

VEDLEGG TIL FREDNINGSSAK

D/S «Engebret Soot»



FREDNINGSdokUMENTASJON

Dokumentasjon

Navn:

Kjenningssignal:
LJVZ

Kommune: Marker

Kulturminneloven § 14a – fredning

Dato. 26.06.2025

Utarbeidet av Akershus fylkeskommune,
Anette Nymann Lindhom og Alexander Ytteborg

Innhold

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Eierskapsoversikt

Litteratur, kilder og informanter

Prinsippet for dokumentasjon

Løse gjenstander som omfattes av fredningen

Inventering

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets navn: D/S «Engebret Soot»

Kjenningssignal: LVZ

Hjemsted: Ørje

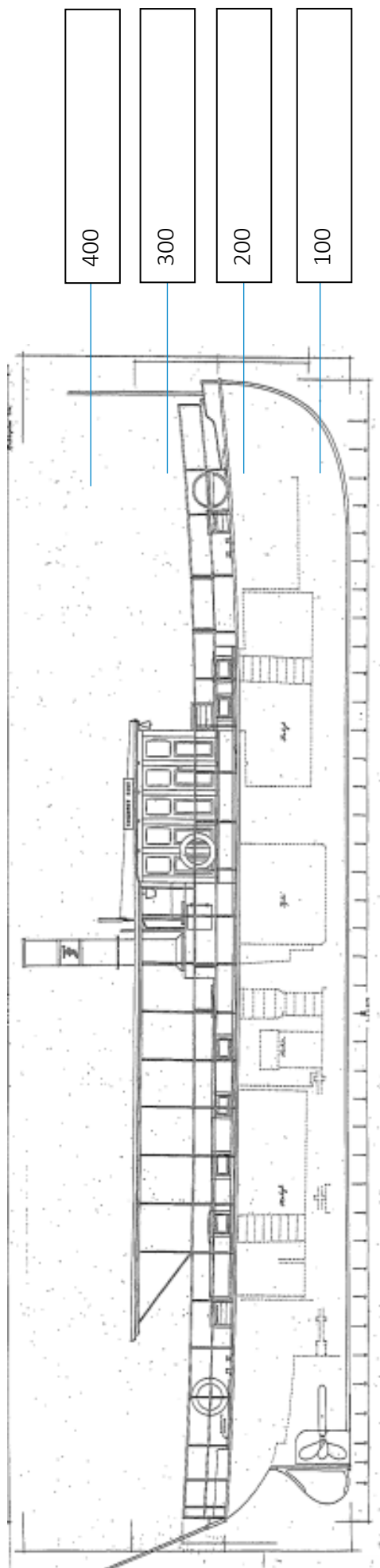
Registreringshavn: Halden

Hjemmefylke: Østfold

Eier: Stiftelsen Engebret Soot

Adresse: Stiftelsen D/S Engebret Soot, Postboks 130, 1871 ØRJE (Org nr. 979 433 808)

Fartøyets art (Norges skipsliste)		Fartøykategori (funksjon)		Fartøytype (konstruksjon)	
Spesialfartøy		Slepebåt		Kombinert tømmerfleper og passasjerbåt	
Driftsform (nåværende)		Kode (Norges skipsliste)		Anm.	
I drift		5B			
Skrogform (forut)		Skrogform (akter)		Anm.	
Konveks		Overhengende kutterhekk			
BYGGMATERIALE		TEKNIKK		MATERIALBRUK	
Skrog		Skrog		Skrog	
Jern		Klinket		Jern på jern	
Overbygg		Overbygg		Overbygg	
Jern og treverk		Jern og treverk		Jern og treverk	
Rigg		Rigg		Rigg	
Nei					
FRAMDRIFTSMIDDEL					
Maskineri, ytelse		Fabrikat		Årgang	
Dampmaskin 15 (12) IHK Dampmaskin 60 IHK, Dampkjele innsatt i 1942		Nylands Værksted nr. 6 Akers mek. verksted nr. 457 Glommen mek. verksted, 1908		1862 1901 1908,3dje generasjon, brukt kjele fra D/S «Vister», bygg nr. 3, Glommen mek. verksted. Pris kr. 12000,- i 1942.	
DIMENSJONER SKROG (i meter)					
Største lengde		Største bredde		Dybde i riss	
23,995 m		3,56 m		2,3 m	
Dypgående		BT (brutto registertonn)		Anm.	
2,3 m		30			
Byggeår		Byggested (kommune og fylke)		Verft/båtbyggeri	
1861		Christiania, Oslo kommune		Nylands Værksted	
Konstruktør		Større ombygninger		Byggested/verft – ombyggingsår	
Ukjent		1865, opprusting av salong, samt et nytt overbygg over akterdekket. 1877, nye dekkshus forut og akter 1901, ny dampmaskin og kjele 1904, nytt styrhus 1942, større ombygning, fribord hevet 60 cm, ny kjele, ny casing og nytt arrangement. Styrhus og dampmaskin beholdt. 1958: Det 96 år gamle tredekket byttet med dagens rifledekk i stål, samt gammelt overbygg som soltak erstattet med et nytt.		Eget verksted Eget verksted. Akers mek. verksted Eget verksted. Eget verksted/Glommen mek.Verksted. Eget verksted.	
Vernestatus		Eieform		Bevaringsform	
Egenskaper som passasjerskip	Antall dekk	1		Antall passasjerer	30
	Antall salonger	1 (dette er også kapteinslugaren)		Antall mannskap	4
	Antall mannskapslugarer	2		Antall mannskapskøyer	4
	Antall toalett	1		Styringssystem	Kjetting v/kabelar – wiretrekk i det øvrige.



000 – Eksteriør

100 – Skrog

200 – Under hoveddekk

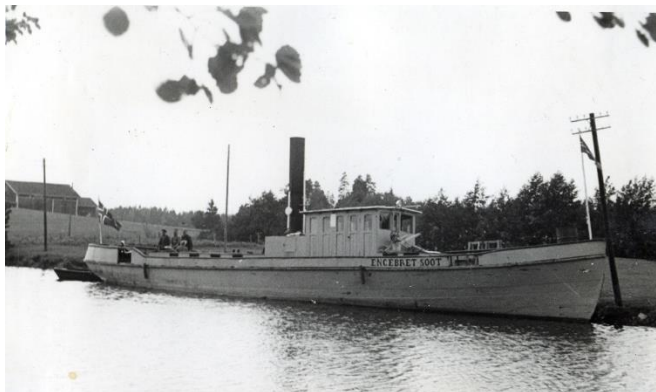
300 – Hoveddekk

400 – Tak

Fartøyvernet D/S «Engebret Soot»

Verneperioden

I denne fredningsdokumentasjonen gjennomgås hele fartøyets historie. Fartøyets referansepunkt for vern er året 1942, da D/S «Engebret Soot» ble betydelig oppgradert og ombygget i det som ble skipets siste epoke som tømmerfleper for Haldenvassdragets Fløtingsforening. En rekke informanter, rapporter, dokumenter og bokverk er lagt til grunn for denne gjennomgangen.



D/S «Engebret Soot» ved Neslandet i Haldenkanalen 1942. Foto tilhører Brugseierforeningens arkiv.

Tømmerfleper- slepebåt

D/S «Engebret Soot» representerer vår tidligste maskindrevne flåte bygd i jern, også fra tømmerfløtingen i våre innlandsvassdrag som var så viktig for norsk økonomi og eksportnæring.

Skipet var begynnelsen på båttrafikken for tømmer, gods og passasjerer i den nye Fredrikshaldskanal. Interessant er det også at skipet var starten på skipsbyggertradisjonen ved Nylands Værksted i Christiania. Dette verftet ble en stor leverandør av fartøy for både innen – og utenriksflåten i Norge, og ble en hjørnesteinsbedrift i hovedstaden.

Ombygginger

Gjennom mer enn 100 år i aktiv tjeneste på Haldenkanalen gjennomgikk D/S «Engebret Soot» en rekke endringer. Det første kjente bildet er fra 1860-årene og viser en slettdekker; ett dekk i samme nivåhøyde over hele båten. De to første driftsårene i vassdraget overskygget behovet for et snev av komfort og transportglede, særlig på dager med vind, ruskevær eller kulde.

De første endringene på fartøyet ble gjort før sesongen i 1865: Regnskapet fra våren 1865 viser at bord og lekter ble bestilt fra Skulerud. Oppgraderingen innebar opprusting av salongen, samt at båtenes akterdekk fikk

en overbygning for å gjøre det mer bekvemmelig å føre skipet.



D/S «Engebret Soot» ved utløpet av Rødnessjøen på Ørje. Bildet er tatt etter krigen i senere driftsåre. Bildet tilhører Jørn Fjeld.

Dagens utseende er en overlevering fra den siste store ombyggingen i 1942, før D/S «Engebret Soot» gjorde sin siste innsats som tømmerfløter til 1966. I 1969 ble båten gitt i gave til Akersgruppen, som overførte båten til Nylands Verksted Vest som museumsobjekt og monument over bygg nr. 1 ved Nylands Værksted i 1974. Da fartøyet kom tilbake til Ørje i 1987 var det nærmest identisk med siste driftsfase i Haldenkanalen.

Restaurering

En omfattende restaureringsprosess ble påbegynt i 1989 da båten ble flyttet fra sin midlertidige opplagsplass ved E18 (like før avkjøringen til Ørje) til Høvleritomten ved Ørje sluser. Vinteren 1989/90 ble det satt opp en overbygning over fartøyet som gjorde restaureringsarbeidet lettere.



D/S «Engebret Soot» opplagt langs E-18 ved Ørje, juli 1987. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

I denne perioden startet arbeidet med å kartlegge omfanget av restaureringen. Takket være en visjonær og virkelysten dugnadsgjeng i den nyopprettede Stiftelsen Engebret Soot kom det unike fartøyet sakte,

men sikkert tilbake til der det hele begynte 130 år tidligere. Miljøverndepartementet og Riksantikvaren stod blant flere som tilskuddsytere for istandsetting og restaurering av fartøyet i restaureringsperioden på 1990-tallet.

Vernestatus og forvaltningsmyndighet

I forbindelse med restaureringsarbeidet ble D/S «Engebret Soot» gitt vernestatus av Riksantikvaren 22. september 1992.

Frem til regionalisering av fartøyvernet i 2020 var Riksantikvaren forvaltningsmyndighet med tilskudd og antikvarisk oppfølging for D/S «Engebret Soot» og fartøyvernet i Norge. Etter dette er oppgaven overført til fylkene som nå følger opp de statlige bidragene med tilskuddsmidler til restaurering, istandsetting, sertifisering og vedlikehold.

1942-versjonen

Den nyetablerte stiftelsen med Riksantikvaren i spissen besluttet at å restaurere D/S «Engebret Soot» slik den så ut i 1942, altså skipets siste utseende i driftstiden.



Et sent driftsbilde av D/S «Engebret Soot» i fløtingen. Foto: Tilhører Pål Ulsteens samling.

Etter at fartøyet var gitt i gave til Akersgruppen i Oslo, ble det meste fra denne driftsperioden bevart og ivaretatt. Beslutningen om «1942-versjonen» var klok og riktig, og det lettet dokumentasjonsarbeidet for tekniske løsninger og utføringer, samt eventuelle tilbakeføringer av interiør, detaljer og gjenstander.

Kildetilfanget med dokumenter, bilder, og informanter, samt ikke minst – skipet selv om kilde – var godt ivaretatt antikvarisk for denne versjonen. Daværende formann for ombyggingen i 1942, Sigurd Sydnes (1894–1986) var også i live. Et annet poeng var at denne versjonen levde i folks minne fra virketiden som tømmertrekker i Haldenkanalen.



D/S «Engebret Soot» utstilt på Nyland Verksted Vest (før 1967, Akers mek. verksted) den 18. august 1979. Legg merke til at skipet ble restaurert med et eksteriør i det opprinnelige fargekartet fra siste ombygning i 1942. Foto: Helge Lindholm

Rofartøy i tømmerfløtingen

Før 1860-tallet foregikk tømmerfløtingen og innsjøtrafikken stort sett med robåter og mindre fartøy sommerstid, og tilsvarende med hest og slede over vassdragene vinterstid. I tømmerfløtingen var det fløtingsbåter/robåter, eller eker som man sa i Fredrikshaldskanalen, som ble brukt i vassdrag og elver til andre halvdel av 1800-tallet. I vassdrag der det var løstømmerfløting, ble robåter brukt til det var slutt på fløtingen, i hovedsak til 1960-70-tallet. Trysilelven var den siste med løstømmerdrift i Norge. Fløtingen ble lagt ned her i 1991¹.



Fløtere i Bottenviken. Øymark sjøen. Fra venstre: Jens Dammyr, Albert Gunneng og Martinsen. Foto: Brukseierforeningens fotoarkiv

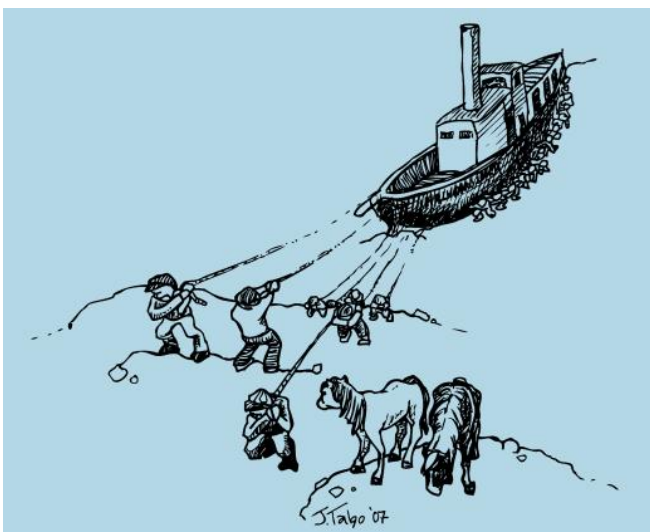
Dampfartøy som tømmertrekkere på innlandet i Norge

De første tømmertrekkere ved våre innlandsvassdrag i Norge var hjuldampere D/S «Kong Ring» fra 1837 til bruk i Tyrifjorden. Den ble bygd på Øya ved Hønefoss, og sjøsatt på Storelva ved Glatvet den 9. juli 1837. Båtbygger var skipbyggemester Michael Zarbell fra

¹ Tømmerfløtingen i Haldenkanalen nedlagt i 1982. Siste vassdrag i Norge med fløting var Skiensvassdraget. Nedlagt i 2006.

Svelvik. Samme skipsbygger stod for hjuldampere «Halfdan Svarte» fra 1838, bygd på Bergerlandet i Jevnaker, med første ordinære tur i Randsfjorden den 15. august 1838 (fra 1839 overført til Tyrifjorden). Begge pionérbåtene var bestilt av grev Wedel Jarlsberg i Tønsberg. Han satte dem i drift fordi han hadde betydelige skogstykker i disse områdene. Begge tømmertrekkerne var hjuldampere (fremdrift med skovlhjul), og ifølge daværende dagspresse med et dampmaskineri på 10 hk. levert av Motala Verkstad i Sverige (verkstedet som også bygde hjuldampere D/S «Skibladner» på Mjøsa).

Den norske Rigstidende skrev slik om «Kong Ring» og «Halfdan Svarte»: *«Man gjør sig fremdeles det Haab, at disse Dampskibe betydelig vil lette Trælasttransporten, foruden at de rimeligvis vil tjene til at vække Liv og Virksomhed paa Bredderne af de Søer, de skal befare, da Samfærdselen ved disse hurtigseilende regelmæssigen afgaande Baade betydelig vil lettes. Vi ønske ikke mindre dette, end haabe, at de maa blive til saadan Fordeel for Entreprenuerne, at dette første Exempel kunde vække Efterligning paa andre Steder, især i Mjøsen, hvor et eller tvende Dampfartøier vilde være af uendelig stor Viktighed og Nytte».*-

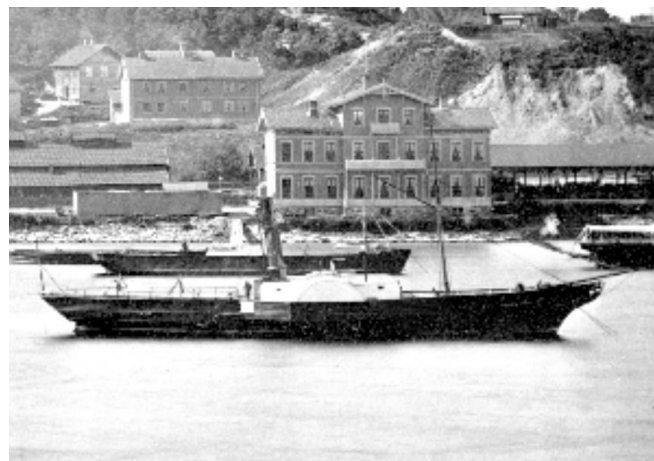


D/S «Halfdan Svarte», flyttingen av fartøyet ble foretatt vinteren 1839. Den ble rodd ned til Bergerfoss, og dratt med håndkraft til elven ved Hvalsmoen. Illustrasjon: Jorun Talbo

«Kong Ring» og «Halfdan Svarte» viste seg imidlertid raskt å være uegnet til tømmertrekking. Maskinene var for svake, treskroget for veikt og skovlhjul ikke robuste nok til de tunge slepene. Pionérsleperne i Norge ble allerede hugget opp i hhv. 1848 og 1854.

D/S «Jernbarden»

I 1840 kom den norskbygde D/S «Jernbarden» på Mjøsa som den første dampdrevne jernbåt bygd i Norge. Hvorvidt denne var i bruk som tømmertrekker har vi ikke dokumentasjon på. Både i Mjøsa og i Øyeren var det et stort transportbehov av varer og industriprodukter den tid. Tømmertrekking ble sannsynligvis ikke prioritert av selskapene som skaffet seg dampfartøy de første årene her.



D/S «Jernbarden» i forgrunnen, D/S «Dalegubrand» nedrigget bak og akterskipet til D/S «Kong Oscar». Foto: Mjøssamlingene

D/S «Løven»

Derimot ble hjulbåten D/S «Løven» fra 1847, bygd i jern og med et kraftig maskineri, brukt til fløtingen på Randsfjorden mellom 1848 og 1909. Dette var en kombinert bruksbåt, med passasjersertifikat for 266 passasjer. D/S «Løven» var som sine forgjengere også en hjulbåt, men med en "moderne" konstruksjon i motsetning til de overdimensjonerte "robåtene" i «Kong Ring» og «Halfdan Svarte» på Tyrifjorden.



D/S «Løven». Foto: Helge Stenersens bok Dampskibsfarten på Randsfjorden.

De første propelldrevne fartøyene i tømmerfløtingen

Kjennetegnet for de første tømmertrekkerne var at de var flerbruksbåter, konstruert både med henblikk på trekraft som slepebåter, og som gods- og passasjerbåter. Slik var det også med de første propelldrevne dampfartøyene som kom i Norge på begynnelsen av 1860-tallet. Interessant er det at disse første, nymotens fartøyene nettopp kom inn i tømmerfløtingen på innlandet Østfjells. Fra dette tiåret gikk det snart en inflasjon i nye, klinkede dampgående slepebåter, bygget som kombinerte tømmerleper, gods- og passasjerfartøy ved våre store innlandsvassdrag.



D/S «Gahn». Foto: Museene i Akershus

De aller første dampdrevne propelldrevne tømmerleperne i Norge kom til Østlandet ved de store vassdragene med store skogeiere og sterk kapital i foredlingsindustrien. D/S «Gahn» fra 1861, bygg nr. 2 ved Nylands Værksted i Christiania er den aller første propelldrevne dampbåten som sannsynligvis kom i bruk i Norge. Fartøyet kom i fart på Øyeren den 1. september 1861. Tett etterfulgt kom komposittbygget og tømmerleperen D/S «Thor» i Fredrikshaldskanal, sjøsatt i slutten av juli i 1861 på oppdrag av Saugbrugsforeningen, men først i drift i oktober samme år. Deretter fulgte D/S «Engbret Soot» som bygg nr. 1 ved Nyland Værksted, men sjøsatt som nr. 2 ved Femsjøens bredd, den 10. oktober 1862.

Bevart fartøy idag

Det verdifulle i dag er at både D/S «Gahn» og D/S «Engbret Soot» er tatt vare på – begge bygd ved samme verksted, utfra samme tegninger og maler, men i ulik størrelse og styrke.



D/S «Gahn». Foto: Norsk Teknisk museum

Fartøyene representerer antikvarisk sett hvert sitt ytterpunkt i driftsfasen: D/S «Gahn» er bevart med utgangspunkt i leveransen i 1861, mens D/S «Engbret Soot» representerer den siste driftsfase i aktivtjeneste fra 1942.

Kombinerte tømmertrekkere og gods- og passasjerskip

Perioden som flerbruksbåter, dels som tømmertrekkere, dels som gods- og passasjerfartøy, var vanlig på innlandet i andre halvdel av 1800-tallet, enten de var hjulbåter eller propelldrevne fartøy. Kombinasjonen som arbeidsbåt og passasjerbåt var likevel en lite heldig løsning. Etter hvert ble flåten tilpasset bruken ved innlandsvassdragene; egne passasjerfartøy til gods- og personbefordring, og spesialfartøy som slepebåter, tømmertrekkere til fløtingen, men også til egne lastefartøy.

D/S «Turisten»

I tilfellet D/S «Engbret Soot» ble bruksendringen markert ved at D/S «Turisten» stod klar i vassdraget i 1887. Den nye, spesialbygde passasjerbåten overtok person og godstransporten i Fredrikshaldskanalen med rute fra 15. juli dette året. D/S «Engbret Soot» ble solgt til Fredrikshaldsvassdragets Fløtingsforening samme høst, og etter dette fungerte båten som et rent arbeidsredskap for fløtingen i kanalen over flere tiår.

Lang levetid

Tømmertrekkere på innlandsvassdragene fikk ofte en lang levetid. Åtti til hundre år i farten var ikke uvanlig. Det interessante er at dette også er tilfelle med slepebåtene langs kysten. Som skipstype er slepebåter en av de mest lengstlevende fartøykategorier i Norge. Deres robuste og kraftige konstruksjon medførte ofte at de ble konvertert fra damp til motor når flåten skulle moderniseres.

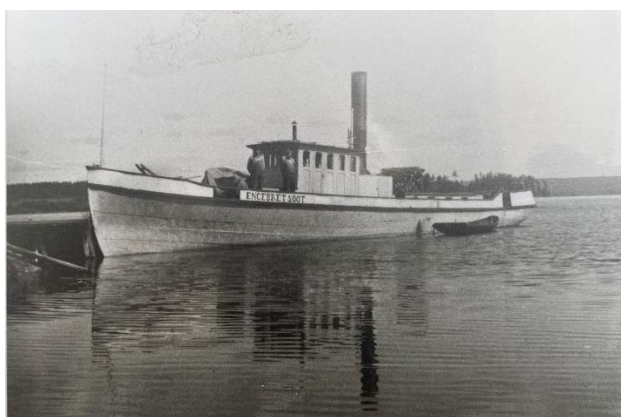


M/S «Skulerud», som den nye motoriserte generasjonen tømmer-
trekkere, transporteres til Haldenkanalen og Tistedalen den 5. juni
1960. Foto: Ivar M. Johannessen

Motorisering av flåten

I motsetning til dampdrevne passasjerskip på innlandet, som ble utkonkurrert av bil og buss, ble mange tømmerseilere oppgradert med dieselmotorer etter den andre verdenskrig. Disse spesialfartøylene hadde fremdeles stor bruksverdi og det var regningssvarende å gjøre oppgraderingen. Moderniseringen i fløtingen akselererte utover 1950- og 1960-tallet, også i Haldenvassdraget.

Det store «hamskiftet» i flåten på Haldenkanalen kom i overgangen fra 1950 til 1960-tallet. På dette tidspunktet var alle gamle dampdrevne tømmerseilere i vassdraget under vurdering, i forhold til fremtidig bruk, salg eller ombygging. Resultatet var at mer enn halvparten av dampflåten ble solgt, den øvrige delen av flåten ble ombygd til motorisering. Fløtingsforeningen anskaffet også nye fartøy, f.eks. M/S «Skulerud» som kom til vassdraget i juni 1960 og M/B «Ragnvald Bødtker» (nr. 2) i 1964.



D/S «Engebret Soot» ved Bjørnstadbrygga, om bord Jørgen Holmen
og Anders Rosendal. Foto: Tilhører Ivar M. Johannessen

Slutten på en æra i vassdraget

For D/S «Engebret Soot» ble motorisering av flåten i Haldenvassdraget slutten på den aktive tiden som

tømmerseiler i kanalen. Den siste offisielle sesongen for D/S «Engebret Soot» var i 1966 da den ble brukt som «moderskip» i forbindelse med mudring i kanalen.



D/S «Engebret Soot». Sommerutflukt som fritidsbåt andre halvdel
av 1930-tallet. Foto: Tilhører Jørn Fjeld.

Det går imidlertid en historie om at «Sooten» skal ha hatt et siste tømmerseil i 1970. Dette året var tømmermengden så stor at ekstra skip og mannskap ble satt i tømmerfløtingen for å lette trykket. Dessverre er det ikke noe dokumentasjon på dette. Tilstanden på fartøyet var svært dårlig på dette tidspunktet, så det er kanskje lite sannsynlig at båten faktisk var i bruk. Uansett, etter dette mulige innhoppet var det helt slutt.

Deretter havnet «Sooten» som utstillingsobjekt i Oslo, en skjebne vi skal være glade for i dag. Den gang var det heldigvis visjonære mennesker som så betydningen av å ta vare på det som i dag antakelig er verdens eldste propelldrevne dampbåt i drift.

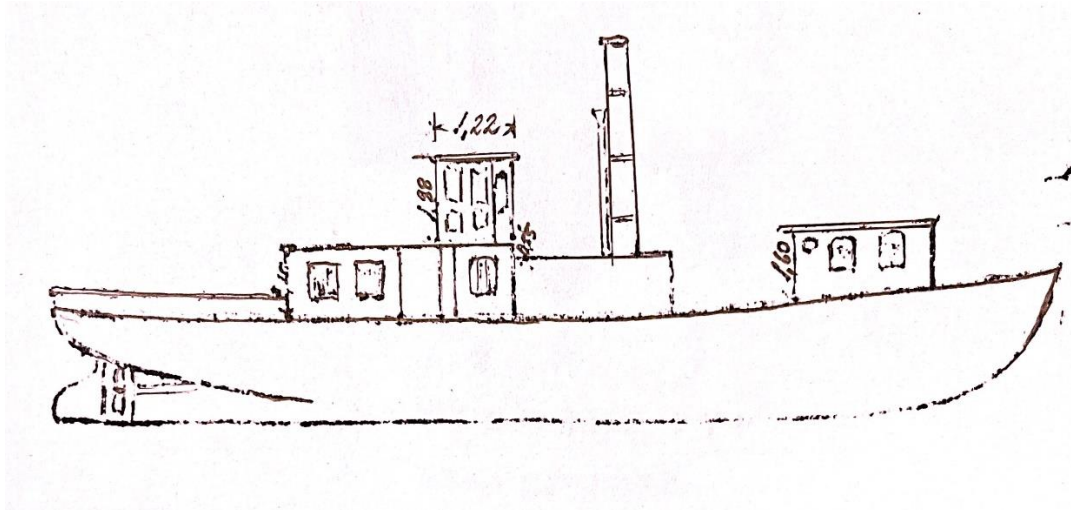


D/S «Engebret Soot», D/S «Tusristen» og den nye M/B «Ragnvald
Bødtker» (nr. 2) ved Tangen brygge i 1964. Foto: Ivar M.
Johannessen

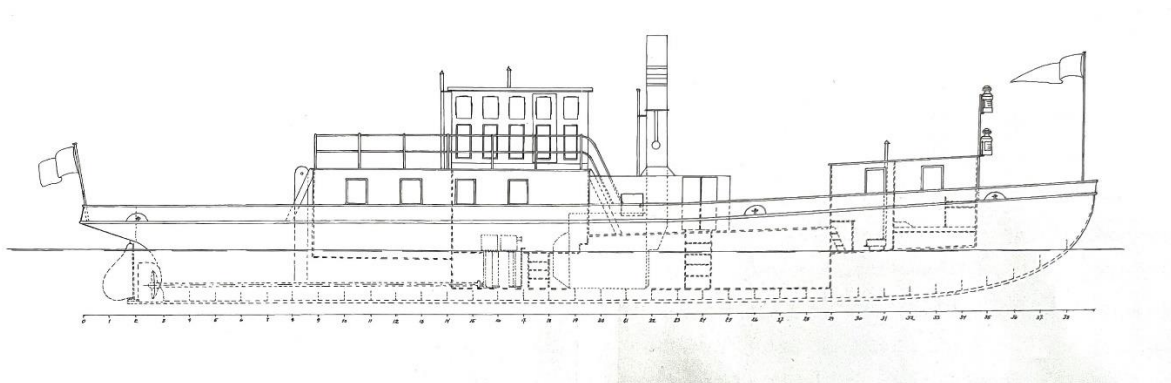
D/S «Engebret Soot»s fire utviklingstrekk, 1862 – 1974



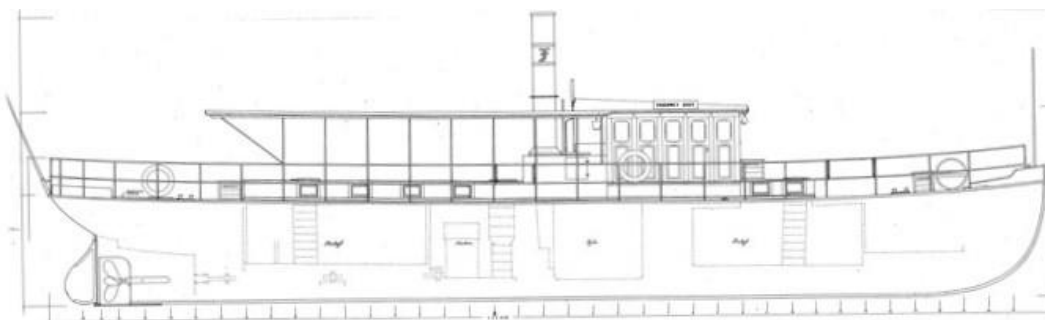
1862-versjonen, uten dekkshus og skorstein som kom ved leveransen. Kilde: Nylands Værkstedes arkiv, Norsk Maritimt Museum, Oslo



1890-versjonen, kilde: Haldenvassdragets Fløtingsarkiv, Halden historiske samlingen, Østfoldmuseene.



1904-1942-versjonen, før ombygging. kilde: Haldenvassdragets Fløtingsarkiv, Halden historiske samlingen, Østfoldmuseene.

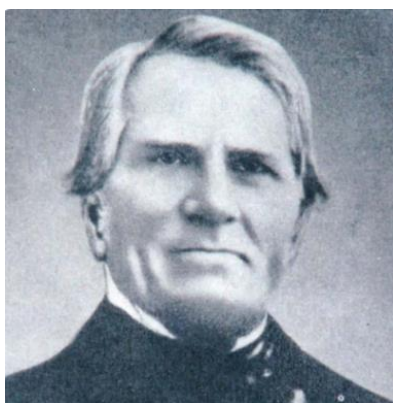


1942-versjonen, ny kjele snudd i 1942. Kilde: arrangementstegning, Sjøfartsdirektoratet

Historien om D/S «Engebret Soot»

Haldenvassdraget

Helt i øst i 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. Dette vassdraget har, som så mange av våre skogrike vassdrag i det sørlige Norge, de beste betingelser for tømmerfløting. Nedslagsdistriktet var relativt lite, men til gjengjeld var det rikt utstyrt med regulerende sjøer og vann, så vannføringen- selv uten dambygging for den isfrie årstiden- var sterk nok for tømmerfløting.



Engebret Soot. Foto: Ukjent fotograf

Kanalbygger Engebret Soot

Fredrikshald ble kjøpstad i 1665 og fikk trelastprivilegier som raskt førte til at trelastbedrifter etablerte seg. I takt med et økt behov for tømmer ble tilgangen fra de mange små sager i Tistedalsfossen for liten. Snart oppstod det et krav om forbedringer i fløtingen i vassdragene ovenfor, samt tilførsel av tømmer fra nabotraktene i Sverige. Løsningen av denne vanskelige oppgaven er knyttet til ett navn, Engebret Soot (1786 – 1859), fløtingsinspektøren i vassdraget fra 1824. Engebret Soot var en mann som kom til øve stor innflytelse på samtidens vassdragsutbygginger, både i de østlige og sørlige vassdrag av Norge. Hans engasjement for tekniske nyvinninger innen transport av tømmer vannveien strakte seg fra Tyrifjorden, Maridalen nær hovedstaden, og like til grensevassdragene i Sverige. Han var også involvert som konsulent for byggingen av Göteborgs kanalnett. Det var likevel i

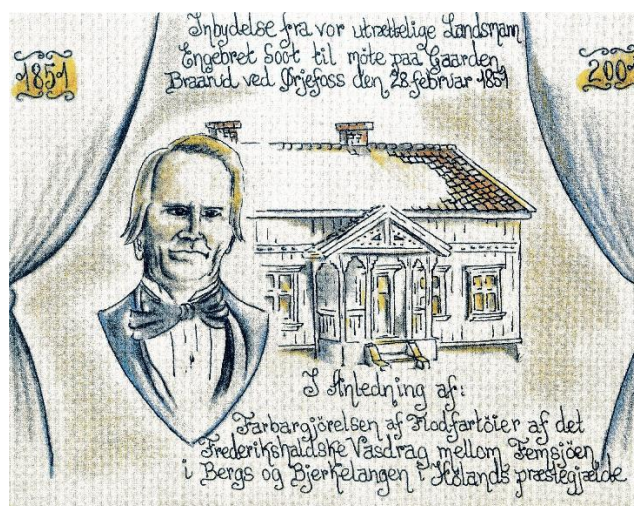
Fredrikshaldsvassdraget han skulle bli revolusjonerende for vassdragsutbyggingen.

Norges første kanalbygger

Engebret Soot var Norges første kanalbygger, og han stod bak byggingen og etableringen av Otteid kanal i 1825 med overføringsanordning for tømmer fra Stora Le til Øymarkssjøen. Videre var han kanalbyggeren bak motstrøms sluseanlegget, Grasmo-kanalen (senere kalt Soot-kanalen), som stod ferdig i 1849. Til hjelp for denne byggingen fikk han et lån hos selveste Peder Anker.

Fredrikshaldskanalen er den tredje, og den største kanalen, som Engebret Soot stod bak. Opptakten til byggingen av kanalen var Soots innkalling til møtet på Braarud gård ved Ørjefoss, den 28. februar 1851². Slik lød et bruddstykke av innkallingen til møtet:

«Et for Fredrikshalds by og dens opland saavel i Sverige som i Norge uberegnelig vigtigt foretagende har tid og omstendigheder bragt under alvorlig overveielse, og er det os en fornøielse at kunde underrette almenheden om, hva der for denne i saa manges interesse indgribende sag hidetil er foretaget. Efter udstedt innbydelse fra vor utrættelige landsmann Engebret Soot og en del eiendomsmænd af oplandet i anledning av farbargjørelsen af flodfartøier af det fredrikshaldske vasdrag imellem Femsjøen i Bergs og Bjerkelangen i Hølands præstegjelde mødte paa gaarden Braarud ved Ørjefoss 28. Februar 1851 - -».



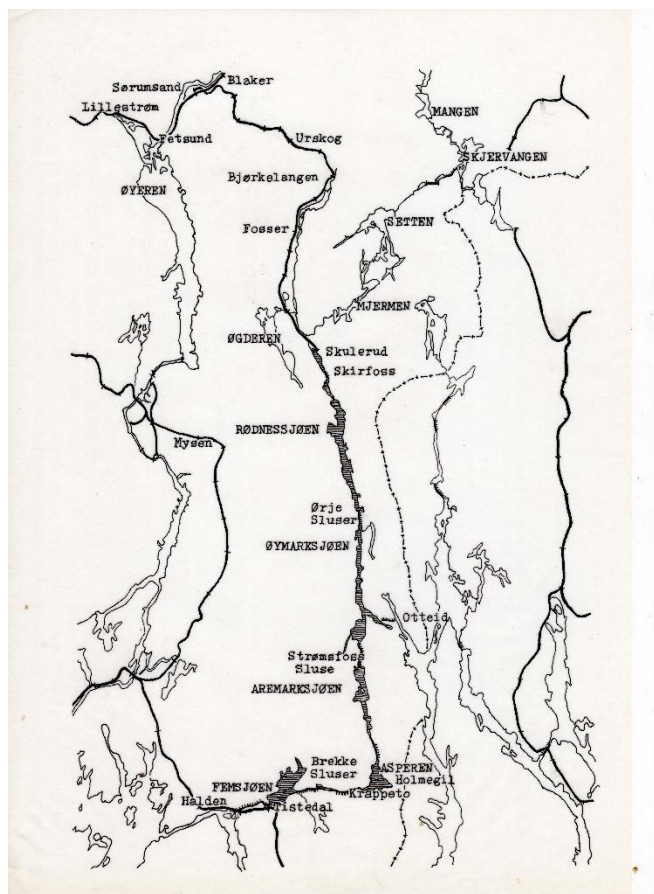
Innbydelse i forbindelse med 150 årsjubileet til byggingen av Fredrikshaldskanal. Tilhører Eilif Mosbæk.

² Fredrikshalds Budstikke No 34 1851.

Her ble saken drøftet og planene klare. Allerede i februar året etter ble "*Interessentskabet til Farborgjøreelse af det Fredrikshaldske vasdrag*" en realitet. Dermed var dette opptakten til en intens anleggs- arbeidsperiode som skulle binde sammen innsjøene Aspern og Femsjøen med sluser ved Brekke i 1853, ved Krappeto i 1856, og slusene ved Strømsfoss og Ørje i 1860.

Anleggsstart

Anleggsvirksomheten for Fredrikshaldskanal begynte i 1852. Dessverre opplevde ikke Engebret Soot at hele mesterverket ble ferdigstilt, han døde den 3. mars 1859 i Strømsfoss (Aremark). Etter at hele kanalen var ferdig i 1860, ble Skirfosløpet mellom Skulerudsjøen og Rødnessjøen mudret opp for gjennomfart i 1862. Kanalen fikk navnet Fredrikshaldskanal, etter navneendringen i 1928, Haldenkanalen.



Kartutsnitt av Fredrikshaldskanal etter Pål Ulsteen.

Landets eldste kanalsystem

Haldenkanalen er i dag en del av Norges eldste kanalsystem, og er 74,5 km lang fra Skulerud til Tistedalen. I løpet av historien har det vært i alt 25 dampbåter tilknyttet vassdraget. Syv av disse er fortsatt i kanalen og danner rammene om det som er landets

største dampbåtmiljø på innlandet. D/S «Engebret Soot» er en av spydspissene i denne flåten.



Engebret Soots bauta ved Ørje sluser. Avduket 25. mai 1936 på Soots 150 årsdag. Foto: Brugseierforeningen

Saugbrugsforeningen

I 1859 tok sagbruks- og trelasthandler, Andreas Melchior Glüstad Wiel, initiativ til etablering av Saugbrugsforeningen i Fredrikshald. Dette ble starten på en stor og viktig hjørnestensbedrift i byen, og etter hvert en betydelig eiendomsbesitter, både i Norge og i Sverige. Saugbrugsforeningen kjøpte opp mye skog i i Värmland og i grensetraktene opp mot Norge. Samtidig kjøpte og etablerte de mange lokale sagbruk i Sverige, kombinert med innkjøp av norske fartøy til formålet. Fartøyene D/S «Stora Lee» (1861, hjuldamp), D/S «Otteid» (1872), D/S «Lelång» (1872) og D/S «Helle» (1867) seilte alle med norsk flagg på svenske innsjøer for Saugbrugsforeningen. Disse fartøyene befordret tømmer fra de «norske» skogene helt opp til Fryksdalen. Deler av saugbrugsforeningens tømmer på 1860 og 1870 tallet ble også fløtet gjennom Trysil og Trysilelven/Klaraälven til Karlstad. Deretter ble det slept av norske tømmerleper gjennom Dalsland kanal som ble åpnet i 1872, og over til Otteid for videre

befordring til Tistedalen og Saugbrugsforeningen i Fredrikshald.

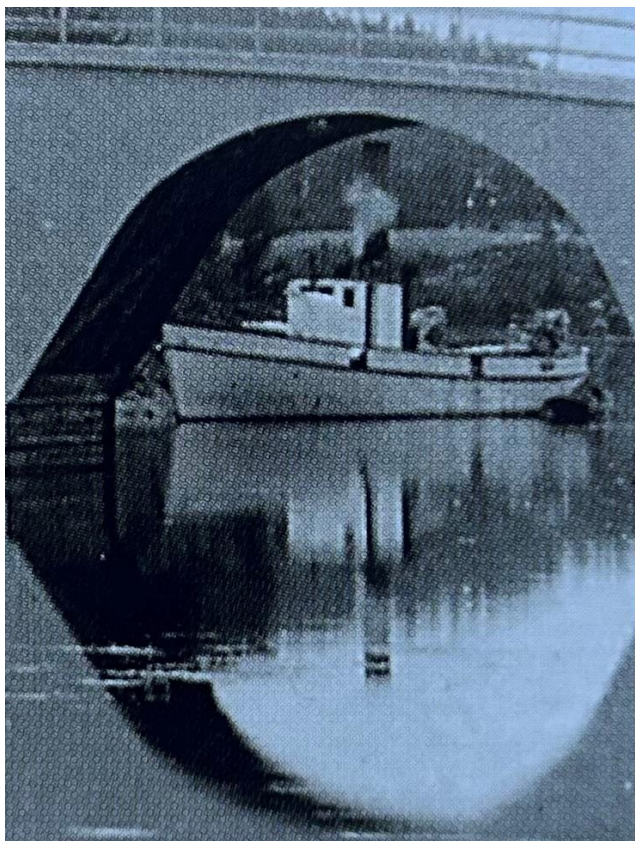


Hjulbåten D/S «Stora Lee» fra 1861.

Foto: Ukjent

D/S «Thor»

Saugbrugsforeningens første slepebåt i Fredrikshaldskanal var D/S «Thor» fra 1861. D/S «Thor» ble kjøpstrukket i 1860 på Tistedalstranden av 12 svenske tømmermenn under ledelse av svenske Sven Olsson fra Vänersborg i i Västra Götalands län. Nybygget var et såkalt komposittbygg med trekledning på jernspant.



Et helt unikt bilde av D/S «Thor» (tre-Thor) i 1904. Bildet tatt ved Skodsborg bro, Aremark. Foto: Jakob Olsen

Tømmersleperen, D/S «Thor», ble bygd med dobbel trekledning på jernspant fra jernverket i Lennartsfors. I tillegg ble skroget beslått med ekstra jernplater fra England for å klare isen i sjøene på kanalen. Opprinnelig skulle D/S «Thor» være klar i april dagene i 1861, men Nyköping Mekaniska verkstad klarte ikke å levere maskinen før i slutten av mai samme år. Dampmaskinen var på 20 hestekrefter og fremdriften propelldreven.

Flomkatastrofen i 1861

D/S «Thor» ble sjøsatt den 22. juli 1861. De ødelagte slusene fra flomkatastrofen i Krappeto og Brekke den 1. april samme år gjorde at man måtte bogsere nybygget oppl vassdraget ved hjelp provisoriske demninger til Aspern. Her ble tømmersleperen satt i drift i oktober 1861 som det første dampskip i Fredrikshaldsvassdraget. D/S «Thor» tjenestegjorde som tømmertrekker i Fredrikshaldskanalen frem til 1903, altså i 42 år. Da var det slutt og båten ble nedrigget til lekter. I 1922 ble fartøyet hugget opp som den første propelldrevne tømmertrekkeren i vassdraget, og sannsynligvis – den første propelldrevne båten prøvekjørt i Norge (august 1861).

«Kongen» av Fredrikshaldskanal

Fredrikshaldskanal fikk sin dronning i 1887, D/S «Turisten», også kalt «Femsjøens hvite svane». Ingen dronning uten en konge; Kongen av Fredrikshaldsvassdraget må utvilsomt være D/S «Engbret Soot», eller «Sooten», som den kalles på folkemunne.

Nylands Værksted

Det første skritt for å skaffe en dampbåt til Fredrikshaldskanalen ble tatt i juli 1859. Det ble da sendt ut aksjeinnbydelse til «Anskaffelse af et Dampfartøi afpasset efter Lokalteter og Distriktets behov». Aksjene kostet 50 Spd. Tilslutningen var god og allerede den 18. oktober 1859 ble det sammenkalt til konstituerende møte på Ørje. Den 3. mars 1860 ble fartøyet kontrahert og bestilt av det nyetablerte aksjeselskapet «Engbret Soot's Interesentskab» (det var altså ikke Saugbrugsforeningen som stod for bygging av D/S «Engbret Soot», som det i ulike arkiv og litteratur feilaktig hevdes). Bestillingen ble gjort ved Nylands Værksted i Christiania, på årsdagen for gamle Engbret Soots bortgang den 3. mars 1859.

Dampskipsselskapet var etablert av velstående agrarere³ på Ørje med omegn, og bestillingen var Nylands Værkstedes første båt nummer 1. Bestillingen var spektakulær for verkstedet – dette skulle bli noe så nymotens som Norges første propelldrevne jernbåt. Teknikken for denne type skipsbygging var ny og lite utprøvd, til nå hadde hjulbåter vært enerådende i markedet.

Kravspesifikasjonen

Byggenr. 1 - D/S «Engebret Soot»

Lengde over for- og akterstevn

74' – 0"

Største bredde

10' – 5"

Dyptgående akter

3' – 8 "

Kjöl

3" höy, 5/8" tykk av

valset jern

Forstevn

3" " 5/8" "

" "

Skjoldplate av 1/2" tykkelse under propelleren.

Ror av 2 plater 1/8" tykke

Spanter i maskinrom av 2" x 1 ½ x 5/16" vinkeljern. For og akter

om samme 2" x 1 ½" x ¼" vinkeljern. 22 ½" mellom spantene.

Bunnstokker av 3/16" plater

Klinking: Dobbelt klinking i kjöl og stevn – forövrig enkel klinking.

Plating bestående av 7 rekker på hver side. 1.

platerække nærmest

kjölen ¼", 2. og 3. av 7/32". De övriga rekke 1/8".

37 effektive hestekrefter

Koeffisient 464

Går fra Skodsberg til Strömefoss – 1 norsk mil i 30 minutter og

Bruker henimod 1 td kull i timen.

Fartöyets hele depl. er 51.935.776"

Anvendte timer på skrog

16.584,5

" " " maskin

14.423,5

" " pr. pris/tonn

444,4

" " " " hestekraft

1201,9

Total timesum

31.008

Arbeidet påbegynt

mai 1860

" sluttet

juli 1861

Pris for skroget

2.651-71 Spd.

" " maskinen

2.524- 4 "

Hovedsum

5.175-75 "

Regningssum

6.000- 0 "

Pris pr. pris/tonn skrog

12 nom. Hk.

9 knop

80 passasjerer

29,97 brt.

Verkstedet skulle levere skipet i ferdig stand på Femsjøen. I beløpet var det ikke medregnet utgifter til et nødvendig tredekk om bord.

Satt sammen på Tangenlandet ved Femsjøen

Den nye tømmertrekkeren ble bygd i Christiania, men kom i deler til Tangenlandet der båten skulle settes sammen av verkstedets dyktige medarbeidere. Dessverre ble det relativt raskt økonomiske utfordringer for «Engebret Soot's Interesentskab».



D/S «Gahn» landsatt ved Fetsund lenser i 2023. Foto: Alexander Ytteborg

³ Bondeklanen – agrarerne (Soot)

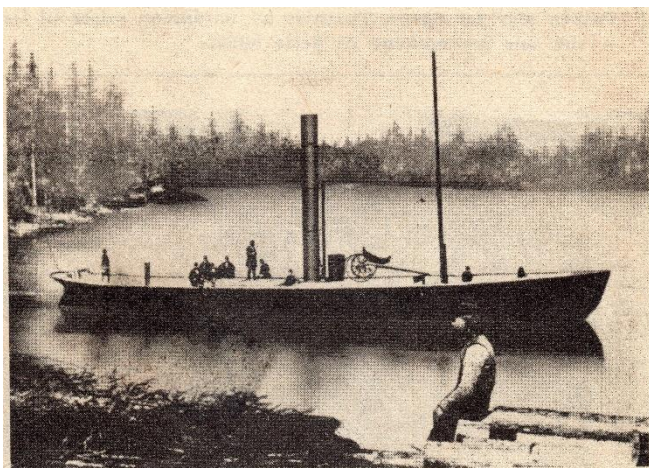
Aksjeselskapet klarte ikke å reise kapital til å ferdigstille fartøyet. Noe av årsaken kan tilskrives flomkatastrofen i kanalen den 1. april 1861 der flere fra selskapet kapitalsterke investorer var involvert i den kostnadskrevende gjenoppbyggingen. Dermed ble leveransen av nybygget sterkt forsinket, noe som også forklarer at bygg nr. 2 ved Nyland Værksted, D/S «Gahn», ble det første skipet verkstedet leverte til Øyeren høsten 1861.

Auksjon

Etter en lengre tids økonomisk uføre med kontrahenten på Ørje besluttet Nylands Værksted våren 1862 å legge nybygget ut til auksjon. Et nytt aksjeselskap, «*Interessentskabet for Dampbaaden Engebret Sooth*», ble etablert, og kjøpte båten for det utestående til ferdigstilling hos verkstedet. Kjøpesummen var 3500 spesidaler. Dermed ble det endelig kapital til å sette D/S «Engebret Soot»s deler sammen. Tømmertrekkeren ble overlevert den 10. oktober, og selve stabelavløpningen kunne finne sted den 11. oktober 1862.

Dåpen

Kanalbygger Engebret Soots store visjon i 1851 var å bygge en kanal så stor at man kunne føre større farkoster vannveien gjennom Fredrikshaldsvassdraget. Bestillingen av D/S «Thor» og D/S «Engebret Soot» i 1860 ble det flotte resultatet av denne visjonen. Navnet til sistnevnte ga seg selv ettersom bestiller var fra Ørjeområdet der Engebret Soot hadde hatt sitt tilhold.



D/S «Engebret Soot» slik den antakelig så ut ved levering i 1862.
Foto: Tilhører Pål Ulsteens arkiv

Ved dåpen den 11. oktober 1862 ble derfor «kongen av Fredrikshaldskanalen» oppkalt etter sin store grunnlegger og kanalbygger.

Tekniske data

D/S «Engebret Soot» ble levert som en slettdekker med relativt luftige forutsetninger for mannskap og passasjerer. Skipet ble beregnet til være på 29,97 registrerte tonn (beregnet i 1904 til 31,61 brutto etter maskin- og kjelebytte), var 74 fot langt, 10,5 fot bredt og stakk 3,8 fot dypt. Tømmersleperen var utstyrt med en dampkjele og 1 sylindret dampmaskin med 12 (15 IHK) nominelle hestekrefter fra Nylands Værksted (bygg no. 6). Dampkjelen var en røykrørkjele, bygd som en lokomotivkonstruksjon, dvs. med røykrør i forlengelse av en kombinert fyrgang og ildkasse.

D/S «Engebret Soot» ble de første 25 driftsårene fyrst med ved. Det var først da Fredrikshaldsvassdragets Fløtingsforening overtok skipet høsten 1887 at tømmertrekkeren ble kullfyrst.

Dampmaskinen

Betjeningen av maskineriet på D/S Engebret Soot» var en smule omstendelig. I mange år måtte fyrbøter og maskinist operere på hver sin side av kjelen. Dette medføre at det alltid måtte være to nede i maskinen. Først i 1942, med tredje generasjons kjele om bord, skulle fyringen bli enklere da fyrkassen til kjelen ble snudd med røykrør betjent fra maskinsiden.

Kombinert tømmersleper og passasjerskip

Det var allerede ved bestillingen bestemt at D/S «Engebret Soot» skulle være en kombinert tømmersleper og passasjerbåt, akkurat som de fleste innlandsfartøy på den tiden. Etter sjøsettingen i 1862 ble tømmertrekkeren gitt et sertifikat med relativt enkle kriterier. Begrepet i «forskriftsmessig stand» var på 1860-tallet noe som i regelen ble påvist av den enkelte kontrollør ombord. Om ikke åpenbare mangler ble påvist fikk fartøyet godkjent sertifikat.

Passasjerantall

D/S «Engebret Soot» ble i 1862 godkjent for hele 80 passasjerer. I dag er det samme fartøyet, med betydelig større sikkerhetsforanstaltninger, godkjent av Sjøfartsdirektoratet for 30 passasjerer. Tidene har endret seg, det er sikkert.

Tolletaten

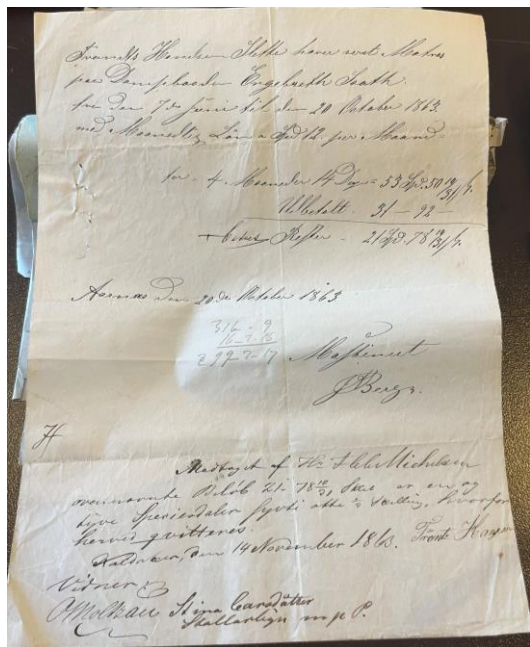
Det var *Tolletaten* som den gang utstedte sertifikater for norske skip. Denne praksisen vedvarte til 1907, og først to år etter ble en egen skipskontroll utgått av Sjøfartsdirektoratet.⁴

Til Aspern

Som D/S «Thor» året før, måtte D/S «Engebret Soot» forsere de ødelagte sluseanleggene i Krappeto og Brekke for å komme i drift på Aspern og videre oppover kanalen. Første seilas gikk over Femsjøen, deretter ble «Sooten» tatt gjennom flomskadeområdet ved hjelp av provisoriske demninger. Allerede høsten i 1862 ble den nye tømmertrekkeren satt i drift til ulike oppdrag, der tømmertrafikken for Tistedalsbrukene ble hovedoppgaven.

Barbro Kvaals arkiv

De første driftsårene til D/S «Engebret Soot» er dessverre beskjedent dokumentert. Kildetilfanget er begrenset, delvis med divergerende opplysninger. Heldigvis finnes det flere artikler og notiser i lokalpressen, og fra 1862 til 1873 finnes det et regnskapsarkiv etter Amund Olsen Huser, som var rederiets økonomiske og regnskapsmessige ansvarlige disse årene.



Regnskapsarkivet etter Amund Olsen Huseer, rederiets økonomiske og regnskapsmessige ansvarlige i årene 1862-73. Foto: Barbro Kvaals arkiv, Halden historiske Samlinger

Arkivet er bevart ved Halden historiske Samlinger (Østfoldmuseene), etter at det i 2024 ble gitt i gave av Barbro Kvaal, oldebarnet til Amund Olsen Huser. Arkivet er unikt og verdifullt, og ble tatt vare på da hun for mange år siden fant det under opprydning på loftet på familiegården.

Kaptein Christen Hansen

Av regnskapet til selskapet tyder ting på at det første reelle driftsåret for D/S «Engebret Soot» må ha vært i 1863. Her fremkommer det at mannskap skal tilsettes og fartsruten testes dette året. Christen Hansen blir D/S «Engebret Soot»s trofaste kaptein inntil han senere mønstret på som D/S «Turisten»s første kaptein i 1887.

To ukentlige avganger

Den første tiden ble det satt opp to avganger i uken fra Holmegil brygge ved Asperns sydside til Skulerud i Høland. I tillegg inngikk sleping av tømmer som en hovedprioritet i vassdraget. Flomkatastrofen den 1. april 1861 i kanalanlegget satte en effektiv stopper for «Sooten»s aktivitet i nedre del av vassdraget de neste 16 årene.

Gods og varetransport

Frem til 1877 gikk D/S «Engebret Soot» i tømmerlep, samtidig som den ble brukt til varetransport. En titt i ekspedisjonsprotokollen for Strømsfoss sluse, som skipet anløp, forteller om frakt av møbler, potettønner, ølkasser, melsekker, ljàer i dusinvis, komfyrer og mye annet. Passasjertrafikken var stor, med opptil 30 passasjerer samtidig om bord.

D/S «Engebret Soot» som tømmertrekker

Så lenge fløting ble gjort med robåter over de store sjøene i vassdraget, ble fløtingen gjennomført med ringbommer. Mange steder kalles dette for soppløting, fordi bommen ser ut som en sopp i formasjon når drives frem i slepet.

Med dampbåtene i Fredrikshaldskanalen ble ringbommer erstattet med flåter, eller det som lokalt kalles for kubb. En kubb er en flåte tømmer i like lengder som ble krysslågt i seks til åtte høyder. I dag betegner dette i fellesterminologi såkalt buntfløting. Denne transportløsningen ble en formidabel forbedring mot tidligere tiders slit med tjore-eker⁵. D/S

⁴ Eilif Mosbæk: Kanaldamperen Engebret Soot, s. 85, utgitt 2015.

⁵ Tjoreeka var en pram utstyrt med et spill eller tjor som man sa. «Tjor» er betegnelsen på et vindespill som er montert oppi båten, og som ble brukt til

å trekke sammen tømmer ved slusene. Det besto av en horisontal, sylindrisk trekabbe med pinner, såkalte «horn» (som var satt inn i trekabben) og viklet

«Engebret Soot» ble derfor med sine dampbåtkolleger, tidlig et uunnværlig redskap til frembringelse av tømmer i vassdraget.



Akterenden av ei såkalt tjoreke fra Haldenvassdraget. Foto: Ole-Thorstein Ljøstad

Dagliglivet på kanalen

Etter litt prøving og feiling ble mannskapet om bord i D/S «Engebret Soot» fullbefarne i den allsidige rollen som skipsfører, maskinist og tømmerfløtere. De store uhellene uteble for «Sooten». Dette mye takket være sikre og stødige seilaser fra et etter hvert rutinert mannskap, der alle ble dyktige i rollene ombord. Arbeidsmengden på båten økte sakte, men sikkert gjennom 1860-og 1870-tallet. Ikke bare ble avgangene i passasjertrafikken flere, men også tømmermengdene økte i vassdraget. Det ble ansatt flere faste tømmerfløtere i transportsesongene, og vassdraget ble en viktig arbeidsplass i regionen.

Stenselven

Frem til 1877 ble tømmerselep med dampskip gjennomført fra Skulerud i nord (Høland) til Aspern i sør. Ved Stenselven der flommen hadde herjet så stygt i 1861, ble tømmerkubbene fra slepet splittet til løsdrift for å så samles igjen nedenfor. Herfra og ned til Tistedalen ble tømmeret antakelig befordret videre på gamlemåten med tjoreker så lenge opprettingsarbeidet av slusene pågikk.

Vinterstid

D/S Engebret Soot» lå i opplag vinterstid med de andre dampbåtene når isen stod i kanalen. Fast opplagssted

6 millimeters tau rundt. I begge ender av den nevnte kabben var det tappet inn jernteiner, som ble festet bak J-formete jernbeslag på treklosser oppå den ramma tjoret hvilte på. Bakerst på den samme ramma, over aktertoften, var det påspikret et kraftig tverrtre med nedtappete pinner. Tjoret ble brukt til å trekke fløtingstømmer med. Båtkaren satt da

var ved Bjørnstadbryggen i Femsjøen. Vinteropplag krevde omtenkksomhet og nøyaktighet, det var om å gjøre å ivareta båtene best mulig for å gi dem et langt liv. Dessuten var prosedyren fokusert på å holde vedlikeholdskostnadene nede. Den viktigste prosedyren var å klargjøre dampmaskineriet til opplaget. Dampkjelen måtte tømmes for vann, og dette ble gjort ved at den ble fyrt opp for å få trykk på fuktigheten som måtte ut. For å unngå kondens ved nedtømmingen ble et stort påtent stearinlys satt inn i kjelens fyrgang, og alle luker omhyggelig tettet til. På denne måten ble de siste rester av fuktighet borte, og levetiden på kjelen kunne forlenges. Overalt der det var vann som kunne fryse og gjøre skade, ble det drenert og tørket. Dessuten var en omgang med fett og oljer på bevegelige komponenter viktig, samt tildekking med vatterte tepper på frostømtålige områder av maskinen.

Fra tømmertrekker til rendyrket passasjerbåt

D/S Engebret Soot» ble regelmessig satt i trafikk mellom Tistedalen og Skulerud da kanalen ved Brekke og Krappeto sluser endelig var ferdig den 12. juni 1877. På dette tidspunktet var det flere tømmertrekkere i kanalen, så det ble besluttet å bygge om «Sooten» til kombinert passasjer- og godsbåt.



D/S «Engebret Soot» slik den så ut etter ombyggingen i 1877. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Det ble en relativt gjennomgripende og stor ombygging av fartøyet til formålet. Et innelukket styrhus ble bygd akter for skorsteinen. Videre ble et relativt rommelig dekkshus med salong etablert i akterskipet. På akterdekket over dette ble det gitt muligheter for et

aktervendt i båten og roterte kabben ved å dra hornene på oversiden mot seg. Han kunne også bremse eller låse posisjonen ved å sette beina mot horn på undersiden av kabben. Pinnene akterut ble brukt til å styre vinderetningen med.

baldakintak til beskyttelse mot vær og vind. I forskipet ble det bygd en liten mannskapslugar. I motsetning til den opprinnelige slettdekkeren som så dagens lys i 1862, var dette en stor forbedring. Interessant i denne sammenheng er det at fartøyet ble oppgradert av lokale entreprenører. Utseendemessig kan det fastslås at det var innlandssnekkere med fokus på praktiske løsninger som stod for oppgraderingen. Skipets estetiske linjeføring kan absolutt diskuteres i disse årene.

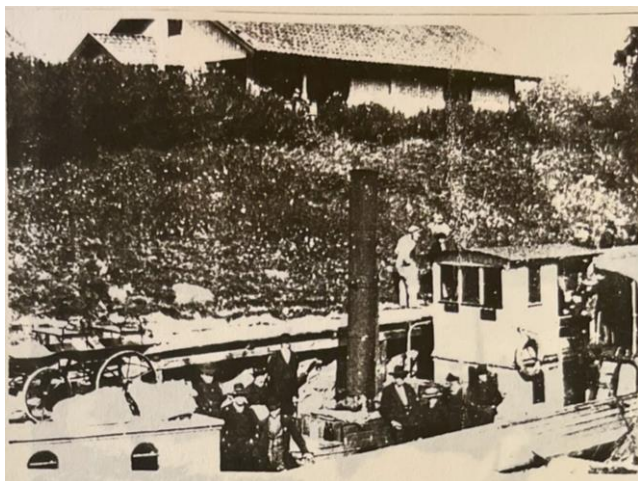
Ruta frem til 1887

I 1877 gikk D/S «Engebret Soot» i fast rute mellom Tistedalen og Skulerud med to avganger pr. uke. Ruten var med andre ord den samme som årene før, den gang med utgangspunkt i Holmegil brygge ved Asperns sydside.

Allerede året etter, i 1878, ble ruten utvidet til 4 avganger ukentlig, og fra 1879 gikk båtene hele 6 ganger pr. uke, altså 3 ganger opp og 3 ganger ned kanalen. Den 7. dagen lå skipet stille. Ruten fortsatte slik helt til D/S «Turisten» overtok passasjerruten i 1887.

Anløpene

D/S «Engebret Soot» 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.



D/S «Engebret Soot» i Strømsfoss sluse på tur nedover kanalen. Bildet er tatt før 1887, legg merke til den gamle slusemesterboligen i bakgrunnen som ble revet i 1894. Foto: Halden historiske Samlinger

Kombinasjonen laste- og passasjerfartøy fungerte utmerket i ruteoppsettet. Med et stigende antall handelssteder og økt etterspørsel på samferdsel, ble det etter hvert mange anløp på turen fra Tistedalen til Skulerud.

Hele 32 bryggeanløp var det da D/S «Turisten» overtok ruten i 1887⁶. 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 brygge, Aremark kirke, Holmegil brygge og Tangen brygge i Tistedalen var de viktigste anløpene. Her sløyfet D/S «Engebret Soot» aldri anløpene.

En ny epoke i skipet liv

Til omkring 1886 hadde D/S «Engebret Soot» 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 tids standard og turisme, og som kunne sette kanalen ytterligere på kartet. Dette ble opptakten til et nytt skip i Fredrikshaldsvassdraget, nemlig kanaldamperen D/S «Turisten». Ankomsten av denne vakre passasjerbåten (fredet den 12. august 2023) ble et veiskille i driften av D/S «Engebret Soot». Fartøyet var nå en nedslitt gammel travet i vassdraget.

Nytt eierskap

Den 12. april 1887 besluttet «Interessentskabet for Dampbaaden Engebret Soot» å selge fartøyet. Nytt selskap ble stiftet og D/S «Turisten» kontrahert, også denne gang ved Nylands Værksted i Christiania.

Fredrikshaldsvasdragets Fløtingsforening

Den 8. oktober 1887 ble det avholdt auksjon for D/S «Engebret Soot», som på dette tidspunktet risikerte skjærebrenneren om ingen meldte seg. Heldigvis kjente daværende leder av Tangen Dampsag i Tistedalen, Christian Skolleborg, sin besøkestid. Han syntes det var for galt at den gamle sliteren skulle hugges. Etter kjøpet fikk han overbevist Fredrikshaldsvasdragets Fløtingsforening om båtens fortrefelighet. Den 17.11.1887 kjøpte fløtingsforeningen båten for kr. 4000. Kjøpet ble

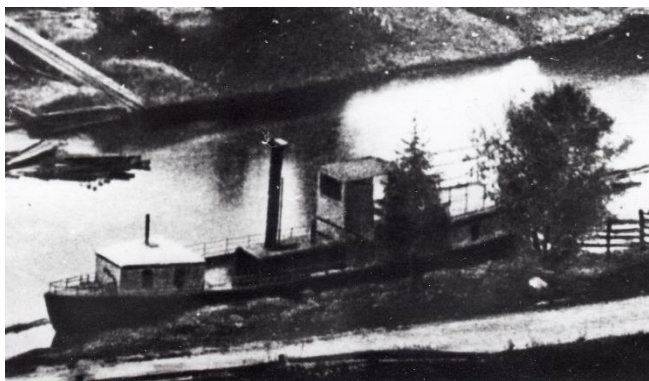
⁶ Skulerud, Kroksund, Rødnes, Degenes, Klemetsby, Gåseby, Stillesby, Hølaug, Klund, Ørje sluser, Årnæs, Åsmundrød, Øiestad, Ytterbøl, Grislingsås, Otteid, Søgård, Sambøl, Strømsfoss sluse, Rive, Buernebbå,

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

undertegnet i Tistedalen den 23.12.1887, og året etter ble «Sooten» satt i drift med sleping av tømmer og lektere. Tiden som passasjerskip var nå over, og de neste 30 årene skulle «Sooten» seile videre med fløtingsforeningens vimpel i stevnen.

Ombygginger og endringer i perioden 1890 – 1921

I 1890 ble det skiftet en del plater i skroget på D/S «Engebret Soot», og i 1893 ble det planlagt montert ny forvarmer til dampmaskinen. Først var det meningen at Nyland Værksted skulle levere denne, men tegningen til verkstedets dampmaskin no.6 var dessverre gått tapt i en brann ved verkstedet i 1885. Dermed ble en ny forvarmer anskaffet i 1895, men denne gang levert av Fredrikstad mek. Verksted.



D/S «Engebret Soot» ved Ørje sluser på 1890-tallet. Tresliperiet i bakgrunnen er bygget i 1887. Foto: Halden historiske Samlinger

Den store oppgradering på skipet kom på begynnelsen av 1900-tallet. På dette tidspunktet var «Sooten» i ferd med å bikke 40 år, og den lille dampmaskinen med kjele hadde gjort sin plikt. Den 15. januar i 1901 ble det inngått kontrakt om en ny dampmaskin og kjele med Akers mek. Verksted i Kristiania. Maskinen ble bygg nr. 457 og står fremdeles om bord i D/S «Engebret Soot»⁷. Maskinen som ble levert var en kombinert høy- og lavtrykksmaskin (compound) med innsprøytnings-kondensator. Den var beregnet å utvikle 60 Ind. hestekrefter⁸. Kjelen var en «sylindrisk retur» med utvendig forbrenningskammer. Arbeidstrykket var 120

pund pr. kvadrattomme, og heteflaten på 250 kvadratfot. Den gamle akslingen og propellen ble gjenbrukt med det nye maskineriet. Kjøpesummen var kr. 12 000,- ferdig montert og prøvekjørt innen den 1. mai 1901.

I 1904 ble det bygd et nytt styrhus som også skulle fungere som bysse. Styrhuset ble levert av snekker Sev. Hansen. Dette styrhuset står også om bord i dag, inkludert vedkomfyren som ble installert den gang. Det nye styrhuset ga plass til flere enn skipperen, og ble et yndet sted med «kaffelars» uavlatelig klar på komfyren.

I 1910 hadde D/S «Engebret Soot» seilt i 48 år. Flere av skrogplatene i akterskipet var på dette tidspunktet alvorlig rustangrepet og en omfattende reparasjon ble igangsatt. Hele 11 hudplater ble skiftet ut av Fredrikshaldsfirmaet Cathrineholm Jernværk⁹. Arbeidene ble utført i Brekke sluse i 1910. Samme verksted stod i 1913 for både tegning og bygging av en ny casing (overbygg) over kjelen. I samme runde ble ny rekke og nytt fordekk montert. En fenderlist langs skutesiden ble også påført i denne verkstedrunden.

I 1917 ble det foretatt en hovedreparasjon av kjelen med utskifting av kjelrør. Det kom også en ny maskintelegraf om bord¹⁰. Endelig i 1921 ble en større skrogreparasjon utført, samt en ny propellaksel og hylse montert. Den gamle fremdriften hadde da holdt i hele 59 år.

Fløtingsinspektør Ragnvald Bødtker

Den 1. april 1890 ble Ragnvald Bødtker ansatt som fløtingsinspektør i Fredrikshaldsvassdraget. Han var gift med Marie, datter til Gunerius Soot (fløtingsinspektør i Glomma), sønnesønn til Engebret Soot. Gunerius Soot hadde som sin far, Dines Soot, en fortid i fløtingen i Fredrikshaldsvassdraget. Slik sett ble Ragnvald Bødtker en videreføring av Soot-dynastiet som hadde betydd så mye gjennom hele kanalens historie.

⁷ I et brev til Norsk Sjøfartsmuseum den 14. mai 1938, skrevet av daværende fløtingsinspektør, Augustin Paulsen-Næss, står følgende om den gamle kjele og dampmaskin: «Efter innhentede oplysninger fra gamle folk i Tistedalen blev den gamle maskine og vistnok også kjele, solgt eller i alle fall overtatt av ingeniør Skolleborg, eieren av Tangen Dampsag & Høvleri, Tistedalen. Så vidt vites stod maskinen lagret mange, mange år. Hvor den er blitt av kan desværre ingen gi oplysninger om nu». Ingeniør Skolleborgs søn, brukseier J. B. Skolleborg opplyser på forespørsel, at der på Tangen mek. Verksted for en måneds tid siden blev slått i stykker en gammel dampmaskine som muligens kunde være fra «Soot». Maskinen så ut til å være av størrelse 8 a 10 H.K. Den var encylindret og bygget i form av en lang, sammenklemt hestesko». «Dette er de oplysninger som jeg for nærværende kan skaffe».

⁸ Ind. Hk. henspeiler på en indikator oppfunnet av James Watt i begynnelsen av 1780-årene. Sylindetrykket ble avlest av en indikator koplet på sylindren, for å måle effekten. Derav indikerte hestekrefter.

⁹ Cathrineholms Jernværk var et jernstøperi, senere mekanisk verksted og emaljefabrikk, ved elva Tista i Fredrikshald (Halden). Det var det første rene jernstøperiet i Norge. Det vil si at bedriften, i motsetning til de gamle norske jernverkene, ikke brukte egen-produsert råjern som utgangspunkt for produktene sine.

¹⁰ Den gamle maskintelegrafen fra 1862 hadde inntil da vært i bruk. Den gamle telegrafen ble liggende på lager inntil den i 1941 ble montert på D/S «Fem». Da denne tømmertrekkeren ble senket på Rødsnessjøen i oktober 1961, ble maskintelegrafen nok engang tatt vare på og ble lagt på Haldenvassdragets Fløtingsforenings lager. Skjebne etter dette er usikker.



Ragnvald Bødtker Kilde: Strinda historielag

Ragnvald Bødtker brakte inn en ny æra i kanalen. Han var som sin svigerfamilie en innovativ og virkelysten mann. Med hans lange lederskap til 1932 skulle Fredrikshaldskanal tilføres mange viktige og nye innovasjoner på den tekniske siden.

Tømmermoser

Den viktigste endringen Ragnvald Bødtker tilførte, var en ny innovasjon knyttet til transportmetoden i fløtingen. I 1892 tegnet og produserte Ragnvald Bødtker et buntingsapparat som skulle revolusjonere fløtingen, ikke bare i Fredrikshaldskanalen, men i alle vassdrag der denne tekniske løsningen kunne brukes. Buntingsapparatet fikk navnet moseapparat, og var kjennetegnet ved at den buntet flåter med tømmer i ulike lengder og størrelser. Moseapparatene var i tidlige år dampdrevet, senere ble de motoriserte.



Moselaget og skillelaget slått sammen til ett lag. Mannskapsstyrken innskrenket fra 24 mann til 13 mann. Foto: Tore Paulsen-Næss

Telekommunikasjon

Telefon langs Fredrikshaldskanalen begynner så smått å komme på slutten av 1800-tallet. En telegraflinje mellom Fredrikshald og Grasmokanalen var første etablering på Mangenskogen. Dette var eneste moderne kommunikasjon inntil telefonen kom til utvalgte brygger langs vassdraget i 1898. Denne telefonlinjen var i bruk helt frem til nedleggelsen av

fløtingen i 1982. Noen kortbølge radiosender ble derimot aldri etablert mellom fløtingsbåtene på kanalen. I fart var det bare mannskapet og «Sooten» mellom bryggeanløpene. Det var heller ikke radar i bruk på båtene – fløtingen i kanalen ble med andre ord i stor grad drevet på «gamlemåten». Man fikk styre etter landskap, farled, lyder og kjennskap. Kontakten som evt. var påkrevd med omverdenen ble gjort når båtene seilte nært land.

Tømmertrafikk på jernbanespor

Fremveksten av skognæring og etterspørsel etter trevirke la grunnlaget for små jernbaner rundt om i landet. Allerede kanalbygger Engebret Soot sørget for jernbanespor med hest som trekkraft ved Grasmokanalen og ved Otteid kanal i midten av 1800-tallet.

Urskog-Hølandsbanen

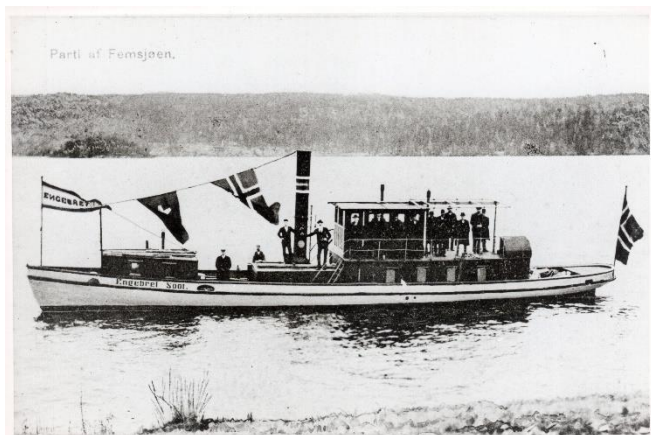
I 1896 ble Hølandsbanen åpnet fra Bingsfoss til Bjørkelangen, og i 1898 ble den forlenget videre til Skulerud ved Rødnessjøen (Skulerudsjøen). Den nye tertiærbanen – kjent som Urskog Hølandsbanen og «Tertitten» - med damplok og sporvidde på 750mm spor, ble bygd med henblikk på å ta ut skogvirke i området til salg for sagbrukene i Tistedalen. At banen gav fordeler med forbindelse til verden i nord var heller ikke å forakte. Nå hadde Fredrikshaldskanalen fått jernbaneforbindelse i begge ender, noe som virkelig tilrettela muligheten for både næringsliv og turisme i kanalen. - Det siste nærmest en forutsetning for D/S «Turisten»s rute resten av tiden passasjerbåten var i aktiv tjeneste i Haldenkanalen.



Urskog-Hølandsbanen. Damplokomotiv nr. 4 "Setskogen" ved tømmerkranen på Skulerud stasjon august 1959. Foto: Svend Jørgensen.

Unionsoppløsningen

Dampskipene på Fredrikshaldskanalen kom seg velberget gjennom unionstiden, og ikke minst den spente situasjonen som oppstod med svenskene i grensetraktene i 1905.



D/S «Engebret Soot» søndag 12. november 1905 med valgfolk fra Brekke kanal om Rød, til Gjærneslandet. Foto: Halden historiske Samlinger

D/S «Engebret Soot» fikk et par spesialoppdrag på høsten i 1905. På valgdagene til avstemningen om unionsoppløsningen fra Sverige den 13. august ble fartøyet rekvirert til å frakte folk til valgurnen fra Sund til Aremark. Den 12. november samme år gikk «Sooten» med valgfolk fra Brekke til folkeavstemningen om monarki i Norge.

En trofast sliter

Dager, måneder og år, trofast holdt den gamle sliteren på i Fredrikshaldskanal. Ufattelige mengder med grønt gull ble bogsert av gjennom vassdraget. Minst like trofaste var den faste gjengen om bord. Det var en livsstil å være fløter, å navigere som tømmerseiler, eller å være maskinist og kullempere, drive vedlikehold og reparasjoner av skipet. Det ble en fast rytme gjennom året, et liv med båt og kanal, der pusten fra gamledampen ga puls til skvalpene fra skutensiden og tømmermosene på slep.



D/S «Engebret Soot» ved flåtestedet i 1965. Foto: Brugseierforeningen

Ny dam og nytt sluseanlegg i Brekke

I 1920 ble byggearbeidene med nye sluser ved Brekke igangsatt. En ny dam var lenge planlagt i forbindelse med bygging av et nytt kraftverk.



D/S «Engebret Soot» i nye Brekke sluser som første båt etter gjenåpningen i 1924. Foto: Fredrikshalds vassdragets Fløtningsforening

Da det nye sluseanlegget var ferdig ble D/S «Engebret Soot» det første fartøyet som seilte gjennom de nye Brekke sluser. Dette var den 3. juli 1924. Anlegget i Brekke er til dags dato Nord-Europas høyeste sluseanlegg, kun slått av et sluseanlegg i Portugal i hele Europa. Nyanlegget ved Brekke bar bud om en ny tid i vassdraget, og stadig hyppigere ble det diskutert om en mulig pensjonering av den gamle tømmertraveren, D/S «Engebret Soot».

I opplag

Etter 1926- sesong var det slutt. Da ble den nå 64 år gamle tømmertrekkeren tatt ut av den regulære tømmerfarten i fløtningsforeningens eie. Imidlertid var tanken at båten skulle fortsette som reservefartøy ved behov, så etter sesongen i 1927 ble D/S «Engebret Soot» slippesatt, pusset, malt og klargjort for kommende sesonger. Men det ble aldri behov for fartøyet i disse årene, og snart syntes «Sooten»s dager talte.

«Flaghytta» og Gunerius Soot

Murmester Gunerius Soot, barnebarnet til Engebret Soot (og svigerfar til fløtningsinspektør Ragnvald Bødtker), bygde den pittoreske "Flaghytta" i 1931 på

Slevigen ved Bøensfjorden. Far til Gunerius Soot, Dines Soot, kjøpte denne eiendommen på 1860 tallet fra H.J. Sambøl. Skogstykket ble solgt videre til Gunerius Soot den 29.september 1884.



Flaghytta, 24. august 1930. Hytta med veien i fra syd. Foto: Tilhørere Eilif Mosbæk

Gunerius Soot hadde lenge vurdert å bygge en hytte på plataet over det stedet han mer enn 30 år tidligere hadde malt det norske flagget på fjellveggen, flagget uten den beryktede sildesalaten oppe i venstre hjørnet. Da tømmerhytta kom opp var navnevalget enkelt, det måtte bli «Flaghytta»



Engebret Soots sønner og barnebarn. Fra venstre; Dines (sønn), Gunerius (sønnesønn) og Ole Soot (sønn). De ble alle fløtingsinspektører østafjells. Foto: Ukjent

D/S «Engebret Soot» redde

«Flaghytta» ble redningen for D/S «Engebret Soot». Gunerius synes det var leit om den gamle sliteren som bar navnet til bestefarens skulle gå til resirkulert jern. Han kjøpte «Sooten» av Haldenvassdragets Fløtingsforening den 24. januar 1934 for en kjøpesum av kr. 1000,-.



D/S «Turisten» og D/S «Engebret Soot» etter Gunerius Soots kjøp i 1934. Bildet er tatt ved inngangen til Ørje sluser ved Røddnessjøen. Foto: Tilhørere Eilif Mosbæk

Dermed ble D/S «Engebret Soot» lystbåt for første gang i sin karriere på kanalen, og attpåtil med en eier med direkte familieband til fartøyets navnefar.

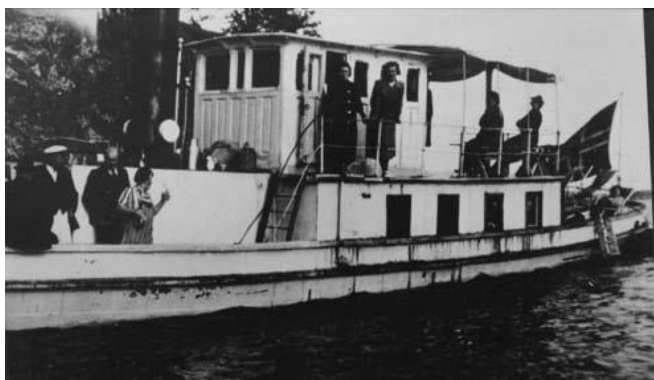


D/S «Engebret Soot» med gjester i innseiling til Ørje sluser på 1930-tallet. Foto: Tilhørere Eilif Mosbæk

Lystbåt

Gunerius Soot gikk straks i gang med en lettere oppgradering av båten, som ved salget stod i vinteropplag på Ørjeslippen. Den 27. april 1934 ble følgende loggført:

«Rep. Flagg, ny vimpel m/navn, unionsmerket, 2 gardiner grønn/blå, bestefars bilde i bronse, 4 felttaburetter. Tatt vekk delevegg i salong, maling utvendig. 28. april Engebret Soot flyttet til landsiden. Rep. og flyttet sofa. Fortsatt maling. 1. mai avsluttes malearbeidet. Gunerius Soot avreiser Bygdøy»



D/S «Engebret Soot» i Aarnæssundet i Guneruss Soots eie. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

I Guneruss Soots eie ble «Engebret Soot»s faste havn og opplagssted i Liefjorden, hos Guneruss Soots nære familie Haneborg på Lie gård. Gårdens altnuligmann, Jens Frøne, og den svenskættede formannen Harald Brubak, fikk ansvaret for båten sine operative tjenester. I denne perioden fikk D/S «Engebret Soot» nødvendig vedlikehold, stell og kjærlighet, men mange års hardt arbeid i tømmerfløtingen var tydelig: Dampkjelen var sliten og kjeletrykket måtte settes ned. Dampmaskinen var også i behov for en overhaling og gjennomgang. Det var med andre ord bare et spørsmål hvor lenge «Sooten» skulle bære som lystbåt. Likevel ble det en del turer etter vassdraget de kommende årene.



D/S «Engebret Soot» i Brekke sluser på 1930-tallet. Fra venstre: Jens Frøne, Kolbjørn Aas, Willy Rambøl og Iver Vold. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Museumsskip

I 1938 viste Norsk Sjøfartsmuseum interesse for D/S «Engebret Soot». Museet ønsket fartøyet som utstillingsobjekt i Oslo. Befaringer og inspeksjoner ble gjennomført, men økonomiske dyrtider, samt dystre utsikter for krig gjorde at en beslutning uteble.



D/S «Engebret Soot» inspiseres av museumsledelsen ved Sjøfartsmuseet i Oslo i 1938. Foto: Norsk Maritimt museum.

Eierbytte

Den 18. februar 1939 døde Guneruss Soot, og etter hans testamentariske disposisjoner ønsket han at hans nære slektning, tidligere sjøkaptein Einar Haneborg, skulle overta båten. Han kjøpte båten mot en kjøpesum av kr. 600,- fra dødsboet.

Kort sesong

Det ble en kort sesong på «Sooten» i 1939. Dagen etter st.Hans var et selskap invitert på tur av Haneborg, men før avgang måtte det hele kanselleres grunnet kjeleskade. Ikke lenge etter ble den en gang så stolte damperen trukket delvis på land på Nesøya ved Strømsfoss, der det ble tatt et symbolsk farvel med skuta. Treløyper ble lagt ut omkring båten, og det ble sådd gressfrø rundt «Sooten» for at den skulle tjene som museum med styrt forfall i skogen. For skuelystne stod en appelsinkasse oppstilt til bespisning under besøket.



D/S «Engebret Soot» trukket delvis på land på Nesøya ved Strømsfoss. Båten skulle tjene som et slags museum eller minnesmerke. Foto: Brugseierforeningen

Den andre verdenskrig

Da krigen kom til Norge satte det umiddelbart preg på landet. Rasjonerings og begrensninger gjorde utslag i nær sagt alle sivile virksomheter. Saugbrugsforeningen i Halden fortvilte, okkupasjonen medførte at det var vanskelig å få frem tømmer i Haldenvassdraget. Særlig tyskernes beslag i kull og dieselolje på fartøyene gjorde fløtingstransporten vanskelig.

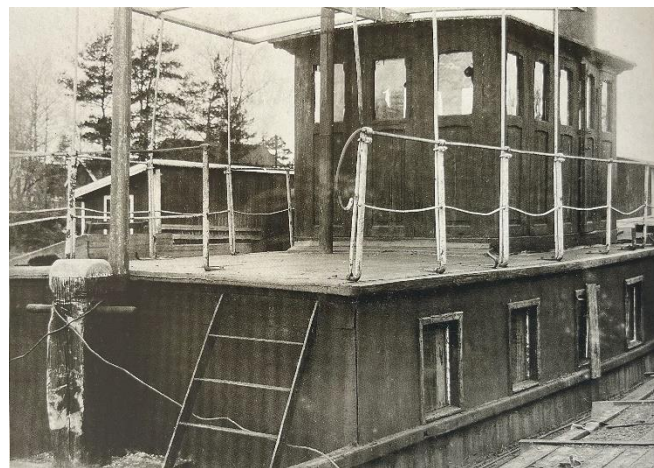
Saugbrugsforeningen og Haldenvassdragets Fløtingsforening ble nødt til å tenke nytt i en prekær situasjon. Det var behov for økt slepekapasitet – fartøy som kunne seile med ved fremfor kull og diesel var svaret. Dermed ble plutselig D/S «Engebret Soot», som en fugl Fønix tatt ut av sin siste dødsdans kjøpt tilbake av Haldenvassdragets Fløtingsforening for to tusen kroner, den 20. desember i 1940.



D/S «Engebret Soot» i opplag på Nesøya fra 1940. Foto: Brugseierforeningen

1942-versjonen

Det var et sørgelig syn som kom opp på Ørjeslippen ved årsskiftet 1940/1941. Etter femten år ute av runddansen i kanalen var det et stort og omfangsrikt arbeid som måtte til for å gjøre D/S Engebret Soot» seilingsdyktig igjen. Arbeidet medførte en betydelig oppgradering, der båten også fikk et forandret utseende. Kun skrog, styrhus og maskinoverbygning var det som ble beholdt av det gamle skipet.



En nedslitt D/S «Engebret Soot» i Strømsfoss sluse på vei til istandsetting på Ørje-slippen 1941. Foto: Brugseierforeningen

En arbeidsgjeng ledet av Sigurd Sydnes i Fløtingsforeningen, med faglig innsikt og lang fartstid på kanalen (var bl.a. skipper på D/S «Pasop», siden om bord D/S «Engebret Soot»)¹¹, gjennomførte de store arbeidene.



Sigurd Sydnes. Skipper på D/S «Engebret Soot». Bildet tatt om bord i september 1942. Foto: Brugseierforeningen.

Nye tegninger

Tegninger med et nytt arrangement ble utarbeidet. Spantene på den gamle tømmertrekkeren ble forlenget med 61 cm til ripa, fribordet på skuta hadde nemlig vært et problem i alle år som slepefartøy. I tillegg ble hele 13 plater i skroget byttet ut. Utover dette ble den gamle overbygningen akterut revet. Det gamle

¹¹ Sigurd Sydnes (1894 – 1986) var dekksmann, maskinist og skipper om bord på D/S «Engebret Soot» allerede før den 1. verdenskrig. Hadde hovedansvaret for ombyggingen av Sooten i 1942. Etterpå hadde han vært med på å bygge opp verkstedet, ha ettersyn av maskiner og vedlikehold. Det

var fløtingsforeningens eget verksted som den gang stod for ombyggingen. Kjelebyttet ble utført av Glommen mek. verksted.

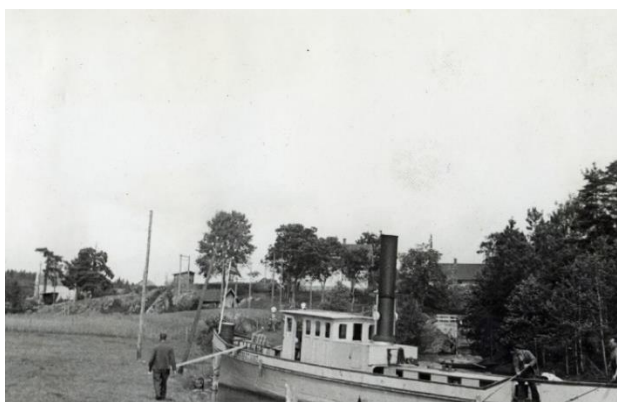
styrhuset fra 1904 overlevde ombyggingen (står fremdeles), men ble flyttet lenger frem. Forut under dekk ble det innredet mannskapslugar, og den gamle maskinoverbygningen ble forlenget med ny casing akterover med innredet skipperlugar. Økt høyde i fribord og nye dekkshus medførte at takhøyden innvendig i hele båten ble mer levelig og brukervennlig for mannskapet.



Smedene Johan Halvorsrud og Johan Iversen Kalberg som «håndsmidd» «Sooten» under restaureringen på Ørje i 1942. Foto: Fotohistorisk Forum

Nytt fargekart

D/S «Engebret Soot» fikk et nytt fargekart med ombyggingen i 1942. Skroget ble malt grått. Kappene ble også gråmalte, men ikke kappene på taket. Disse ble malt med *brent umbra*. Dette var en rød maling som Haldenvassdragets Fløtingsforening hadde brukt tidligere. Dampmaskinen ble malt i maskinglasur, og selve kjelen ble svart. Fronten ved den gamle kullboksen på babord side ble ikke malt, men lugarene ble malt i samme farge som tidligere (antakelig de samme som skipet hadde før restaureringen på 1990-tallet).



D/S «Engebret Soot» ved Strømsfoss i 1942. Foto: Brugseierforeningen

Håndsmidd

Alt arbeid på båten ble «håndsmidd» på Ørjeslippen med Johan Iversen Kalberg og Johan Halvorsrud på plass i smia. Et fantastisk arbeid ble lagt ned i tømmertrekkeren til en kostand på kr. 18 253,- (Årsberetningen 1942), og den 11. juni 1942 var «nye» D/S «Engebret Soot» klar til prøvetur. Snart var den tømmertrekkeren tilbake som slepebåt i tømmerfløtingen på kanalen. «Sooten» fikk passasjersertifikat for 80 passasjerer under krigen.

D/S «Vister» og D/S «Pasop»

Den gamle dampmaskinen fra Akers mek. verksted (bygg nr. 457) overlevde ombyggingen. Det var planer om å bygge om kjelen slik at den kunne fyres fra maskinrommet. Dette ble det ikke noe av. Den gamle kjelen ble skrotet, og isteden ble det montert inn en brukt kjele med årgang 1908. Prisen var kr. 2500,- inkludert armatur og «garnitur» i 1941¹².

En morsom kuriositet med dampkjelen er at den ble innkjøpt brukt av Glommen mek. Verksted i Fredrikstad. Verkstedet satt den gang på en kjele etter gamle D/S «Vister» som de bygde i 1908 (bygg nr. 3). Dette var en slepebåt som åpenbart på dette tidspunktet var blitt motorisert. Båten var eid av Fredrikstad tømmerdireksjon (et annet sted i korrespondansearkivet til Haldenvassdragets Fløtingsforening står det at slepebåten var eid av Glommen Fellesfløtingsforening). Den brukte dampkjelen hadde stått om bord i D/S «Vister» siden fartøyet var nytt.



D/S «Vister» ved brygga til maskinist Fredriksen, Vesten i Borge ca. 1920. Foto: Østfold fylkes billedarkiv.

Isolert sett er ikke denne historien særlig spesiell, men vet man at D/S «Isnæs» som Glommens bygg nr. 4, i dag bevart ved Fetsund lenser, og D/S «Pasop» som

¹² Den gamle kjelen ble tatt med på retur til Fredrikstad da ny kjele ble levert av Glommen i 1941. Videre skjebne er derfor uviss, men den ble vel sannsynligvis skrotet.

Glommen nr. 5, bevart på Ørje, alle er søsterfartøy, bygd på samme tegninger som D/S «Vister», der de to sistnevnte fremdeles eksisterer, blir historien morsom. Og når D/S «Pasop» til alt overmål står lagret 10 meter unna «Sooten»s opplagsplass på Ørje i 2025, da blir det riktig gøy. Alt henger sammen med alt, som det heter – så også om båtene i Haldenkanalen!



D/S «Pasop» for siste gang som aktiv slepebåt 6. juni 1960. Opplagt ved Tangen. Foto: Ivar M. Johannessen

Etter ombygningen

De første årene etter ombygningen i 1942 var det litt kummerlig for mannskapet om bord i D/S «Engebret Soot».



D/S «Engebret Soot» i Stenselva 1942. Foto: Brugseierforeningen

Utstyrt med kun parafinlamper og primitive overnattingsforhold om bord var det godt om man var en hardbarket tømmerfløter. Etter hvert endret

forholdene om bord seg, det kom elektrisk lys, radio og sentraloppvarming i «Sooten». Den gamle vedkomfyren fra 1904 i byssa i styrhuset beholdt de – den var koselig!

Uendret

Bortsett fra et platebytte i ny og ne, forble D/S «Engebret Soot» omtrent uforandret i sin siste driftsperiode i Haldenkanalen. Den største endringen kom i 1958, da det 96 år gamle tredekket ble erstattet med dagens rifledekk i stål. Et nytt soltak ble også påkostet dette året.

Arbeidsdagen

Det gikk stille og rolig for seg i alle D/S «Engebret Soot»s seilingsår som tømmertrekker i kanalen. Ingen dramatik, ingen overskrifter.



D/S «Engebret Soot» med tømmerselep sett fra Stensbroen i 1953. Foto: Brugseierforeningen

En vesentlig del av livet til mannskapet gikk med om bord på «Sooten». Arbeidsdagene var lange og arbeidsukene fra mandag til lørdag. D/S «Engebret Soot» var på farten hver dag så lenge årstiden tillot det. Dagene var varierende og innholdsrike, og båten kunne befinne seg på ulike sjøer i vassdraget til forskjellige tider.

Fra Strømsfoss til Brekke kanal tok et tømmerselep som regel to dager, til Øymark 1 dag og til Rødnes 1 dag. Dagene kunne være lange, opptil 14 til 16 timer, det hele var beroende av tømmerselepets størrelse, vær og vind eller strøm i farleden. Mat hadde karene om bord for det meste med, og det de trengte utover dette kjøpte de i butikkene etter langs vassdraget.



Skipper med mannskap og gjester om bord. F.v. Jan Sydnes, Anders Rovedal, Jørgen Holmsen, Fløtingsinspektør Augustin Paulsen-Næss, Håkon Mosbæk, ukjent person, fløtingsforeningens disponent Per Vestby. Foto: Skog og Landarbeideren, 1947.

Ingen uhell

På 100-årsjubileet i 1962 var det gamle mannskapet på «Sooten» med å feire jubilaranten i lag med eier og representanter for Nylands Verksted.



D/S «Engebret Soot» fyller 100 år i 1962. Festmarkering med blant annet Nylands Verksted. Foto: Tilhører Halden historiske Samlinger

De gamle fra mannskapet hadde lang farts tid om bord, flere hadde vært med i over 50 år, helt tilbake til 1913. Karene kunne fortelle at D/S «Engebret Soot» hadde klart seg bra i farten gjennom alle disse årene. Ingen noterte uhell eller ulykker frem til jubileumsåret. Det hendte nok at skipet hadde grunnberøringer, eller berøringer med forvillede tømmerstokker underveis, men en sesonggjennomføring i kanalen uten dette ville ikke vært en fullverdig sesong. Grunnberøringer hørte med til hverdagen i kanalen. Dette var både udramatisk og naturlig i en farled med mange kanaler og sjøer, som i Haldenvassdraget. Her var det rikelig med grunner. Til eksempel ved «Tordivlen» ved Skodsberg, eller Stenselven mot Brekke. Sistnevnte var svært smal med strøm som kunne være stri. Var vannføringen hard

her var det en slags spenning om bord i «Sooten», men dramatiske episoder unngikk skipet helt.



Direktør Jon Sundnes ved Nylands verksted i Oslo beskuer minneplaketten til D/S «Engebret Soot» fra verkstedet i forbindelse med 100-års markeringen. Skipper Harald Østensvig titter interessert med. Foto: Tilhører Halden historisk samlinger

Morsomme hendelser

Mange morsomme hendelser har nok hendt i løpet av et så langt liv som «Sooten» fikk som tømmertrekker i Haldenkanalen. Flere av disse er behørig kommentert og beskrevet i Eilif Mosbæks eminente bok «Kanaldamperen Engebret Soot» og gjengis ikke her.



Mannskapet fanget på fordekket av D/S «Engebret Soot» under 100 årsjubileet. Fra venstre; maskinist Johannes Østensvig, skipper Harald Østensvig og fyrbøter Anders Rovedal. Kilde: Morgenposten 12.10.1962

Derimot bør en morsomhet fra Morgenposten gjengis i forbindelse med 100 årsjubileet. Her er det intervju med det gamle mannskapet, maskinist Johannes

Østensvig, Skipper Harald Østensvig og fyrbøter Anders Rovedal:

Det ble i Morgenposten den 12. oktober 1962 spurt om «Sooten» noen gang hadde hatt jordmorsskys? «Nei, vi er nok for langsomme for jordmor», repliserte de muntert tilbake. «Ikke løper vi ærend heller». «Folk lar oss stelle med det vi er betalt for, nemlig å slepe tømmer».

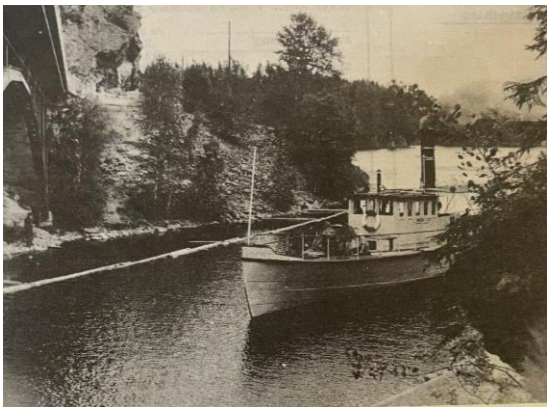
Mannskapet omtalte videre at de likte «Sooten» godt. Det var en stødig og grei båt. Det kunne være krapp og brå sjø i vassdraget, men D/S «Engebret Soot» var helt førsteklasse på tømmerlep. De kunne ha tømmermoser på seksti tylfter, og slepene – eller fløtene som de heter i Haldenvassdraget – var opptil åtti slike moser. Sammen med de andre slepebåtene fraktet mannskapet på «Sooten» ca. 200 000 kubikkmeter årlig ned til Tistedalen i begynnelsen 1960-tallet. Dette var visstnok rekord i vassdraget.



D/S «Engebret Soot» i Vaelven 1963. Foto: Ivar M. Johannessen

Siste driftssesonger

D/S «Engebret Soot» ble formelt tatt ut av ordinær drift den 17. desember i 1963. Likevel var fartøyet i bruk hvert år frem til 1966, den siste tiden som «moderskip» i forbindelse med mudringsarbeider i vassdraget.



D/S «Engebret Soot» fotografert under Stensbroen 9. juli 1963. Kilde: Halden Arbeiderblad

Det siste slepet

«Sooten»s siste, dokumenterte tømmerlep gikk over Femsjøen den 11. oktober i 1966, og den siste dagen i aktiv tjeneste for Haldenvassdragets Fløtingsforening var den 4. november 1966. Slik så loggboken ut de siste 4 sesongene av tømmerleperens aktive tjenestetid i kanalen: 1963: I bruk fra 30.5. til 17.12, 1964: I bruk fra 12.5. til 30.09, 1965: I bruk fra 29.6. til 13.12 og den siste driftssesongen, 1966: I bruk fra 6.9. til 4.11.

Etter dette var det slutt. Etter 104 år gammel var det over for D/S «Engebret Soot» som kanalens ubestridte konge. Året etter, i 1967 ble kanalens «dronning», D/S «Turisten», senket etter domemåling. Spørsmålet meldte seg raskt; ventet samme ublide skjebne for kanalens eldste travet?



D/S «Ragnvald Bødtker» og D/S «Engebret Soot» ved Tangen i 1964. Foto: Riksantikvarens arkiv.

Entusiaster kommer på banen

På mange måter hadde D/S «Engebret Soot» for lengst overlevd den kritiske bunnperioden, der verdien som kulturminne ble vurdert som så lavt, at destruksjon er den eneste sannsynlige utgangen. For den gamle tømmerleperen var nok dette tidspunktet i perioden 1926-1940, men selv da så man jo verdien i å bevare fartøyet.

Da båten ble opplagt for godt i 1966, var veien videre høyest usikker. Likevel ønsket Fløtingsforeningen at det historiske fartøyet skulle tas vare på. I mellomtiden ble «Sooten» liggende i opplag ved Tangen brygge, og snart begynte forfallet for alvor å melde seg. I denne perioden ble båten også utsatt for hæverk, og den ble tilholdssted for ubudne gjester. Dette gikk ikke ubemerket hen, snart kom entusiaster på banen.



D/S «Engebret Soot» i opplag ved Tangen 1967. Foto: Pål Ulsteen

I juni 1967 henvendte fartøyvern pionéren, Pål Ulsteen, seg til Haldenvassdragets Fløtingsforening med ønske om å kjøpe båten til bevaring. Han fikk tilsvar om at det foreløpig ikke var aktuelt å selge båten. Pål Ulsteen ble senere eier til en av kanaldamperne i Haldenvassdraget, D/S «Pasop», som han kjøpte av konkursboet etter Ragnar Natvig. Natvig hadde hatt den gamle tømmertrekkeren i sitt eie siden 1960, da båten året før ble tatt ut av tjeneste i fløtingen.

I 1968 kom nok en henvendelse fra en interessentgruppe sprunget ut av Norsk Veteranskibsklub i Oslo, stilet av Torgeir Svendsen på Nesodden. Gruppen, bestående av blant andre Torgeir Svendsen, Harald Lorentzen, Arne Lannerstedt (sistnevnte reddet som kjent dampmaskinen m.m. til D/S «Turisten» i 1964) meldte seg til tjeneste som frivillige til å vedlikeholde fartøyet. På sikt var formålet å kjøpe fartøyet til bevaring på Femsjøen. Heller ikke dette initiativet ble det noe av. Det var videre noen som hadde planer om å overføre fartøyet til bevaring i Stockholm. Dette grepet rant heldigvis også ut i sand. Haldenvassdragets Fløtingsforening hadde nemlig andre planer for fartøyet.

D/S «Engebret Soot» som kulturminne

Da båtenes dager var talte i 1966, markerte dette samtidig slutten på en mer enn 100-år lang epoke i Haldenkanalens historie. Tidligere direktør, legendariske Tore Paulsen–Næss (1927-2023) i Haldenvassdragets fløtningsforening og Haldenvassdragets Brugseierforening, så den store verdien i bevaring av båten. Han og direksjonen hadde en storslått idé for båtenes videre skjebne:



D/S «Engebret Soot» i opplag ved Turisten-bryggen ved Tangen. 9. mai 1970. Foto: Ivar M. Johannessen

Gavebrev

I 1962 ble 100-årsjubilanten D/S «Engebret Soot» hedret av Nylands Verksted (Aker og Nylands mek. verksted ble slått sammen til ett selskap i 1956, Akergruppen) for sin høye verneverdi, men også som verftets bygg nummer 1 ved Nylands Værksted.



Ankerspill forut omkring 1971. Dette er i dag dessverre borte. Foto: Riksantikvarens arkiv.

Denne markeringen skulle få avgjørende betydning for «Sooten»s videre liv og avfødde en idé: Haldenvassdragets Fløtingsforening bestemte seg å gi «Sooten» i gave til verkstedet, for på denne måten både ivarte norsk industrihistorie, men også fartøyhistorie. Den 1. oktober i 1969 vedtok styret i Haldenvassdragets Fløtingsforening å skjøte over fartøyet til Akergruppen gjennom et gavebrev til verkstedet. Ønsket var at tømmertrekkeren i utgangspunktet skulle forbli i Haldenkanalen, og at restaurering skulle gjøres i samarbeid med Norsk teknisk museum og Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.

Tilslag

Akergruppen tente umiddelbart på ideen, og i et tilsvaret den 22. desember 1969 takket de for gaven og ga til kjenne at de ville forplikte seg til å ta vare på båten. En svært viktig milepæl var oppnådd.



D/S «Engebret Soot» i forbindelse med restaureringen på Tangen i Tistedalen i 1972. Foto: Brugseierforeningen.

Restaurering

D/S «Engebret Soot» ble ved kontrakt formelt overtatt den 30. april 1970.



D/S «Engebret Soot» restaureres til utstillingsobjekt ved Nylands Verksted i Oslo 1. mai 1971 Foto: Carl Frederik Thorsager, Norsk Jernbanemuseum

Restaureringsarbeidene av D/S «Engebret Soot» startet i 1972 med formål om å bringe tømmertrekkeren tilbake til sin opprinnelige stand ved siste ombygging i 1942.



Interiørbilde av mannskapslugar i 1984. Legg merke til fargesettingen. Ørje båtforeningsmedlem Jan Løken beskuer. Foto: Riksantikvarens arkiv.

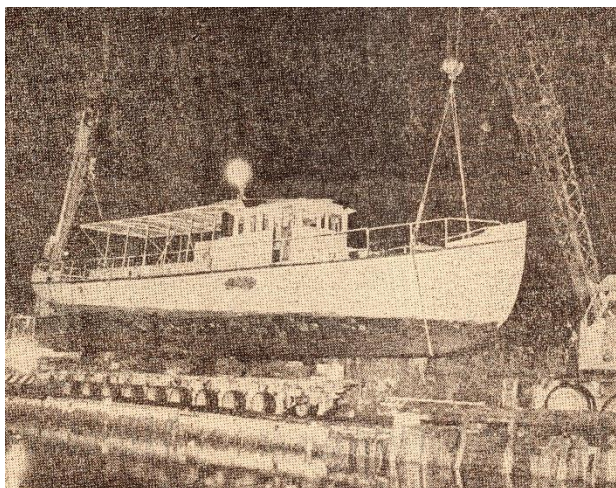
Arbeidene ble utført av Fløtingsforeningens eget verksted i samarbeid med den nye eieren. Kostnadene ble på kr. 72 391,- og arbeidene var ferdige i 1973. Etter dette ble D/S «Engebret Soot» liggende på reparasjonsområdet ved Tangen i kanalen med tilsyn av fløtingsforeningen. Ironisk nok sammen med D/S «Pasop», som også hadde gjennomgått en oppgradering etter eierbyttet til Pål Ulsteen.



D/S «Pasop» og D/S «Engebret Soot» klare for et nytt liv i hovedstaden tidlig høst 1974. Foto: Pål Ulsteen

Utstillingsobjekt

I løpet av prosessen ble det klart at Nylands Verksted ønsket å flytte D/S «Engebret Soot» til Oslo, der båten skulle plasseres på land til formidling av verftets historie. Plasseringen skulle komme publikum til gode. Utgangen ble dermed en annen enn hva Fløtingsforeningen ønsket seg, men hovedformålet var oppfylt – bevaringen av ett av de eldste propelldrevne dampfartøyer i Norge var ivarettatt.



D/S «Engebret Soot» heves fra Haldenkanalen i forbindelse med transport til Oslo høsten 1974. Kilde: Aftenposten 21.10.1974

Den 17. oktober 1974 ble D/S «Engebret Soot» og D/S «Pasop» løftet opp av kanalen og ble med bil transportert til tømmervelteplassen ved Skonningsfoss bru. Vel på plass i Tista ble begge fartøyene tatt gjennom slusene ned til havnivå i Halden gjennom Porsnes sluse.



M/S «Skulerud» og M/S «Mette Meng» ved verkstedet til Haldenvassdragets Fløtingsforening på Tangen i Tistedalen omkring 1974. Legg merke til gråfargen som Fløtingsforeningen brukte på sine båter etter krigen. Foto: Pål Ulsteen

Slep med M/S «Fix»

Den 24. oktober 1974 ble så D/S «Engebret Soot» slept til Oslo av et annet vernet fartøy, nemlig M/S «Fix». Denne båten er bevart på Isegran i Fredrikstad, og er med Haldenkanalens M/S «Mette Meng» og M/S «Thor» ett av 4 bevarte fartøy etter den såkalte «Polar bear»-flåten i Sverige fra den andre verdenskrig.



Den gamle slepebåten «Fix» da den kom hjem til Fredrikstad den 3. mai 1998. Foto: Thor-Arild Hansen

Til Nylands Verksted Vest

Det første året i Tigerstaden ble D/S «Engebret Soot» liggende til kai. I 1975 ble «Sooten» landsatt og utstilt langs kaianleggene på Nyland verksted Vest (frem til 1967, Aker mek. verksted).

Plasseringen var logisk; Nylands verksted øst (Bjørsvika) der skipet ble bygd, ble lagt ned i 1971. Dermed ble plasseringen det gamle Akers mek. verksted, selv om verkstedet etter navnebytte vitterlig bar navnet til skipets opprinnelige byggested.



To gamle parhester møtes i Oslo. D/S «Pasop» og D/S «Engebret Soot» ved Kai 24 i 1975. Foto: Pål Ulsteen

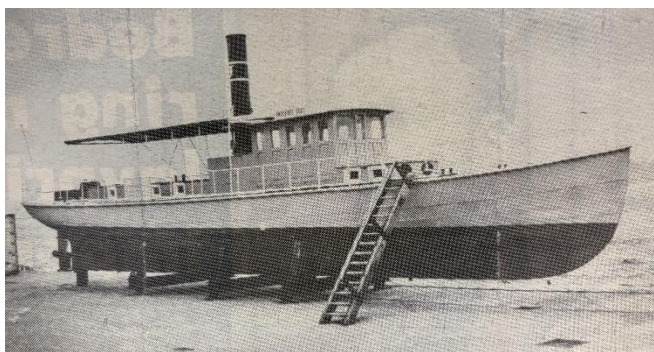
D/S «Engebret Soot» stod noen år utstilt ytterst på bryggekannten av Tjuvholmen til beskuelse for dem som tok båtene til Nesoddtangen eller Kontiki/Folkemuseet på Bygdøy. Etter hvert tok forfallet til i det værharde klimaet. Sjø og salt luft tæret raskt på det gamle fartøyet. Hvor lenge «Sooten» stod ute på Nylands Verksted er noe usikkert, men det må ha vært til omkring 1981. Etter dette ble skipet flyttet innunder tak i produksjonshall 5 på Nylands verksted Vest. Her stod tømmertrekkeren til nedleggelsen var et faktum. Ny usikkerhet om fremtiden truet i horisonten.



D/S «Engebret Soot» utstilt på Youngstorget i forbindelse med en markering i regi av Norges Jern og Metallarbeiderforening i 1978. Foto: Jan Tolfbsby

Nylands Verksted legges ned

I 1982 ble Nyland verksted Vest, en gigant (egentlig to giganter) i norsk skipsbyggingshistorie, lagt ned, etterfulgt av tilsvarende nasjonale giganter som f.eks. Glommen mek. verksted (konkurs 1983) og Fredrikstad mek. verksted (nedlagt 1987), i Østfold. Konkurransen fra Østen hadde tatt knekken på norsk skipsbyggingsindustri – en æra var over for store hjørnesteinsbedrifter med rike og lange tradisjoner i sentrale byer for norsk skipsbygging.



D/S «Engebret Soot» utstilt på Tjuvholmen - Nylands Verksted i Oslo. Foto: Riksantikvarens arkiv.

Et fartøyvernprosjekt ser dagens lys

En vennegjeng på Ørje reiser til byen

«Skal vi ta hjem «Engebret Soot»? Spørsmålet kom som følge av en båtprat i Ørje sentrum i 1984 etter et møte mellom lokalhistorisk interesserte noen dager tidligere. En sentrale skikkelse i Haldenkanalen, Asbjørn Otto Braarud, satt bak rattet i sin bil. Spørsmålet var utfordrende. «Finnes den båten ennå da», var det kjappe tilsvaret. «Hopp inn – så skal du få se!» repliserte en smilende Braarud i bilen.

Produksjonshall 5

Da karene fra Ørje kom frem til det nedlagte vertftet stod «Sooten» stuert bort i en krok av Nylands Verksteds produksjonshall 5 i Vika Oslo.



D/S «Engebret Soot» lagret i produksjonshall 5 på Nylands Verksted i 1984. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Den gamle tømmertrekkeren så sjabby og forfallen ut, men den var hel og stod fortsatt oppført i Skipsregisteret. Dette tente gnisten hos gjengen fra Ørje. På samme måte som foretaksomme agrarere gjorde det i 1859/60, da «Sooten» fikk sin bestilling, så satte entusiastgjengen fart på saken om en verdig hjemkomst for den gamle traveren til Haldenkanalen.

Møte på Ørje

Den 5. september 1984 møttes et titalls personer i Marker Rådhus for å diskutere en tomt, på det øde og forlatte Ørje Brug. Var interessen til stede for å rette søknad til Saugbrugsforeningen, eieren av den gamle industri arbeidsplassen fra 1886? Kunne de tenke seg å være medspillere i overdragelse av produksjonslokalene og tilhørende boplasser i området? Dette hadde, sammen med sluser og boliger i kanalområdet vært sentrale arbeidsplasser for 70 – 80 personer i generasjoner. Hva med å gjøre de tradisjonrike lokalene i det historiske sluse- og kanalmiljøet kunne konverteres til et lokalt museumsområde? Et bygdetun lå litt utenfor bygdas særpreg mente mange.

Asbjørn Otto Braarud og hans venner hevdet at et museumsbygg langs Haldenkanalen måtte ha et verneverdig fartøy. Det hørte med til historien at et slikt fantes kunne de opprømte karene berett om.

Fartøyet måtte i så fall frigis fra dagens eier, som var Aker Eiendom, navnet på båten var ingen ringere enn D/S «Engebret Soot».

Vilje til utlevering?

Akergruppen var i utgangspunkt ikke villige til å utlevere «Sooten». Tømmersleperen representerte en gave fra tidligere eier: Haldenvassdragets Fløtingsforening, og det var knyttet spesielle betingelser til gaven. Dette tolket entusiastene som gode muligheter til å dra nytte av. Det trengtes imidlertid en god slump penger, idealisme og foretakssomme personer med «gå-på humør» og masse kreativitet og kunnskap for å gjenskape dampskipets epoke og atmosfære.

Asbjørn Otto Braarud

Asbjørn Otto Braaruds innsats ovenfor både eier, miljø- og fartøyvernmyndigheter (Miljøverndepartementet og Riksantikvaren) samt offentlige og lokale kulturinstanser brakte, sakte men sikkert ideen over i en mer positiv og aktiv fase. Spesielt med støtten fra giveren av skuta: Haldenvassdragets Fløtningsforening, som med en støtteerklæring direkte til Aker gruppen fikk bevegelse i selskapets syn på saken.



Jomfruturen etter restaurering 7. juni 1995. Noen av de viktige ressurspersonene som bidro til at båten kom hjem og ble restaurert. Fra venstre; Jørn Fjeld, Asbjørn Otto Braarud og Eilif Mosbæk. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Ressurspersoner samles

Utslagsgivende for resultatet av forhandlingene med Aker Eiendom var neste skritt i utviklingen. Entusiastene søkte assistanse og utvidelse av interessegruppen i sine anstrengelser for å frigjøre D/S «Engebret Soot» fra Aker konsernet.

Ørje Båtforening med leder Jan Billing ble kontaktet, og her ble de møtt av positivitet. Etter intern rådslagning og påfølgende medlemsmøte besluttet de å delta i bestrebelsene. Med sin bakgrunn som tidligere styrmann i Norges Handelsflåte ble Billings interesse for «tyngre skipstrafikk» i innlandsvassdraget pirret. Samtidig ble spesielt ett av medlemmene, Hans Husebråten, som hadde vært levende opptatt av dampbåtene fra tømmerslepsepoken i vassdraget, raskt med på laget. Han var en anerkjent og erfaren motorbåteier i foreningen på Ørje. Sammen dannet dette en solid og dyktig plattform for videre fremstøt overfor Akergruppen.

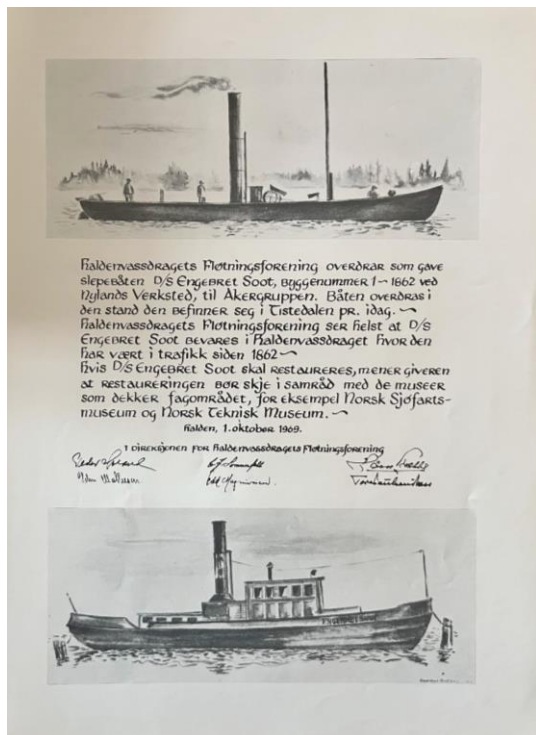
Venneforeningen Gamle Ørje:

Venneforeningen Gamle Ørje ble stiftet i 1984 og det var denne foreningen som forestod all kontakt videre med Aker Eiendom.

Den 7. juni 1986 ble Stiftelsen «Haldenvassdragets Kanalmuseum» en realitet. Ørje Brugs lokaler og tilhørende boplasser på området var sikret for utvikling av kulturaktiviteter i kommende generasjoner. Men hva med den gamle traveren som var skjenket i gave til et museumsliv under Akergruppens paraply?

Gavebrevet

Akergruppen var i en overgangsfase fra skipsverft drift «on shore» til og gå «off shore», til oljeproduksjon i Nordsjøen. Dette innebar et helt nytt satsningsområde i Vika. En gammel nedslitt dampbåt hadde liten apell som «baugpryd» i dette konseptet. Samtidig jobbet Aker Eiendom med å utvikle Aker brygge til en ny bydel i Oslo. Her inngikk «Sooten» i planene – ett av de mer ekstreme forslagene var å benytte fartøyet som grunnlag for blomsterdekorasjoner ved inngangen til det nye Aker brygge.



Gavebrevet til Akergruppen ved Nylands verksted 1. oktober 1969.
Kilde: Halden historiske Samlinger

Tore Paulsen-Næss

Direktør Tore Paulsen-Næss fulgte interessert med fra sidelinjen, og skjønte i 1987 at han burde foreta seg noe i sakens anledning, det hele bar helt galt av sted. Han tok derfor kontakt med Aker eiendom for å belyse dagens situasjon med utgangspunkt i gavebrevet av 1969. Han påpekte ansvaret Aker hadde for den fremtidige bevaringen av fartøyet. Gavebrevet kan i dag betraktes som den utløsende faktoren for tilbakeføringen av båten til Ørje og Haldenkanalen.



Alltid smilende direktør Tore Paulsen-Næss i Haldenvassdragets fløtningsforening om bord på D/S «Engebret Soot». Kilde: Aftenposten 25. mai 1970

Tilbake til Ørje

Eilif Mosbæk og Asbjørn Otto Braarud var ressurspersonene som i et møte med Aker-direksjonen den 25. mai 1987 var med på den endelige beslutningen om at D/S «Engebret Soot» skulle komme hjem til Ørje. Dette var en gledens dag, med en påfølgende jubeldag da «Sooten» den 9. juli 1987 var på vei tilbake til Haldenkanalen. Fartøyet hadde i mellomtiden hadde en tørr lagring i et lokale på Lørenskog, og ble parkert samme dag lang E-18 ved inngangen til Ørje sentrum.



D/S «Engebret Soot» på vei hjem til Ørje i 1987. Kilde: Indre Smaalenenes Avis 10.03.1989

Som en sil

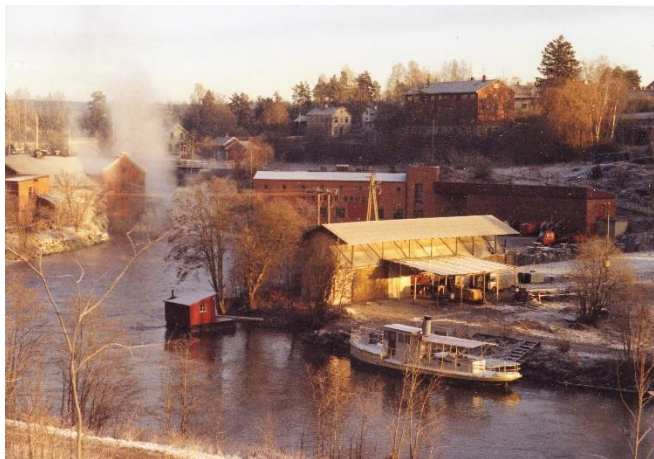
Den opprinnelige planen var at båten skulle sjøsettes umiddelbar ved hjemkomsten. Et lettere regnvær tidligere på dagen avdekket at dette var litt i overkant optimistisk, «Sooten» lakk nemlig som en sil. Det som skulle bli en rask sjøsetting ble et par spennende år i påvente av en permanent restaureringsplass på Ørje.

Stiftelsen Engebret Soot

Det nystiftede Kanalmuseet vedtok på et styremøte den 29. juni 1987 at båtgruppen i stiftelsen burde danne en egen stiftelse. Denne fant sted den 14. mars 1989. Navnet gav seg selv, Stiftelsen Engebret Soot. Asbjørn Otto Braarud ble stiftelsen første valgte leder, naturligvis.

Til «Høvleritomta»

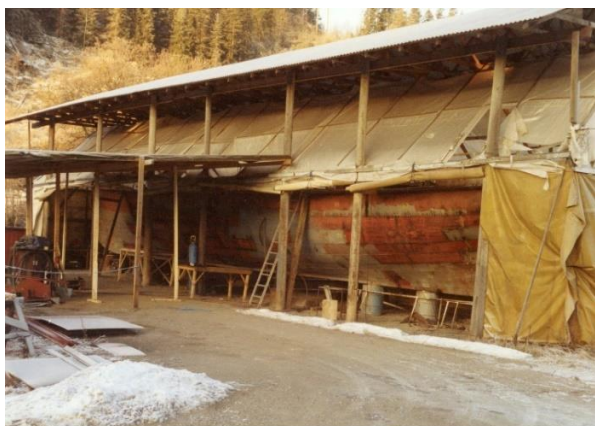
I 1989 ble D/S «Engebret Soot» flyttet fra sin midlertidige opplagsplass langs E-18 til «Høvleritomta», nedenfor Ørje sluser. Vinteren 1989/90 ble det satt opp et overbygg som gjorde dugnadsarbeidet lettere. I denne perioden startet arbeidet med å kartlegge omfanget av restaureringen.



D/S «Engebret Soot» under restaurering på Høvleritomta på Ørje. I forkant D/S «Ara». Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Restaureringsperioden 1991-1995

Det norske Veritas hadde i 1983 utarbeidet en tilstandsrapport om D/S «Engebret Soot». Konklusjonen her var at båten var rusten tvers igjennom, og at tykkelsesmålinger av skroget derfor var å anse som unødvendige.



Klart til platearbeider på skroget til D/S «Engebret Soot». Foto: Tilhører Jørn fjeld

I tilfelle skipet skulle settes istand ville dette kreve betydelige investeringer, og det ville være mange plater på skroget som måtte byttes. Rapporten konkluderte at en fullverdig istandsetting ville koste omlag 3,5 mill. kroner.



Ivrig ungdom bidro sterkt til at D/S «Engebret Soot» ble satt i stand på 1990-tallet. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

Sommeren 1991 ble det inngått en avtale mellom Indre Østfold Arbeidskontor, stiftelsen Engebret Soot og Marker kommune om en sysselsettingspakke for arbeidsledig ungdom.



Arbeidsstokken til Jørn Fjeld (i hvit bukse) på Høvleritomten mars 1992. Foto: Tilhører Eilif Mosbæk

Med en god arbeidsledelse var dette løsningen, og til å løse denne jobben var Marker kommunes Jørn Fjeld rette mannen – han var idealist, dyktig med mennesker, og kunne løse oppgaven mellom hverdag og fest. Med stiftelsens styre som daglig ledelse ble

konseptet satt ut i livet. De neste 4 årene, fra høsten 1991 til sommeren 1995, fungerte «Høvleritomta» som et skipsverft på Ørje.



Det gamle styrhuset fra 1904 lot seg redde og ble restaurert. Foto: Tilhører Jørn Fjeld.

Vernestatus

Den 22. september 1992 fikk D/S «Engbret Soot» vernestatus av Riksantikvaren. Det ble samtidig besluttet at «Sooten» skulle settes istand etter 1942-versjonen. Dette var ubestridt den mest riktige antikvariske tilnærmingen, ettersom fartøyets utseende og tekniske løsninger som kilde, lå i fartøyet selv.



130-årsmarkering av D/S «Engbret Soot» i 1992. Fra venstre; Jørn Fjeld og Pål Mosbæk. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

I tillegg levde fremdeles sentrale personer som Sigurd Sydnes fra ombyggingen i 1942, det var verdifulle kilder å trekke veksler på. 1942-versjonen samsvarte også til Haldenvassdraget Fløtingsforenings intensjoner i gavebrevet til Akergruppen i 1969.

Istandsettingsprosessen

Istandsettingsprosessen hadde ikke vært mulig uten sysselsettingspakken for arbeidsledig ungdom. Dette ble kjernen i «Sooten»s restaurering og istandsettingsprosess. Videre var det mye faglig og profesjonell kompetanse som skulle på plass.



Drammen skibsreperasjon setter kjelen på D/S «Engbret Soot» i stand. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

For å få full oversikt over skipets behov, ble all garnering, innvendig treverk og annet fjernet. Videre ble dampkjele og maskin løftet ut og lagret.



Bjørn Kreutz hos Diving og Machin Service i Spydeberg ledet klinkearbeidet på båten. Han var en uvurderlig tusenkunstner og støttespiller i prosjektet. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

I 1992 ble dampmaskinen sendt videre til et nærliggende verksted, der Olav Dahl fra Drammen Skipsreperasjon ledet istandsettingsarbeidet med et kombinert demonterings/monteringskurs. Ungdommene var aktive i prosessen, og prosjektet nøyte dokumentert. Skroget fikk en tilsvarende gjennomgang. Diving & Machining i Askim ved Bjørn Kreutz ledet klinkearbeidene. Hele 52 plater av

varierende dimensjoner ble demontert og erstattet med nye. Skroget var en stor jobb å sette i stand.

Tilskudd

Den første store bevilgningen fra Riksantikvaren til istandsetting av D/S «Engebret Soot» kom i 1993.



Dampmaskinen settes på plass under kyndig ledelse av Dahl fra Drammen Skipsreparasjoner AS. Foto: Tilhører Jørn Fjeld.

Bevilgningen var på kr. 715 000, ytterligere kr. 150 000,- kom fra Landbruksavdelingen hos Fylkesmannen i Østfold dette året. For dette ble skrogarbeidene videreført, det ble bygd en ny krybbe til dampkjelen i bunnen av skroget, og ny propellhylse kom på plass. Skipsrekken ble etter hvert påmontert etter pålegg fra skipskontrollen, og en ny (ikke antikvarisk) baldakin i akterenden montert.

Fargesetting

Skipets farger ble gul, hvit og svart, et fargeskjema som åpenbart ikke harmoniserte med 1942-versjonen. Fargene som ble valgt på «Sooten» hadde nok mye å gjøre med Braaruds styrelederfunksjon. Hans egen dampbåt, D/S «Ara», var malt i denne fargekombinasjonen, og i en presset økonomisk situasjon, var det en rimelig løsning å male «Sooten» i med overskuddsmaling fra lagret hans. Idag har «Sooten» seilt med dette fargekartet i mer enn 30 år, men det er ønskelig med fredningen at fargene fra siste driftsperiode tilbakeføres skipet.



D/S «Engebret Soot» slik den ble fargesatt under restaureringen. Bildet er tatt i forbindelse med klargjøring for sjøsetting i 1995. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

Høytidelig sjøsetting den 7. juni 1995

Den 7. juni 1995 ble D/S «Engebret Soot» høytidelig sjøsatt etter 6 år istandsetting og restaurering. Riktignok hadde det vært økonomiske utfordringer underveis, vel måtte stiftelsen lånefinansiere de siste kr. 300 000,-, men sluttsummen på totalt kr. 4,2 mill. til istandsetting av fartøyet var regelrett imponerende. Og hvilken vakker representant for fartøyvernet det ble!



Høytidelig sjøsetting av kongen på Haldenkanalen D/S «Engebret Soot» 7. juni 1995. Endelig tilbake igjen i vassdraget. Foto: Tilhører Jørn Fjeld

Til full jubel ble båten satt i sjøen og den første jomfruturen kunne gjøres, på selveste dagen for Stortingets 90 års jubileum for vedtaket som førte til oppløsningen av unionen med Sverige.

Dagens drift

D/S «Engebret Soot», D/S «Turisten» og Haldenkanalen er spydspissene i de store kulturminneverdiene som omslutter Haldenvassdraget, og som gjennom 200 år

har hatt så stor betydning for skogbruksnæringen, industrien og turismen i regionen.

D/S «Engebret Soot» er muligens verdens eldste propelldrevne dampbåt i aktiv bruk¹³ og seiler hver sommer sm passasjerfartøy til formidling av fløtingshistorien i Haldenvassdraget. Fartøyet er vakkert bevart av frivilligheten som utgjør en så betydelig andel av fartøyvernet i Haldenkanalen. Deres

innsats er helt uvurderlig for det som omtales som det største dampbåtmiljøet på innlandet i Norge. Deres utrettelige arbeid bidrar til å ta vare på sliteren som har fraktet uhorvelige mengder av det grønne gull gjennom kanalen, til formidling av historien om Norges eldste kanalprosjekt, men aller viktigst – at kulturminnevern til syvende og sist handler om å ta vare på mennesket, samholdet og viktige verdier det verd å hegne om i livet. God seilas videre, D/S «Engebret Soot»!



Koselig klubbkveld hos stiftelsen Engebret Soot på Ørje. Fra venstre: Arnfinn Jensen, Odlon Husebråten Frøne, Mia Elise Sandvig og Ida Sandvig Amundsen, 24. oktober 2022. Foto: Alexander Ytteborg

¹³ D/S «Skibladner» er eldre, men drives av skovhjul som fremdrift.



D/S «Engebret Soot» under fredningen av D/S «Turisten», Ørje 12. august 2023. Foto: Alexander Ytteborg



D/S «Engebret Soot» ved Tangen brygge i Tistedalen sommeren 1964. Til venstre i bakkant skimtes D/S «Ragnvald Bødtker». Foto: Ivar M. Johannessen.

Maling av D/S "Engebret Soot". 1970.

Skroget males grå. Essingen sort. Kappene males grå, men ikke taket på kappene. De skal males med brent umbra hvis det finnes. Det er vel den røde malingen som vi har brukt tidligere. Maskinrommet hvit. Maskinen maskinglasur. Fronten av kjelen sort. Fronten av den gamle kullboksen på babord side males ikke. Lugarene males som før.

I det store og hele må det forsøkes å få båten i den stand som den var etter omb. i 1942. Soltaket beholdes foreløbig. Styrhuset repareres best mulig. Noen speiler og dør på styrbord side må lages nye - etter de gamle. Det må noteres hvilke speiler som blir skiftet. Fronten av styrhuset stikker frem i forlugaren. Den skal ikke paneles inn. Det skal ikke monteres nye kullbokser. Endeveggen mot kjelen monteres som før med dør. Kfr. skrivelse datert 26.7.70 som J. Sydnes har fått.

Asv.

Restaurering av D/S Engebret Soot.

Utvendig.

Hele båten skrapes og males. Farver som før.
Hvorvidt den skal slipsettes avgjøres senere.
Rekkverk repareres.
Soltak beholdes inntil videre.

Mannskapslugar. Forut.

Råttent treverk skiftes ut.
Nye vinduer.
Panelingen som er revet ut skiftes.
Vegg mot kjelen settes opp.
Endeveggen av styrhuset kommer frem i lugaren. Den skal ikke paneles, men kun skrapes og males. Køyene monteres som før.
Gamle lysledninger kan bli hengende hvis de ikke er montert på vegger som er blitt revet.

Skipperlugaren. Akter.

Råttent treverk skiftes ut.
Nye vinduer. Panel som må rives ut for å komme til svillen må skiftes med ny panel. Ellers forsøkes gammel panel beholdt.

Styrhus.

Gammelt inventar beholdes. Må ikke forandres. Gammel styrhusstol må repareres, men ikke skiftes ut noen del. Setet stoppes. Hvis benken må tas ut for å få reparert speillene må dette gjøres forsiktig slik at benken kan beholdes mest mulig inntakt.

Speillene i styrhuset repareres, men de aller dårligste må skiftes ut. Dette må avtales nærmere.

Taket på styrhuset beholdes, men det ytre bordet skiftes ut slik at blindknektene kan bli festet. Gammelt takbeslag tas av. På det gamle taket legges det en oljeherdet huntonitplate og over det takpapp eller nytt takbeslag.

Maskinrom.

Gamle kullbokser rives ut. Stolpeverket beholdes eventuelt med nødvendig reparasjon. Verktøybank beholdes. Vegger og tak skrapes og males. Maskin rengjøres og males og pusses. Skutesiden bak kjelen rengjøres og males. Om nødvendig kan brukes renseveske.

Gammelt verktøy ordnes.

Kfr. Johannes Østensvig og Sigurd Sydnes.

Ved skorstenen er det et rom som ble brukt til ved. Her ligger det forskjellig verktøy. Dette må beholdes alt sammen, men rommet må gjøres rent. Gamle ledninger må ikke rives bort.

Luke akterut.

Rengjøres og males. Diverse rekvisita beholdes.

Støpejernsristen.

Hvis vi har nye rister til kjelen bør de lagres i maskinrom.

Halden, 26. juni 1970

Tore Aune

Eierskapsoversikt 1862 - 2025:

1860-1862: *Engebret Sooth's Interesentskab*

1862-1887: *Interessentskabet for Dampbaaden Engebret Sooth*

1887-1934: *Fredrikshaldvasdragets Fløtingsforening*

1934-1939: *Gunerus Soot*

1939: *Einar Hanevold*

1939-1970: *Fredrikshaldsvassdragets Fløtingsforening, fra 1946 Haldenvassdragets Fløtingsforening*

1970-1987: *Aker mek. Verksted (fra 1982, Aker eiendom)*

1987-1989: *Stiftelsen Haldenvassdragets Kanalmuseum*

1989-d.d. : *Stiftelsen Engebret Soot*



Prosjektmøte blant initiativtakerne på 1980-tallet: Fv. rekke av bordet. Eilif Mosbæk, Sigmund Heed, og Paal Mosbæk .

Stående motsatt side ukjent, Jan Billing (formann i Ørje Båtforening), perifer medlem i starten (? Andersen), Asbjørn Otto og Harald Øiestad

Foto: Riksantikvarens arkiv.



Stiftelsen Engebret Soots uvurderlige ildsjeler i opprettholdelse av dampbåtmiljøet i Haldenkanalen 30 år senere.. Fra venstre: Trond Tøften, Dag Olav Høgås, Arnfinn Jensen, Ida Sandvig Amundsen, Mia Sandvig, Rolf Heed, Kay Wöbke og Odlon Husebråten Frøne. Foto: Viken fylkeskommune



D/S Engebret Soot i opplag omkring 1970 i Tistedalen. På dette tidspunktet var båten temmelig medtatt, og den var delvis preget av hærverk og besøk av områdets løse fugler. Foto: Riksantikvarens arkiv.



D/S «Engebret Soot» i allsang med Operaen i Oslo. Nylands Værksted bygg nr. 1 utstilt på Youngstorget i forbindelse med en markering i regi av Norges Jern og Metallarbeiderforening i 1978. Foto: Jan Tølfesby

Litteratur, kilder og informanter:

Informanter:

Eilif Mosbæk
Harald Lorentzen
Jørn Fjeld
Arnfinn Jensen
Jostein Aasgaard
Odd Dammyr
Reidar Knatterud
Petter Knatterud
Helge Lervik
Gjermund Syvertsen
Ivar M. Johannessen
Ida Sandvig Amundsen

Litteratur

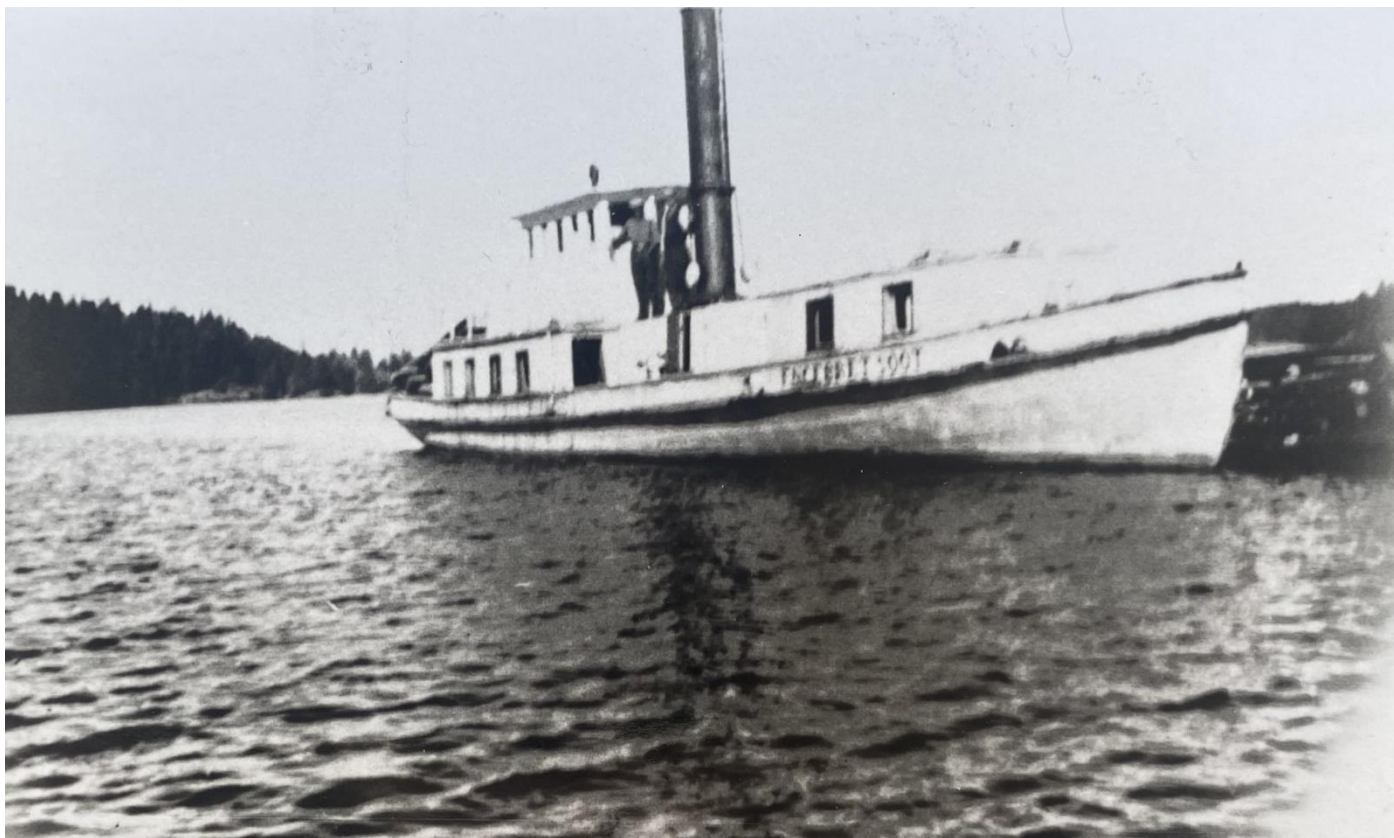
Helge Stenersen: *Dampskipsfarten på Randsfjorden D/S Engebret Soot, restaureringsarbeide 1989-1994.*
Arvid Johanson og Arild Brunvand: *Turistens kjølvann*, 1986
Harald Lorentzen: *Båtene i Halden – kanalen*, 1994
Ragnvald Bødtker: *Norsk fløtingshistorie inntil 1860 (bind 1) og Norsk fløtingshistorie 1860 inntil 1943, 1945*
Eilif Mosbæk: *Kanaldamperen Engebret Soot*, 2015
Stiftelsen Glatved brygge: *Prospekt og idégrunnlag for restaurering av Dampbåten D/S Tyrvi. Historien kan gjentas!*, 2010.

Arkiver:

Haldenvassdragets Fløtingsforenings arkiv, Halden
Historiske samlinger, Østfoldmuseene
Nyland Værksted arkiv, Norsk Maritimt museum
Sjøfartsdirektoratets arkiv
Norsk Maritimt museums eget arkiv
Pål Ulsteens privatarkiv

Aviser:

Aftenbladet
Morgenposten
Morgenbladet
Halden Arbeiderblad
Aftenposten
Norges handels og sjøfartstidende
Indre Akershus Blad
Fredrikstad Blad
Indre smaalenenes avis
Smaalenenes Amtstidende
Dagbladet
Fredrikshalds Tilskuer
Sarpen
Halden
Ugeblad for Frederikstad og omegn
Moss Tilskuer



D/S «Engebret Soot» som lystbåt siste halvdel av 1930-tallet.

Tilhører: Ivar M. Johannessen

Prinsippet for dokumentasjon

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 selvbærende flytende konstruksjon der all tilgjengelig plass i utgangspunktet er disponert under hensynstagen 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 kompetansekrevende 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.

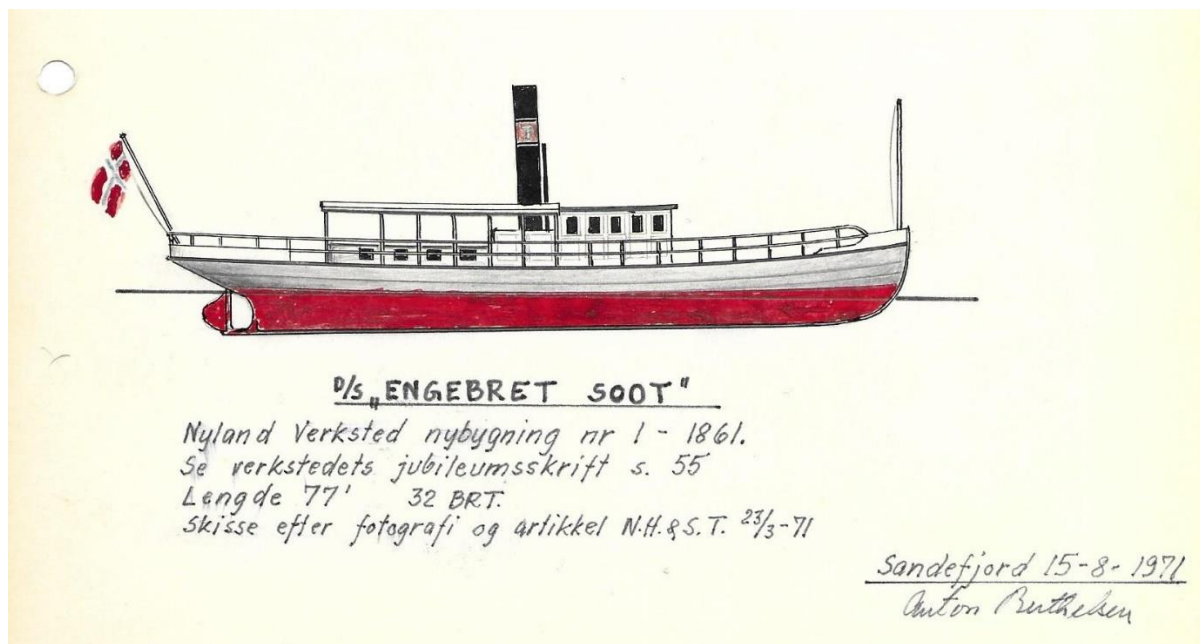
Den teknologiske utviklingen har medført at det i dag er både enkelt og rimelig å foreta omfattende avbildninger av arealer og gjenstander uten annen forhåndskunnskap enn en enkel instruksjon. Kvaliteten på resultatet kan være langt bedre, samt at digital lagring av bildene ikke er belemt med bleking,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

I lys av dette finner ikke Akershus fylkeskommune at det kan være formålstjenlig å gjennomføre en restløs oppmåling og skriftlig beskrivelse av samtlige rom og arealer om bord i D/S «Engebret Soot», 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 «Engebret Soot» 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 «Engebret Soot» har en enestående kildetilgang for å forstå fartøyet – både historisk og utfra 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.

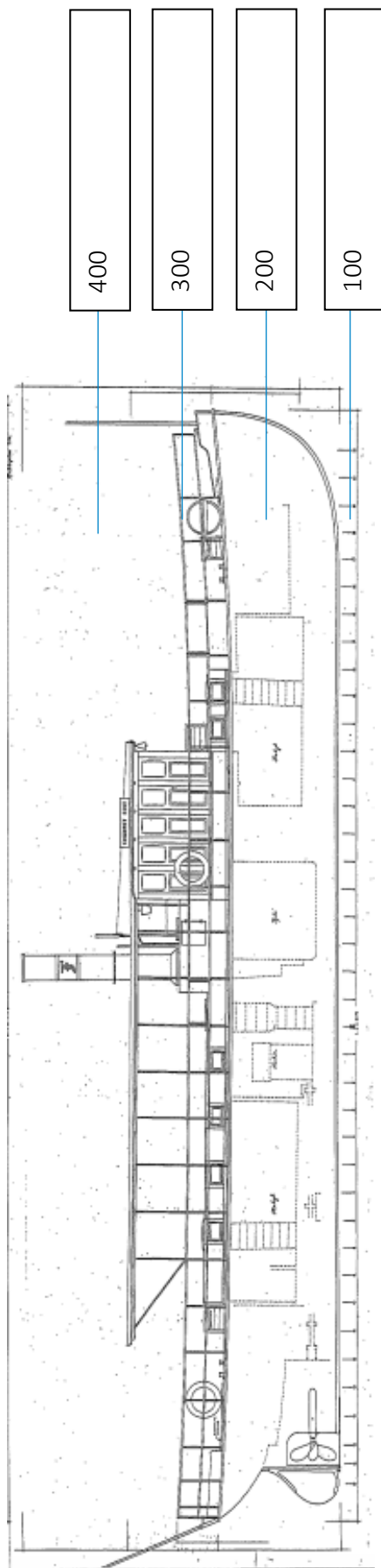
Løse gjenstander som omfattes av fredningen

Gjenstand	Dekk/romnr.	Merknad
Bord	209	
Speil	209	



D/S «Ara» (i dag tilbakeført som «Ragnvald Bødtker») med D/S «Engebret Soot» på Ørje den 3. juni 2009.
 Foto: Alexander Ytteborg

Inventering



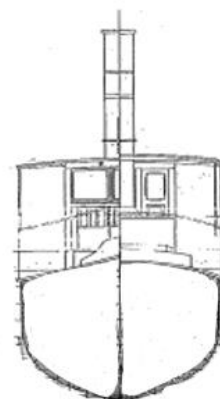
000 – Eksteriør

100 – Skrog

200 – Under hoveddekk

300 – Hoveddekk

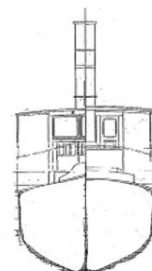
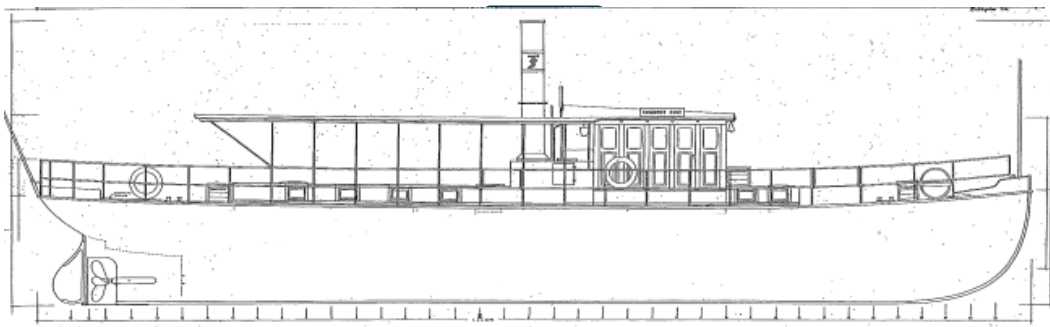
400 – Tak



Eksteriør – 1942 – versjonen – alle sider av fartøyet

Undervannsskrog

100



Styrbord side – forut.
Bildene tatt på slippet i Tistedalen – Vadet.



Babord side – forut.

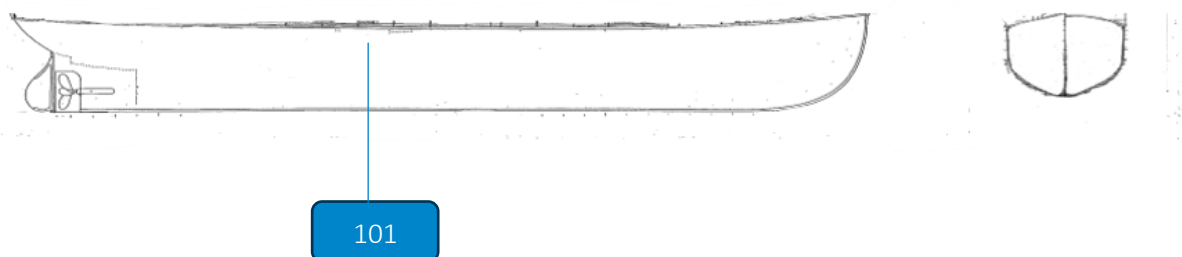


Babord side – akterut.



Styrbord side – akterut.

1. Undervannsskrog	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
100	101	Skrog styrbord/fremdrift.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrbord side.	Utvendig område av maskin, fremdrift og styring.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Ror/propell.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Klinket skrog, deler av platekledningen er originale fra 1862.		



Akerende – styrbord.



Akerende – styrbord.



Klinket skrog – styrbord side.



Klinket skrog – styrbord side.

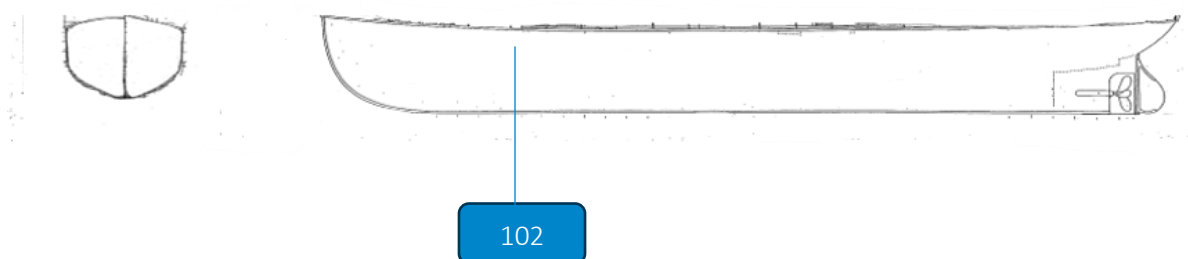


Klinket skrog – styrbord side.



Klinket skrog – styrbord side. Mange skrogplater er de samme som fra siste driftsperiode.

1. Undervannsskrog	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
100	102	Skrog babord/fremdrift.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Babord side.	Utvendig område av maskin, fremdrift og styring.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Ror/propell.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Stålpropellen er den originale fra driftstiden, alder ukjent, men kan være svært gammel.		



Ror og propellanlegg.



Akterende babord, ror og propellanlegg.



Klinket skrog – babord side.



Klinket skrog – babord side.



Klinket skrog – babord side.



Baugpartiet – babord side.



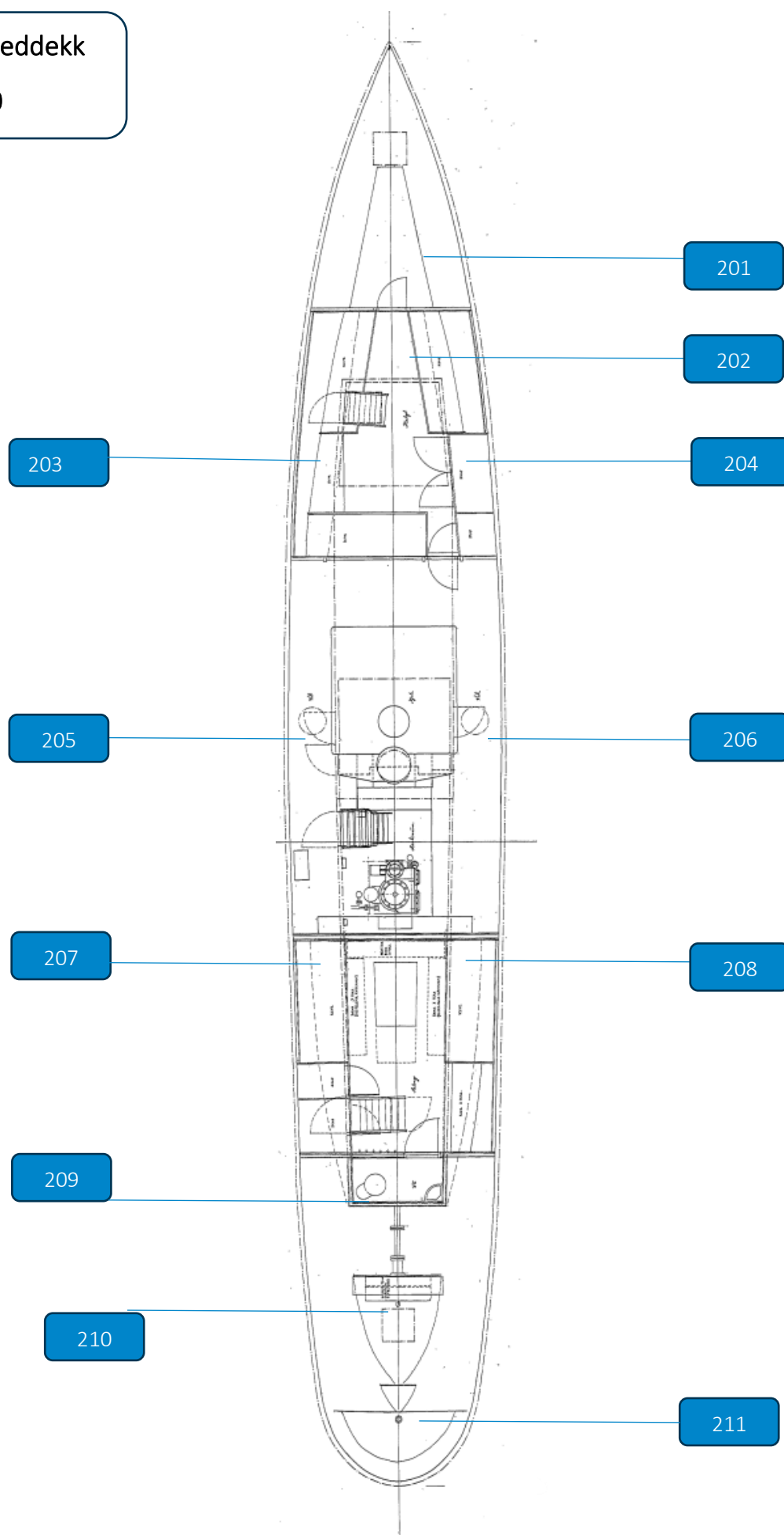
Akterende



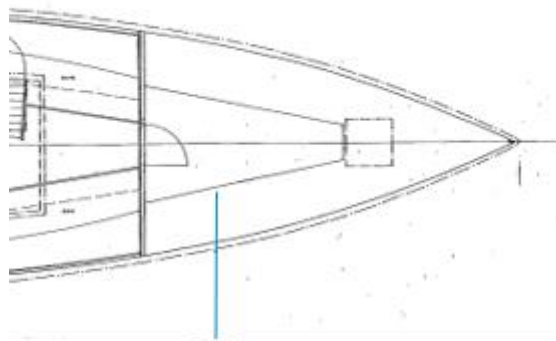
Baugen. Legg merke til hvor smalt skipet er.

Under hoveddekk

200



1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	201	Forpigg
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Forpigg	Skott, rømningsvei	Nei
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Nei	Nei	Nei
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



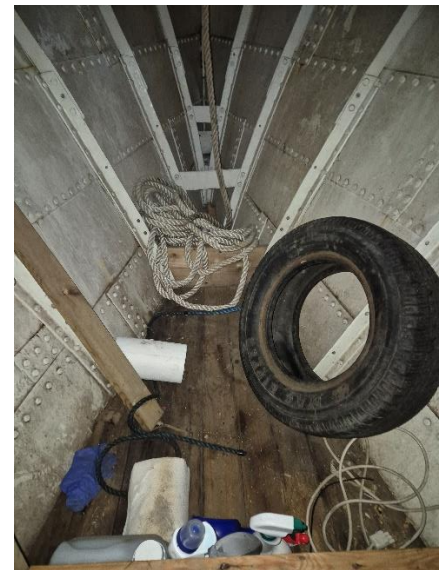
201



Forpiggen.



Forpiggen.



Forpiggen.



Forpiggen, skottet inn mot toalettrom.



Inngang forpiggen.



Styrbord side, forpiggen.



Babord side, forpiggen.



Himling forpiggen, styrbord side.



Himling forpiggen, babord side.



Spant i forpiggen, babord side.



Spant i forpiggen, styrbord side.

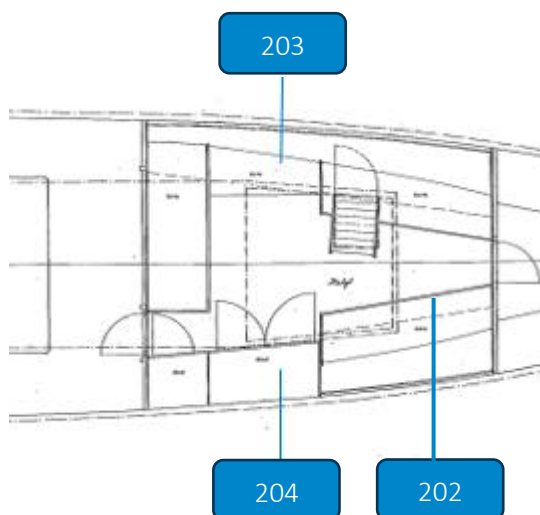


Forpiggen, luke - rømningsvei,



Forpiggen, luke – rømningsvei.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
200	202	Toalett.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Toalett.	Toalett.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Innredet til toalett.	Nei.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Toalett.



Toalett.



Toalett, babord side.



Toalett, styrbord side.



Panel, toalett.



Panel, toalett.



Toalett, skottet inn mot mannskapslugar, styrbord side.



Toalett, skottet inn mot mannskapslugar, babord side.



Toalett, dør inn til mannskapslugar.



Toalett, dør inn til mannskapslugar.



Toalett.



Toalett.

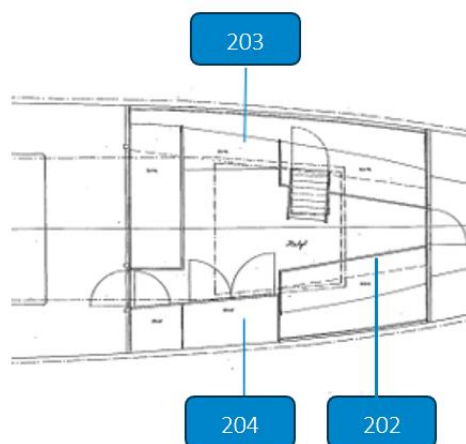


Toalett.



Toalett.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
200	203	Mannskapslugar.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Mannskapslugar.	Overnatting.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Senger innfelt i interiøret.	Senger innfelt i interiøret.	Sertifikater.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Opprinnelig fargesetting, mannskapslugar. Foto: Gøthe Gøthesen, 1991.



Mannskapslugar.



Mannskapslugar, babord side.



Seng.



Seng og leder utgang.



Mannskapslugar, innfelte oppbevaringsskap.

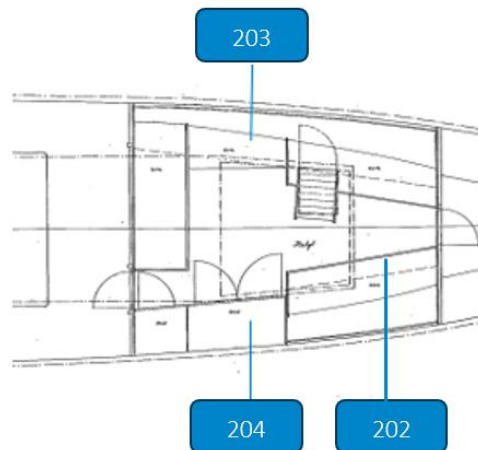


Nedgang casing – til mannskapslugar.



Leider fra mannskapslugar.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	204	Mannskapslugar.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Mannskapslugar.	Overnatting.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Senger innfelt i interiøret.	Senger innfelt i interiøret.	Sertifikater.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Nedgang til mannskapslugar fra dekk.



Dørken, mannskapslugar.



Lysventiler – mannskapslugar.



Mannskapslugar, seng og skap.



Dørken, mannskapslugar.



Luke, dørken i mannskapslugar.



Seng.



Sertifikater – Sjøfartsdirektoratet.



Dørk og luke, mannskapslugar.



Kjøl og spant, under mannskapslugar.



Rørgjennomføringer, toalett.



Rørgjennomføringer, toalett.

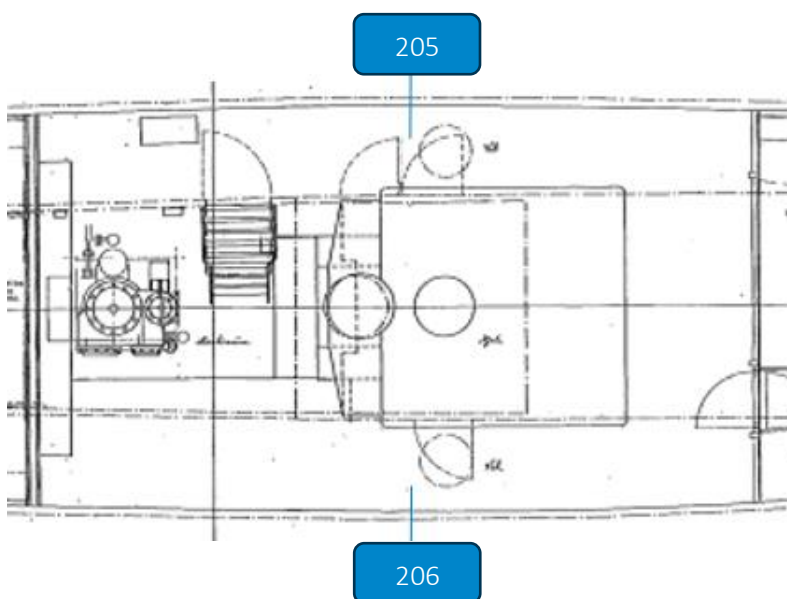


Betongballast under mannskapslugar.



Betongballast under mannskapslugar.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	205	Maskinrom - babord.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Maskinrom - babord.	Rom for dampkjele, maskin, fremdrift.	Hovedmaskin (original, 2. generasjon) 1901: Akers mek.verksted, Christiania, bygg nr. 457. Kjele: Glommen mek. Verksted, 1908. Tidligere stått om bord på slepebåten D/S «Vister», søsterbåt til D/S «Pasop», Glommen nr. 3.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Maskinen med dreneringsrør i forkant. Forhøyning i dørken for lager på veivaksling.



Smøreboks opp til høyre, kontrollkran til kjølevannsavløpet. Til venstre står tre pumper på rekke og rad – lensepumpe, vakuumpumpe og innerst fødepumpe. Akkumulator i svart.



Maskin – typisk sideblikk på en compound maskin, altså to-sylindret dampmaskin. Marshall-type på «Sooten».



Eksternt brannslukningsapparat i midten. Eksternt tilkoplet. Injektorapparat til høyre hjørnet.



Røykkasse/fyrkassa – også kalt «kjerka» i bakkant. Det første som ble påbegynt istandsatt på båten fra 1989. Til venstre synes kjenningssignalet på båten. I forkant hoveddamprør fra kjelen til maskinen.



Til venstre: Vakuummåler, til høyre maksintelegraf. Nederst til venstre – smøreapparat til høytrykkssylinder. Babord side.



Telegrafwire til maskintelegraf, babord side.



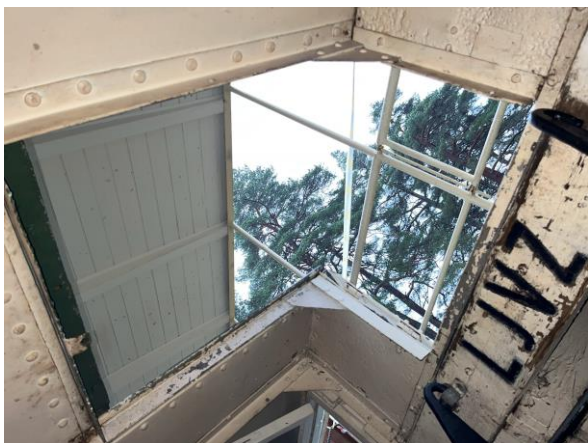
Til venstre: Vakuummåler, til høyre maksintelegraf. Nederst til venstre – smøreapparat til høytrykkssylinder. Babord side. Oppgang fra maskinrom til dekk.



Ekstern dynamo til strøm om bord, Ikke i bruk, men er i orden. Det store røret er kjølevannsrøret. Babord side.



Hylle til maskinvedlikehold. Batteri til toalett og lading i skapet til høyre.



Oppgang fra maskinrom. Kjenningssignal.



Skutesiden under dørken på styrbord side. Til venstre deler av kjelen.



«Har du satt på lilletiss» - smøring til lager på aksling.



Leider opp til utgang – maskinrom.



Babord vedlager – ved kjelen.



Omkaster, hoveddampprøret og pådrag til maskinen.
Gulltappene kalles sikkerhetsventiler på maskinen.



T.v. Vakuummåler, produsert av Schaffert Budenberg,
Magdeburg Buchau. Th. Trykkmåler av ukjent fabrikat.
Initialer CK.



Fabrikkiltet til dampmaskinen, Akers mek. Værksted
no. 457.

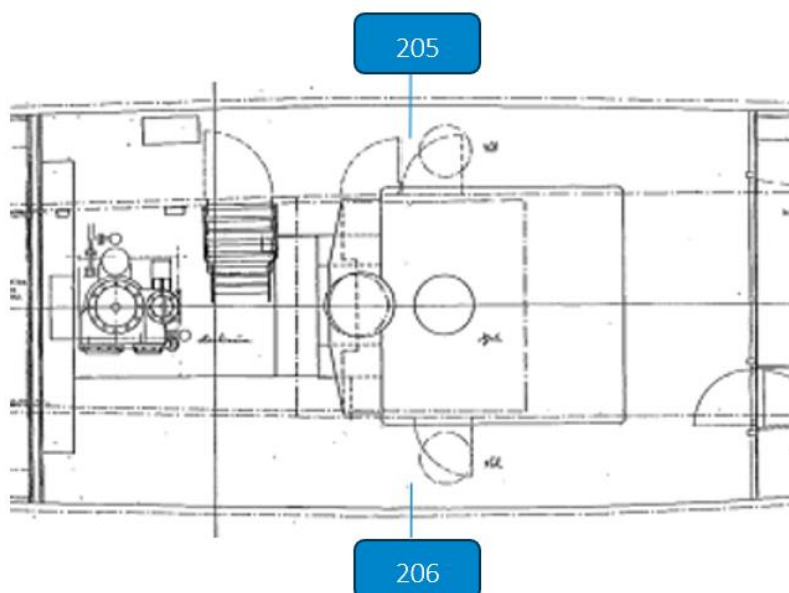


Sylindertoppen.



Smøreapparat – produsert av Vulkan, No 2, LNo 9862,
Patent, Kristiania

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	206	Maskinrom - styrbord.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Maskinrom - styrbord.	Rom for dampkjele, maskin, fremdrift.	Hovedmaskin (original, 2. generasjon) 1901: Akers mek.verksted, Christiania, bygg nr. 457. Kjele: Glommen mek. Verksted, 1908. Tidligere stått om bord på slepebåten D/S «Vister», søsterbåt til D/S «Pasop», Glommen nr. 3.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
		Maskinsilt Akers mek. verksted.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Røykkasse/fyrkasse, «kjerka» med vannstandsmåler.
Manuell målig med tre kraner og vannstandsglass.
Trykkmåler for kjeletrykket til høyre.



Styrbord vedlager – ved kjelen.



Kjeleluke øverst, trekkluke nede.



Kjeleluke øverst, trekkluke nede. Kraner på hver side som regulerer vannsirkulasjonen i kjelen.



Støtteknær til dekk og lysventiler. Til høyre står hånddrevet lenseapparat.



Støtteknær til dekk og lysventiler.



Maskinen.



Styrbord side, maskinrom. Manuelt lenseapparat på skottet akter.



Vedlikeholdshylle



Skottet akter.



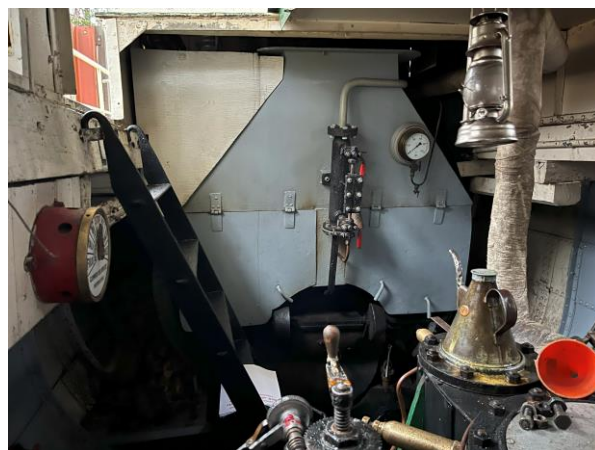
Manuelt lenseapparat på skottet. Den gule boksen er fylt med sagflis blandet med parafin til oppfyring i kjelen.



Instruks fra Hans Husebråten.



Toppen av maskinen. Hoveddamprør fra kjele til maskin.



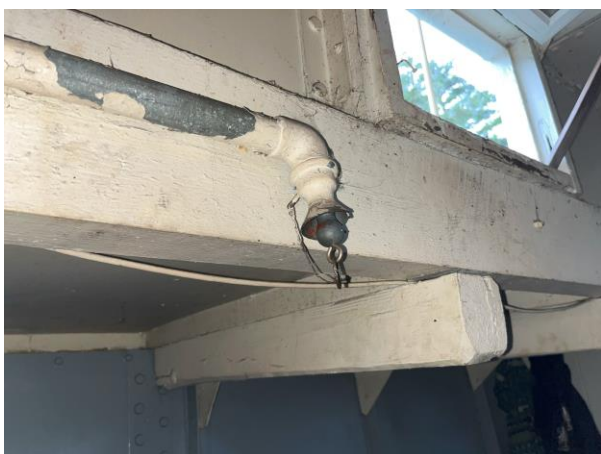
«kjerka» og oppgang fra maskinrommet.



Klinket bjelkelag i maskinrom



Vannstandsglasset til venstre i bildet.



«Talatuten» fra styrhuset. Med fløyte.



Toppen av «Kjerka» - mot styrbord side.

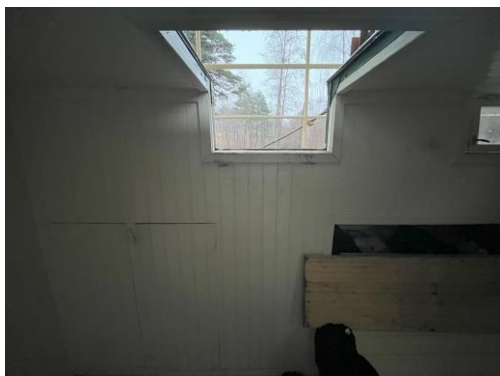
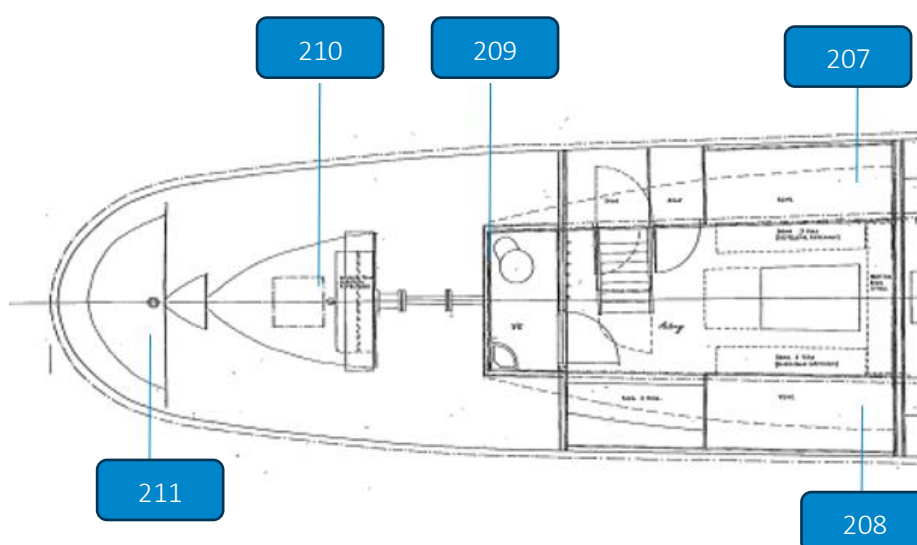


Rista under/ved kjelen.



Rista under/ved kjelen.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	207	Skipperlugar – babord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Skipperlugar – babord side.	Oppholdsrom og overnatting.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Senger, benker, løst bord og speil.	Senger og benker.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Nedgang skipperlugar, babord side.



Skipperlugar babord, bord og seng.



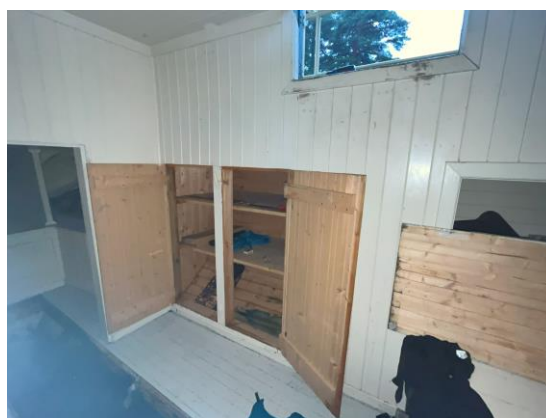
Bord og speil i skipperlugar. Begge deler er fra driftstiden og opprinnelige om bord.



Festeknær til benker i skipperlugar.



Skap i skipperlugar.



Innvendig hylleplass – skap, skipperlugar.



Nedgang skipperlugar, babord side.



Leider til nedgang, skipperlugar.



Dør inn til maskinistlugar.



Åpen dørk, propellaksel.

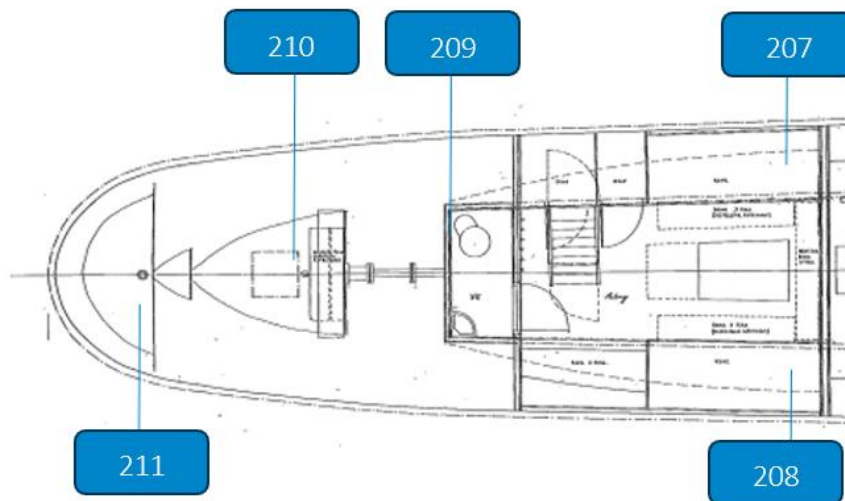


Propellaksel.



Hylse, propellaksel. Kobberrøret kommer fra den såkalte «lilletiss» som smører akslingen.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	208	Skipperlugar – styrbord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Skipperlugar – styrbord side.	Oppholdsrom og overnatting.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Senger, benker, løst bord og speil.	Senger og benker.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



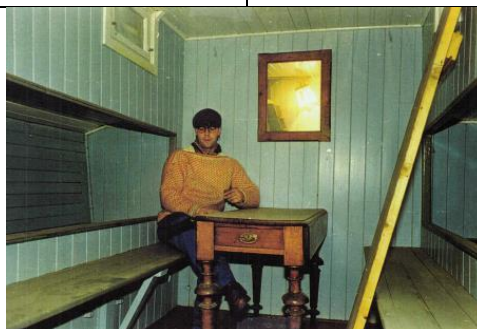
Skipperlugar – styrbord side. Legg merke til det originale bordet som også er med i bildet fra skipperlugaren på 1950-tallet til høyre.



Kapteinens lugar. Foto: Holsenmossdragets Rådgivningsforening ca. 1950.



Mannskapslugaren. Foto: Ha de vassdragets Høstingforening ca. 1950.



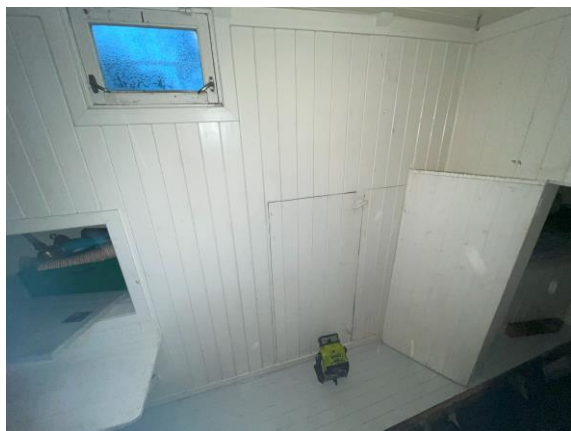
Asbjørn Otto Braarud ved bordet i skipperlugaren i 1984. Legg merke til den opprinnelige fargesettingen i skipperlugaren.



Parafinlampe (egen produsert i fartøyverntiden).
Speilet bak er originalt.



Originalt bord.



Skipperlugar, benk og skap, styrbord side.



Seng.



Knær til benk.



Profil, veggpanel og karm.



Skapdører.



Hyller innvendig, skap.

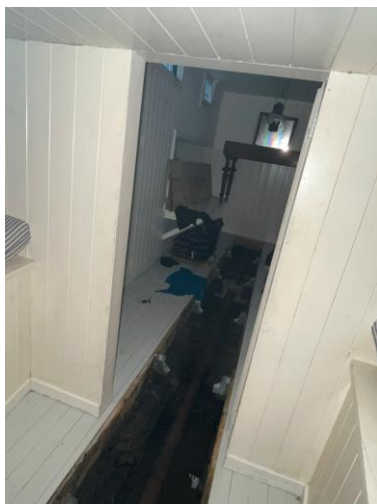
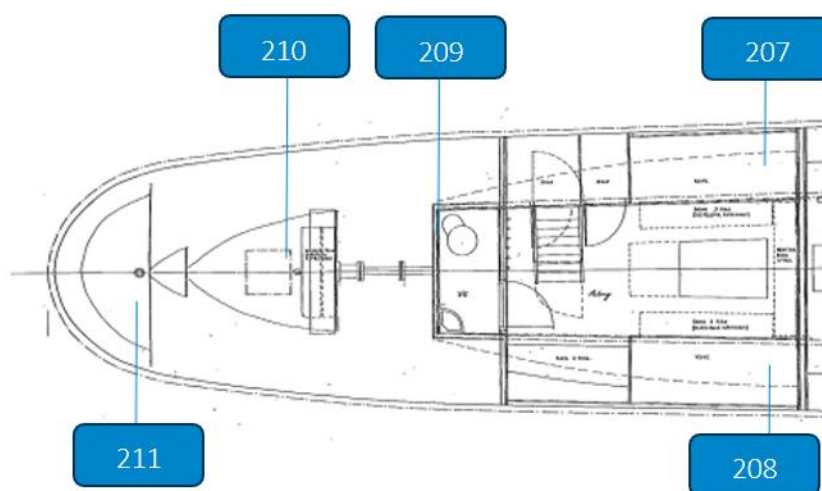


Propellaksling – åpen luke i dørken.



Propellaksling.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	209	Skipperlugar (akterdel).
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Skipperlugar (akterdel)	Overnatting.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Senger.	Senger.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Opprinnelig var det åpnet mellom skipperlugaren/akter skipperlugar. Skott imellom etablert i fartøyverntiden/restaureringsperioden.		



Skott inn mot skipperlugar.



Åpen luke til propellaksling.



Skott inn mot skipperlugar.



Seng, styrbord side.



Seng, babord side.

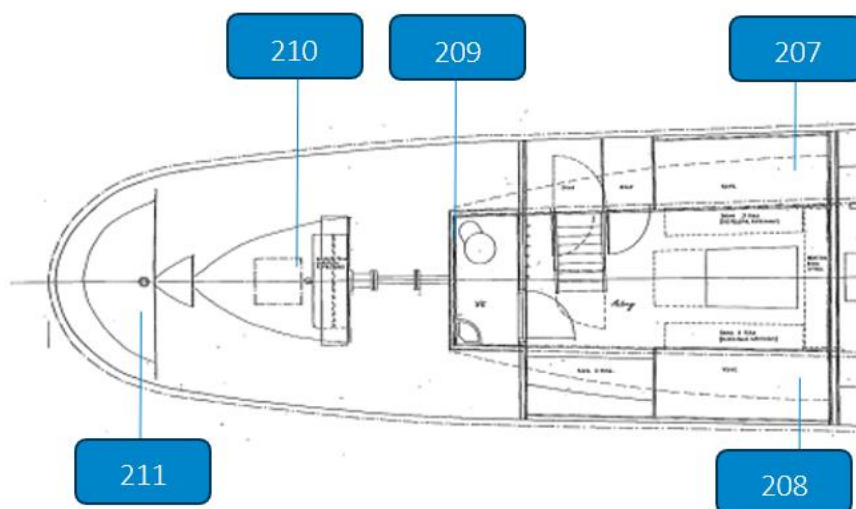


Seng styrbord side.



Seng babord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	210	Tunnel/gang til akterpiggen.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Tunnel/gang til akterpiggen.	Inngang akterpigg.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Nei.	Nei.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Tunnelinngang akterpigg.

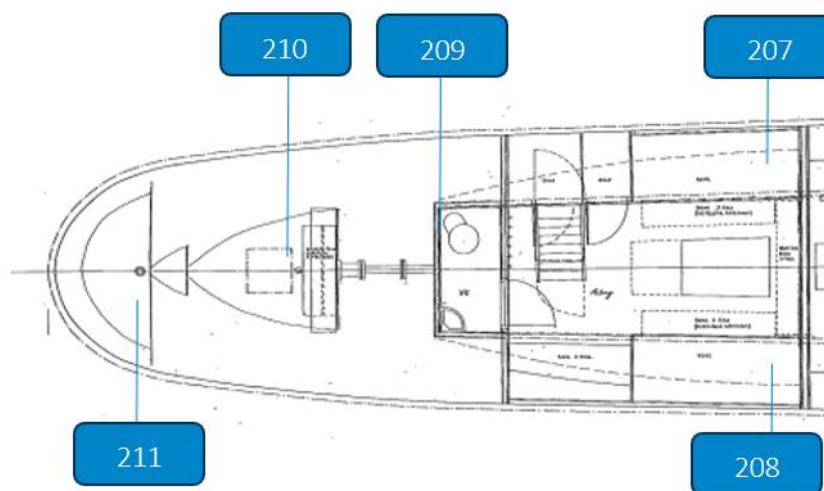


Tunnelinngang akterpigg.
Maskinistlugar.



Inspeksjonsluke inn til akterpiggen.

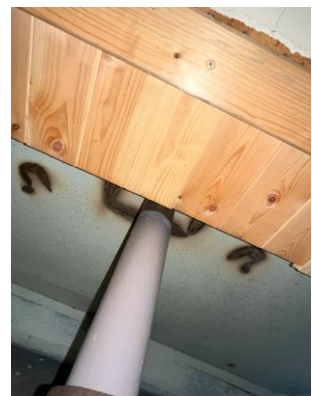
1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	211	Akterpigg.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Akterpigg.	Rorgjennomføring.	Rorgjennomføring.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Nei.	Nei.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Rorgjennomføring, akterpigg.



Rorgjennomføring og betongbalast.



Rorgjennomføring.



Skott for rorgjennomføring. Klinket platekledning.



Betongballast.



Tilgang rorgjennomføring under tunnelinngang akter.



Tilgang rorgjennomføring under tunnelinngang akter.



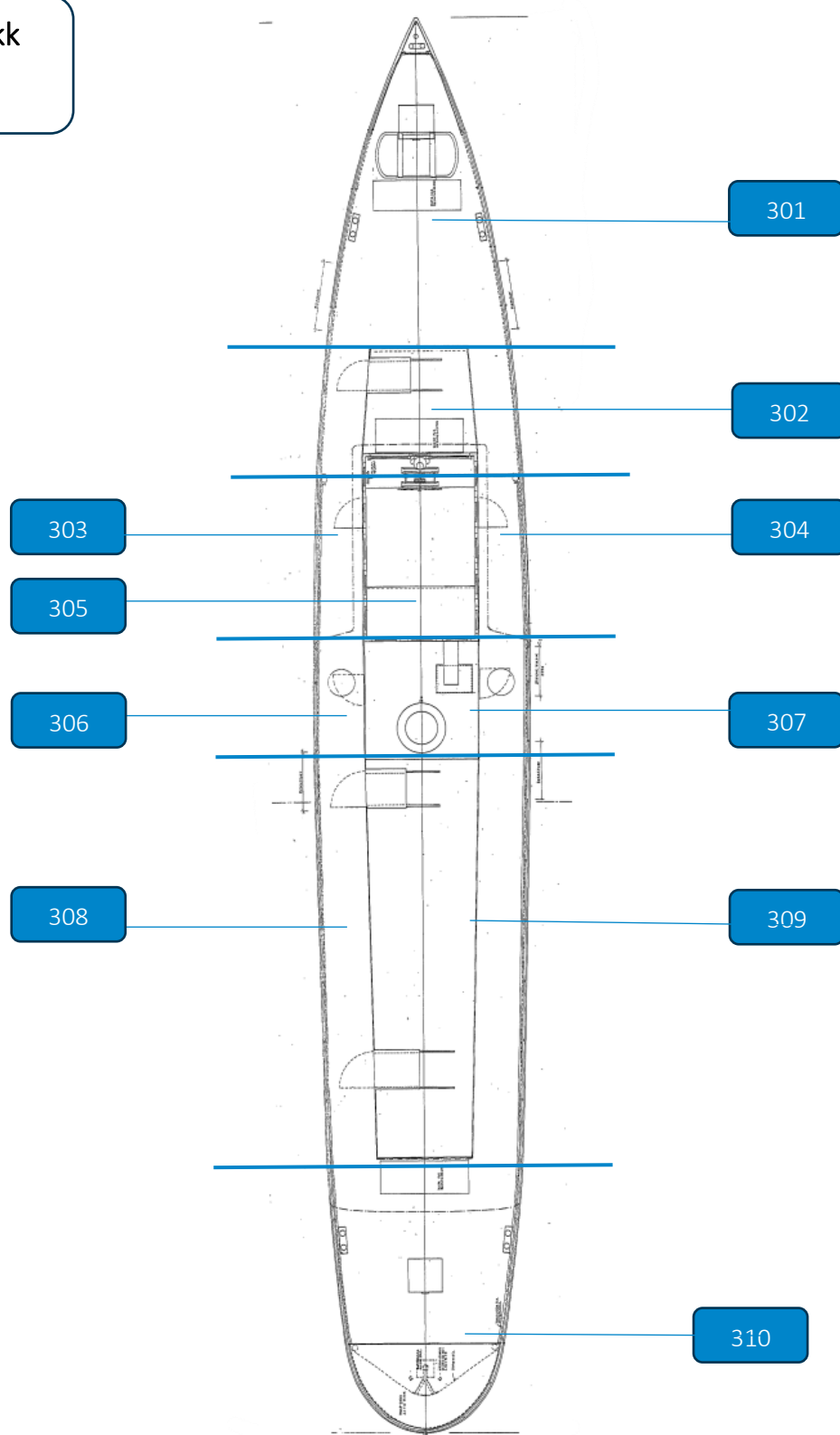
Tilgang rorgjennomføring under tunnelinngang akter.



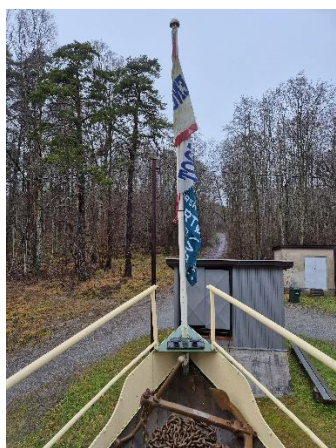
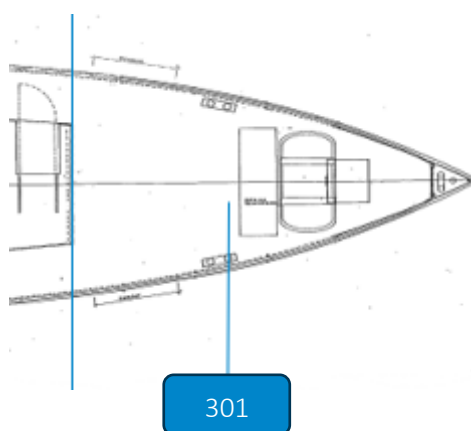
Tilgang rorgjennomføring under tunnelinngang akter.

Hoveddekk

300



1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	301	Fordekk.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fordekk.		
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Nedgangskappe til forpiggen/mannskapslugar.	Pullere, styrbord og babord. Stang til vimpel.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Vimpelstang i forpiggen.



Svineryggen, babord side.



Anker og nedgangskappe til forpiggen og mannskapslugar.



Puller, babord side.



Rekke og fordekk, babord side.



Rifledekk, erstattet tredekket i 1958.



Rekke og fordekk, styrbord side.

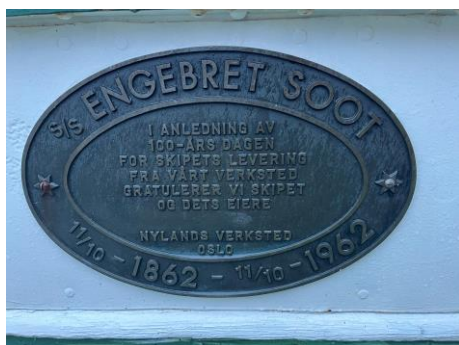
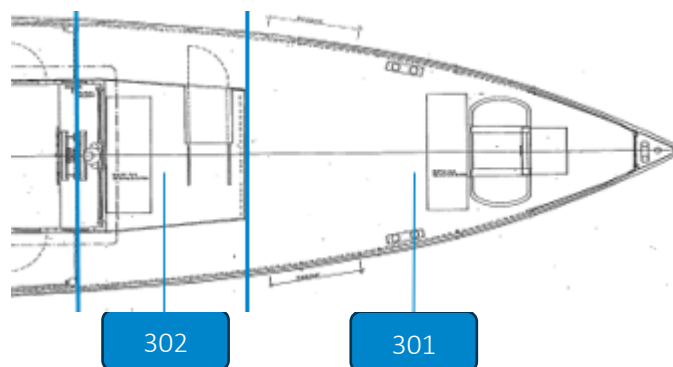


Fordekk mot styrhus/styrhuscasing.



Puller, styrbord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	302	Casing, nedgang til mannskapslugar forut.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Casing, nedgang til mannskapslugar forut.	Nedgang mannskapslugar forut.	Nei.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Skyvdedør/dør til nedgang.	Nei.	Nei.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Minneplakett gitt i gave av Nylands verksted i forbindelse med 100-års jubileet den 11. oktober i 1962.



Plassering av minneplakett og byggeskilt for D/S «Engebret Soot».



Byggeskilt Nylands verksted no. 1, 11. oktober 1862, Christiania.



Nedgangskappe/casing til mannskapslugar forut.



Nedgangskappen og styrhus forut.



Skyvedør til åpning av nedgangskappe, mannskapslugar. Babord side.



Skyvedør til åpning av nedgangskappe, mannskapslugar. Styrbord side.



Låsbar nedgangsluke og lysventil i casing – til mannskapslugar.



Låsbar nedgangsluke og lysventil til casing, mannskapslugar.



Styrhus forut, styrbord side.



Styrbord side, styrhus. Legg merke til rørgjennomføring for kjettingstyring.



Rekke forut, styrbord side.

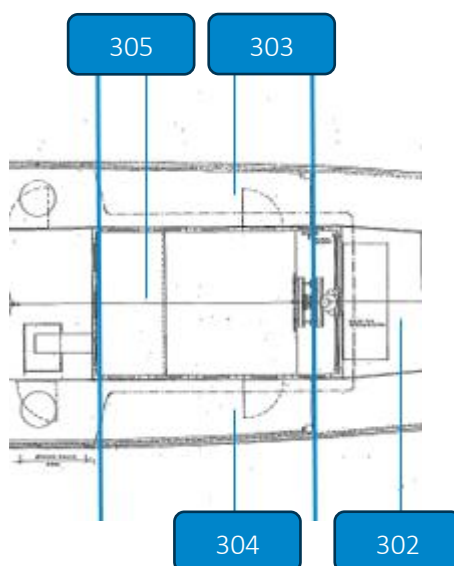


Lysventiler, casing forut, styrbod side.



Casing og styrhusfront, styrbord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	303	Styrhus utvendig, babord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrhus utvendig, babord side.	Navigasjon, oppholdsrom.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Eksteriør styrhus, babord side.
Rifledekk og rekke.



Eksteriør styrhus, babord side.
Rifledekk og rekke.



Profildetaljer styrhus, babord side.



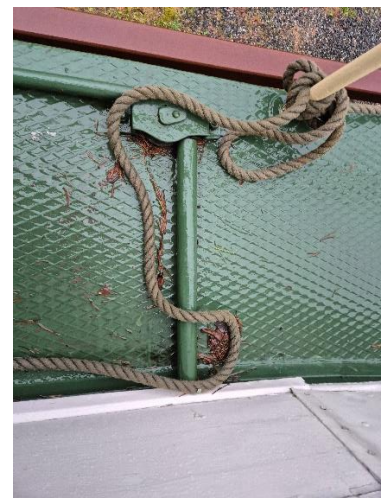
Styrhus og kjele casing – babord side.



Akter fra styrhus, babord side.



Rifledekk, rørgjennomføring for kjettingsstyring.



Rifledekk, rørgjennomføring for kjettingsstyring.

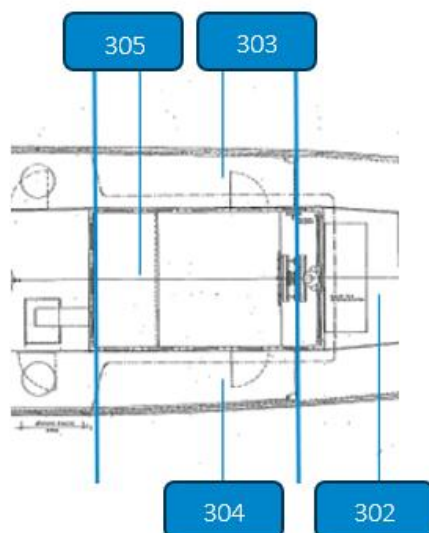


Navnskiltet, babord side.



Styrhus, babord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	304	Styrhus utvendig, styrbord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrhus utvendig, styrbord side.	Navigasjon, oppholdsrom.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Akter fra styrhus, styrbord side.



Navneskiltet, styrbord side.



Vinduer/lysventiler styrhus, styrbord side.



Styrhus, styrbord side.



Rekkverk, rørgjennomføringer kjettingstyring.
Styrbord side.



Kjele casing/styrhus not fordekket, styrbord side.



Rifledekk, rørgjennomføring for kjettingsstyring.

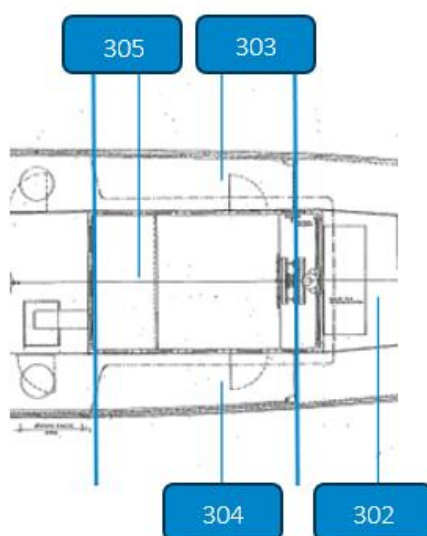


Profildetaljer styrhus, styrbord side.



Profildetaljer styrhus, styrbord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
300	305	Interiør styrhus.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Interiør styrhus.	Navigasjon, oppholdsrom.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Byssebenk, hylle langs aktervinduer/vinduer babord side. Vedkomfyr.	Maskintelegraf, kompass, ror, kjettingstyring med kabelar. Manometer maskin	Vaffeljern.
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Styrhuset fra 1904. Alle de tekniske styringsenhetene er de opprinnelige i styrhus, inkl. kabelar og ror. Det samme gjelder vedkomfyren, som er satt inn tidlig etter at styrhuset kom på båten i 1904.		



Styrhus forut.



Styrhus, styrbord side. Bysseavdeling til høyre.



Byssebenk, akter.



Skap, maskintelegraf og styring, babord side.



Vedkomfyr, byssebenk og skap i bysseavdeling, styrhus..



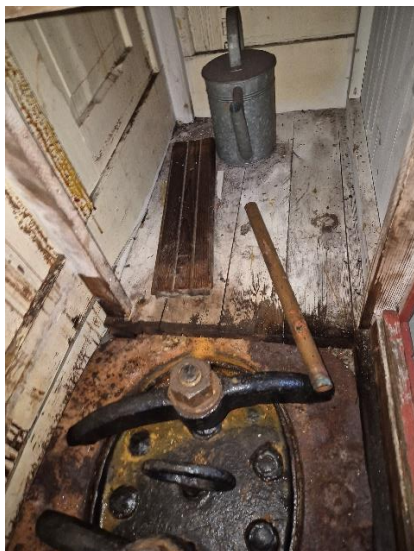
Vedkomfyren om bord er gammel, har trolig stått der fra styrhus kom om bord i 1904.



Til nødstop av dampen i kjelen.



Oppbevaring ved til vedkomfyr.



Hylle i byssebenken. I forkant mannlokk til dampkjelen.



Hylle i byssebenken.



Ror og kabelar.



Kompass.



«Talatuten» man blåser i til fløyten i maskinrommet.



Håndtaket til dampfløyten i forkant av skorstein.



Maskintelegraf.



Maskintelegraf.



Kabelar- styring.



Kabelar – styring.

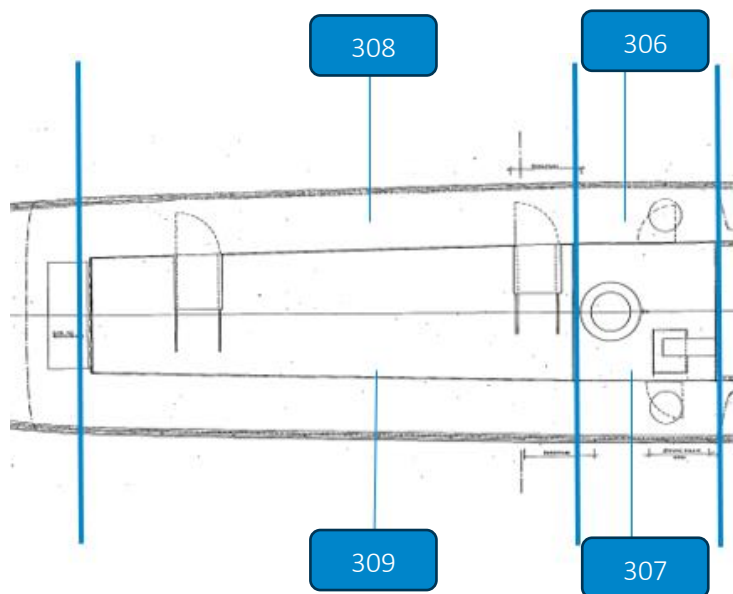


Ror, kabelar og kjettingstyring.



Rørgjennomføring til vedkomfyr.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	306	Kjelecasing, babord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kjelecasing, babord side.	Trunk til øvre del av kjelen, gjennomføring skorstein.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Casing til kjele med inspeksjonsluke, akterover.



Casing til kjele med inspeksjonsluke, forut.



Gjennomføring skorstein – kjele casing.



Casing, skorstein og treksutstyr til tømmerseiling.



Mannelokk til babord kullbaks.



Rifledekk



Mannelokk til babord kullbaks, rekke akter.



Nedgangskappe maskin.



Trekkrok – tømmerslep.



Gjennomføring skorstein, babord side.



Inspeksjonsluke til kjeletopp, babord side.



Inspeksjonsluke til kjeletopp, babord side.



Kjeletopp, babord side.



Domen, kjele, babord side.



Kjele og domen, babord side.



Kjelecasing fra innsiden.



Skorsteinsgjennomføring kjelen.



Kjeletoppen.

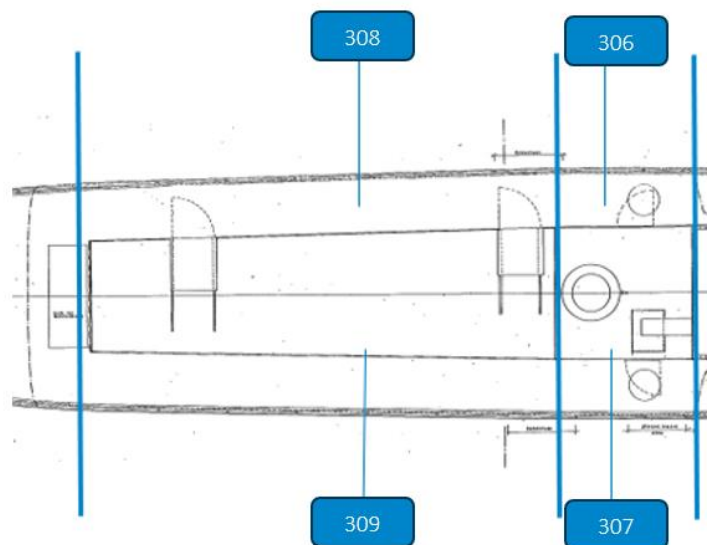


Kraner for styring til for fløyte, injektor, hoveddamp og vannpåfylling.



Kraner for styring til for fløyte, injektor, hoveddamp og vannpåfylling. Wire til nødstop av hoveddamp.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	307	Kjele casing, styrbord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kjele casing, styrbord side.	Trunk til øvre del av kjelen, gjennomføring skorstein.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Skorsteinsgjennomføring – takoverbygning over deler av dekk akter.



Akervegg styrhus. Trunk/kjele casing.



Styrhus akter og kjelecasing.



Skorsteinsgjennomføring, krok for tømmertrekking.



Skorsteinsgjennomføring.



Mannelokk til styrbord kullbaks. Inspeksjonsluke kjele.



Inspeksjonsluke kjele, styrbord side.



Kjelecasing og kasse til wirere/systemet som utløser nødventil i maskinrommet fra styrhus.



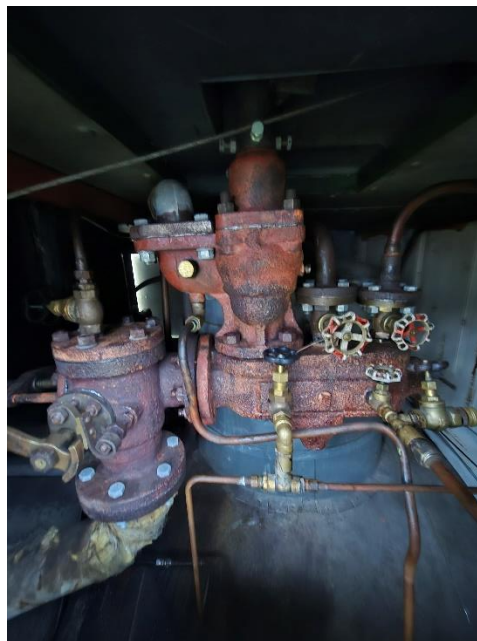
Wirere/systemet som utløser nødventil i maskinrommet fra styrhus.



Inspeksjonsluke til nødventil i maskinrommet.

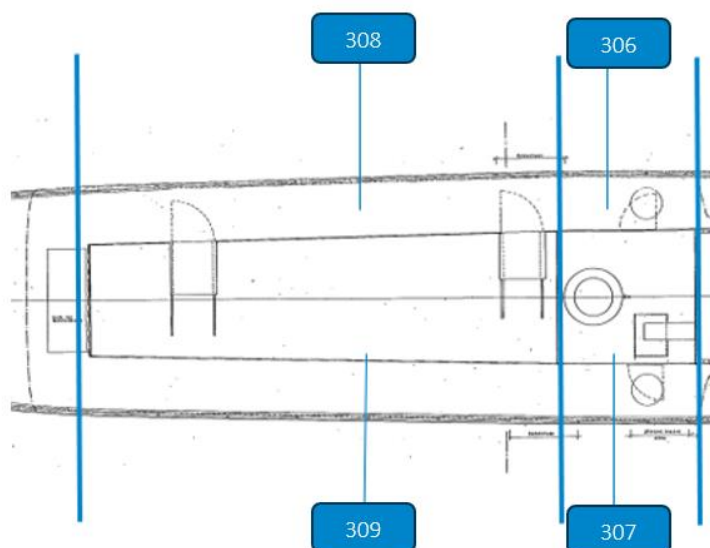


Kraner for styring til for fløyte, injektor, hoveddamp og vannpåfylling.



Kraner for styring til for fløyte, injektor, hoveddamp og vannpåfylling.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	308	Casing lugarer, akter – babord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Casing lugarer, akter – babord side.	Oppholdsrom og overnatting.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Casing, rifledekk og rekke, akter, babord side.



Nedgangskappe, skipper- og maskinslugar.



Nedgangskappe, skipper- og maskinslugar.



Nedgangskappe, maskinen.



Casing og lysventiler, babord side.



Casing akter.



Casing mot styrhus.

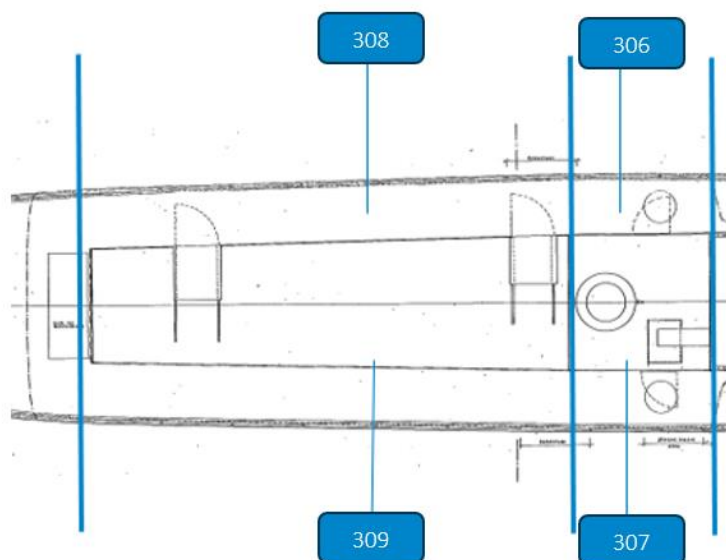


Akterdel casing, babord side.



Nedgangskappe og krok for tømmerlep, mot babord side.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	309	Casing lugarer, akter – styrbord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Casing lugarer, akter – styrbord side.	Oppholdsrom og overnatting.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Casing, rifledekk og rekke, akter, styrbord side.



Akterdel casing, styrbord side.



Portåpning i rekka, styrbord side.



Portåpning i rekka, styrbord side.

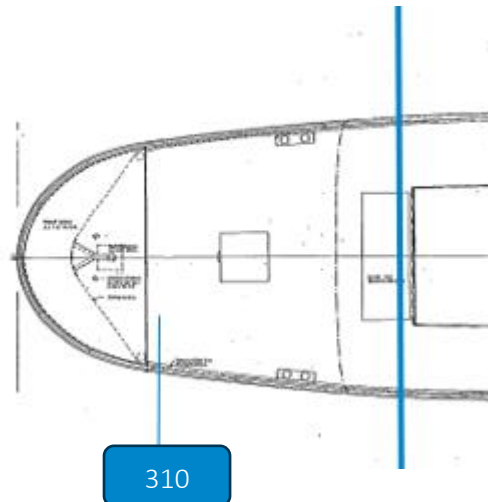


Låsemekanisme, portåpning i rekka.



Lås og port kan demonteres i løse deler.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
300	310	Dekk, akter.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Dekk, akter.	Oppholdssted for passasjerer.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Benker, bord, livbeltekasse, feste flaggstang.	Kjettingsstyring, ruller – flyndre ror, pullere.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Kjettingsstyring, ruller – flyndre ror. Nedgang rortunnel.



Kjettingsstyring, ruller – flyndre ror.



Holder til flaggstang akter.



Holder til flaggstang akter.



Rekkesepter ved dollbordet/dekk akter, styrbord side.



Rifledekk og puller akter, babord side.



Puller, styrbord side akter.



Nedgangskappe rørtunnel, livbeltekaske mm.



Flaggstangen.



Rorstamme, flyndre og kjettingstyring.



Casing, akter.



Rorstamme, flyndre og kjettingstyring.



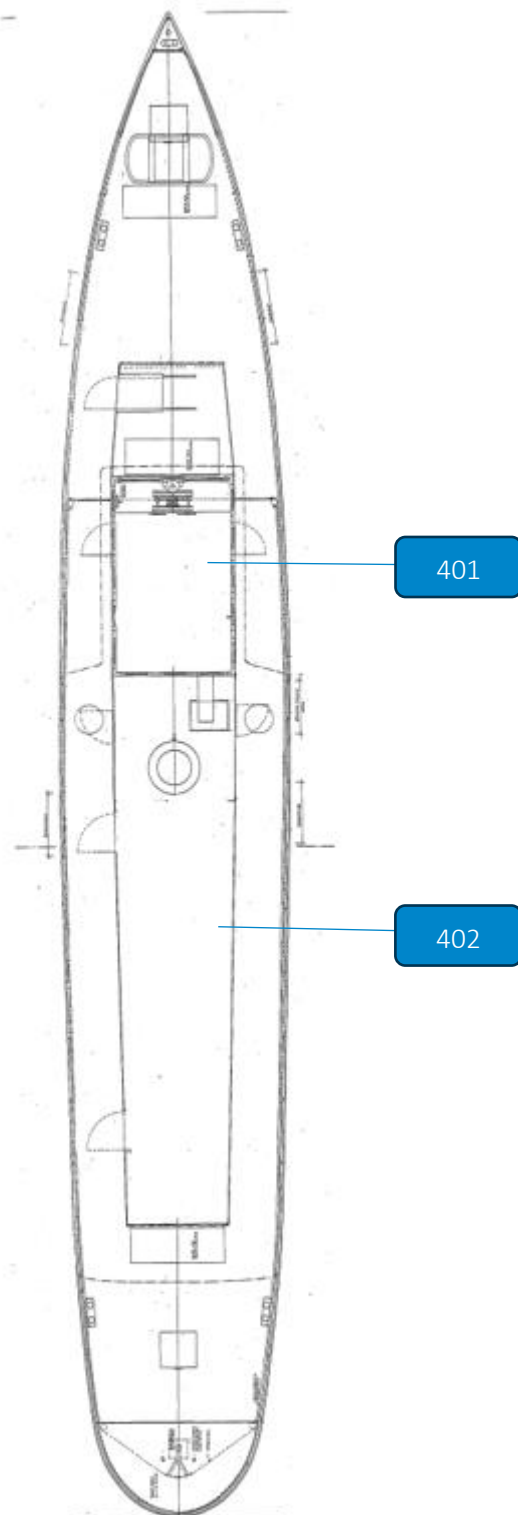
Ved rorstamme, flyndre og kjettingstyring.



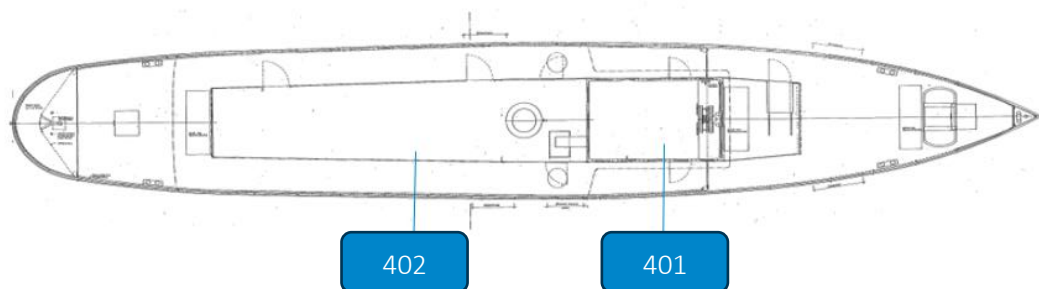
Ved rorstamme, flyndre og kjettingstyring.

Tak

400



1. Tak	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydelt
400	401	Styrhus tak, «monkey'n» eller «monkey island».
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrhus tak, «monkey'n» eller «monkey island».	Beskyttelse styrhus.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Trekkfeste til skipsfløyte, navneskilte styrbord og babord.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Styrhusfront med skorstein.



Trekkfeste til skipsfløyte.



Trekkfeste til skipsfløyte.



Skipsfløyte – takoverbygning, dekk.



Skorstein og skipsfløyte, takoverbygning, dekk.



Trekkfeste til skipsfløyte.



Rørgjennomføring, vedkomfyr i byssa. Baksiden av navneskiltet, styrbord.



Tak og takoverbygg, akterover.



Trekkfeste til skipsfløyte.



Navneskiltet, styrbord.



Baksiden av navneskiltet, babord.



Rørgjennomføring, vedkomfyr i byssa. Baksiden av navneskiltet, styrbord.



Takoverbygg, akter – platekledning.



Detaljer, tak – styrhus.



Utskjæringsdetaljer - styrhus.

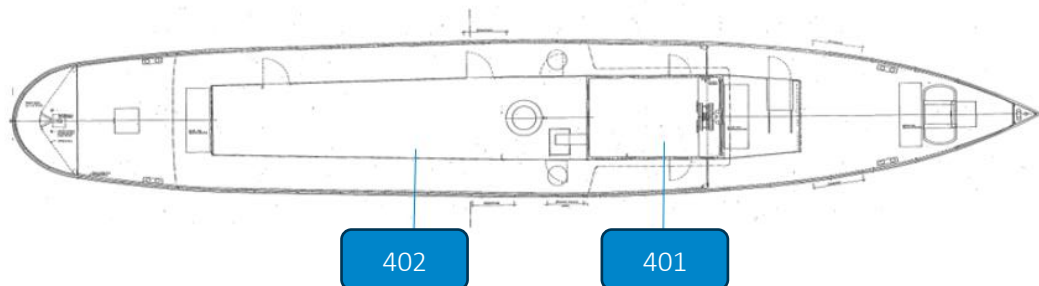


Utskjæringsdetaljer -styrhus.



Utskjæringsdetaljer -styrhus.

1. Tak	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydelt
400	402	Takoverbygg.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Takoverbygg.	Beskyttelse.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Skipsfløyte, skorstein.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Takoverbygget, akter.



Plategledning, takoverbygget – akter.



Platekledd takoverbygg.



Platekledd takoverbygg.



Navnskilt babord side.



Himling, takoverbygning – dekk.



Himling, takoverbygg.



Bjelkelag og taktro, himling – takoverbygg.



Himling, takoverbygning – dekk.



Himling, takoverbygning – dekk.
Feste septe, bjelkelag himling.



Skorstein og skipsfløyte.



Skipsfløyten.



D/S «Engebret Soot» ved før overføringen til Oslo i 1974.

Foto: Ivar M. Johannessen



D/S «Turisten» heves i Femsjøen 27.08.1997. Vel fremme ved Bjørnstadbryggen. Til høyre D/S «Ara» ex. «Ragnvald Bødtker» og D/S «Engebret Soot».

Foto: Ivar M. Johannessen