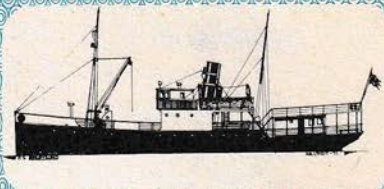
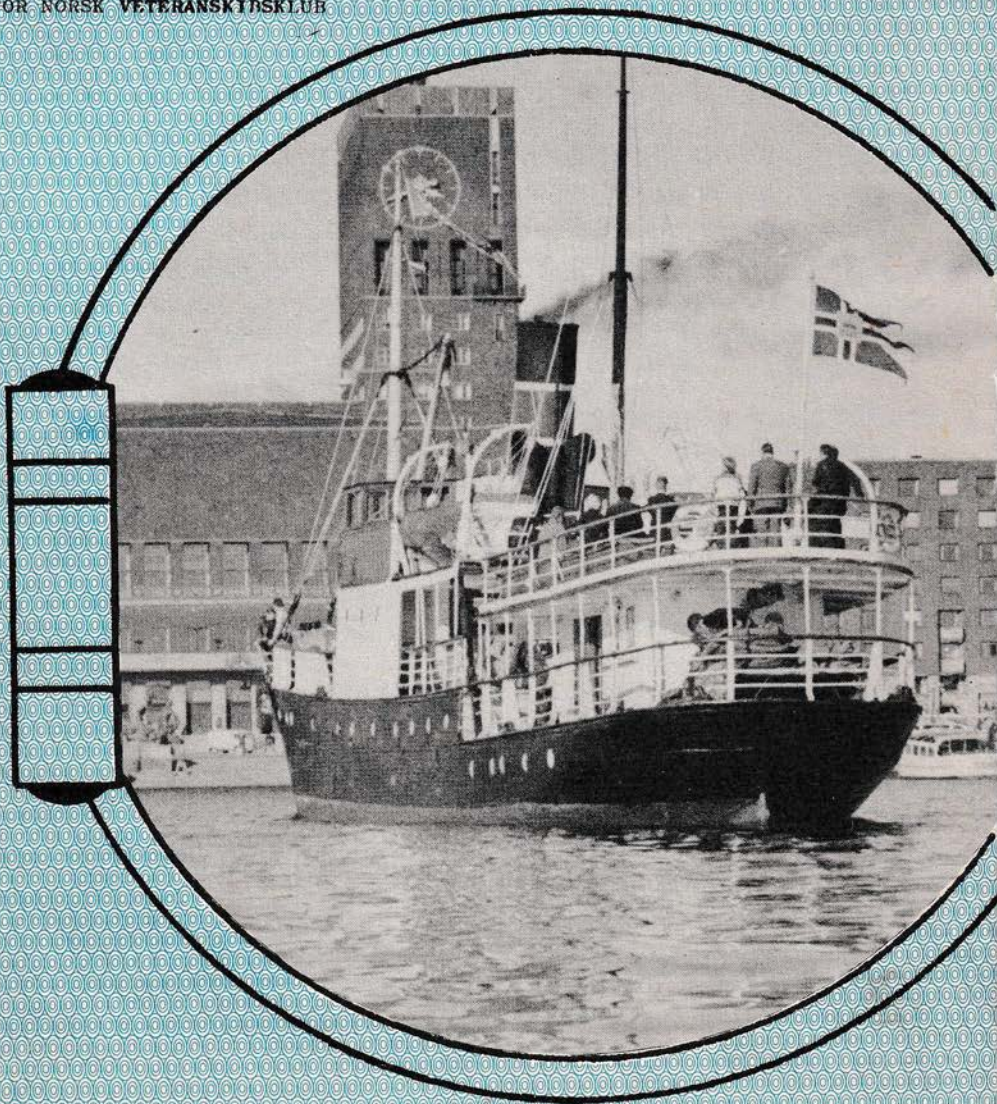


dampskibs posten



1972 Nr. 1 — MARS — 1. Årgang.

ORGAN FOR NORSK VETERANSKIDSKLUB



DAMP SKIBS POSTEN
medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Redaksjon:

C. W. Bordsenius, Håvard Bruun
Johan Bakke

Ansvarshavende: C. W. Bordsenius

Redaksjonens og foreningens adresse:

Postboks 1287 Vika,
O s l o 1.

Norsk Veteranskibsklub's Styre består i 1972 av:

Formann:	C. W. Bordsenius,	tlf. 53 97 83
Viseformann:	Sigurd Trebo	13 04 50
Kasserer:	Ambjørn Åvik	20 65 50(kontor)
Sekretær:	Kari Nylenna	
Styremedlem:	Bernh. Thams	26 49 35
	Pål Ulsteen	Gardermoen Flyst.
	Trond Salvesen	37 13 10
	Hartvig Nissen	55 39 50

Dampskibsposten blir utgitt av Norsk Veteranskibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare et helt, intakt dampskib for ettertiden, utfyller foreningen Norsk Sjøfartsmuseum på dette område, idet dampskibet ikke uten en viss rett karakteriseres som et verdifullt bindeledd til fortiden, som viser kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tallrike bidrag fra firma, institusjoner og privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over Statsbudsjettet v/Kulturfondet, Oslo Kommune, Bærum Kommune og Frogn Kommune, samt fra en del interesserte redere.

x x x

Medlemsskap i Norsk Veteranskibsklub koster kr. 30,-
for året 1972.

Til medlemmene.

Hermed foreligger det første nummer av "Dampskibsposten". Det er redaksjonskomitéens håp at bladet blir det lenge savnede bindeledd mellom Veteranskibsklubbens styre og dens medlemmer.

"Dampskibsposten"s redaksjon håper at medlemmene vil slutte opp om foreningens medlemsblad - ikke bare ved å lese det - men også ved å bidra med stoff som kan være av felles interesse for alle foreningens medlemmer.

Ethvert bidrag mottas derfor med takk.

Selv om vi etterhvert begynner å få samlet en del opplysninger om vårt eget fartøy, D/S "Børøysund", er vi stadig på jakt etter nye opplysninger som kan kaste lys over båtens omtumlede tilværelse. Men bladet skal ikke bare konsentrere seg om "Børøysund", selv om dette fartøy naturlig nok vil befinne seg i sentrum for vår interesse.

Vi er interessert i å få inn stoff også om andre, mer eller mindre kjente dampbåter, gjerne med tilhørende illustrasjoner. På denne måte vil "Dampskibsposten" etterhvert kunne bli et brukbart oppslagsverk for folk som deler vår interesse for gamle dampskib.

Det sier seg selv at sålenge redaksjonskomitéen og Styret i Norsk Veteranskibsklub utgjøres av Oslofolk, vil de kommende numre av bladet lett kunne komme til å få uforholdsmessig meget stoff nettopp om de mange dampbåter som i årenes løp har pløyd Oslofjordens ikke alltid like rene vann.

Men om vi skal kunne komme bort fra Oslofjorden med våre beskrivelser av fartøyer, mannskap og anløpssteder, vil leserene selv kunne bestemme.

Dette første forsøk på å få istand en permanent informasjonskilde mellom foreningens styre og dens medlemmer, vil nødvendigvis lide av visse mangler. Vi legger derfor ikke skjul på at vi meget gjerne mottar kritikk av dette første nummer, samt forslag til hvordan vi skal legge opp våre neste numre.

Vi kan love at det skal ikke stå på interessen fra vår side, men dersom bladet skal bli det bindeledd vi helst ser, trenger vi tilførsler av gode idéer - og godt stoff.

Så har Du noe på hjertet - skriv !

Red.

Kjære dampbåtvenn.

De har nå fått "Dampskibsposten" mellom hendene. Intet ville vel derfor være mer naturlig enn at De også ble presentert for de idéer som ligger til grunn for stiftelsen av Norsk Veteranskibsklub, samt for foreningens formål:

Norsk Veteranskibsklub er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Foreningen ble stiftet våren 1964 med det formål for øyet, og dette har da gitt seg det utslag at foreningen idag eier veterandampskibet "Børøysund", som er det siste brukbare, kullfyrte passasjerskib i hele den norske handelsflåte.

Vi har alle vært vitne til den stadig mer omfattende modernisering av de sjøverts kommunikasjoner, og har sett hvordan de gamle dampskibene i tur og orden er blitt sjaltet ut, til fordel for mer tidsmessig tonnasje. Skibene av idag er vesensforskjellige fra dem som ble bygget for bare 25 år siden, og damp og plysj er i våre dager forlenget erstattet med dieseldrift, respatex og stålrørsmøbler.

Selvfølgelig er disse forandringer diktert ut fra ønsket om driftsmessige fordeler, og man har derfor måttet skyve tilside hensynet til å bevare det bestående.

Dessverre kan det uten videre fastslås at skibene i og med disse forandringer kom til å bli altfor sterile og upersonlige, og fremfor alt er de totalt blottet for sjel.

I vår moderne teknologiske tid har man tilsynelatende helt glemt dampskibene og den enorme betydning som dette samferdselsmiddel hadde for utvikling av kommunikasjonene langs hele vårt langstrakte kyst. Overgangen fra seil til damp er vel et av de mest fascinerende kapitler i hele vår sjøfartshistorie, og intet ville vel være mer naturlig enn at vi forsøkte å ta hånd om noen av de få maritime tradisjoner som vi burde være forpliktet til å holde på, i egenskap av verdens 4. største sjøfartsnasjon.

Det er i denne forbindelse fristende å nevne, at mens man har fått fredet og bevart for eftertiden mer enn 3 000 hus og tufter på land, så har man ikke hittil maktet å bevare ett eneste av de seilende handelsskib, eller så meget som en eneste ruff. Den siste norske ruffen er riktignok tatt vare på og kan beskues - i Statens Sjøhistoriska Museum i Stockholm.

Såvidt vi kjenner til, var det ingen som for alvor hadde tenkt å bevare et helt dampskib intakt før Norsk Veteranskibsklub ble stiftet, og minnene om dampskibsepoken i vårt land ville derfor høyst sannsynlig komme til å innskrenke seg til bilder og smågjenstander.

Resultat .

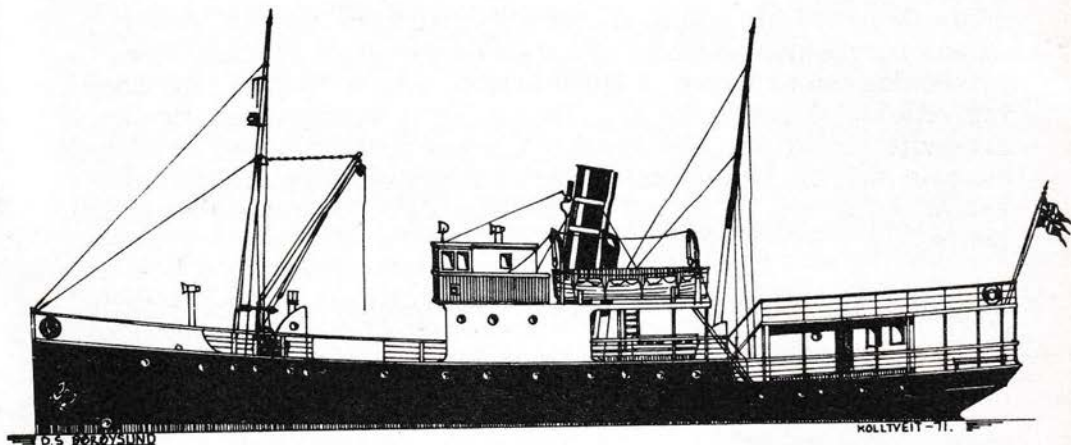
Landets siste brukbare, kullfyrte passasjerskib heter D/S "Børøysund". Fartøyet ble innkjøpt av Norsk Veteranskibsklub høsten 1968, med den klausul at båten skulle bevares som kulturminne.

I overensstemmelse med denne klausul vil D/S "Børøysund" bli bevart som et levende minne om en vesentlig - men av vår samtid lite påaktet - periode i vårt lands sjøfarts- og samferdsels-historiske utvikling.

I egenskap av det siste brukbare fartøy i sitt slag, representerer D/S "Børøysund" det verdifulle bindeledd til fortiden som viser kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Såvel Norsk Kulturråd som Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo, Bærum og Frogn Kommuner samt en del av landets redere deler vår oppfatning, og vi antar at stadig fler vil få øynene opp for hva vi her sto i ferd med å miste.

Såfremt De også skulle dele denne oppfatning, er vi takknemlig for enhver form for hjelp.



D/S "BØRØYSUND" - kort historikk.

Vårt veterandampskib gikk av stabelen som byggenr. 133 ved Trondhjems mek. Værksted i 1908, med det mannhaftige navn "Odin". Hun var bygget som kombinert passasjer- og slepebåt, og ble som sådan satt inn i de forskjelligste oppdrag på Trøndelagskysten.

Under 1. Verdenskrig ble hun rekvirert av de norske myndigheter som lot henne bestykke, og som bevoktningsbåt hadde hun en 76 mm kanon på fordekket, en 25 mm kanon på babord side akter, samt skinnegang for mineutlegging på styrbord side akter.

Ved Verdenskrigens slutt ble hun atter satt inn i mer fredelige sysler av Trondhjem Lægter-Compani, inntil hun i 1922 ble solgt til Bergensrederiet Hjelme & Herdlø (nåværende Sotra og Øygarden Rutelag).

Under navnet "Skjergar" ble hun satt inn i trafikken mellom Hansa-byen og distriktene nordenfor, men Bergensoppholdet skulle komme til å bli av forholdsvis kort varighet.

Årsaken til dette var at man fant maskinen for tungvindt å manøvrere. Med det trange og kronglete farvann på de kanter - ofte med sterk strøm - tok det ofte litt for lang tid å kaste om maskinen. Og efter en lite vellykket manøvrering endte hun en gang på grunn.

Allerede i 1924 ble hun besluttet solgt, og kjøperen var Vesteraalens Dampskibsselskab. Efter en ombygging i Tromsø kom hun en dag inn på havnen i Stokmarknes som en kystens åpenbaring. Elektrisk lys hadde hun fått, og dertil Vesteraalens kjente blå-hvite ringer om skorstenen. I likhet med de øvrige av selskapets skib ble hun oppkalt efter et sted i det distrikt hun var satt til å betjene, og navnet ble det som de aller fleste vil huske henne som - D/S "BØRØYSUND"

Det var langt fra noen lett oppgave Vesteraalen hadde tildelt sitt

minste fartøy. Hun fikk de værharde distrikter i Lofoten og Vesterålen å slåss med. Hun tok bråttstjøene som hun skulle. Kylte sitt lille svartmalte skrog inn i de frådende brenningene mens vinternatten var som en straffedom av makt og bulder. Hogg seg over Vestfjorden i all slags vær selv lenge efter at større fartøyer forlengst hadde søkt inn til havn. I hennes halvmørke indre ble det sukket og grått, bedt og sverget. Men frem kom hun alltid, denne Vestfjordens unnselige betvinger.

I 1960 hadde utviklingen løpt fra henne, og hun ble overtatt av Hadsel Yrkesskole i Melbu, som under navnet "Hyma" brukte henne som opplæringsfartøy for maskinaspiranter. Men efter at skolen fikk nytt maskineri på land, ble hun liggende uvirksom på havnen i Melbu.

I januar 1965 sendte Norsk Veteranskibsklub sin første forespørsel til Hadsel Yrkesskole vedrørende fartøyet, men det skulle komme til å gå ytterligere 3 år og 8 måneder innen vi kunne undertegne kjøpekontrakten. Og det var ikke før i mai 1969 at veteranskibsklubbens medlemmer kunne kaste loss fra Melbu og legge ut på den 1 100 sjømil lange reisen sydover til Oslo.

Efter en fantastisk triumfferd sydover langs kysten, kom veteranen til Oslo 11. mai 1969. Hun er siden blitt gjort til gjenstand for et omfattende restaurerings- og reparasjonsarbeide av våre interesserte medlemmer. Imidlertid trenger vi stadig hjelpende hender innen vi er ferdige, og vi er derfor åpne for enhver form for hjelp, det være seg av økonomisk eller praktisk art.

Efter mer enn to års iherdig dugnadsinnsats av våre medlemmer, ble veterandampskibet "Børøysund" på forsommeren 1971 godkjent av Skipskontrollen for fart i Indre Oslofjord med inntil 100 passasjerer. Vi hadde derfor gleden av å gå endel turer med betalende passasjerer i løpet av sommeren 1971, og det var inspirerende å høre alle de rosende bemerkninger som passasjerende lot falle når de gikk iland efter en vellykket tur.

Veterandampskibet "BØRØYSUND" (L.D.B.P.)
Spesifikasjoner

Bygget ved Trondhjems mek. Verksted i 1908
Skrogets byggenr: 133

Dimensjoner:

Lengde	100,4 '
Bredde	18,3 '
Dybde	8,6 '

Tonnasje:

Brutto	179
Netto	89

Maskineri:

Hovedmaskin:

Triple ekspansjon, 10, 16, & 26 x 18 tommer
Ydelse 283 HK v/120 o/min.
Damptrykk 175 lbs. pr. kvadrattomme
Fart 10 knop.

Kjele:

2 fyrganger (slette). Heteflate 862 kvadrattommer

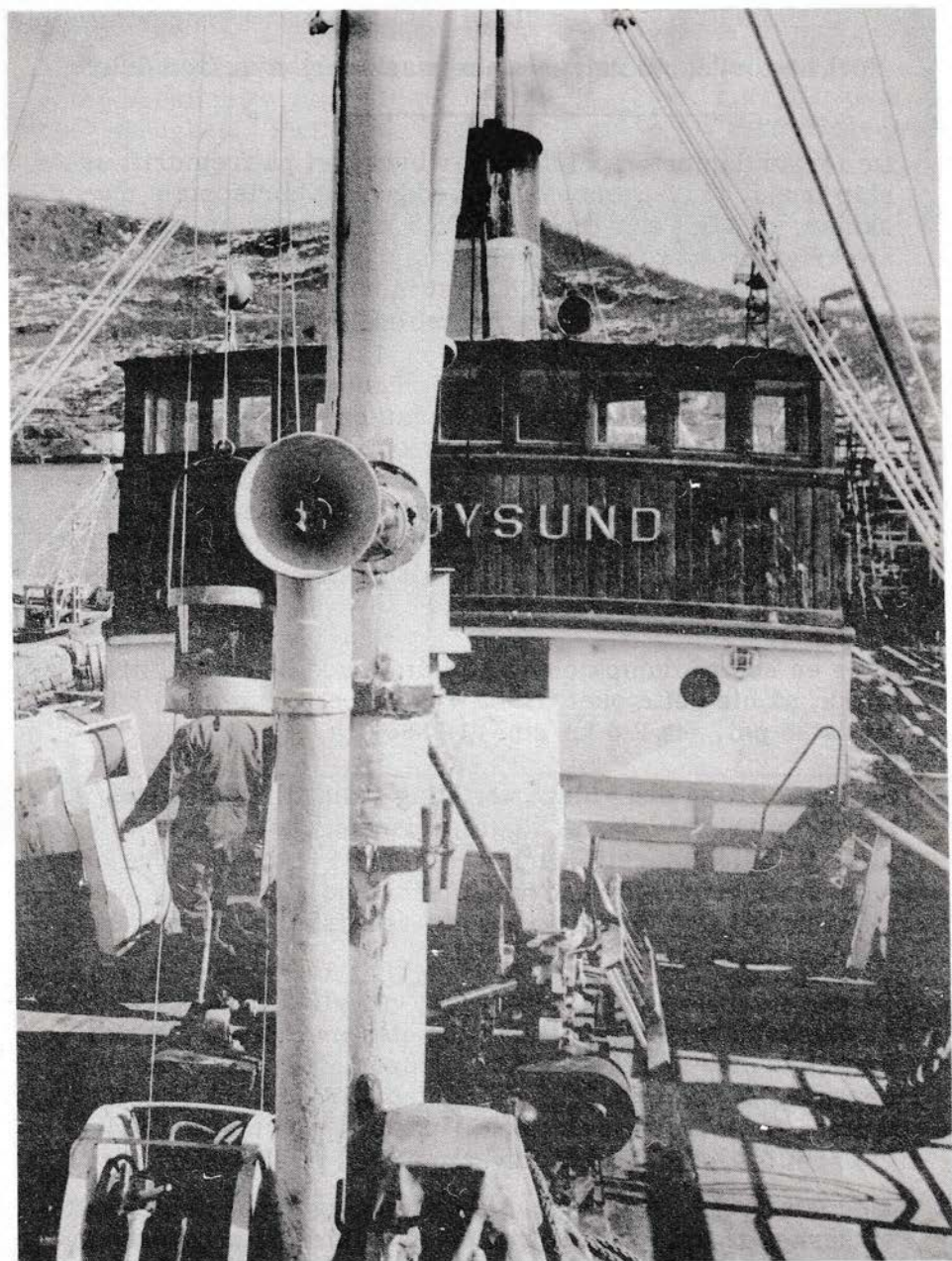
Brensel: Kull
Kullforbruk: 1,8 hl/time
Bunkerskapasitet: 186 hl

Passasjerantall: 100 p. t. i Oslofjorden innenfor Drøbak.

Hjemby: Drøbak.

I forbindelse med dette siste er å bemerke at Drøbak er den eneste by i Norge som har størst damptonnasje i forhold til den samlede tonnasje.

I Drøbak er kun registrert to fartøyer, nemlig M/S "Drøbaksund II" og D/S "Børøysund". Og av disse to er D/S "Børøysund" størst, hvilket altså resulterer i denne i våre dager noe merkelige fordeling av tonnasje. Men det er jo tross alt et poeng!



Kort historikk om dampstempelmaskineri som fremdrift ----- i skip. -----

De første dampstempelmaskiner beregnet på fremdrift av skip (rundt 1820-årene) var hovedsakelig horisontale maskiner, og ble i en årrekke brukt i krigsfartøyer. I de første krigsfartøyer, uten pansergang dvs. uten armerte skutersider, ble som regel maskineriet montert under vannlinjen for derved å bli vernet mot brutal ødeleggelse ved kanonild.

Damptrykket for disse maskiner var ca 4-6 psi. altså under $0,5 \text{ kp/cm}^2$.

Efterhvert som dampmaskinens ydelse øket (som et direkte resultat av kjelens og skruerpropellens utvikling) ble det nødvendig å bygge maskinene vertikalt og da med ekspansjon av dampen i to eller flere trinn.

Hvis en ser på dampkjelens utvikling med hensyn til arbeidstrykk, så ble dette øket fra ca 7 psi. (ca $0,5 \text{ kp/cm}^2$) i 1820 til ca 35 psi. (ca $2,5 \text{ kp/cm}^2$) i 1860.

Ser man litt på den videre utvikling frem til 1890,årene, så ble damptrykket i denne 30,års perioden øket med ca 215 psi altså til hele 250 psi. (ca $17,5 \text{ kp/cm}^2$). I disse årene ble compound, triple og quadruplemaskinene utviklet, og disse maskinene hadde faktisk nådd sin tekniske fullkommenhet før århundreskiftet.

På den tid da "vår" båt ble bygget var altså triple-ekspansjonsmaskinen 100% utviklet, dog uten muligheter for full utnyttelse av varmeinnholdet i dampen etter lavtrykksylinderen. Dette kalori- eller effekttap ble i 1930-årene utnyttet i form av en lavtrykksturbin (etter lavtrykksylinderen) som ble tilkoblet akselsystemet ved full foroverdrift.

Med sin enkle men robuste oppbygging og respektable driftsikkerhet er det forståelig at de edle Herrer, dampmaskinistene, følte en viss skepsis for disse larmende og bankende uhyrene fra Rudolf Diesels hånd, som fikk sitt offisielle

gjennombrudd i handelsflåten rundt 1912.

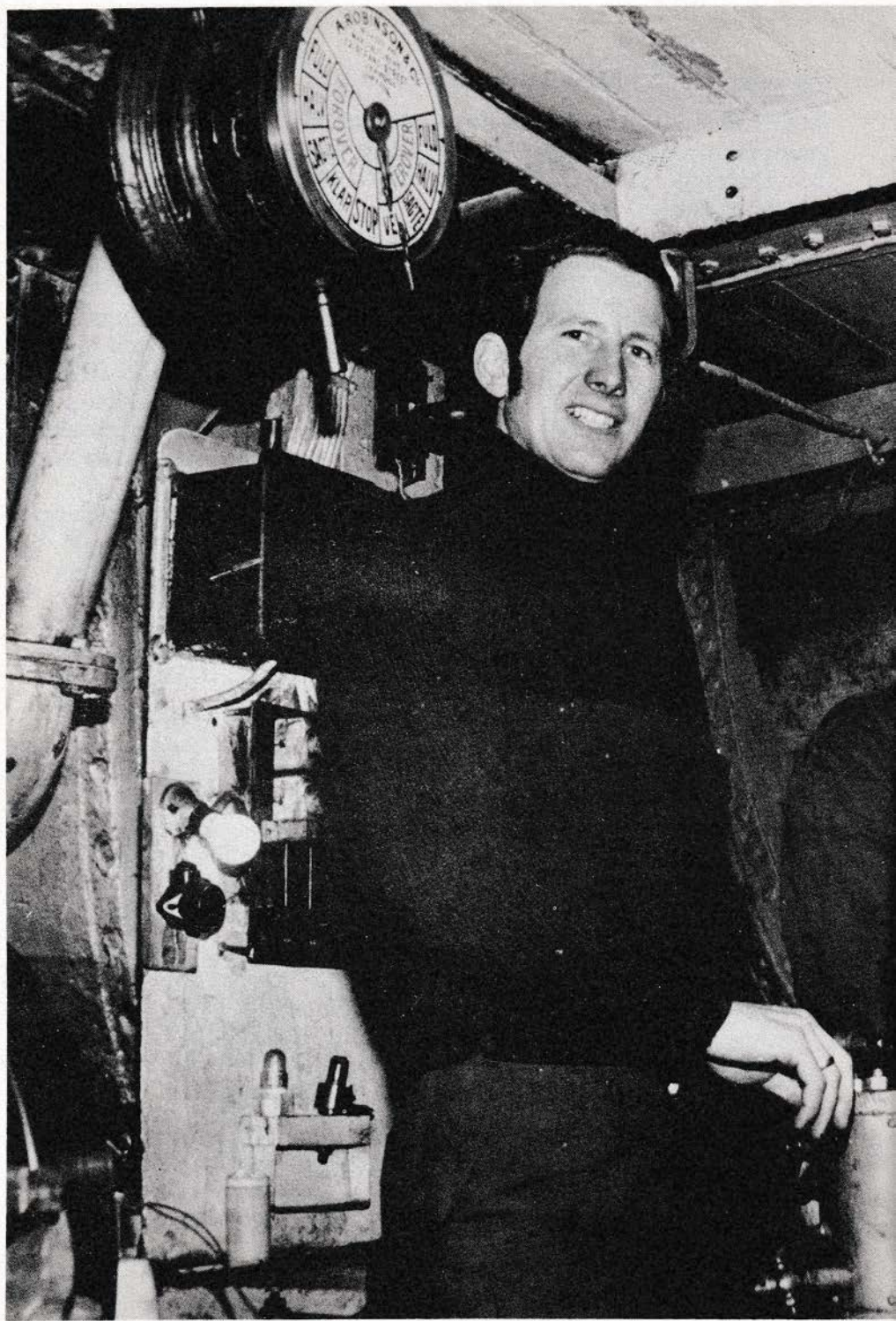
Man vet med sikkerhet at det ble til at de fleste av datidens dampmaskinister fulgte sine trofaste maskiner helt til skuta ble opphugget, i stedet for å gå over i moderne, motordrevne skip.

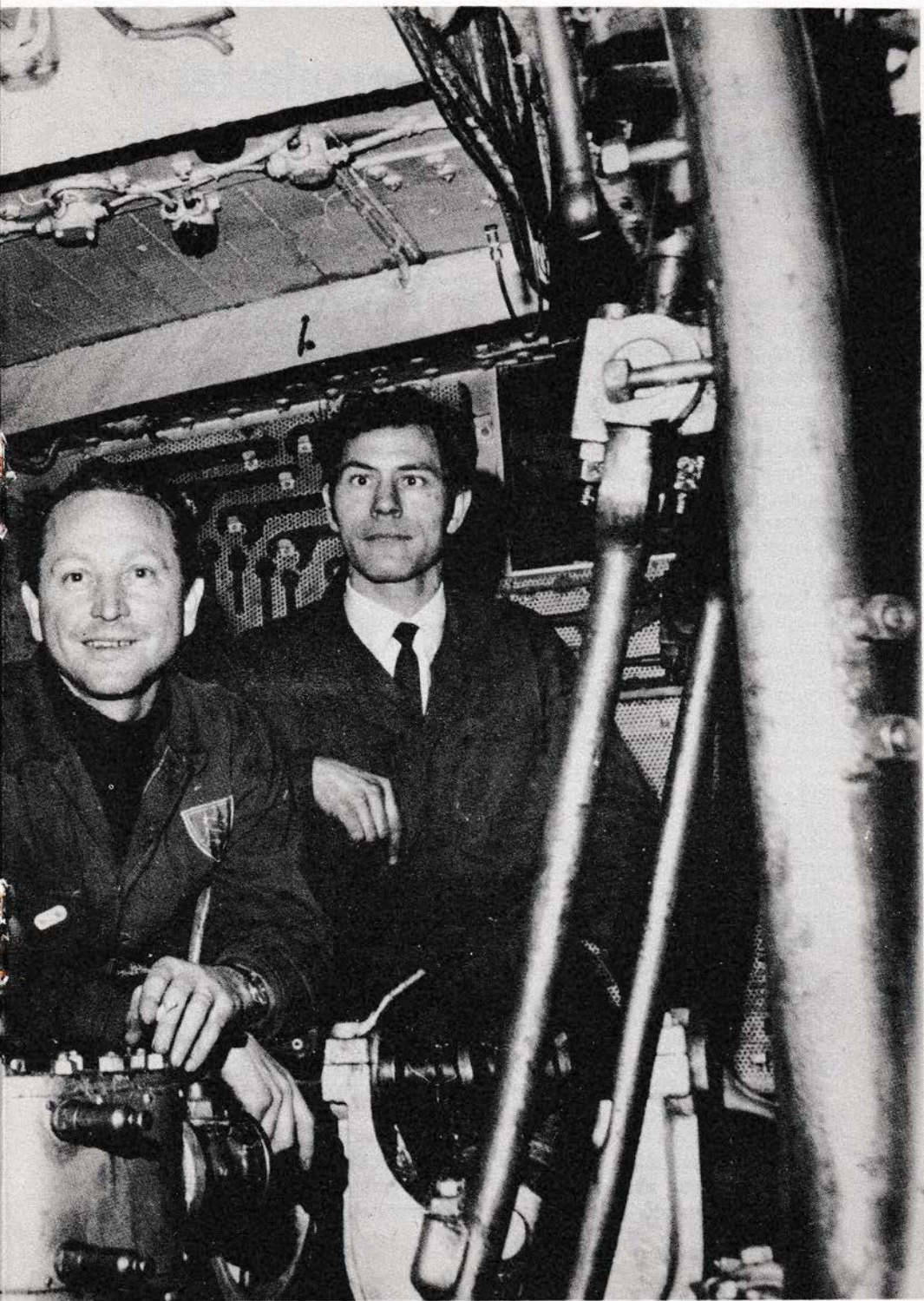
I en reders øyne ville ethvert opphold på skolebenken for innføring i dieselmaskinen ha gitt disse karene en dans på roser med hensyn til bekvemmeligheter.

For meg personlig er det derfor en stor glede å få være med på og restaurere og ivareta et maskineri av denne type vi har ombord i D/S "Børøysund", som til enhver tid kan beskues av en hvithåret garde fra en tid da det sto mer respekt av en skitten kjeledress, sunn fornuft og grove arbeidsnever, enn dagens nervøsbetonede trykknapp-kaos.

Kjell Stormo.







Skipsmåling - Commerselester - Registertonn

Av gamle dokumenter og skrifter synes det å fremgå at offisiell måling av handelsskipenes størrelse hører med blant de eldste foranstaltninger som statsmyndighetene satte i kraft overfor skipsfarten.

Myndighetene i Portugal var sannsynligvis først ute, men allerede i 1694 fikk man i England de første bestemmelser om måling av skip. Disse forordninger ble endret, først i 1720 og så i 1773, da måling av handelsskip ble gjort tvungen i England.

I Norge fikk man i 1794 en instruks om måling av skip. Alle mål skulle tas i Amsterdammerfot. (10 Amsterdammerfot svarer til 11 danske fot a 0,314 meter).

I den daværende tollov var det tatt inn bestemmelser om at tollinspektørene skulle overvåke sipsmålingen, og tolloven av 1824 inneholdt nærmere regler for målingens utførelse.

Først i 1845 fikk vi i Norge en egen lov om skipsmåling. Loven av 1845 ble endret i 1876 og flere ganger senere inntil vi fikk skipsmålingsloven av 1928. I 1964 fikk vi så den nå gjeldende lov om måling av fartøyer.

Ordet *tonn* menes å være avledet av det engelske ord «*tun*» og det franske ord «*tonneau*». Begge disse ord er betegnelse på

en tønne eller et fat, og da særlig vintønne eller vinfatet.

Under kong Henrik V kom det i England en bestemmelse, muligens en lov, om at all import av vin skulle skje på fat som rommet 252 gallons. Et slikt fat hadde et utvendig rommål på omtrent 42 kubikk fot og bestuet i lasterommet på et skip ca. 56,5 kubikk fot. Dette rommål, 56,5 kubikk fot, ble den første målenhet TONN.

I Frankrike var opprinnelig en «*tonneau*» et trefat fylt med vin og av en slik størrelse og vekt at det kunne transporteres på en kjerre trukket av to hester. Men som følge av handelen med England gikk man etter hvert også i Frankrike over til enheten 56,5 kubikk fot.

Et trefat inneholdende 252 gallons vin hadde en vekt på ca. 2240 lbs., eller 1016 kg, en målenhet som i dag brukes under benevnelsen et «*longton*».

Ved skipmålingsloven av 1876 ble det bestemt at skipene i Norge skulle få sin størrelse angitt i *registertonn* i likhet med hva som var bestemt i England. Benevnelsen *registertonn* stammer fra forordningen om at skipene skulle registreres med angivelse av deres tonnasje.

1 *registertonn* er altså en volumenhet, et rommål, og svarer

til 100 engelske kubikk fot eller 2,83 kubikk meter, og er en internasjonal målenhet.

I de skandinaviske land samt i Nederland og Tyskland brukte man en tid målenheten «lest» ved bestemmelsen av skipenes drektighet. 1 lest var opprinnelig betegnelsen på en lastmengde av en vekt som kunne transporteres på en vogn trukket av 4 hester. Lesten var altså til å begynne med en vektenhet, og man hadde mange slags «lester», f. eks. kornlest, sildelest, trelastlest og flere andre.

Litt etter litt gikk «lesten» over til å bli et rommål, men når og hvorledes dette fikk for seg er det ikke godt å si. Det var instruksen av 1794 som i Norge fastsatte at skipenes størrelse skulle angis i «trelastlester» og i «commerselester». Forholdet mellom de to «lester» fremgikk av formelen:

$170,5 \text{ trelastlester} \times 10/13 = 131 \text{ commercelester.}$

Skipsmålingsloven av 1845 ga faste regler om skipsmålingen og bestemte bl. a. at fartøyenes størrelse skulle angis i «commerselester» a 165 norske kubikk fot.

Ved enhver overgang fra et målesystem til et annet har det innen sipsfarten vært en ufravikelig regel at fartøyenes innbyr-

des størrelsesforhold ikke måtte forskyves. Ved å foreta en rekke målinger av et antall fartøyer først etter regelen av 1794 og så etter regelen av 1845 kom man frem til at en trelastlest gjennomsnittlig hadde en verdi av 126,8 kubikk fot som ble avrundet til 125 kubikk fot. En trelastlest hadde en vekt av 4000 pund, mens en commercelest hadde vekten 5200 pund, og ut fra dette forhold fant man:

$$126,8 \times 5200/400 = 154,8$$

Denne verdien ble så avrundet til 165 som altså ble verdien av 1 commercelest målt i kubikk fot.

Da det i 1876 ble bestemt at vi skulle måle skipene i register tonn a 100 engelske kubikk fot, måtte man finne frem til en omregningsfaktor mellom commercelester og registerton. Etter mangfoldige måleoperasjoner av en lang rekke fartøyer kom man frem til at denne faktoren skulle være 2,1.

$1 \text{ commercelest} = 2,1 \text{ registerton}$

Dette med omregningsfaktorer er altså ikke noe nytt som er funnet på når vi nå om noen år skal gå over til nye måleregler etter det metriske system. Å finne de rette omregningsfaktorer var vel det som skaffet mest hodebry under den store skipsmålingskonferanse i London i 1959.

VETERANTUR

med gamle dagers oppfyring

Oslo-borgere hostet og kremet da sotflakene kom seilende over Rådhusplassen. En gjeng med ungdommer ropet på naturvern: det kommer fra kontinentet! Sammen med soten ség en sur stank inn over byen, støtte på hastende Texacofolk som været med neseborene og nikket gjenkjennende. Det var som om guttedagenes tur til utstikker 1 og 2 ble opplevd på ny. For under gamle Akershus gråe murer lå selveste D/S «Børøysund» til kai og ventet på oljebesøk, et hundretall ansatte fra vårt rederi og Norsk Texaco Oil A/S. Den gamle kolfyrte skuta skrek etter føde og i tur og orden ble såvel rederifolk som oljefolk sett i det aller svarteste, spaende køl med bleke kontorhender. Ellers blinket det i striper og blanke skygger. Det var mange gilde uniformer å se for anledningen og skjønnene kvinner å skue. Men aller mest i sentrum, ganske naturlig: den eneste gjenlevende kolfyrte dampbåt i full drift i Norge. Hun var stolt denne ettermiddagen da hun med hvesende damp fikk sin fløyte til å skingre over all larmen fra byen like innenfor, for like etter å gli ut mellom nymotens hydrofoiler og kapitalistiske cabincruisere. Kursen ble satt søderut, med et virvar av hjelpende hender og hoder til alle de gjøremål som en slik skute forlanger.

Så ble det båttur på gammelt vis. Med lapskaus og øl ombord, og en spillemann som gjorde så godt han kunne for at ikke regnet skulle spille opp. Men **det** gjorde det, omsider, på Håoya, uten at det greidde å legge

noen særlig demper på det seilende folk.

Denne turen i Oslofjorden ble arrangert i samarbeide med Norsk Veteranskibsklubb, hvor forøvrig forhyringssekretær Lloyd Granlund er aktivt med. Klubben ble stiftet våren 1964 med den hensikt å forsøke å bevare ett eller flere dampskip. I 1968 ble D/S Børøysund innkjøpt, med eneste klausul: at den for all ettertid vil bli bevart som et minne om en vesentlig periode i vårt lands sjofarts- og samferdselshistoriske utvikling. For å si det med Granlund:

«Vi har alle vært vidne til den stadig mer omfattende modernisering av de sjøverts kommunikasjonsmidler, og vi har sett hvordan de gamle dampskipene i tur og orden ble sjaltet ut, til fordel for mer tidsmessig tonnasje. Dagens skip er i enhver henseende forskjellige fra dem som ble bygget for bare 25 år siden. Damp og plysj er i våre dager forlengst skiftet ut med diesel, respatex og stålørsmøbler.

Dampskipsperioden er vel en av de mest fascinerende kapitler i vår spofartshistorie, og intet er vel mer naturlig enn at vi forsøker å ta hånd om noen av de få maritime tradisjoner som vi ennå kan ta vare på».

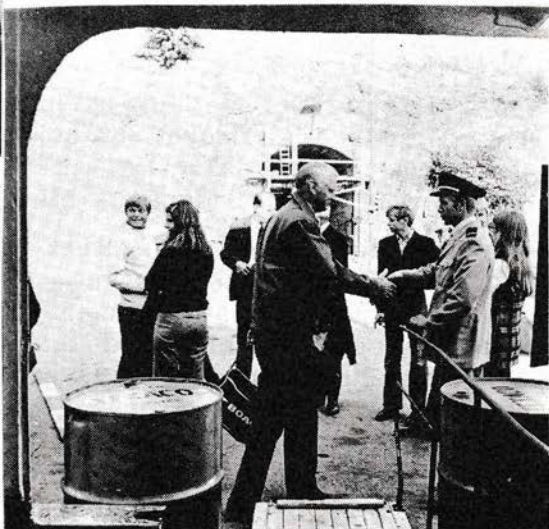
Vi slutter oss helt og fullt til Lloyd Granlund. Og ære være de entusiastiske sjeler som tok initiativet til å starte Norsk Veteranskibsklub, og som på dugnadsbasis holder liv i gamle «Børøysund». De fortjener all den støtte de kan få.



1. Vår herr Lloyd Granlund, for anledningen i «styrmandsdress» ønsker velkommen til Texaco Veteraner. Vi skimter fru Diesch-Pedersen med mann og ser godt Hornfelt.

3. Ikke så mye veteraner ennå, men likevel --- Fire fra vårt blomsterbed: fra venstre Heidi Eek, Torill Weydahl, Anne Boberg og Sissel Jacobsen.

2. Fyrbøter Sundby, nylig forhyret, med «boka» vel forvart i Boac, hilser på veteranskipsklubbens formann, herr C. W. Bordsenius. Han ble under forhyringstiden (7 t) forfremmet til 3dje mask.disp.





OMBORD - AKKURAT NÅ. Dekkene.

I løpet av høsten 1971 er 40 m² av båtdekket skiftet ut i sin helhet, og nye forsterkede davitfester er sveiset opp under dekk. Etter at de gamle, ikke helt friske dekksparker var revet av, ble alle de bærende konstruksjoner banket og anti-rustbehandlet innen de nye planker ble lagt på plass, og bol-tet til bjelkene.

Det står ikke til å nekte at det mangen en gang var en sur og utrivelig jobb å holde på med, i sno, sne og regn. Men plan-kene kom på plass, en efter en, og båtdekket er derfor på det nærmeste ferdig.

Imidlertid mangler vi stadig avslutningen i akterkant, og vi har heller ikke fått drevet alle skjøtene ennå. Men så snart dette er gjort, vil rekkverket bak brovingene bli montert på plass, og derefter vil livbåtene bli heist opp i krabbene.

Promenadedekket akterut er også fjernet i sin helhet, og leg-gingen av det nye dekk påbegynt. Materialene i det gamle dek-ket viste seg å være av en dimensjon som ikke lenger lar seg oppdrive, og vi ble derfor nødt til å spesialbestille plankene. Disse er av grov furu, og ble levert oss fra Tistedal. Innen leggingen av dekket ble påbegynt, ble taket over dekkshuset akter dekket med asfaltapp som for sikkerhets skyld ble svei-set i skjøtene, for å forhindre fremtidige lekkasjer ned i røke-lugaren. Dessuten ble hele bjelkearrangementet under dekket rettet opp, og ny halvmåne innsveiset under den akterste del.

Det elektriske anlegg er i løpet av høsten og vinteren blitt fullstendig fornyet. Samtlige hovedkurser er lagt om, og det samme er tilfellet med gamle, "mistenkelige" installasjoner, som er revet ut med hård hånd.

Vår "nye" dampgenerator (tidligere installert i D/S "Sport") er nå på plass i maskinrommet. Nyerhvervelsen ventes å være klar til prøvedrift i begynnelsen av april, og maskinbesetningen gleder seg til å bli kvitt larmen av vår gamle dieselmotor, som forøvrig dessverre har fått et nytt sammenbrudd. Samtidig som den nye dampgenerator i vesentlig grad vil bidra til å gjenopprette den miljøriktige stillheten i maskinrommet, vil også våre fremtidige passasjerer nyde godt av å kunne tale dempet sammen, uten å bli forstyrret av larmende decibel.

Efter vår gamle dieselmotors siste sammenbrudd, synes tiden nå å være inne til å få denne ærverdige museumsgjenstand skiftet ut med en for vårt behov mer hensiktsmessig enhet, som også kan tilkobles kompressor og/eller motorpumpe.

- mmmmmmm -

A propos det elektriske anlegg:

- Det var engang en elektriker som i mørket kom til å slå ned en bryter.
- ? ? ?
- Ja - og etterpå fikk han 5 års sikring.

Hørt ombord:

Vet du hvorfor lysventilene ofte omtales som "koøyne"

- Nei ?
- Det er fordi det er et naut-isk uttrykk.

x x x

Vår bereiste styrmann ble engang spurt av en av passasjerene om han visste hvilket folkeslag som var det kaldeste i verden ?

Styrmannen (etter en tids tenkning) "Eskimoene"

Passasjerer: "Nei. Hinduene".

Styrmannen: "Hinduene ???"

Passasjerer: "Ja, for de rimer på vinduene -".

LESERBREV

heter en spalte vi skal begynne med i neste nummer av "Dampskibsposten". Redaksjonen oppfordrer atter engang leserene til å finne frem skriveredskapen og sende oss noen ord om dette eller hint, slik at vi kan få igang en dialog mellom våre interesserte medlemmer.

Skroget.

De aller fleste av oss har vel i guttedagene hatt en viss forkjærlighet for å plukke ting fra hverandre, for derved å finne ut hvordan de "ser ut inni". I så henseende har man i egenskap av medeier i en gammel dampbåt de beste forutsetninger for å kunne rendyrke denne interesse - selv efterat man i henhold til kalenderen rettelig burde henregnes blant de "større barn".

Hvorvidt det var dette som var den egentlige årsak til at maskinbesetningen plutselig fattet en slik ubendig interesse for kullbaksene, skal være usagt. Men iallefall ble det til at man begynte å interessere seg for disse to katakombelignende, mørke korridorer som befinner seg ute i borde mellom kjelen og skutetidene, dypt nede i skibets indre.

Her slipper dagslyset aldri inn, og selve innholdet av disse rom gjør såvisst ikketilværelsen lysere for dem som i embeds medfør har ett eller annet der inne å gjøre.

Så, efter at kullbaksene var tømt for gammel kullstubb og annen elendighet, gikk maskinfolkene igang med en omfattende renselsesprosess av disse dystre lokaliteter, forat Skipskontrollen skulle få en chance til å danne seg et billede (underekspanert ?) av skrogets innside. Og efter avsluttet inspeksjon, ble baksene antirustbehandlet på en slik måte at de nå synes altfor fine til å oppbevare kull i. Vittige hoder har derfor foreslått at vi neste gang vi bunkrer, skal ta inn "hvite kull".

Hva forslagsstilleren sikkert ikke dengang var klar over, var at vi allerede faktisk hadde de hvite kull ombord, i form av gratis elektrisitet bevilget oss over Oslo Kommunes budsjett. Vi er derfor i den heldige situasjon at vi har tilstrekkelig lys og varme ombord, og kan også bruke all den kraft vi trenger til vårt verktø

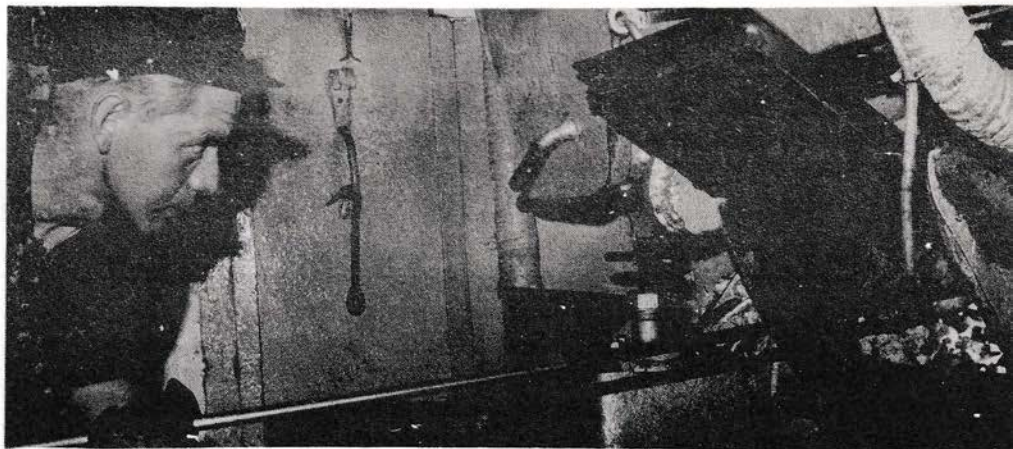
Et annet - om ikke fullt så dystert hull som kullbaksene - arbeidsmessig sett - er kjettingkassen. Også denne er blitt grundig rustbanket, en operasjon som i første omgang gikk hardt ut over de rustbankendes nesor, og som derefter ødela en serie gode lommetørklær.

Efter en så omfattende operasjon, er vi sterkt fristet til å fylle hele kjettingkassen med like deler kjetting og olje, slik at vi i det lengste unngår denne tidkrevende og ikke helt ut populære fritidsbeskjeftigelse.

Maskineriet.

Samtidig med at arbeidet har gått sin gang i kullbaksene, har maskinistene tatt for seg maskineriets enkelte deler. Såvel hovedmaskinen som dennes tilbehør er eftersett og justert, og kjelen med tilhørende armatur er gått over.

En del punkter gjenstår dog fremdeles, men chieften mener at man foreløpig ligger ganske godt an i henhold til tempo-planen.



Meddelelse fra Doc'en.

Som vi vet, skal dokksetting ikke finne sted før om ca halv-annen å to måneder, men likevel skal i denne spalten snakkes litt om den medisinske doc.

Helt siden kjelen ble blåst i fjor høst, har Børøysyken ligget på lur hos alle ombordværende, og den har gitt de syke de underligste utslag i form av legemlige og sjelelige symptomer.

Det var straks klart at en spesialist i øre-nese-halssykdommer både kunne vært indremedisiner og psykiater for å hamle opp med de magesår og nyrestener som dukket opp etter hvert som plankene på båtdekket ble drevet på plass.

Spente nerver og hyppige vannlatinger (lensing) viste seg hos selv de sterkeste etterhvert som deadline nærmet seg for Kulturrådets tildeling av midler.

Flere uforklarlige medisinske fenomener ble meddelt skibslægen den dagen meddelelsen om tildelingen kom. Således også med formannens høyre pekefinger som ellers vanligvis er hevet advarende mot alle optimistiske uttalelser. Denne dag befant den seg imidlertid i en stadig rykkende uro på jakt over telefonens tallskive, og det ble sagt at Chiefens stemme sviktet da han fikk beskjeden - noe som ellers neppe er tenkelig.

Fra og med samme dato kunne skibslægen registrere et vesentlig mindre antall lægebesøk, og tablettforbruket syntes også ganske plutselig å avta i ikke uvesentlig grad nettopp fra selvsamme dato.

S. Trebo.

X X X

NORSK VETERANSKIBSKLUB - NOEN OPPLYSNINGER.

Medlemstall pr. 1. mars 1972: 250 medlemmer.

Vår engang så beskjedne forening har etterhvert fått medlemmer fra hele landet - og også endel som er bosatt utenfor landets grenser. Det kan derfor fastslås at Norsk Veteranskibsklub er blitt et verdensomspennende foretagende, idet vårt nordligste medlem er bosatt i Kirkenes, det sydligste i Cape Town, det østligste i Kobe og det vestligste i Missouri.

Vårt eldste medlem er 90 år, men vi kjenner ikke til alderen på vårt yngste medlem.

**$\frac{1}{3}$ øre pr.
annonse —
hver stikke en
kontaktmulighet**



PRISER PR. MILLION ESKER:

1 — 4 mill.....Kr. 3.500.—

Fra og med 5 mill..... » 3.000.—

10% tillegg pr. farge.

Nå bør De bestille

FYRSTIKKANNONSEN

Hvis De ikke har mottatt vår brosjyre, så ring eller skriv til:

BRYN-HALDEN & NITEDALS TÆNDSTIKFABRIK A/S

Boks 6041, Etterstad, Oslo 8 — Telefon 67 18 80

**Fyrstikkannonsen kan også bestilles gjennom autoriserte byråer
og reklamekonsulenter.**



TEXACO NORWAY A.S

OSLO



**Det finnes
bare en.
Coke.**

REG. VAREMERKE