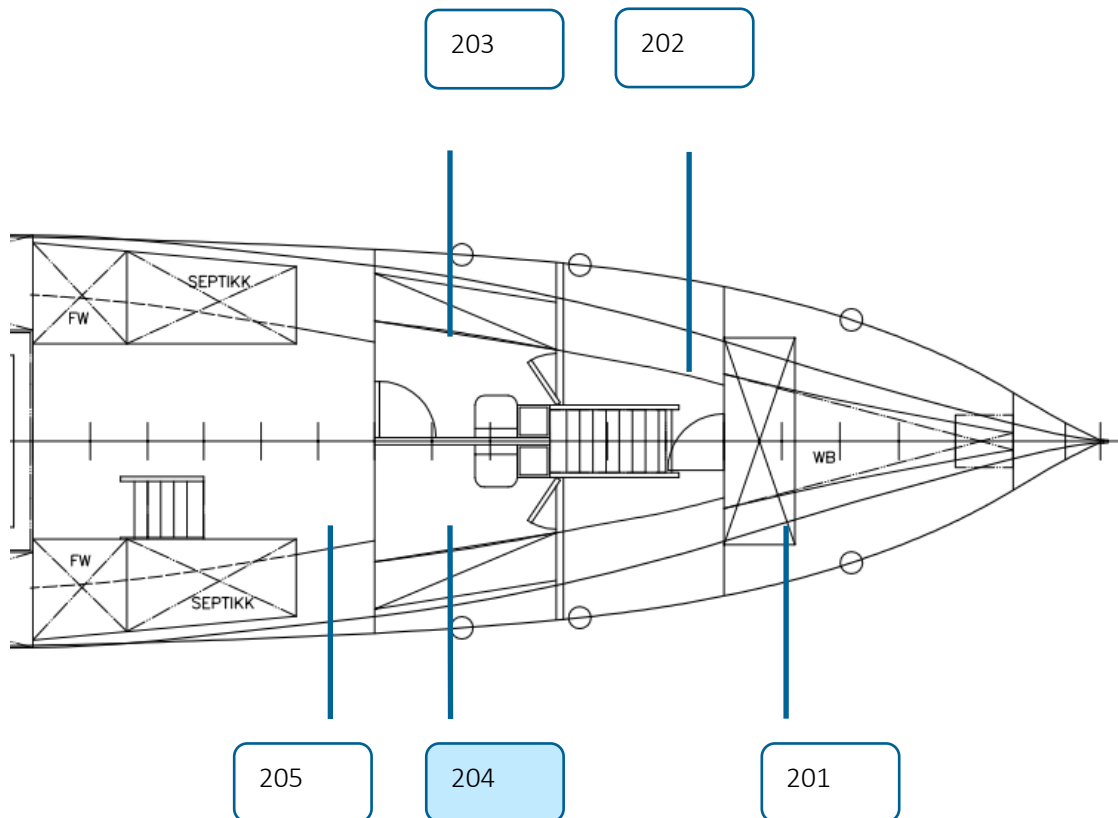
Lysventil



Skap, speil og dør –
fargesetting klemhvit.

Mannskapslugar - styrbord

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	204	Mannskapslugar - styrbord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Mannskapslugar – styrbord	Sovelugar	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Seng Skap Speil Veggfast bordplate		
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Himling, klinket dekkbjelke og lysventil.



Skap, speil og dør – fargesetting klemhvit.



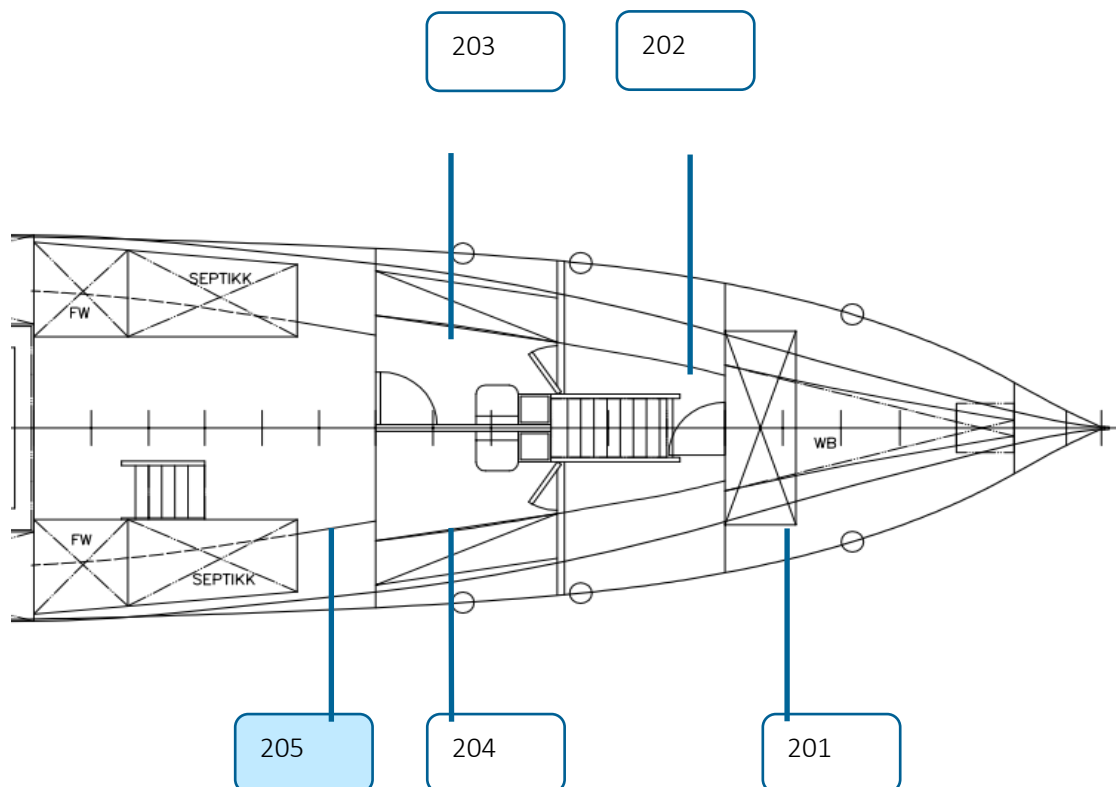
Nedsenkbar, veggfast bordplate.



Inngang mannskapslugar fra lagerskott.

Teknisk rom

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	205	Teknisk rom
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Teknisk rom	Teknisk rom	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Septiktanker, aggregater m.m	Septiktanker, aggregater m.m	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Kun skottet er omfattet av fredningen – alt løsøre, inkl. septiktanker, er unntatt fredningsomfanget.		





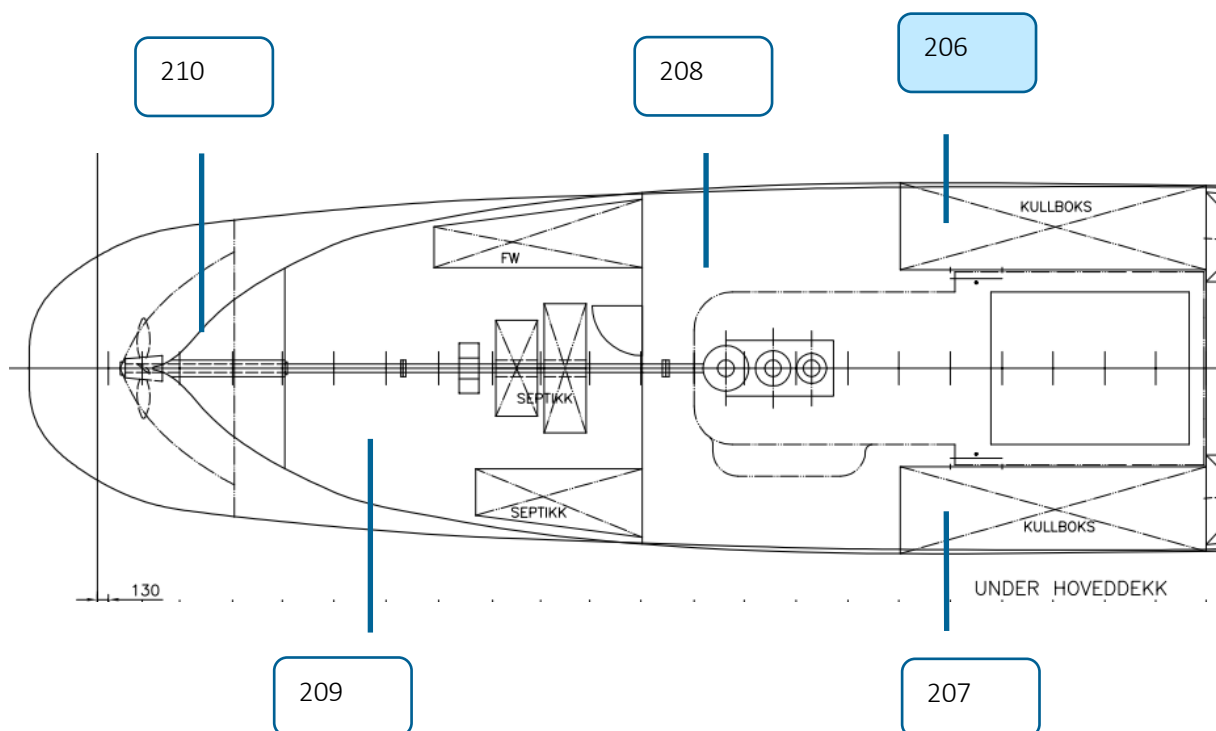
Leider teknisk rom – septiktank.



Teknisk rom - styrbord.

Kullbaks babord

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
200	206	Kullbaks babord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kullbaks babord	Fyring kjelen	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





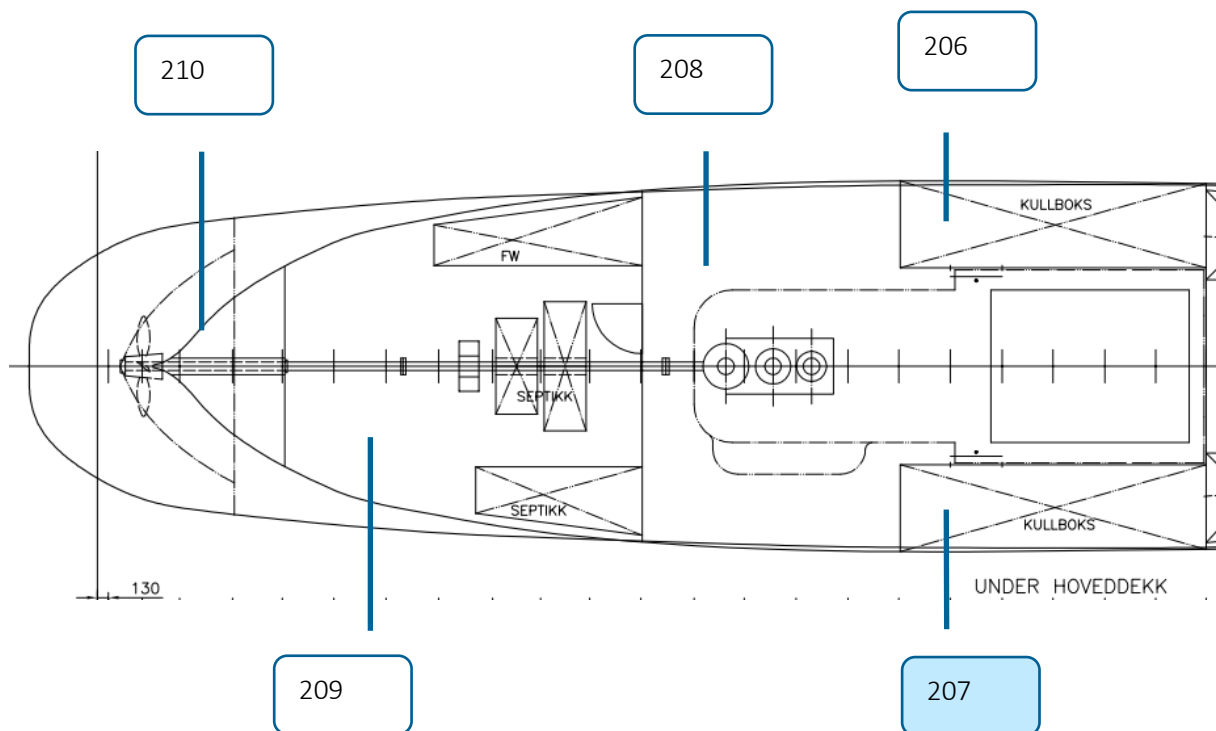
Kullbaks - babord



Mannlokk – kullbaks babord.

Kullbaks styrbord

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	207	Kullbaks styrbord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kullbaks styrbord	Fyring kjelen	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





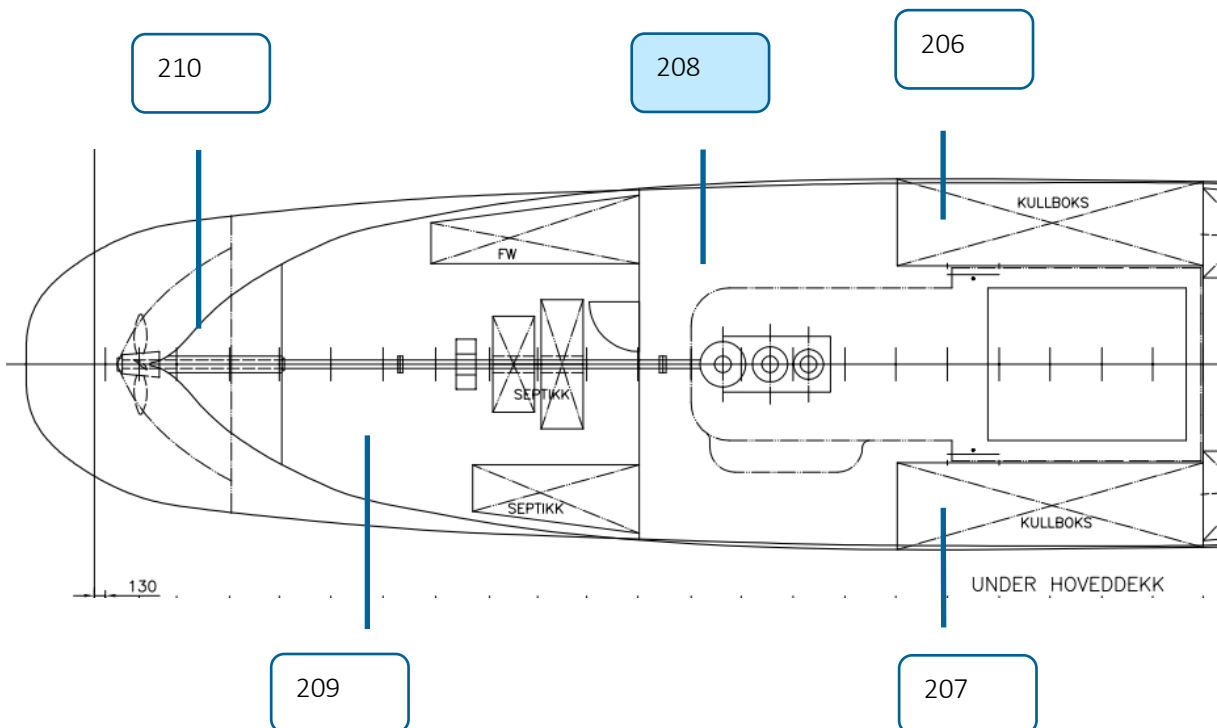
Kullbaks styrbord - mannelokk



Kullbaks - styrbord

Maskinrom

1. Dekksnivå 200	2. Rom/Enhet nr 208	3. Betegnelse fartøydel Maskinrom
4. Betegnelse rom Maskinrom	5. Funksjon rom Rom for dampkjele, maskin, fremdrift.	6. Maskinutstyr Hovedmaskin (original) 1887: Nyland mek.værksted, Christiania, Kjele: Parat Halvorsen
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Hovedmaskin er den originale – eies av Norsk Teknisk Museum.		





Rør



Fyrkassa, populært kalt "kjærka".



Vannstandsmåler - kjele



Manometer



Fyråpning - fyrdør: Modellert støp av Arendal modellverksted, selve støpen produsert av Ulefoss, Telemark.



Foto: HA

Opprinnelig fyrlyuke forsvunnet hos NTM under flytting fra Etterstad til Kjelsås. Nåværende fyrlyuke har tatt rolleforbilde i tre-modellen av tilsvarende på D/S "Øieren", utstilt hos NTM (nederste bildet). Dette skal være en tremodell av D/S «Turisten»s opprinnelige fyrlyuke, overtatt av Arne Lannerstedt i 1964.



Dampmaskin Nylands Værksted no. 250. Maskintoppen overhølt i England, nye stempler tilsvarende produsert her.



Skylight fra maskinen.



Kjele – Parat Halvorsen - 2007



Foto: Arnfinn Jensen

Taletut i maskinrom – innkjøpt på maritimt brukmarked i England.



Rørsystem over dampkjelen.

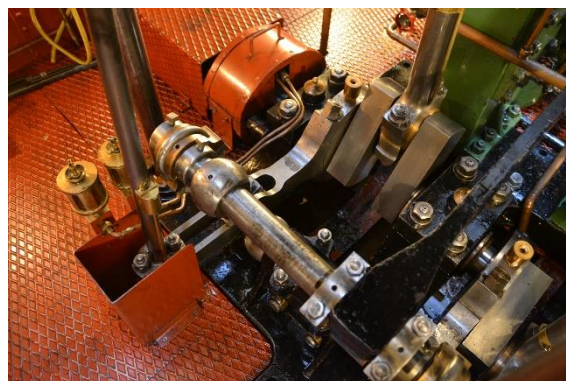


Foto: HA

Byggeskilt med formbilde i D/S "Øieren" - utstilt på NTM, Oslo.



Parafinbelysning (mulig original til skipet, hentet fra Ormetjernhytta), byggeskilt og smøreapparat.



Veivaksel - stempler



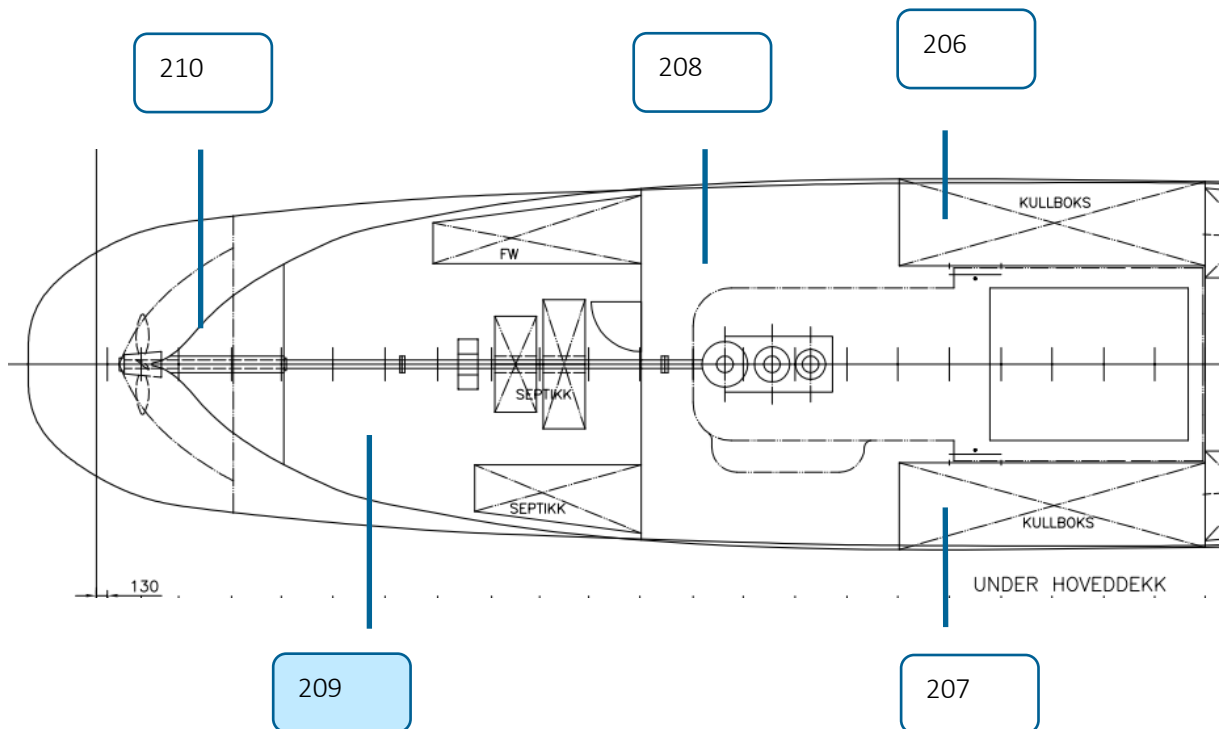
Stempel m.m.



Maskin fra akseleom.

Akselrom

1. Dekksnivå 200	2. Rom/Enhet nr 209	3. Betegnelse fartøydel Akselrom
4. Betegnelse rom Akselrom	5. Funksjon rom Tilgang aksling – fremdrift	6. Maskinutstyr Utstyr for fremdrift
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Aksel - akterpigg



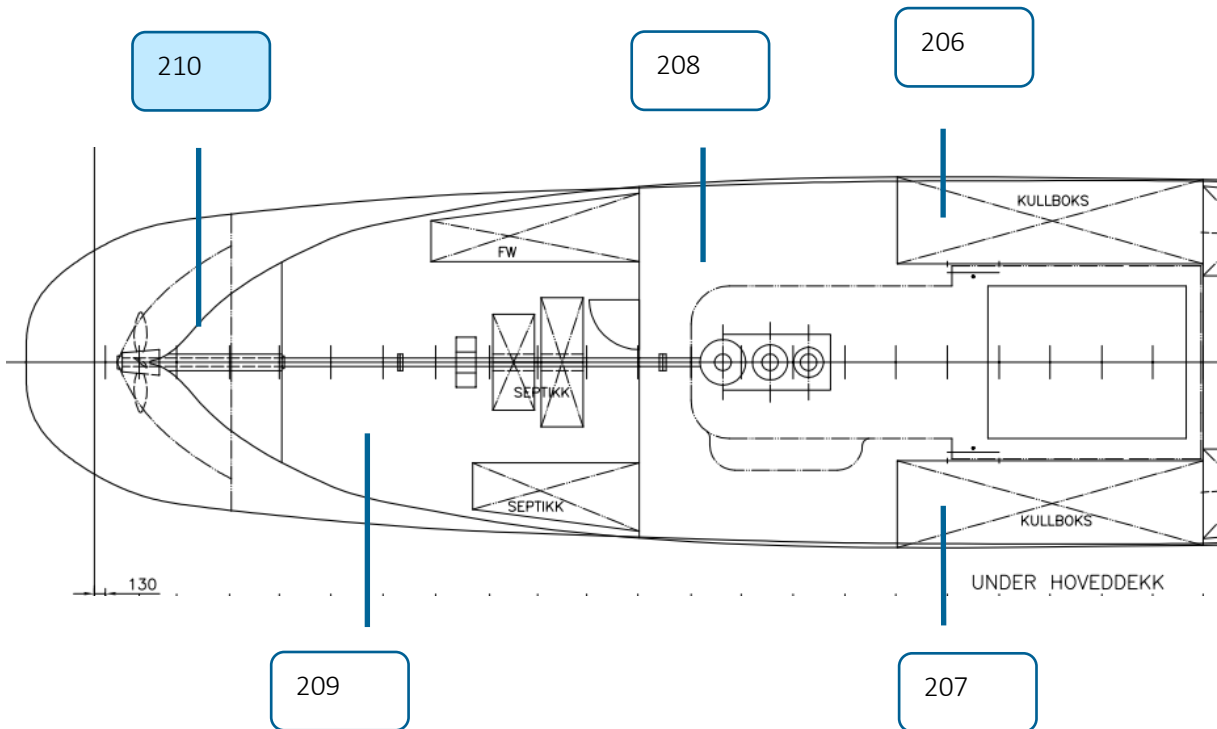
Akselrom



Nødutgang maskinrom - akselrom

Akterpigg

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	210	Akterpigg
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Akterpigg	Ballast/stabilitet	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Luke i dørken, under leider.		



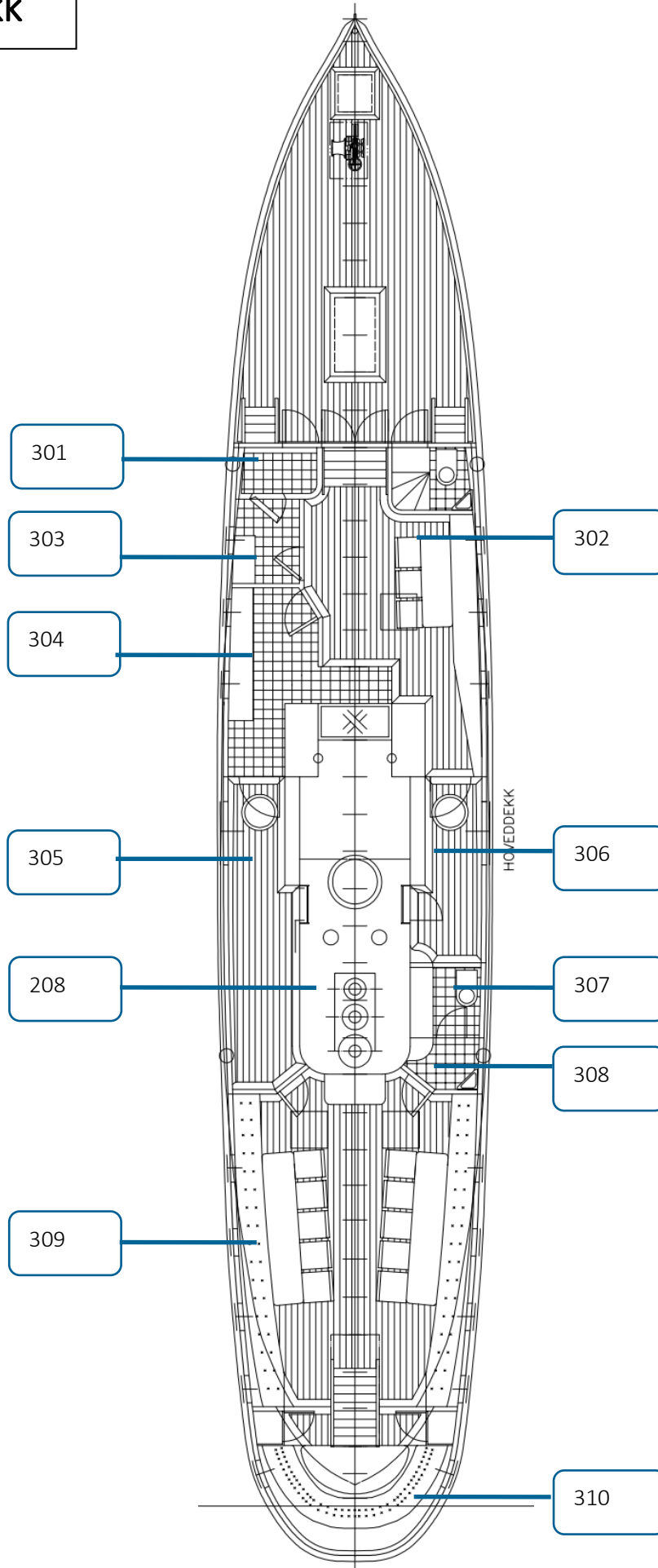


Ballast - akterut



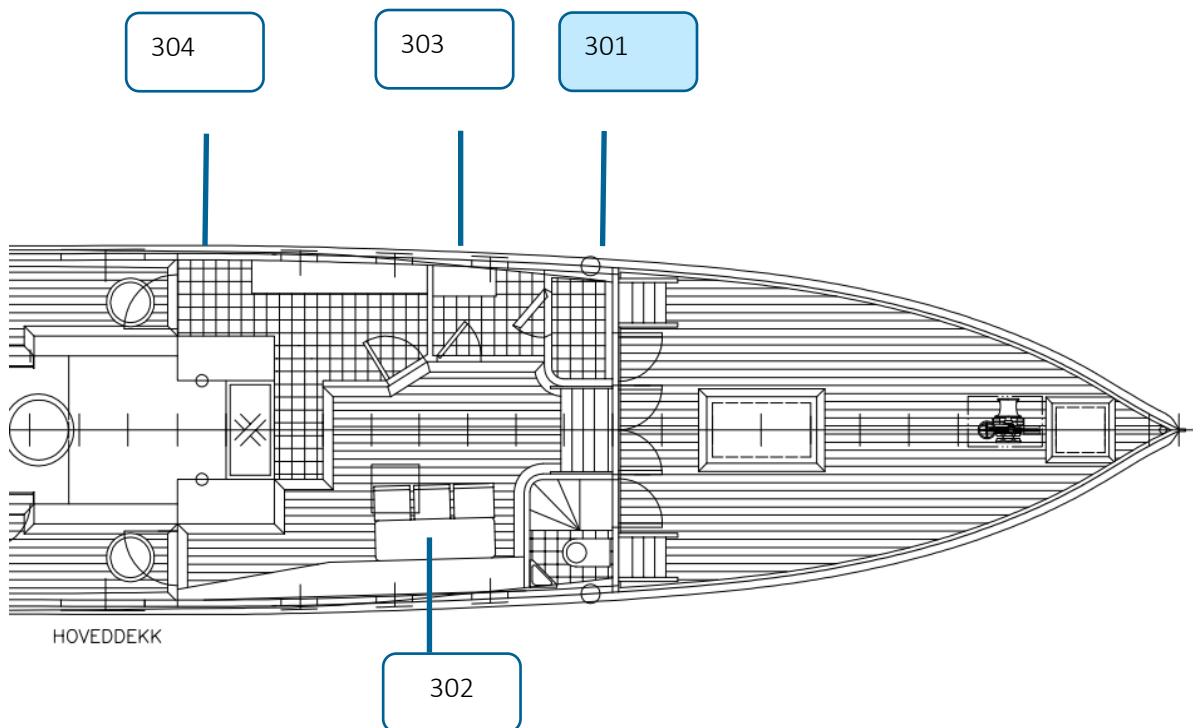
Dørk til ballast akterut. Leder fra promenadedekk ned til 1. klasse salong.

Hoveddekk



Fryserom

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	301	Fryserom/fryseboks
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fryserom		
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Fryseboks	Fryseboks	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Kun selve rommet, men ikke fryseboks omfattet av fredningen.		





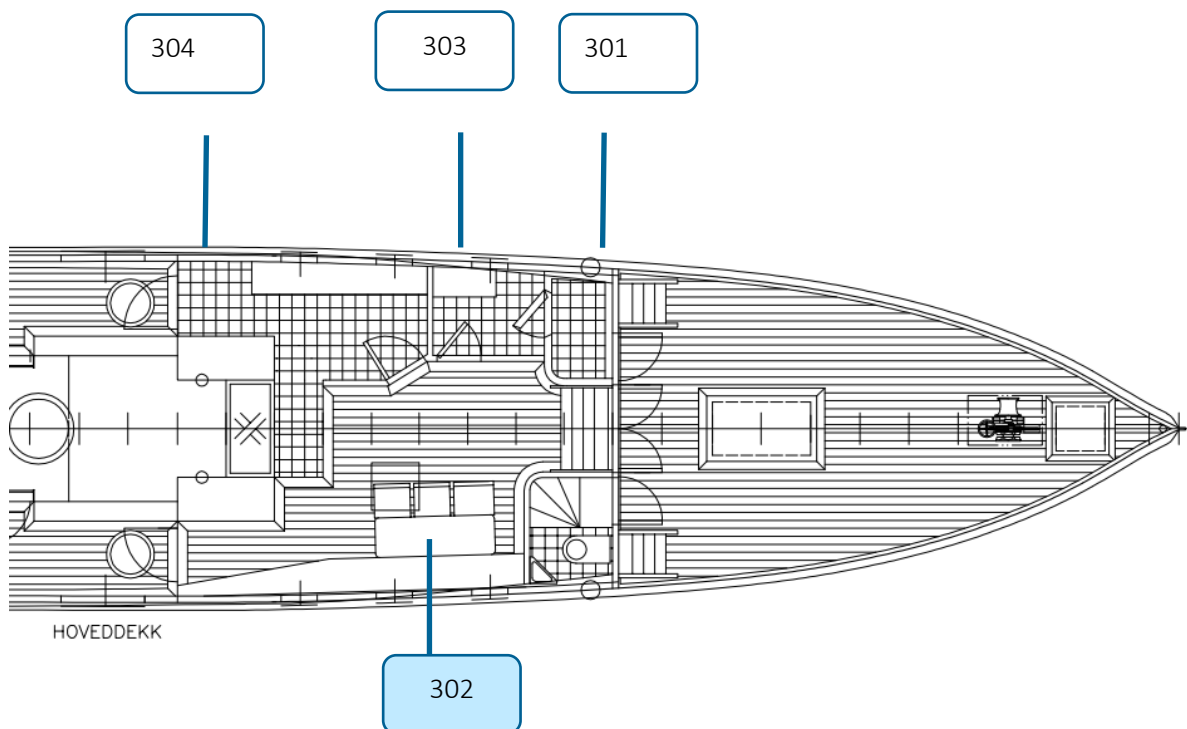
Fryserom



Dør fryserom.

Opprinnelig 2. classesalong (delvis omgjort til vaskerom for bysse)

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	302	Opprinnelig 2. classesalong
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Opprinnelig 2. classesalong	Vaskerom	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Benk og bord		
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Opprinnelig 2. classesalong. Omgjort for å møte Mattilsynets krav om hygiene i bysse. Fast inventar omfattet av fredning: Benk og bord, belysning. NB! Alt inventar og løsøre knyttet til vaskeromsdelen omfattes ikke av fredningen.		





Vaskeromsdel – mot maskincasing styrbord.



Leider fra fordekk (under «smørkassa», samt 2. klasse benk, bord og belysning.



2. klasse.



Mot vaskeromsdel.



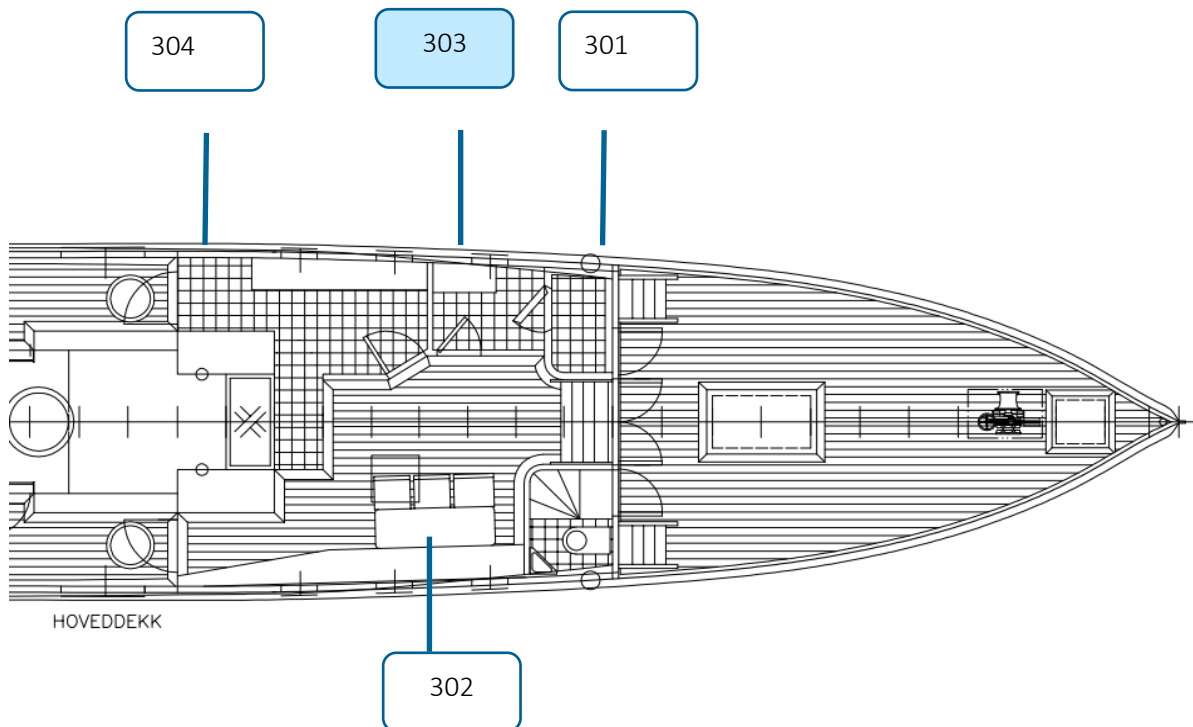
Leider opp mot fordekk.



Nøkkelskap m.m. til båten.

Kammers

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 303	3. Betegnelse fartøydel Kammers
4. Betegnelse rom Kammers	5. Funksjon rom Oppbevaringsrom bysse	6. Maskinutstyr
7. Innredning Hyller	8. Fast inventar Hyller	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Alt løsøre er unntatt fredning.		





Kammers – dør mot bysse.



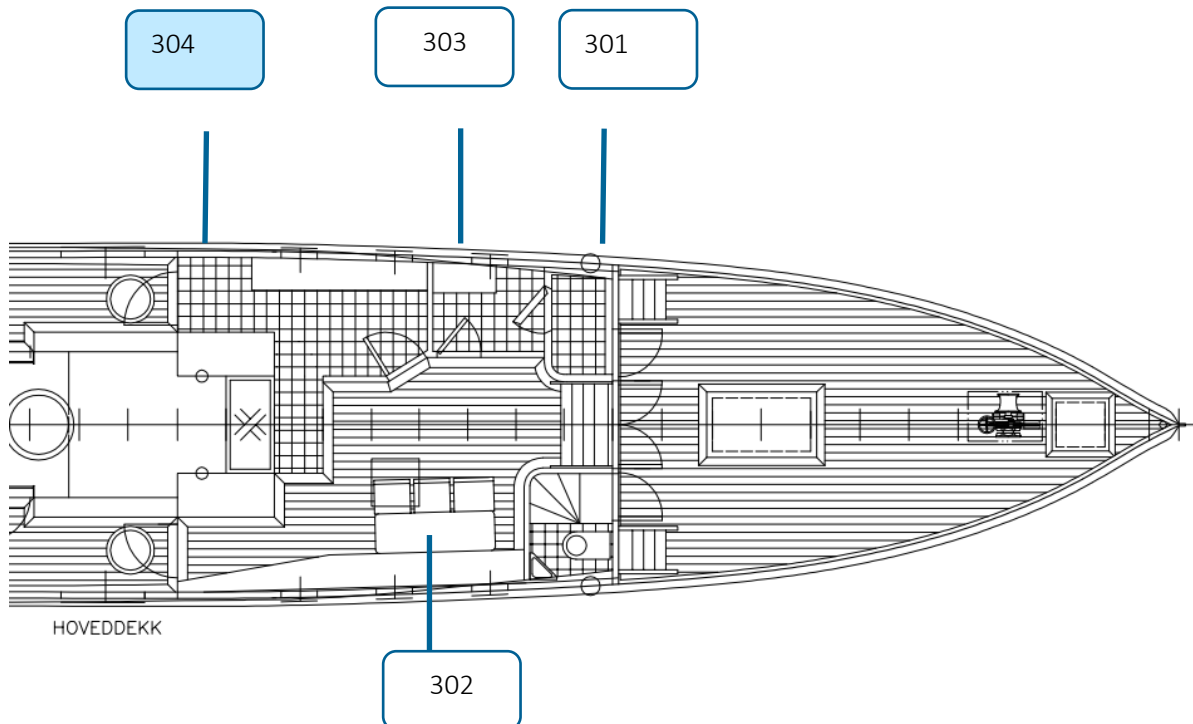
Hyller



Hyller – dør mot fryserom/fryseboks.

Bysse

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 304	3. Betegnelse fartøydel Bysse
4. Betegnelse rom Bysse	5. Funksjon rom Kjøkken	6. Maskinutstyr
7. Innredning Vegger, tak, dørk, Lysventil.	8. Fast inventar Svartovn	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Inventar omfattet av fredning i byssa: <ul style="list-style-type: none">• Svartovn - Cathrine Holm. Fredrikshald 104.• Talerør til kiosken.		





Svartovn - Cathrine Holm. Fredrikshald 104.



Bysse langvegg babord side.



Dørken i byssa.



Svartovn - Cathrineholm. Fredrikshald 104.
Leveret av Bunæs Antikke Ovner i Halden, ved
Lasse Bunæs.



Byssa retning forut.



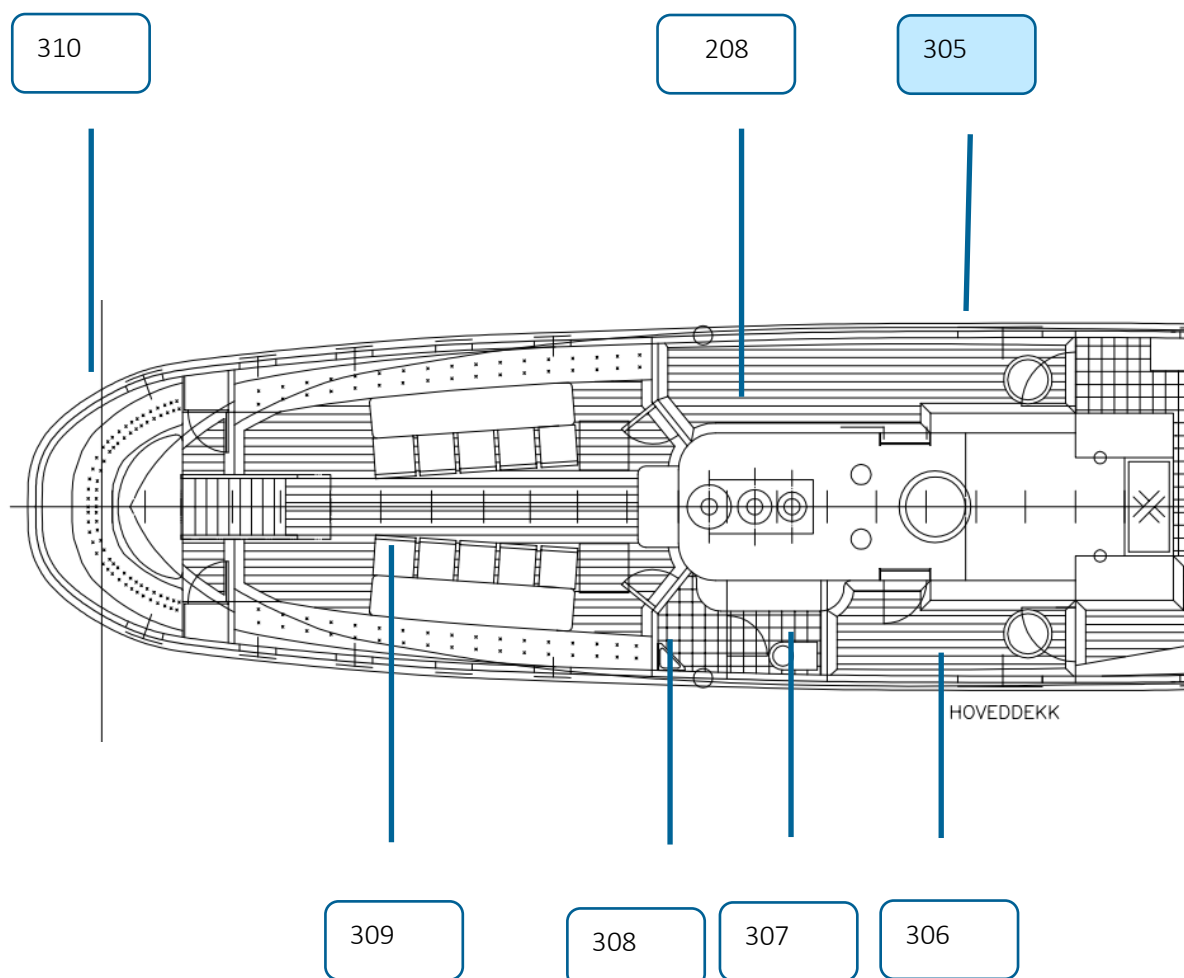
Messingkoppen(e) under vindu(er) er lagd av Kai Lauritzen, han drev eget modellverksted på Kjønnøya i Bamble. Venn av familien Arntzen.



Talerør kiosk – kjøpt på maritimt brukmarked i England.

Gang ved maskincasing – babord side

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 305	3. Betegnelse fartøydel Gang ved maskincasing – babord side.
4. Betegnelse rom Gang ved maskincasing – babord side.	5. Funksjon rom Gang – mannelokk for kullbaks/binge.	6. Maskinutstyr
7. Innredning Kjøkkenbenk, mannelokk	8. Fast inventar Parafinlampe - maskincaing	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Aluminiums overflate på benken inngår ikke fredningen.		





Skap under vasken – tidsriktig utførelse.



Aluminiums kledning inngår ikke i fredningen.



Mannelokk til babord kullbaks. Produsert av Ulefoss i Telemark.



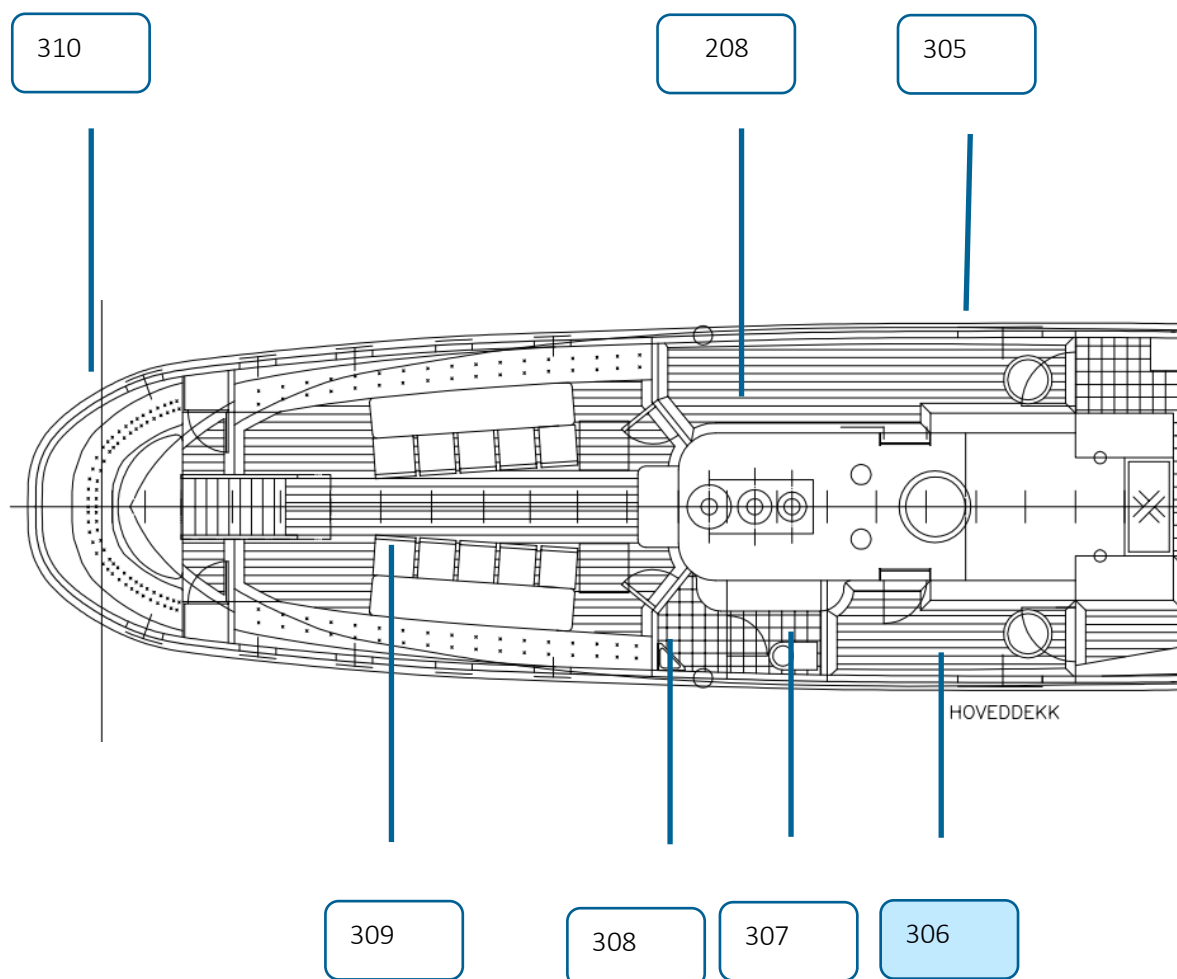
Kjøkkenbenk



Parafinlampe vegg ved maskincasing. Innkjøpt - ikke original. Mulig original i maskinrommet. Denne er i så fall fra Ormetjernhytta.

Gang ved maskincasing – styrbord side

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 306	3. Betegnelse fartøydel Gang ved maskincasing – styrbord side.
4. Betegnelse rom Gang ved maskincasing – styrbord side.	5. Funksjon rom Gang for kullbaks/binge	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Gang ved maskincasing – styrbord side.
Mannelokk (Ulefoss) til kull i kullbaks/binge.



Casing/dør til maskin.
Dør til W.C. - 2. klasse salong.



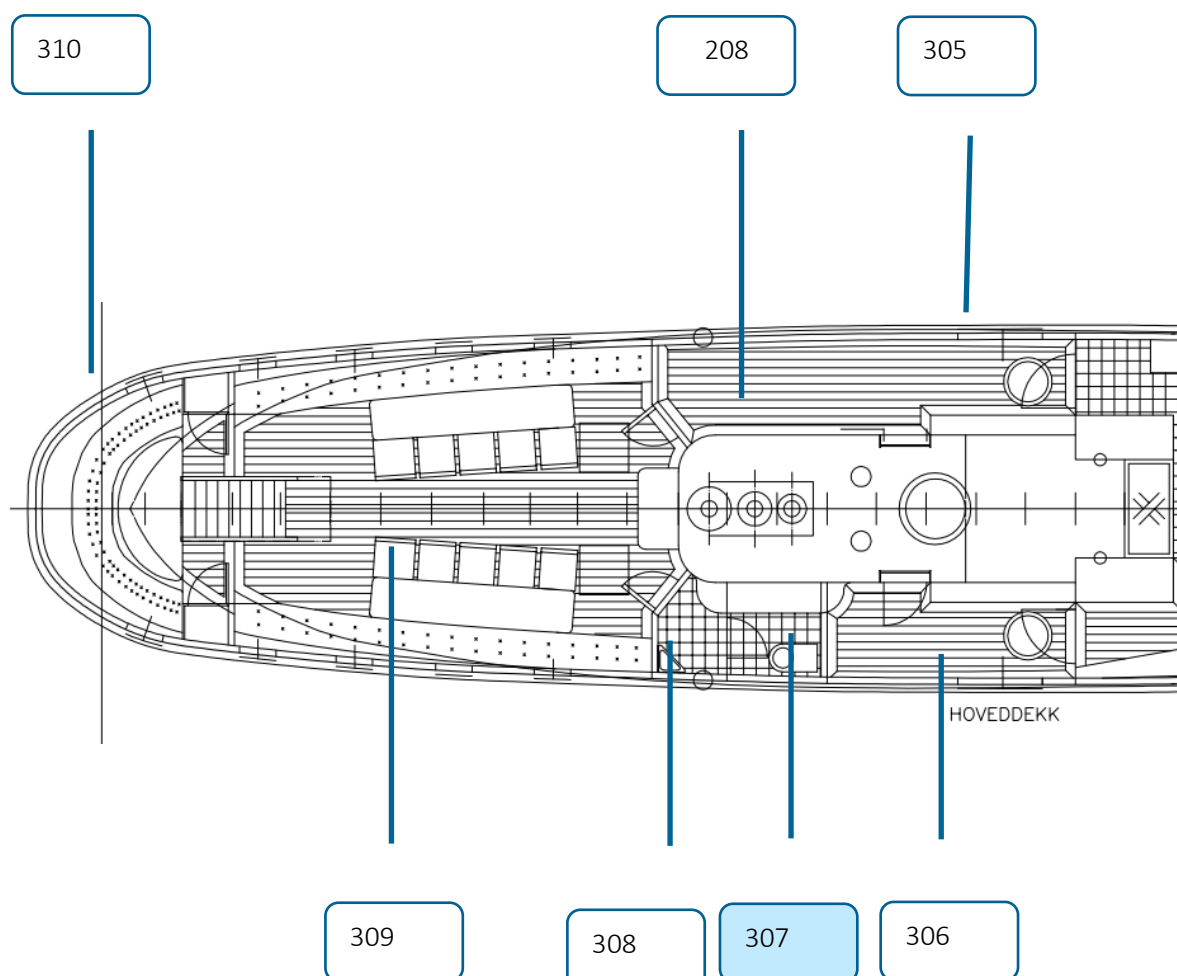
Dør til W.C. - 2. klasse salong.



Maskincasing:
Verktøy til ventiler og mannelokk.
Lyssetting.

W.C – 2. klasse

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 307	3. Betegnelse fartøydel W.C – 2. klasse
4. Betegnelse rom W.C – 2. klasse	5. Funksjon rom WC	6. Maskinutstyr
7. Innredning Tidsriktig, hvitmalt skott: Vannklosett Sisterne, Servant Speil	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Tidsriktig istandsatt		





Speil og servant.



Sjakkmønster – dørk (linoleum) -
Skap.



Skap – innvendig.



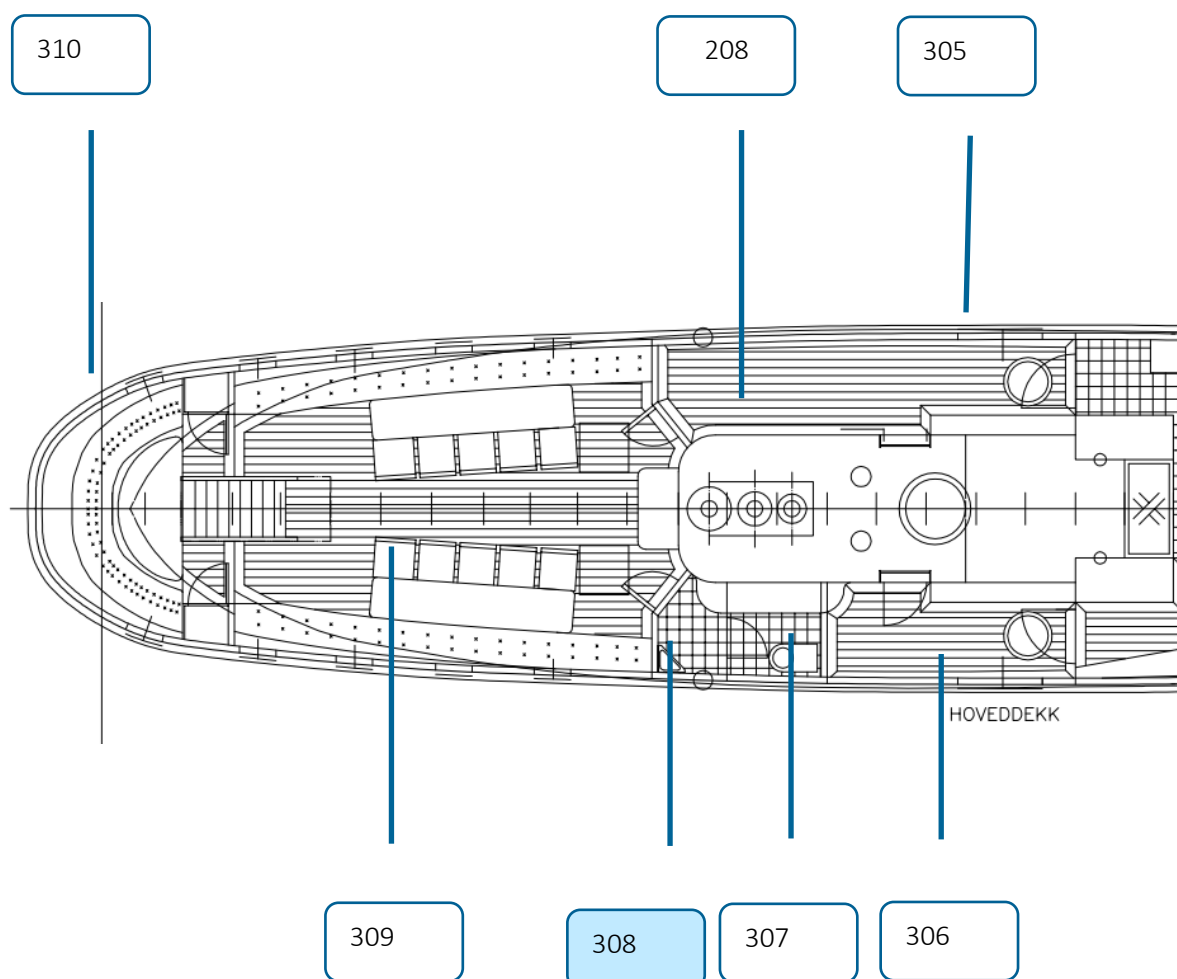
Vannklosett,
Sisterne (etter et opprinnelig forbilde fra
driftstiden).



Dør og tidsriktig dørklink.

Toalett – 1. classesalong

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
300	308	Toalett – 1. classesalong
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Toalett – 1. classesalong	WC	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Tidsriktig istandsatt	Tidsriktig istandsatt	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





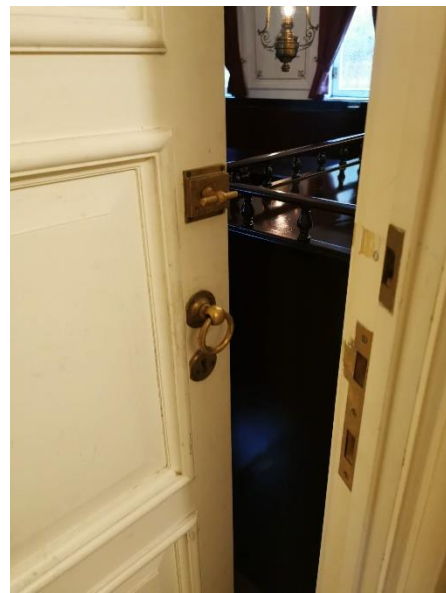
Vannklosett i gammel utforming.



Tidsriktig sistene.
Plysgardiner ved lysventil.



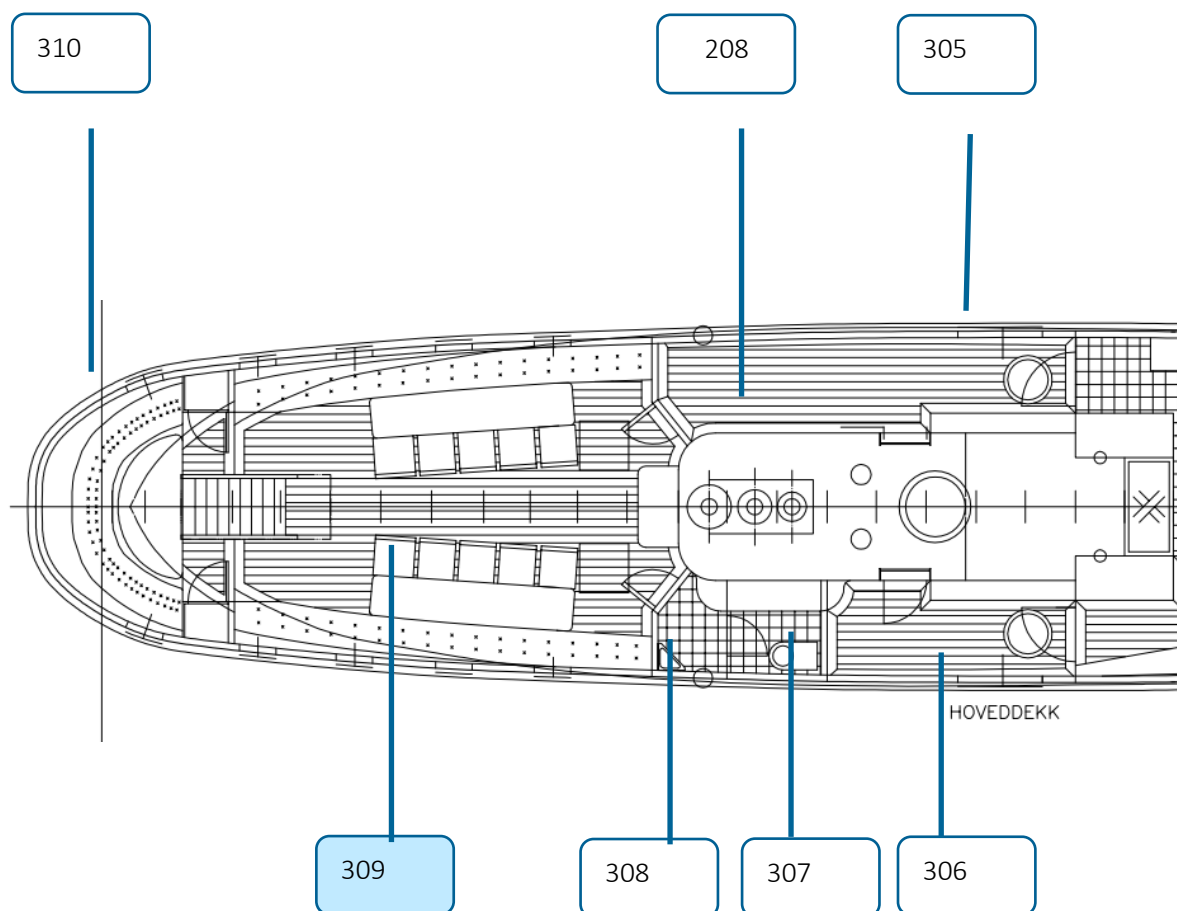
Tidsriktige kraner og vaskeservant.



Tidsriktige klinker – dør.

Første klassesalong

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	309	1. klassesalong
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
1, klassesalong		
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Rød plyssofa langs vegg (levert av Telemark Salmakerverksted). Kostet kr. 2500,- pr. m2. 36 m2 x 140cm bredde var påkrevd. Bord – løse stoler (kopier av opprinnelig original, oppbevart ved kanalmuseet på Ørje).	Trapp fra promenadedekk. de fire stolpene/søylestøttene er opprinnelige og stod her i driftstiden. Tidsriktig lyssetting, delvis kopiert fra opprinnelig belysning.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
1. Klassesalongen er sparsommelig dokumentert – 1927-versjonen. Arne Lannerstedt ble engasjert til interiørutforming – denne har tatt utgangspunkt i datidens skipsinteriør. Interiøret i salongen på D/S «Turisten» er sannsynligvis blitt noe mer dekorative enn hva NSB la opp til i 1927. Bl.a. rødt plysjinteriør og ikke blått som var vanlig i NSB-tiden (NSB-logo mangler også i stoffet). Blaketter og annet fastmontert som lamperinventar, gardiner etc. inngår i fredningen her.		





Skap mot maskincasing. Replika etter originaltegning.



Blakett – D/S «Turistens» historie – gave fra Haldenkanalens Venner. Opphengt på vegg nedgangskappe fra promenadedekk.



Første klassesalongen innover mot byssa og maskin. Søylene på midten er to av de fire originale søylene som er tilbakeført på opprinnelig sted.



Førsteklasse salongen mot akterenden.



NSB-logo, rivning av interiør sommer 1964.

Foto: Tore Paulsen-Næss.



Byggeskilt – Hansen & Arntzen Båtbyggeri, Stathelle.
Opphengt på vegg nedgangskappe fra promenadedekk.



Eks. gardiner ved lysventiler. Dekoreerte speil.



Foto: HA



Opprinnelig parafinlampe tilbakeført i førsteklasse salong. Opprinnelig parafinlampe kjennetegnes ved at en dråpe er avbrukket (se, venstre bildet). Repareert av gullsmed Rolf Thommesen, Stathelle. Tidligere oppbevart på Kokkhaugen i en peisestue. Replika henger på styrbord side.



Rivning av interiør 1. klasse, 1964.

Foto: Tore Paulsen-Næss

Opprinnelige søyler gjeninnsatt på sitt opphavelige sted.



Innside av nedgangskappe fra promenadedekk. Etter pålegg fra Skipskontrollen ble leder bygd med minst 45 grader helling.



Foto: HA

Alle fire søyler er originale, i tre, malt og lakkert.

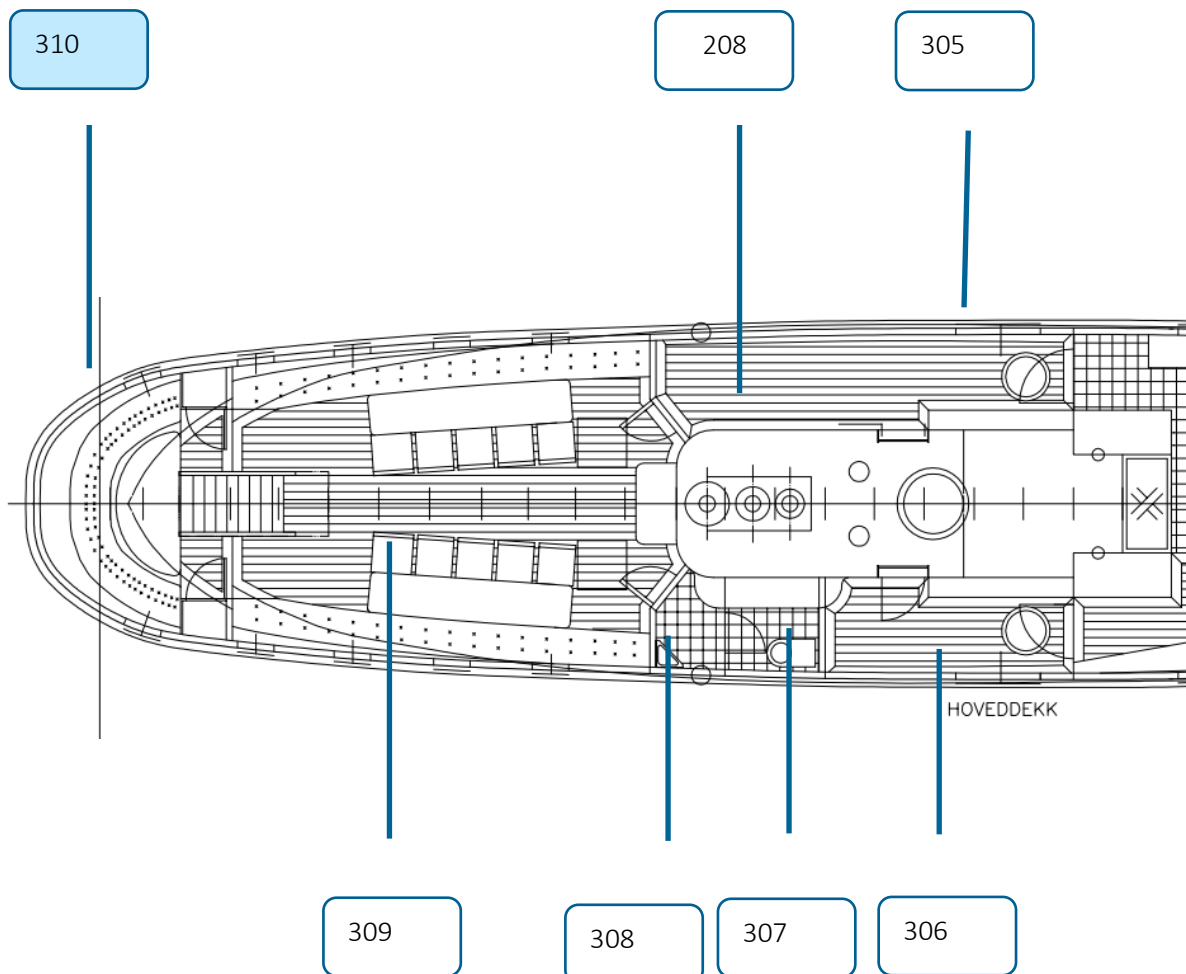


Foto: HA

Opprinnelig stol – de nye er utformet med utgangspunkt i de opprinnelige søylene ved trappen.

Damesalongen

1. Dekksnivå 300	2. Rom/Enhet nr 310	3. Betegnelse fartøydel Damesalongen
4. Betegnelse rom Damesalongene	5. Funksjon rom Syklubb og Sladrerom.	6. Maskinutstyr
7. Innredning Plysjsofa, skap, gardiner, dørk i linoleum	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Løsøre som kopper og service er ikke omfattet av fredningen.		





Plysjsofa - rød.



Gardiner og skap.



Skap under trappen/leder fra promenadedekk.
Rekonstruert etter originaltegning.



Skap over plysjsofa – mellom lysventiler akter.



Skap under leier fra promenadedekk



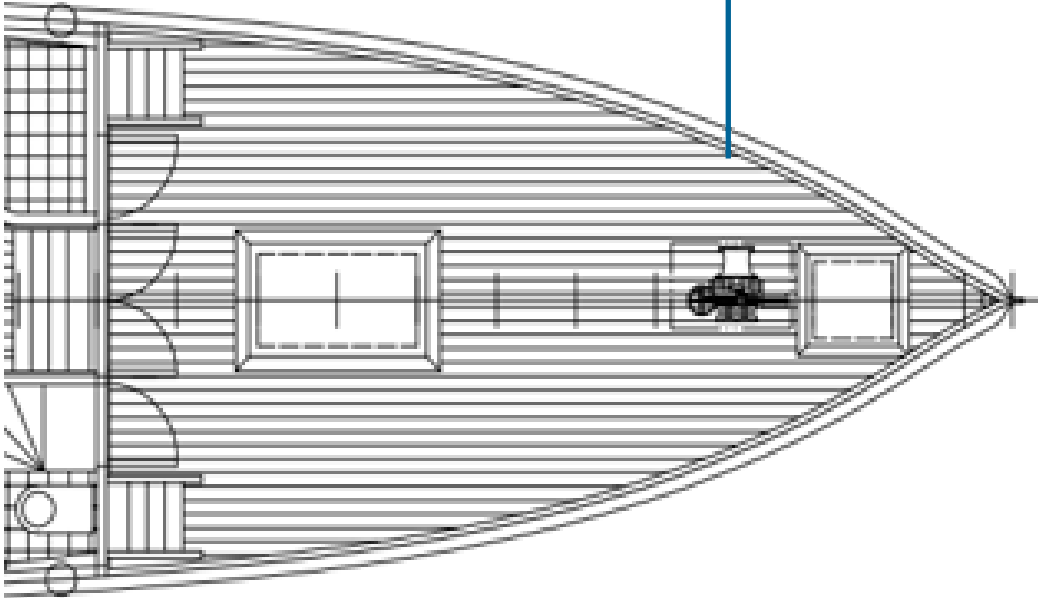
Skap - akter



Skap - akter

Fordekk – baugparti

401



Fordekk

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
400	401	Fordekk
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fordekk		
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Nedgangskappe til mannskapslugarer, livbeltekasse, Leidere – inngang "smørkassa" – promenadedekk – 2. Klasesalong/bysse	Davitt mobbåt, Anker, ankerspill, pullere, styrbord – babord. Vimpelstang	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Åpning i rekke, samt rekke langs leder fra brodekk til fordekk, er kopier av de opprinnelige. Disse er ikke utformet med samme knekk som de opprinnelige. De skråstilte rørene (rundstålet) har en langt mer markert knekk i dag enn de hadde tidligere.		



Foto: Ukjent

Frontpart – «smørkassa». Åpning i rekke, samt rekke langs trappen fra brodekk til fordekk er kopi/replika av de opprinnelige.



Front styrhus
Nedgangskappe – 2. classesalong.



Opprinnelig – original skipsklokke fra 1887
(tidligere oppbevart hos Haldenvassdragets
Brugseierforening, eier: Halden historiske
Samlinger).



Nedgangskappe – mannskapslugarer forut.



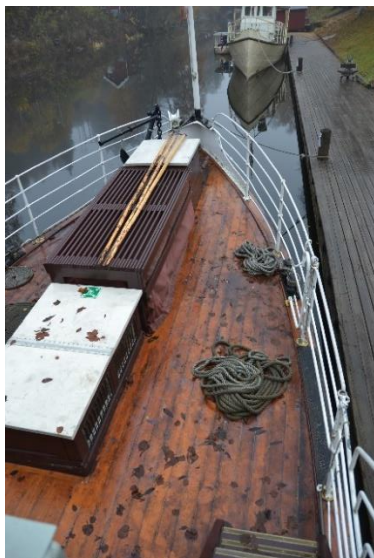
Davitt for mobbåt – babord puller forut. Rekke fra davitt til svinerygg er den opprinnelige.



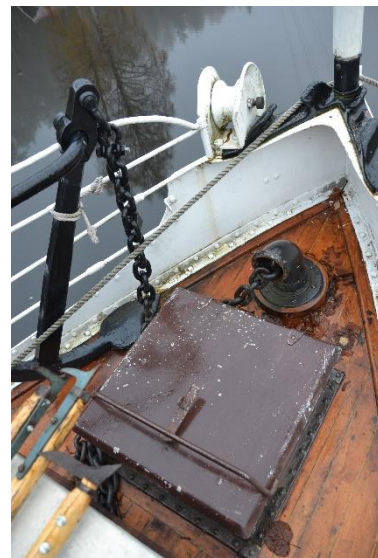
Nedgangskappe mannskapslugar.



Lysventiler – nedgangskappe mannskapslugar.

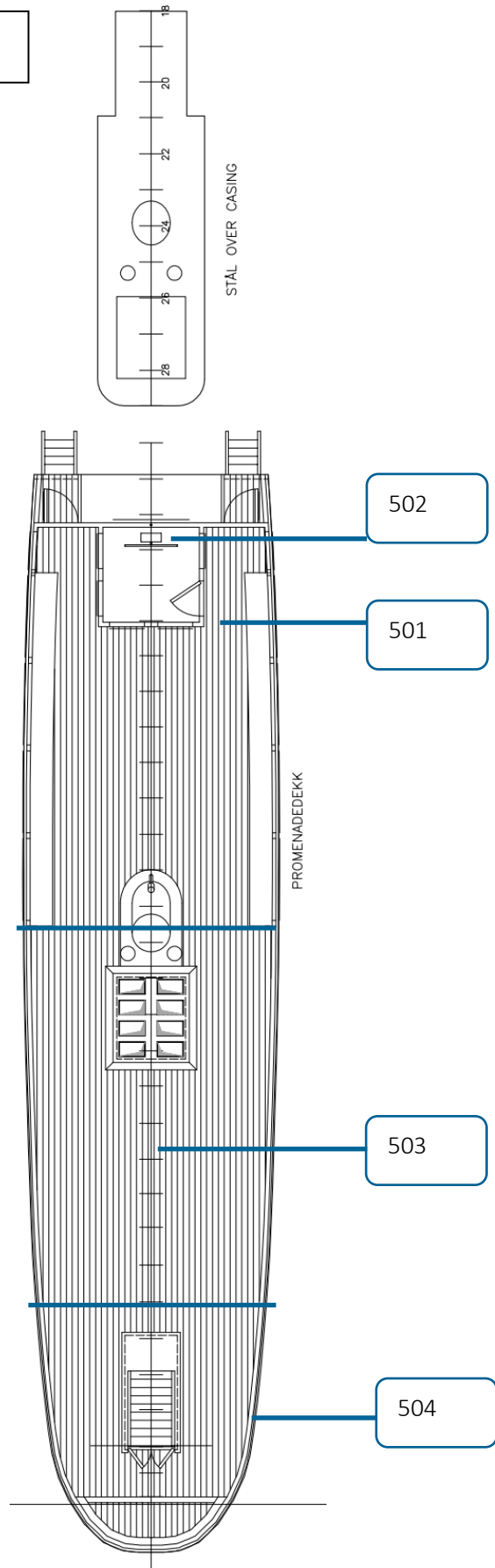


Nedgangskappe/luke, kasse for livflåter, og deretter kasse for ankervinsj (hvitt lokk).



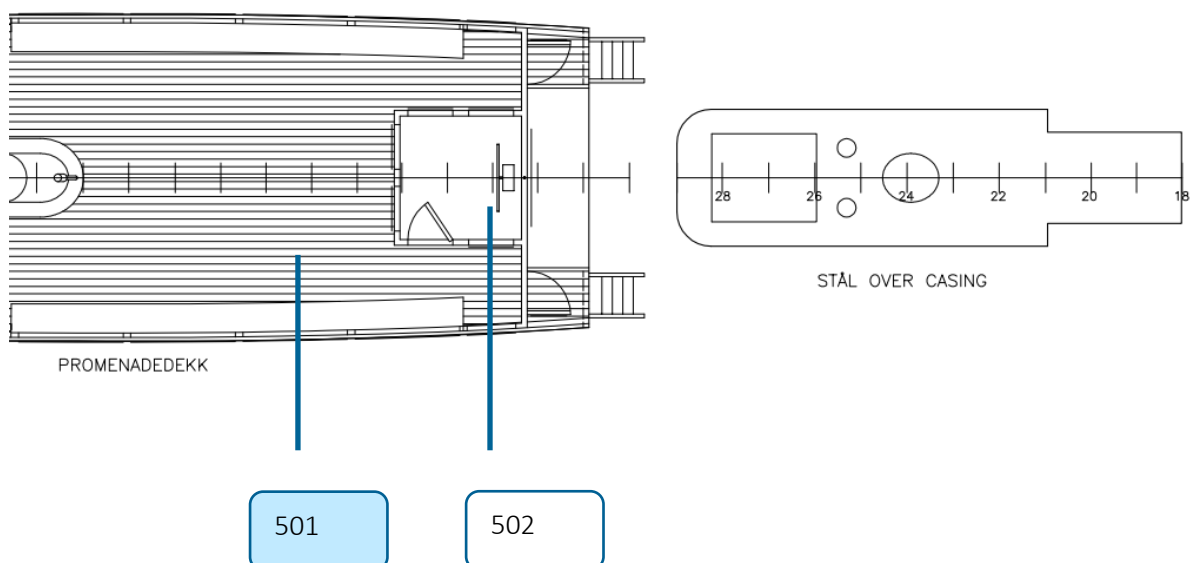
Anker (kjøpt av Fosen Gjenvinning), kjetting til kjettingkasse, samt rulle for tilsvarende. Luke nødutgang forpigg. I baugen stang for vimpel.

Promenadedekk



“Smørkassa” - innvendig

1. Dekksnivå 500	2. Rom/Enhet nr 501	3. Betegnelse fartøydel “Smørkassa” - innvendig
4. Betegnelse rom “Smørkassa” - Innvendig	5. Funksjon rom Oppholdsrom - passasjerer, Kiosk - salgsdisk	6. Maskinutstyr
7. Innredning Benker langs vindusrekken – bord, frysedisk, kiosk/benk, skap.	8. Fast inventar Benker langs vindusrekken – bord, frysedisk, kiosk/benk, skap m. søyle midtskips. Taletut/rør til byssa (kopi)	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Kiosken



Begge Foto: Utlånt av en dame fra Hemsedal.

Kiosken – 1927-versjonen



Fryser
Original kasse til oppbevaring av bestikk.



Sett akterover.
Benker og bord langs vindusrekke – styrbord –
inngang kiosk til høyre.



Glasskap



«Smørkassa» mot styrhuset – babord. Åpning i rekke til landgang til venstre i bildet.



Foto: Desirée Nævdal

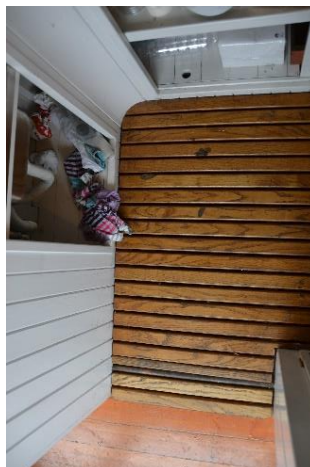


Foto: Desirée Nævdal

Original trekasse til bestikk. Bestikket ble samlet inn i denne kassen om høsten og tatt i land for lagring. Gitt i gave til skipet av Fredrikshalds Dampbåtförening.



Svanehalsen luftelyr, og beskyttelse av rørsystem for fløyte.



Dørk innvendig ved kiosken.



Kiosk – innvendig for betjening.



Oppbevaringsskap – Taletut, rør for kontakt med byssa. Innkjøpt på maritimt brukmarked i England.



«Smørkassa» mot styrhus, babord.



Kiosken innvendig.



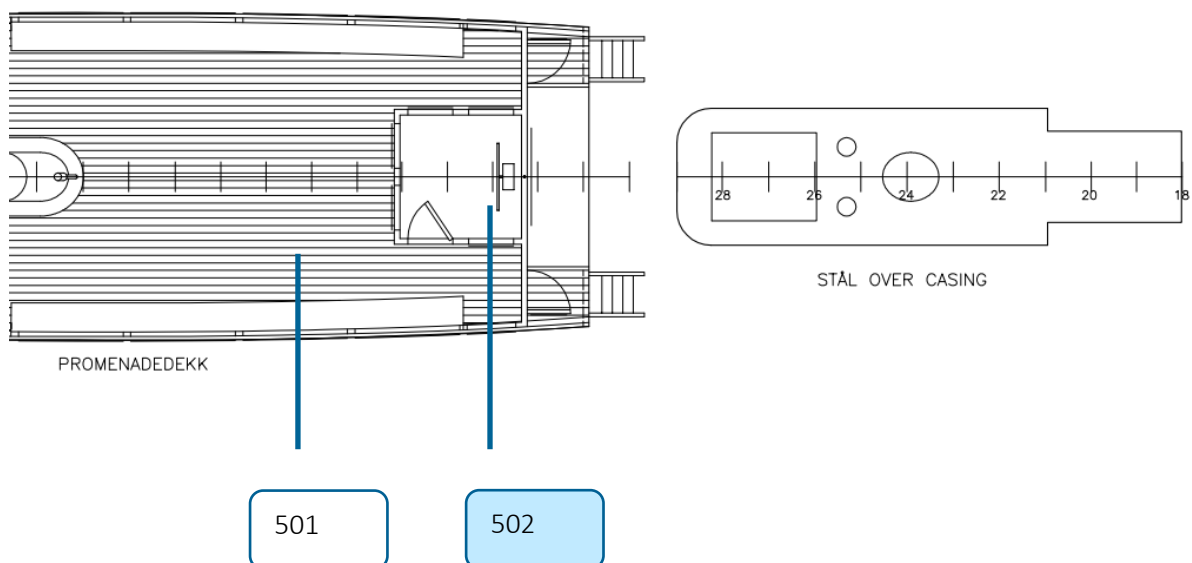
Beskyttelse, rist for rørsystem – fløyte.



Mot styrhus – utgang dekk forut.

Styrhus

1. Dekksnivå 500	2. Rom/Enhet nr 502	3. Betegnelse fartøydel Styrhus
4. Betegnelse rom Styrhus	5. Funksjon rom Styrhus	6. Maskinutstyr
7. Innredning Benk, hylle langs frontvindu.	8. Fast inventar Maskintelegraf, manøverkonsol, Ror, kjettingstyring med kabelar.	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Alle de tekniske styringsenhetene er de opprinnelige i styrhus, inkl. kabelar og ror.		



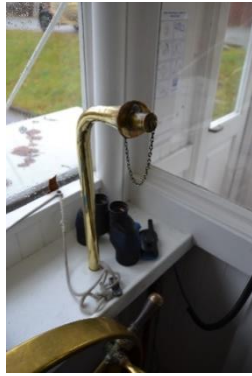


Foto: HA

Taletut, rør til maskinen.

Opprinnelig oppbevart ved Haldenvassdragets Brugseierforening i Halden, eier Halden historiske Samlinger.



Foto: HA

Ror og kabelar – den opprinnelige, fra utstilling ved Haldenvassdragets Kanalmuseum på Ørje, eier Halden historiske Samlinger.



Foto: HA

Maskintelegraf (opprinnelig), oppbevart hos Haldenvassdraget Brugseierforening i Halden, eier Halden historiske Samlinger.



Skipperbenken



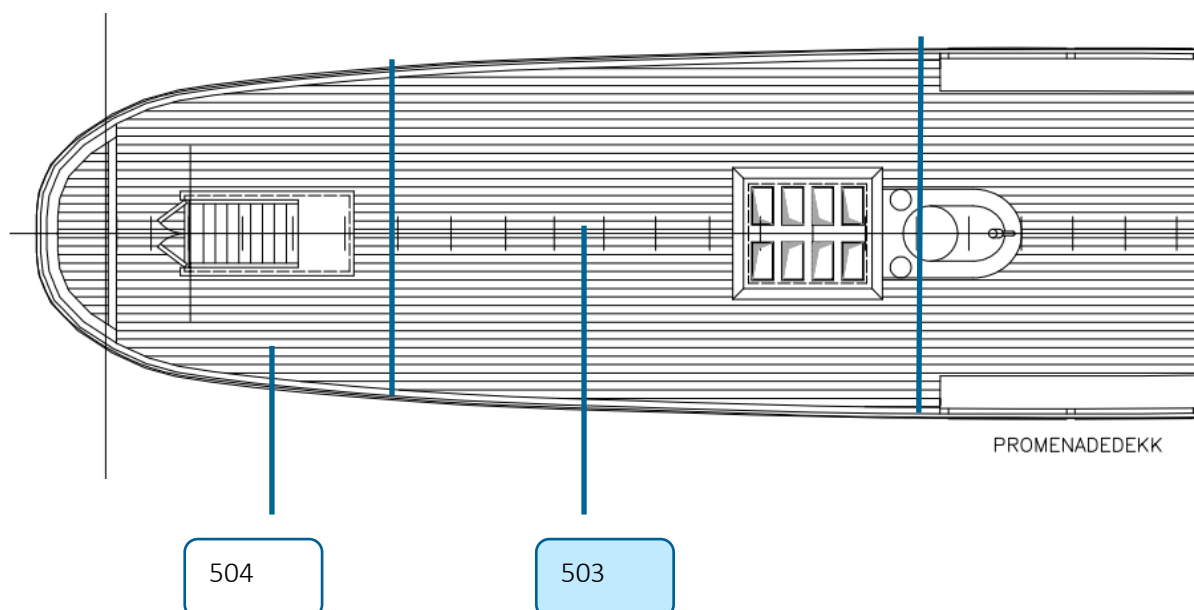
Interiør styrhus



Vegg mot kiosk – styrhus.

Promenadekk midtskips

1. Dekksnivå 500	2. Rom/Enhet nr 503	3. Betegnelse fartøydel Promenadekk midtskips
4. Betegnelse rom Promenadekk midtskips	5. Funksjon rom Utvendig oppholdsdekk for passasjerer.	6. Maskinutstyr
7. Innredning Benker og bord. Livbeltekasser Skylight - maskin	8. Fast inventar Benker og bord, livbeltekasser, skylight - maskin	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger Benkene fastmontert langsgående ved rekka. Alle benker kopier av original – opprinnelig gjenfunnet benk.		





Belysning



Promenadedekk styrbord side.



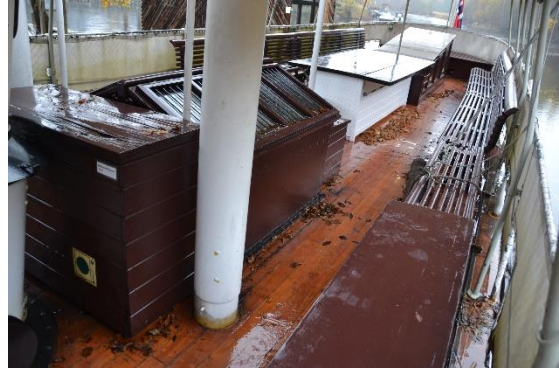
Promenadedekk babord side.



Benker babord mot «smørkassa».



Skylight mot «smørkassa» - benkerad styrbord.



Livbeltekasse, svanehalser, benker.



Lufting maskin – rør til skipsfløyte.



Promenadedekk mot «smørkassa» midtskips.



Benkerad, bord og livbeltekasser.

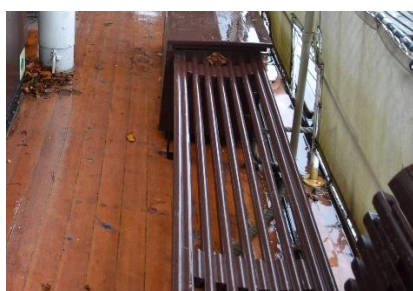


Foto: HA

2 stk. kopi av gjenfunnet opprinnelig benk uten rygg – plassert bak svanebals begge sider (originalen - siste bildet – hvit, armatur gjenbrukt på en av benkene ombord).

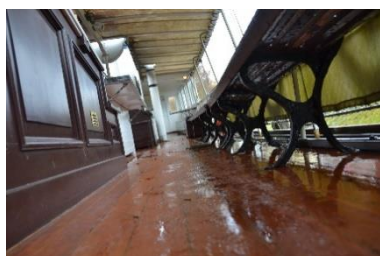
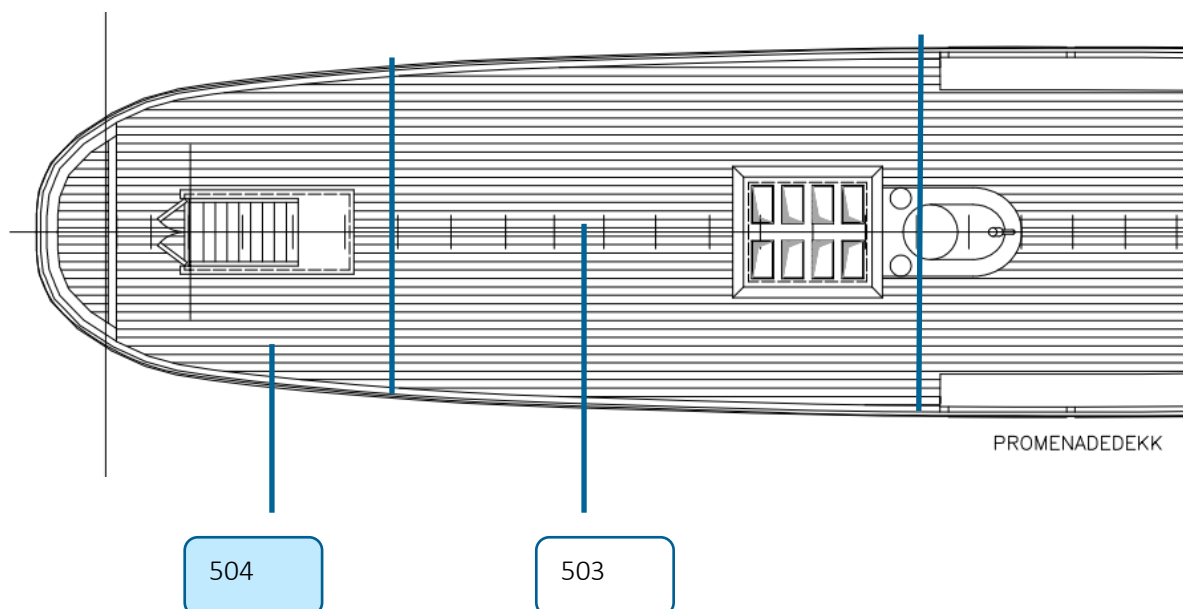


Foto: HA

Armaturl-benker – alle kopier av gjenfunnet opprinnelig benk (to siste bilder – hvit, denne står nå om bord, med opprinnelig treverk, som siste benk akter, på styrbord side).

Promenadedekk - akter

1. Dekksnivå 500	2. Rom/Enhet nr 504	3. Betegnelse fartøydel Promenadedekk – Akter
4. Betegnelse rom Promenadedekk – akter	5. Funksjon rom Oppholdssted for passasjerer – nedgang til salong	6. Maskinutstyr
7. Innredning Benker, bord, livbeltekasse – nedgangskappe salong.	8. Fast inventar Benker, bord, livbeltekasse – nedgangskappe salong. Kjettingsstyring, ruller – flyndre ror, pullere.	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Nedgangskappe – salong.



Nedgangskappe – salong.



Kjettingsstyring – ruller. Produsert ved HA, Stathelle.



Aker puller – festeanordning til spring Kjettingsstyring, deksel rorflyndre.



Deksel rorflyndre, Brevik Construction. Flaggstang akter



Bord, kasse for redningsutstyr, benker og deler av nedgangskappe – salong.



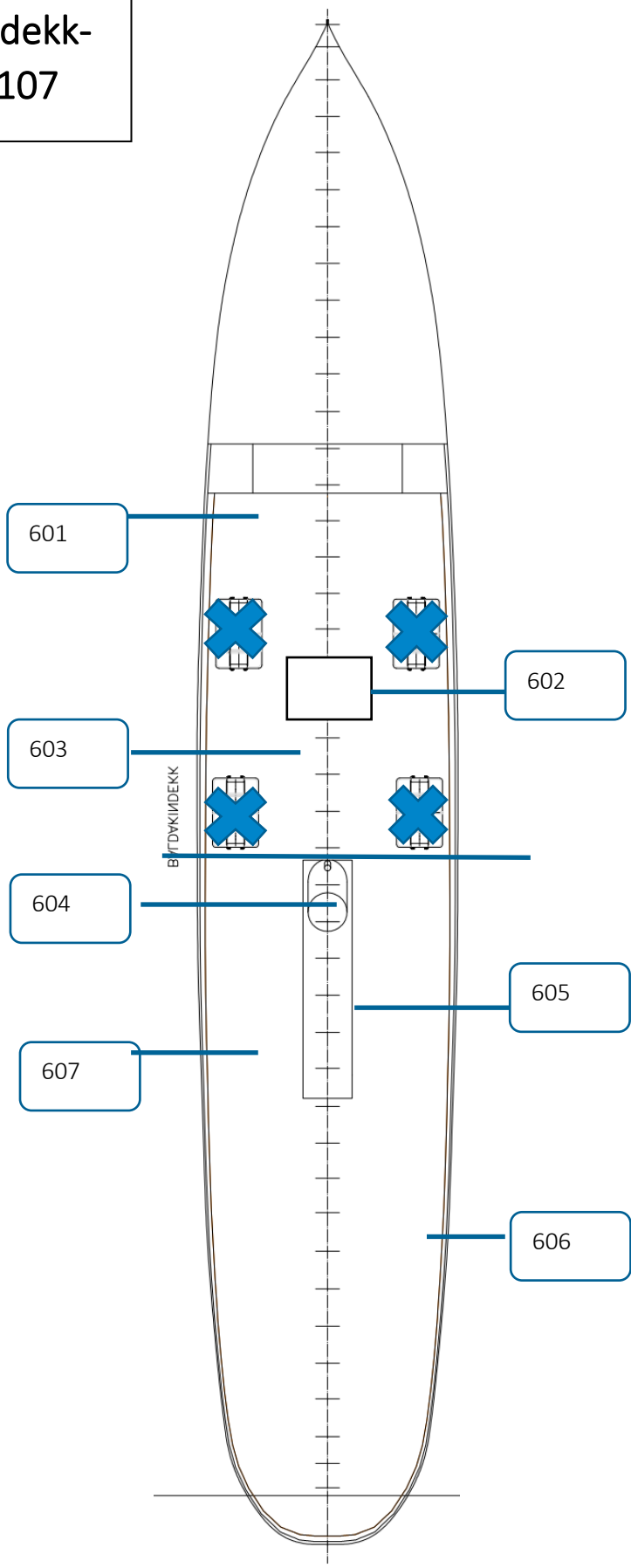
Puller akter – styrbord. Til venstre original benk.
Kjettingstyring



Foto: HA

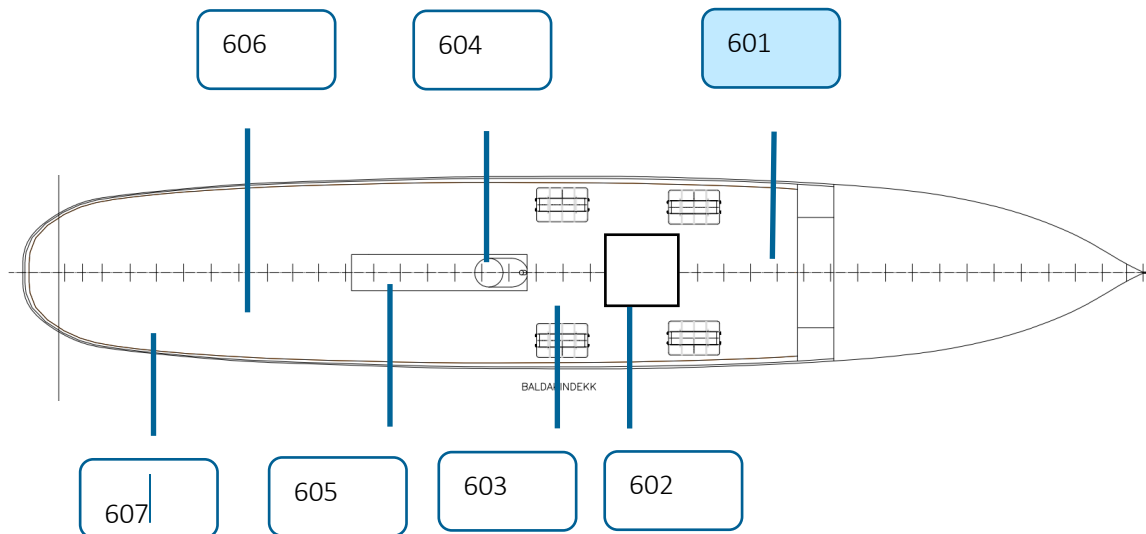
Festeanordninger – seilduk – baldakintak.
Rekkesepter rekonstruert med utgangspunkt i bevart original – opprinnelig septer (nederste bilde,
fra Haldenvassdragets Kanalmuseum på Ørje).

Baldakindekk-
tak 101-107



Tak/”Smørkassa”

11. Dekksnivå	12. Rom/Enhet nr	13. Betegnelse fartøydel
600	601	Tak smørkassa
14. Betegnelse rom	15. Funksjon rom	16. Maskinutstyr
Tak smørkassa		
17. Innredning	18. Fast inventar	19. Lagrede objekter
	Lufteventiler 2 stk. krybber til eke (pram).	Pram – eke Lanterne - lanternemast
20. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Taket på ”smørkassa” er i furu, påført to strøk blymønje, lagt på vokset papir (så ut som matpapir), deretter trukket med seilduk (vanlig bomullsduk i strimler som er sydd sammen – derfor sammenføyninger). Deretter vått i vått med linoljemaling. Ref. Knut Sørensen, Isegran Fartøyvern AS		





Tak på «smørkassa».

Eke (pram) lagt oppå her som i gammel tid. Denne er bygd hos Hansen & Arntzen Båtbyggeri, av brødrene Arvid og Hans Arntzen. Deres siste båtbyggeri.

Lanternemast:

Båten hadde ikke lanternemast i driftstiden. Pålagt bruk ved nattseilas – aldri anvendt.



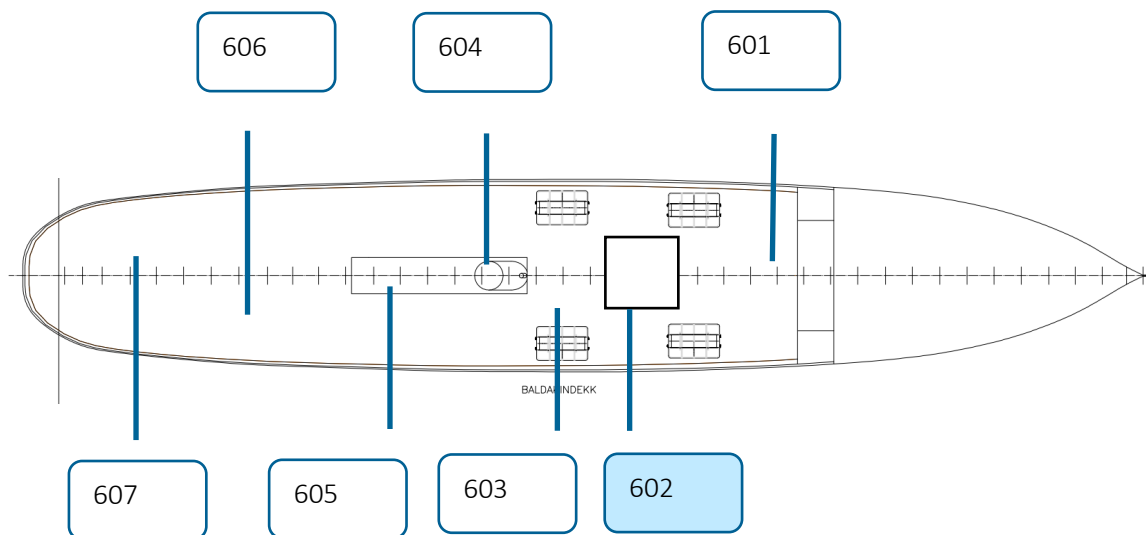
“Smørkassa” - tak babord.
Bomullsduken er tydelig i tverrgående remser –
sydd sammen før montering.



“Smørkassa” – tak styrbord.
Taket blymønjet, deretter trukket med vokset
papir, seilduk og linoljemaling.

Tilbehør tak

1. Dekksnivå 600	2. Rom/Enhet nr 602	3. Betegnelse fartøydel Styrhus og oppholdsrom
4. Betegnelse rom "Smørkassa"	5. Funksjon rom Styrhus og oppholdsrom	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar Original skipsklokke Eke (pram) - bygd på "loftet" hos Hansen & Arntzen i Stathelle.	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
"Smørkassa": Hvit vindusrekke med grå brystning. Navn: Svarte bokstaver Eke: Hvit linoljemalt.		





Styrhus, opprinnelig skipsklokke (hang tidligere i lokale til Haldenvassdragets Brukseierforening i Halden, eier Halden historiske Samlinger) og forstevn eke (pram). Eken ble bygd etter tegninger som lå i D/S «Turisten»s arkiv. Oppbevart ved Halden historiske samlinger.



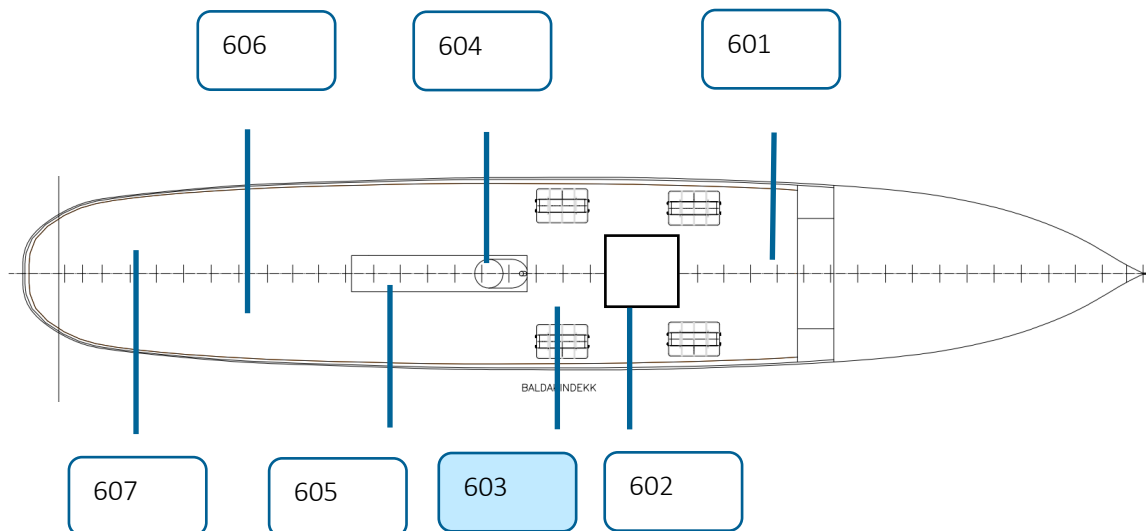
Babord side:
Eke (pram)
Vindusrekke «smørkassa»
Brystning «smørkassa».



Styrbord side:
Vindusrekke/brystning – tilpasset nye og korrekte mål ved restaurering i 2013.
Lanternemast oppbevart på taket – ikke i bruk.

Skorstein/skorsteinsområde

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
600	603	Skorstein/skorsteinsområde
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Skorstein/skorsteinsområde		
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Original skipsfløyte	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Tversnitt – skorsteinsgjennomføring fra promenadedekk til friluft.
 To stk. luftelyrer fra dekknivå under akter for skorstein. Toppene her er gjenbruk fra annet ukjent skip.



Skorstein/gjennomføring fra babord side.
 Luftelyrer i bakkant.



Skorsteinsgjennomføring fra oversiden mot
 «smørkassa».



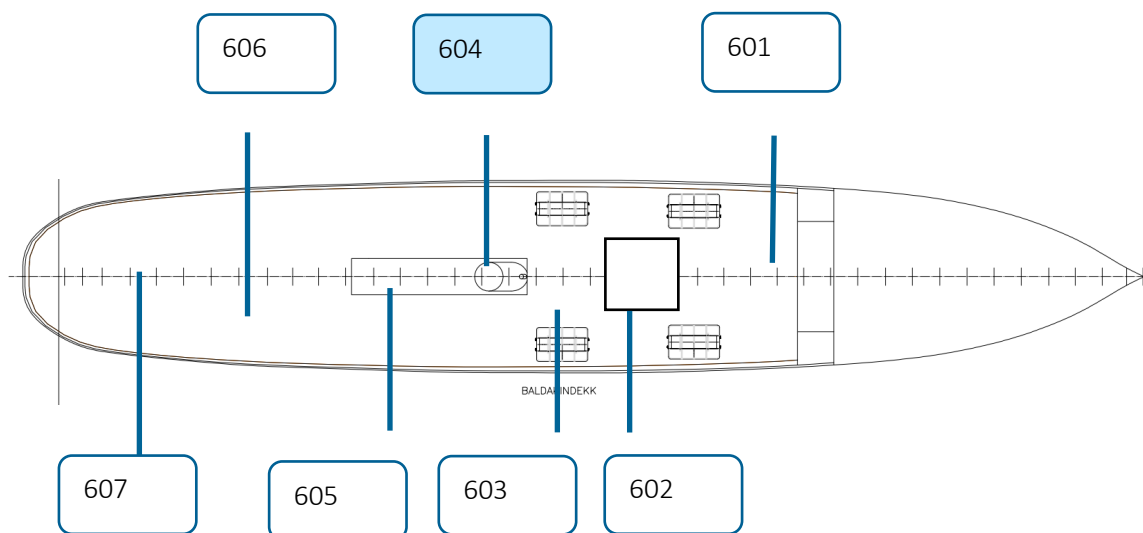
Luftelyr – topp – styrbord.
 Seilduk baldakintak.



Luftelyr – topp – babord.
 Seilduk baldakintak
 Skorstein – øvre og nedre del lett synlig.

Overgang baldakintak/tak smørkassa

1. Taknivå 600	2. Rom/Enhet nr 604	3. Betegnelse fartøydel Overgang baldakintak/tak «smørkassa»
4. Betegnelse rom Overgang baldakintak/tak «smørkassa»	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Overgangen mellom furutak – «smørkassa», baldakintak, skorsteinsgjennomføring og skorstein. Stjerne på skorstein er en rekonstruksjon basert på originale rosetter på svineryggen.		





Tverrsnitt – taket på «smørkassa», skorstein og baldakintak.



Overgang «smørkassa» med lekter, baldakintak og åpning for skorstein.



Festeanordning langsgående takbjelke ved skorstein.



Skorstein – 1909-1926-versjonen. Rosettene i skorstein er kopier etter bilder, produsert hos Hansen & Arntzen i Stathelle.



Nedre del av skorstein – krage og blylodd til senkning av øvre del av skorstein ved broer i vassdraget.



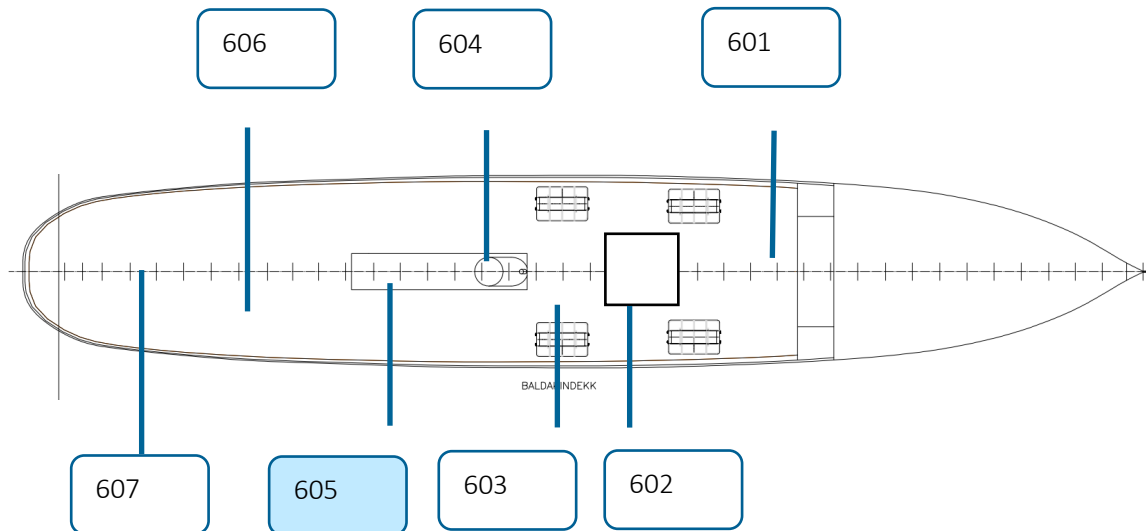
Låsing – øvre del av skorstein.

Krybbe for skorstein

1. Dekksnivå 600	2. Rom/Enhet nr 605	3. Betegnelse fartøydel Krybbe for skorstein
4. Betegnelse rom Krybbe for skorstein	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar Opprinnelig skipsfløyte, luftelyrer nedre dekkshus, maskinrom	9. Lagrede objekter

10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger

Det kom etter hvert noen broer i forbindelse med bilens inntog langs Haldenkanalen. Dermed måtte ny skorstein lages. Denne kunne senkes under fart, slik at D/S «Turisten» kom under broene opp vassdraget.





Krybbe for skorstein – sett innenfra.
Svanehalser til luftelyr i bakkant.



Tverrsnitt av babord luftelyr. Svanehalser
produsert av HA, toppen er gjenbruk fra annet
skip.



Åpning – krybbe for nedrigget skorstein.

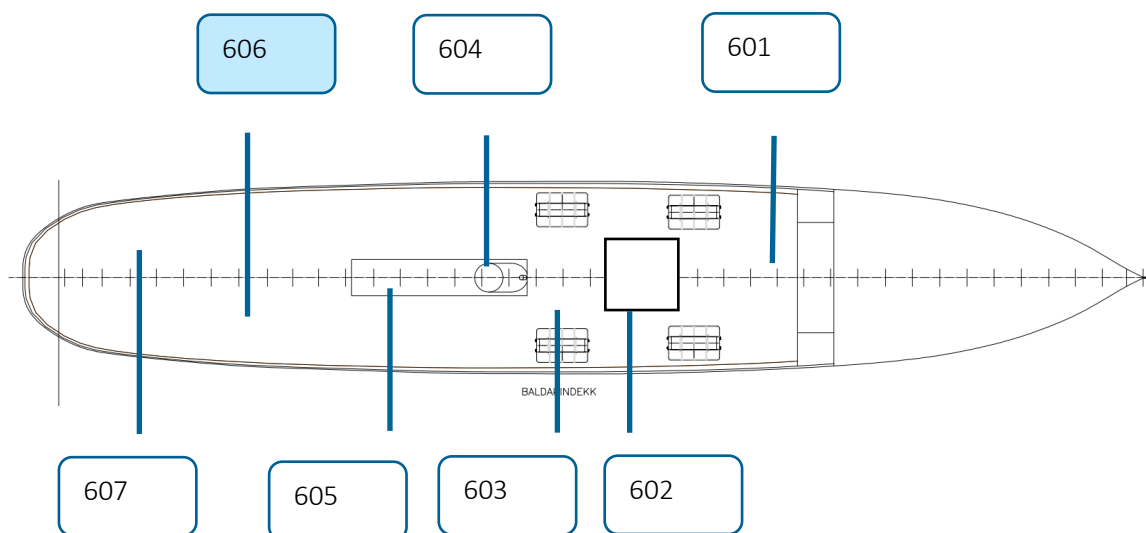


Foto: HA

Opprinnelig skipsfløyte tilbakeført, tidligere oppbevart ved Haldenvassdragets Brukseierforening i
Halden, eier Halden historiske Samlinger.

Baldakintak, innvendig

1. Dekksnivå 600	2. Rom/Enhet nr 606	3. Betegnelse fartøydel Baldakintak, innvendig
4. Betegnelse rom Baldakintak, innvendig	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Innvendig stenderverk og dragere for baldakintak.



Overgang baldakintak – «smørkassa».



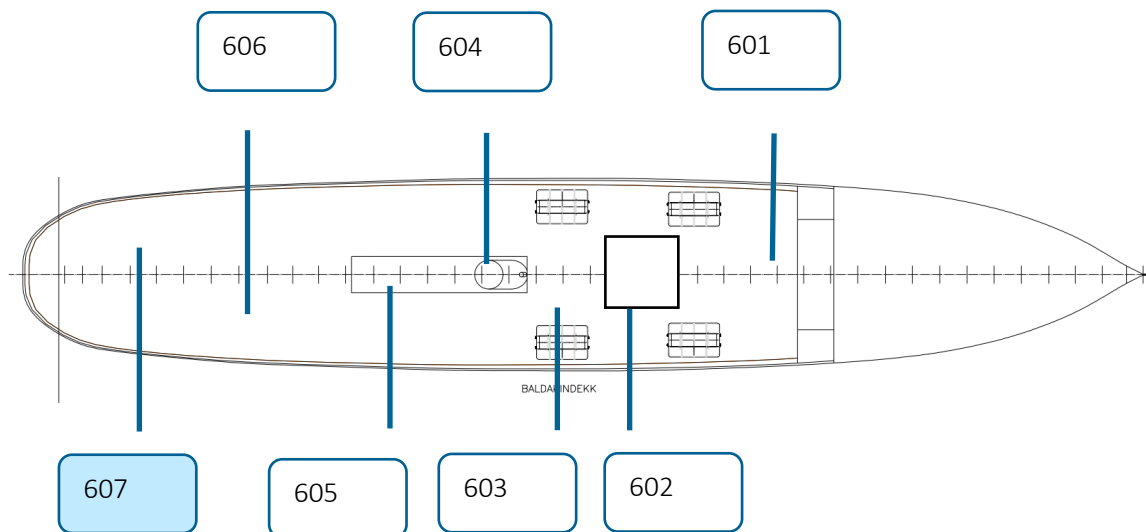
Stender, bjelkelag og dragere utvendig - baldakintak.



Seilduk – baldakintak, akter.

Baldakintak - seilduk

1. Dekksnivå 600	2. Rom/Enhet nr 607	3. Betegnelse fartøydel Baldakintak
4. Betegnelse rom Baldakintak	5. Funksjon rom Beskyttelse promenadedekk	6. Maskinutstyr
7. Innredning Seilduk	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Baldakintak – seilduk – 1927 – versjonen.		





Festeanordninger – seilduk – baldakintak.



Baldakintak – seilduk mot styrhus.



Festeanordninger – seilduk - baldakintak



Baldakintak – seilduk mot akterenden.

Dampskipet D/S «Turisten»

Ajourført pr. 2. mai 2023.

En oversikt over bevarte gjenstander fra fartøyets driftstid 1887 - 1963

Om bord i skipet og oppbevart andre steder



I Brekke sluser i 1927.

Foto: Wilse, eier: Nasjonalbiblioteket

Innledning

En rekke gjenstander ble bevart i forbindelse med demonteringen og senkningen av D/S «Turisten», den 1. desember 1967.

Her følger en oversikt over hvilke gjenstander som er tilbakeført skipet, samt hvilke gjenstander som eksisterer fra driftstiden, enten på museum eller i privat eie. Oversikten er relativt komplett, men ikke uttømmende.

TILBAKEFØRTE GJENSTANDER OM BORD – PROVENIENS OG EIERSKAP

Skrog med propell/propellaksel

Lokalisert sommeren 1997 i Femsjøen:

- Senket den 1. desember 1967.
- Hevet den 27. august 1997 etter initiativ fra Tore Aksel Voldberg og Alf Ulven.
- Levert til Hansen & Arntzen Båtbyggeri Co AS, Stathelle, for restaurering den 18. desember 2001.



Snart på land. 27.august 1997

Foto: Jens Frøne



På vei inn i hallen hos Hansen&Arntzen Båtbyggeri. 21. desember 2001

Foto: HA

Rekke forut

Eier: AS «Turisten»

Status: Rekkene er tilbakeført på opprinnelig plass – styrbord og babord side på fordekket, bak svineryggen.

Merknad: Gudbrand Nygård sandblåste både D/S «Turisten»s skrog og rekkene forut på D/S «Turisten» etter heving i 1997. Rekkene blåst på gården Skotta, hjemme i østre Trøgstad.



Foto: Jens Frøne



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Bildet i midten: Rekkene ble oppbevart hos Thor Østensvig på Solstad etter sandblåsing hos Gudbrand Nygård.

2 stk. støpte rederimerker

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger
Status: Tilbakeført på opprinnelig plassering forut på svineryggen i baugen.

Merknad: Påskrudd



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Dampmaskinen

Eier: Utlånt av Norsk Teknisk Museum (NTM).
Status: Tilbakeført i driftsklar stand om bord i skipet.
Restaurert: Delvis i England (Frank Robinson): Blokka, samt produsert nye stempler da de opprinnelige er tapt i museets eierskap.
Øvrige maskindeler restaurert hos Hansen & Arntzen, Stathelle.

Merknad: Dampmaskinen er i sin tid innkjøpt av unge Arne Lannerstedt, Oslo. Han kjøpte maskinen for årets feriepenger av AS Turisten. Kjøpesum var den gang kr. 1000 (1964). Han videresolgte maskinen til Norsk Teknisk Museum. Her ble den pusset opp, så utstilt, først på Etterstad, senere i nye museumslokaler på Kjelsås (1985). Maskinen inngikk i museets utstilling til 12. november 2007, da den ble hentet av HAs folk og transport til Stathelle for restaurering og tilbakeføring til skipet.

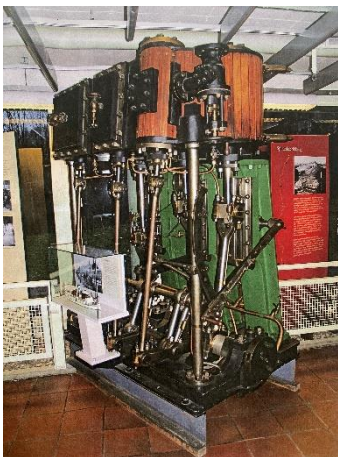


Foto: HA, 12.11.2007



Foto: HA, 12.11.2007

Fire søyler fra salongen

Eier: Utlånt av Norsk Teknisk Museum.
Status: Alle søyler er tilbakeført om bord på riktig plassering etter gamle fotografier – to er tilbakeført på sin opprinnelige plassering i forkant av nedgangstrappen fra promenadedekk til 1.klassesalong. De to øvrige på opprinnelig på plassering som midtstolper i samme salong.

Merknad: De fire bevarte søylene fra 1.klassesalongen ble kjøpt inn av Arne Lannerstedt og videresolgt til Norsk Teknisk Museum. Søylene er i tre og malt.



Foto: HA



Foto: Anette Nymann Lindhom

Parafinlampen til 1. plass salong

Giver: Gitt i gave til D/S «Turisten» via Fredrikshalds Dampbåtforeningen av Trond S. Brattås.
Tidligere plassering: Oppbevart på Kokkhaugen i en peisestue, hos faren Knut Brattås.

Merknad: Lampen er bevegelig i alle retninger. En dråpe i dekoren er ødelagt. Tilbakeført 1.klassesalong. Restaurert av gullsmed Rolf Thommesen, Stathelle.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Skipsklokke

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger
Status: Tilbakeført på opprinnelig plass om bord i forkant av styrhus.

Merknad: Inngravert «Turisten» 1887» på skipsklokken.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Skipsfløyte

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger.
Status: Tilbakeført om bord på opprinnelig plassering ved skorstein.

Merknad: I messing (ventilen er tapt, erstattet med en kopi).



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Talerør fra styrhus

Eier: Utlånt Halden historiske Samlinger.
Status: Tilbakeført på opprinnelig plassering i styrhus.

Merknad: I messing.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Maskintelegraf fra styrhus

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger.
Status: Tilbakeført på opprinnelig plassering i styrhus.

Merknad: Produsent: Olsen og Borge.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Maskintelegraf fra maskinrom

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger.
Status: Tilbakeført på opprinnelig plassering i maskinrommet.

Merknad: Produsent Olsen og Borge. Horisontal utgave som den om bord D/F "Framnæs" av Oslo.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Skipsrattet og kabelar

Eier: Utlånt av Halden historiske Samlinger.
Status: Tilbakeført på opprinnelig plassering i styrhus.



Foto: HA



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg

Krakk med ben i klinket konstruksjon

Eier: Aremark Investering og Næringsutvikling AS
Tidligere plassering: MS «Thor»
Status: Er i dag tilbakeført akter, styrbord side.

Merknad: Benken stod tidligere ute på toppdekk akter av MS «Thor». Den har utskjæring i treverket i ene enden for å få plass til rekkestøtte.



Original benk om bord M/S "Thor".

Foto HA



Samme benk tilbakeført promenadedekk.

Foto: Alexander Ytteborg

Tre stk. benker plassert forut

Eier: Haldenvassdragets Kanalselskap AS.
Status: 2 stk. er restaurert og om bord på promenadedekk, 1 stk. i 2023. fremdeles oppbevart ved Brekke sluser.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg



Benken ved Brekke sluse 2023.
Foto: Magne Torp,
Haldenvassdragets kanalselskap

Trekasse til bestikk – kasse nr. 2

Giver: Fredrikshalds Dampbåtforening
Status: Plassert ved fryser/kiosk på promenadedekk om bord.

Merknad: Bestikket ble samlet inn i denne kassen om høsten og tatt på land for lagring. Gitt i gave til Fredrikshalds Dampbåtforening v/ Vidar Larsen. Kom fra Erteshytta, Tistedalen Friluftslag.



Foto: Ukjent



Foto: Ukjent



Foto: Desirée Nævdal

Parafinlamper for veggmontasje

Gitt i gave av: Ukjent
Status: Står i maskinrom. Kopi i byssa.

Merknad: Kommer fra Ormetjernhytta.



Foto: Alexander Ytteborg

To stk. rekkeseptere

Gitt i gave av: Fredrikshalds Dampbåtforening
Status: Gjenbrukt om bord på promenedekk,

Merknad: Det er bevart 2 stk rekkeseptre med rester av rekkverk. Disse var opprinnelig oppbevart i et skur på Bjørnstadbyggen, Tistedal.



Foto: HA



Foto: Alexander Ytteborg



D/S "Turisten", farge fotografi fra juli 1962, litt nord for Strømsfoss, ved Aslakstrøm. Foto: Ivar M. Johannessen



Ombordstigning i D/S Turisten ved Skulerud brygge juni 1959.

Foto: Børge Chorfitzen

Bevarte gjenstander andre steder

Styrhuset – 1909/13 versjon (ex røkesalong)

Eier: Haldenvassdragets Kanalmuseum
Plassering: I museets lokaler på Ørje.



Foto: HA

Redningsbøyer

Eier: Halden historiske Samlinger
Plassering: I museets lokaler på Ørje.

Merknad: Skal være flere. Én innkjøpt til Halden historiske Samlinger i 1971 (HM 8878), men nok en livbøye er gitt i gave av Vidar Larsen (info 2023). Denne kom fra Ormetjernhytta. Sistnevnte har ukjent status.



Foto: HA

Trekasse til bestikk – nr. 1

Eier: Stiftelsen D/S Engebret Soot
Status: Oppbevart stiftelsens lokaler på Ørje.



Foto: Arnfinn Jensen

Fyrluken

Eier: Norsk Teknisk Museum
Plassering: Trekopi i utstilling – D/S «Øieren». Formbildet for dagens luke i fyrkassen.

Merknad: Fyrluken ble innkjøpt av Arne Lannerstedt og videresolgt til Norsk Teknisk Museum. Luken var i støpegods med inskripsjonen; "Nylands Værksted, Christiania". En trekopi av luken er utstilt med D/S «Øieren»s dampmaskin. Den originale luken har dessverre forsvunnet fra museets samlinger under flytting fra Etterstad til Kjelsås.



Treluken D/S «Øieren»

Foto: HA

Uniform; bremmet lue og jakke til kaptein Nilsen

Eier: Halden historiske Samlinger (?)

Status: Ukjent skjebne etter 2007.

Merknad: Ble gitt til «Turisten»-prosjektet i 2007 – uviss skjebne etter dette.



Foto: HA

Kompasshus, merket «Joh. Gulbrandsen, Kristiania»

Eier: Halden historiske Samlinger

Status: Ukjent plassering etter 2007.

Merknad: Uten søyle og kompass. Ble gitt til «Turisten»-prosjektet i 2007 – uviss skjebne etter dette.



Foto: HA

Klappstoler med rygg

Eier: Ukjent
Plassering: Solstad gård (?)

Merknad: Klappstolene med rygg om bord i 1. klassesalong har tatt utgangspunkt i denne.



Foto: HA

Klappstoler uten rygg

Eier: 1. stk. ukjent, 2. stk. Haldenvassdragets Kanalselskap
Plassering: Solstad gård (?), smia til Haldenvassdragets Kanalselskap.

Merknad: Klappstolene uten rygg om bord i 1. klassesalong har tatt utgangspunkt i disse.



Ukjent plassering

Foto: HA



Smia til Haldenvassdragets
Kanalselskap. Foto: Magne Torp

Varmeovner

Eier: Haldenvassdragets Kanalselskap
Plassering: Brekke sluser

Merknad: 4. stk. Skal ha vært benyttet på D/S «Turisten». Oppbevart på loftet i Fløterhytta.



Haldenvassdragets Kanalselskap



Foto: Magne Torp

Is-skap

Eier: Haldenvassdragets Kanalselskap
Plassering: Fløterhytten - Strømsfoss sluser

Merknad: Kommer fra Tore Aksel Voldberg via Per Dalene, MS Thor. Tore Aksels far, Torstein (1930-2019), fortalte at denne skal ha stått om bord på D/S «Turisten». Skapet er merket «Foss Bryggeri, Christiania».



Haldenvassdragets Kanalselskap



Foto: Terje Kristiansen

Service fra restauranten

Eier: Haldenvassdragets Kanalselskap
Plassering: Brekke sluser



Haldenvassdragets Kanalselskap



Foto: Magne Torp

Fenderlister

Eier: Jørn Espelund
Plassering: Strømsfoss



Foto: Jørn Espelund

Uniformsjakken til kaptein Harald Nilsen

Eier: Vidar Larsen, Tistedalen

Plassering: Vidar Larsen (2023)

Merknad: Ble reddet da låven til kaptein Harald Nilsen ble revet. Gitt til Vidar Larsen av sønnen til kaptein Nilsen.



Foto: Alexander Ytteborg

Restaureringsarkivet fra Hansen & Arntzen AS, Stathelle

Giver: Hansen & Arntzen Co A/S

Eier: Aremark Investering og Næringsutvikling AS

Status: Oppbevart i Stiftelsen D/S Engebret Soots lokaler, Ørje



Foto: Alexander Ytteborg

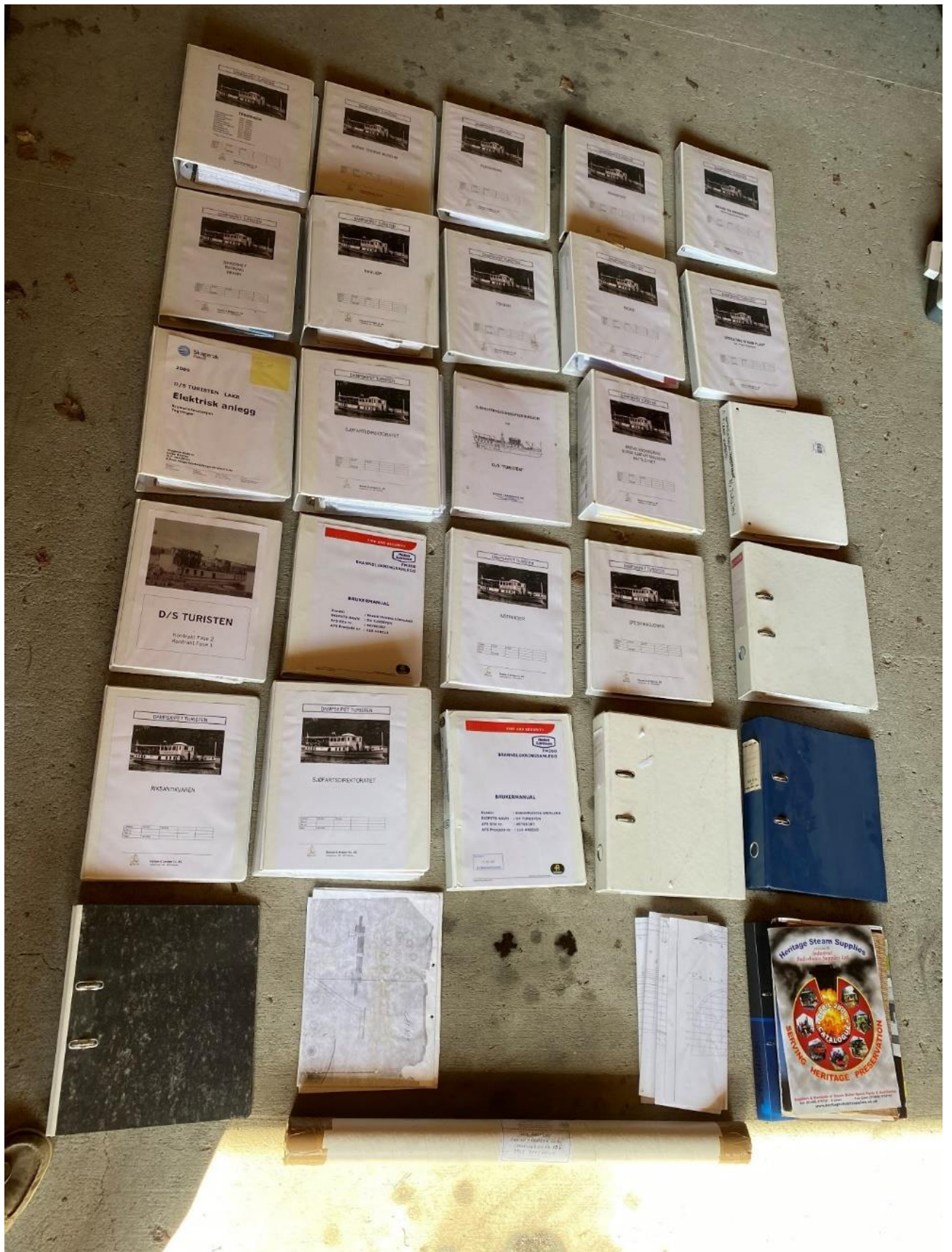


Foto: Alexander Ytteborg

Ferskvannspumpen til byssa

Eier: Morten Amundsen, Tistedalen (2023)
Plassering: Morten Amundsen, Tistedalen (2023)

Utstyr fra restauranten

Eier: Halden historiske Samlinger
Status: Små kaffekjeler i aluminium, oppbevart magasinet – Haldens bomullsspinneri og veveri, Tistedalen.

Diverse gjenstander – Halden historiske samlinger

Eier: Halden historiske Samlinger
Kontakt: James Ronald Archer
Plassering: Halden historiske Samlinger

Merknad: Dette er diverse fotografier og skilt – samt diverse fra bysse og restauranten.

Diverse gjenstander - Haldenvassdragets Kanalmuseum

Eier: Haldenvassdragets Kanalmuseum; Ørje
Plassering: Ørje

Merknad: Originalbillett, maleri fra 1930 og fargetrykt serviett med art nouveau-dekor.

Kilder

- Norsk Transport AS – Carl Frederik Thorsager: «D/S «Turisten», en oversikt over bevarte gjenstander, à jour pr 25.10.2005».
- Desirée Nævdal, epost av 13.02.2023, ØM2023-144: *Gjenstander - D/S «Turisten»*, Gjennomgang samlinger ØM-Haldenvassdragets Kanalmuseum, Ørje.
- James Ronald Archer, epost av 21.02.2023, ØM-sak 2023-144: *Gjenstander fra D/S «Turisten»*, Gjennomgang samlinger ØM-Halden historiske Samlinger, Halden.
- Geir Arntzen: *Notatbøker, Hansen & Arntzen Båtbyggeri, Stathelle - restaurering D/S «Turisten» - 2006 – 2009*.

Informanter, gjenstander

- Arnfinn Jensen, Stiftelsen D/S Engebret Soot
- Geir Arntzen, HA, Stathelle
- Roger Arntzen, HA, Stathelle
- Dag Arild Arntzen, HA, Stathelle
- Jørn Espelund, MS Thors Venner
- Steinar Fundingsrud, Haldenvassdragets Kanalselskap
- Terje Kristiansen, Haldenvassdragets Kanalselskap
- Magne Torp, Haldenvassdragets Kanalselskap
- Thorfinn Moen, Haldenvassdragets Brugseierforening
- Tore Paulsen-Næss, Haldenvassdragets Brugseierforening
- Ivar Johannessen, Haldenkanalens Venner
- Vidar Larsen, Fredrikshalds Dampbåtforening
- Thor Vidar Østensvig, sønn til prosjektleder Thor Østensvig.
- Gudbrand Nygård, sandblåser, østre Trøgstad
- Lasse Bunes, Halden, svartovn i byssa



Ut fra Tistedalen, første sommertur, 19. mai 1962.

Foto: Ivar M. Johannessen

"TURISTEN OG GRÅGÅSEN"

Mel.: "På blomsterkledd bakke"

Lørdagen den trettende oktober vil
for sjømenn erindres med skrekk.
Når mørket og tåken får drive sitt spill
ja, da er det farlig på dekk.
Hin lørdag, den viste oss sjølivets fare,
hvor utrygt det er for sjøfolkenes skare.
De kan drikke øl, og de kan ha det bra,
men kan stå på GRÅGÅSEN før de vet av.

"Grågåsen"- det farlige undervannsskjær
litt østenfor "Nyborg" har plass.
Så mange har draget sitt siste sukk der
når skutene slo seg i knas.
Ved navnet "Grågåsen" vestvettinger segner,
den sjøvante østvetting skjelver og blekner.
Når sjøtåken kommer, da tør ingen ut,
man sitter og venter på grunnstøtningsbud.

Hin lørdagskveld var både regnfull og sort
da dampskipet nærmet seg land.
Ombord satt de trygge med flasker og kort,
- man drakk og man lo og man sang.
"Turisten" - han tenkte: "Her må vi ha bryggen",
han ser ikke at han alt har den bak ryggen.
Han stevner innover, for trekkfugler trygg,
- et støt, - og han sitter på "Grågåsens" s rygg.

Ved støtet de reisende fo' fra sin plass,
- om redning forvirret man skrek.
Det larmet og klirret av stentøy og glass,
- i mørket det var ingen lek.
De fleste nok tenkte: det bærer til bunnen,
ei engang mannskapet forsto riktig grunnen.
De skjønte nok straks at de sto på et skjær,
men hvor i all verden var de kommet der?

Av dampskipets signal forsto man på land
at TURISTEN nå var i nød.
Til frelse man losbåten straks gjør i stand,
- kort etter den bølgene brøt.
Og alle ble reddet, - fikk slippe med skrekken,
men TURISTEN, stakkar, fikk pent bli på flekken.
Man kastet ei anker, man nærte ei frykt,
- å ankre på "Grågåsen" det er så trygt.

Ved daggry kom "Lommen" med sridslyst og mot,
- den tenkte TURISTEN å ta!
den rykket i trossen, men TURISTEN sto,
for "Grågåsen" gjorde den sta.
Hva "Lommen" enn strevde, det ville ei nytte,
"Grågåsen", hun ville beholde sitt bytte.
Det viste seg atter som mangan gang før
hvor farlig å komme i "Grågåsen" s klør!

Da "Lommen" forsto at han selv var for svak
så sendte man bud ettet "Thor".
Han var ved "Grågåsen" den selvsamme dag
med mannskap og trosser ombord.
Nå begge med "Grågåsen" krefter fikk måle,
men "Grågåsen" kunne de karene tåle!
Selv "Thor" med sin styrke forgjeves nå stred,
- kun dumt at han ei hadde hammeren med. - - -

Så fikk da TURISTEN på "Grågåsen" bli,
så harmful og skamfull han kan.
Verst var det "Fosser" stolt drager forbi,
og derfor han snur seg mot land.
Her fikk han besøk av forskjellige stender,
her ble han vel pleiet av dykkernes hender.
Man pudret og smurte hans motløse kropp
til motet ble stort og han rettet seg opp.

Så kom da den dagen han skulle bli fri
og "Lommen" innfant seg på ny.
Man bygget seg flåter og la dem på si'
- man ville ei skutene bry.
Så lettet man skroget ved tømmerets under,
og "Lommen" tar i så at "Grågåsen" grunner.
Det skurte i sten, men det gled da så smått,
- et øyeblikk til, - - - og TURISTEN er flott.

Hvem undres vel over at TURISTEN skyr
"Grågåsen" nå etter det her?
Når kommer den dagen det reises et fyr
på dette så farlige skjær?
Men førenn vi får det, så la oss ansette
en bukkehorn-blåser på "Grågåsen"s hette.
Når TURISTEN ventes, da ror han der ut
og tuter i hornet hverannet minutt.

L.W.M.

Den 13. oktober 1900 gikk TURISTEN
på skjæret GRÅGÅSEN i Rødenessjøen
urenfor Rødnes kirke. Skjæret ligger utenfor den vanlige
fartsruten, men på grunn av tåke var TURISTEN kommet for langt
vest, og gikk på skjæret. - Det tok tid å få båten av skjæret,
men den 20. oktober lyktes det. Turisten var tett og i orden -
etter grunnstøtingen. De platene som ble slått inn ble ikke
skiftet før under restaureringen i 1945.
Denne hendelsen ga seg utslag i sangen som er beskrevet her.
(Kaptein i årene 1901 og 1902 var Elieser Andersen.)



D/S «Turisten» på sin siste reise gjennom Brekke sluser, 18. august 1963

Foto: Ivar M. Johannessen