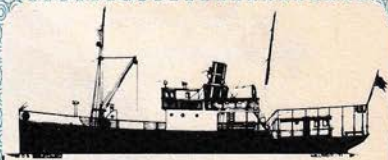


dampskibs posten



Organ for Norsk Veteranskibsklub.

Nr. 2 Oktober 1972

ÅRSBERETNING

1972

NORSK VETERANSKIBSKLUB

- Årsberetning 1972 -

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
Varamann:	Hartvig Nissen 55 39 50
	Finn Sendresen.

Det har i løpet av året vært avholdt 4 styremøter, samt et utall konferanser av mer uhøytidelig karakter mens D/S "Børøysund" lå i vinteropplag og senere gikk turer.

D/S "Børøysund" har i løpet av sommeren gått ialt 41 turer. Av disse har 3 vært rene medlemsturer, og 1 har vært den årlige representasjonstur med spesielt innbudte. Det samlede passasjerantall i 1972 anslås til ca. 3.000.

Foreningens medlemstall har i løpet av perioden steget fra 230 til 350 medlemmer.

Som medlemmene sikkert vil forstå av denne beretning, har foreningens stadig voksende omfang medført en betydelig økning av såvel Styrets som mannskapets arbeidsbyrde. Denne belastning er nå blitt så stor, at det er ønskelig med avlastning på en del arbeidsområder, som det juridiske, den befraktingsmessige og ikke minst, på innkjøpssiden.

I likhet med i fjor, har Styret også i år måttet ta hånd om både den rene foreningsvirksomhet og den rene rederivirksomhet. Styret er intenst klar over at den førstnevnte sektor er blitt noe forsømt, men vil i denne omgang be om medlemmenes overbærenhet. Vi regner med å komme over dette stadium, og vil med alle midler forsøke å få selve foreningsarbeidet inn i mer faste former allerede fra høsten av.

Men for å få dette til, er vi avhengig av mer arbeidskraft.



Styret er klar over at foreningen på lengre sikt kommer til å trenge et bedre utbygget sekretariat. Hvordan vi skal få dette til, er vi idag noe i tvil om. Etter vår oppfatning burde tiden snart være inne til å få overført en del av det daglige arbeide til en beslektet institusjon, men forutsetningen må da være at denne har tilstrekkelig kapasitet til å ta seg av Veteranskibsklubbens mange gjøremål på en tilfredsstillende måte.



Den frie stilling Norsk Veteranskibsklub har, synes å virke positivt på innsatsen fra såvel mannskapets som fra styrets side.

For den enkeltes initiativ kan finnes umiddelbare anvendelser, og gode ideer kan forholdsvis raskt settes ut i livet, uten å gå den lange og tidkrevende vei om offentlige etater.

Vi mener denne status bør forsøkes bibeholdt i størst mulig utstrekning, og tror at dette vil være til gagn for saken.

En altfor nær tilknytning til Stat og/eller kommune vil, etter vår mening, lett komme til å virke forstyrrende på foreningens arbeide, idet en slik tilknytning ikke alltid anses forenlig med f. eks. den "tiggervirksomhet" vi har utfoldet i de siste år.

Men dette betyr ikke at vi ved eventuell forespørsel vil si neitakk til et tilbud om å ha en generalsekretær, fast gasjert av beslektet institusjon, eller - for den saks skyld - av Staten.

Også i 1972 har Norsk Veteranskibsklub møtt stor forståelse og imøtekommenhet hos en rekke offentlige instanser og institusjoner, og vi benytter anledningen til å takke: Bærum Kommune, Norsk Kulturråd, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo Havnevesen, Oslo Kommune ved Kulturrådmannen, Oslo Lysverker, Sjøfartsdirektoratet og Sjømannskontoret. Dessuten takker vi alle de firma som vi i årets løp har henvendt oss til, og som så spontant har ilet oss til unnsetning når vi har stått oppradd for ett eller annet.

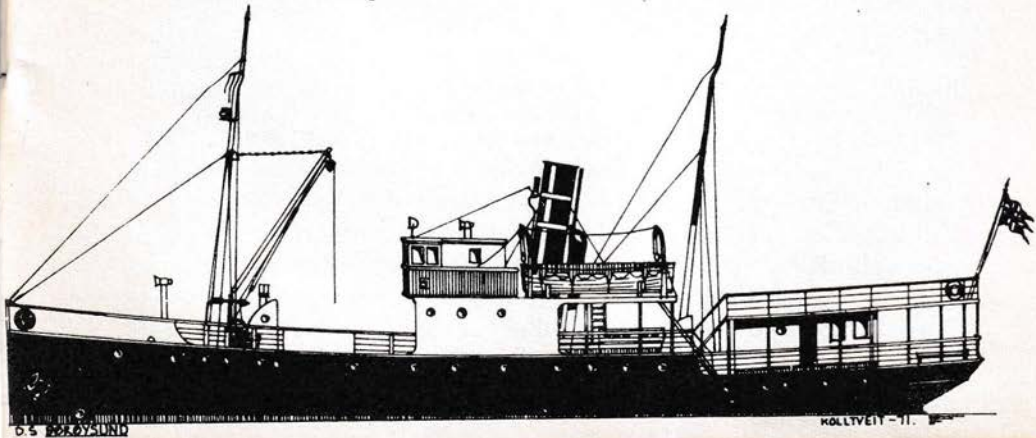


ÅRSBERETNING OMBORD - AKKURAT NÅ.

Som det vil erindres fra fjorårets årsberetning, var det en uttrykkelig forutsetning fra Skipskontrollen at både båtdekket og promenadedekket ble fornyet innen vårt veterandampskib "Børøysund" ble satt i fart i mai 1972.

Under verkstedsoppholdet i Fredrikstad på forsommeren 1971, ble disse arbeider kostnadsberegnet av verkstedet, og man kom dengang til at de samlede kostnader for legging av nye dekk, ialt 90 m² ville andra seg til kr. 31.000,-.

Når vi nå presenterer Norsk Veteranskibsklubs årsberetning for 1972, og vi ser tilbake på de forhold vi arbeidet under i 1971 - og da særlig på det spørsmål som vel opptok oss aller mest, nemlig økonomien - slår det oss at det var Oslo Kommunes tilsagn om bidrag i 1972, som gjorde det mulig for oss å komme igang allerede i 1971, og som dermed la grunnlaget som vi kunne bygge vår videre virksomhet på.



Styret i Norsk Veteranskibsklub vil derfor gi Oslo Kommune foreningens uforbeholdne takk for den hjelp vi fikk, da som verst det knep.

Og siden vi først er inne på økonomien, faller det naturlig å nevne at det var kassakredittlånet i Kreditkassen, som det takket være Norsk Sjøfartsmuseums garanti ble mulig for oss å oppta senhøstes 1971, som gjorde det mulig for oss å fortsette med de omfattende restaureringsarbeider - selv etter at vi hadde brukt opp våre beskjedne, innseilte midler fra sesongen 1971.

I henhold til vedtak på fjorårets Generalforsamling, søkte vi i oktober ifjor Norsk Kulturråd om bidrag på kr.31.000,- nettopp med tanke på den forestående utskifting av dekkene. Imidlertid vet vi av erfaring at svar på slike søknader normalt ikke foreligger før tidligst i februar, og at det heller ikke kunne tas for gitt at tilskuddet ville bli bevilget oss.

Vi fant derfor ut at vi ikke hadde tid til å vente på at avgjørelsen skulle foreligge, og for om mulig å spare både tid og penger, besluttet vi oss for å gå igang med å legge dekkene selv.

Umiddelbart etter at D/S "Børøysund" var gått i opplag tok vi derfor fatt på utskiftingen av dekkene. I første omgang rev vi løs alle de gamle dekksp plankene og brente bort alle gamle bolter. Dekksbjelkene ble erstattet og tildels fornyet, og nye avstivere under davitene ble forarbeidet og montert. Derefter ble alle stålkonstruksjoner rustbarket og satt inn med rusthindrende maling.

Og etter at båtdekket var påsveiset nye rennestensplater, og promenadedekkets akterste del var forsterket med et halvmåneformet segment, var det bare å bestille det nødvendige kvantum plank, med samme mål som de som var gått på bålet.

Trodde vi.

Her må det imidlertid innskytes at vi etterhvert er blitt noe skeptiske når det gjelder å få tak i nødvendige reservedeler til dampbåter fra 1908. Men at det nå, som i dette tilfelle, skulle by på vanskeligheter med å skaffe tilveie dekksp plank av riktige dimensjon, hadde vi faktisk ikke engang tenkt oss muligheten av, så lenge vi fortsatt har ikke ubetydelige skogarealer å bruke øksen på.



Men vanskeligheter skulle det altså bli, også på dette område. Samtlige av Oslo's trelastutsalg ble kontaktet i sakens anledning, dog uten at det kom noe som helst ut av våre anstrengelser. Det vil si, noe kom det ut av det, nemlig den opplysning at den ønskede dimensjon forlengst var utgått som handelsvare, og at man derfor måtte spesialbestille det ønskede kvantum - med de forsinkelser og fordyrelser en slik spesialbestilling normalt fører med seg.

Dermed var gode råd dyre - men ikke dyrere enn om vi hadde kunnet kjøpe partiet "over disk". Vi var nemlig så heldige å komme i forbindelse med Tistedal Treindustri, som beredvillig la om hele sin produksjon til vårt skibs vanskelige dimensjon, og hele ladningen innfant seg forbausende raskt på Lahellemoloen, der "Børøysund" lå opplagt for vinteren.

Såsnart plankelasset var ankommet, ble hele partiet smurt

inn med like deler linolje og parafin, og derefter gikk vi med friskt mot igang med leggingen av dekkene.

I mellomtiden var det blitt riktig kaldt og grått, for ikke å snakke om surt, og arbeidet gikk ikke riktig så glatt som vi hadde tenkt oss. Det var slett ikke alltid like lett å få arbeidet unna, noe som man sikkert forstår bedre når man hører at vi skjelden fikk lagt mer enn 4 planker pr. kveld, og at dette dessuten ble ansett for å være en fremragende prestasjon.

Det samlede antall planker som skulle legges, ble beregnet til 110, og et flertall av disse måtte skjøtes, ofte med to skjøter pr. lengde.

Dekksleggingen pågikk derfor hele vinteren, i snefokk, kulde, slutt og sno. Natekittet ble hardt og umedgjørlig, og kunne ikke engang holdes varmt i de arbeidendes bukselommer. Kittspannene måtte derfor holdes varme på byssa, og disse gikk derfor i uavladelig skytteltrafikk mellom byssa og dekket. Mer og mindre blåfrosne og numne fingre forsøkte ofte forgjeves å få kittet til å hefte seg til naten i stedet for på redskapen, og når sant skal sies, må det tilstås at veteranenes entusiasme ble satt på en hard prøve under såpass umulige forhold.

Paralellt med dette arbeidet, holdt en annen gruppe, utstyrt med en hel snelle kabel - skjenket oss fra Standard Telefon & Kabelfabrik A/S - på med å skifte ut gamle elektriske installasjoner. Tatt i betraktning at kabelen var 7 ganger lengre enn båten, så skulle det rent teoretisk være nok å ta av. Imidlertid viste det seg til slutt at vi måtte spe på med ytterligere en båtlengde innen arbeidet var ferdig.

Det elektriske anlegg er nå ferdig og godkjent av Elektrisitetsstilsynet.

Et annet forhold som gjorde forholdene ombord nokså vanskelige, var at vi ikke uten videre kunne få strøm fra land. Frem til 22. januar holdt vi oss selv med arbeidslys ved hjelp av vår gamle hjelpemotor, men da denne motor la ned arbeidet for godt fra samme dato, ble forholdene med ett nokså håpløse.

Heldigvis skulle ikke mørketiden bli særlig langvarig. Alle-rede 8. februar fikk vi strøm fra land. Vi hadde tidlig på høstparten søkt Oslo Lysverker om gratis strøm til lys og arbeidsmaskiner, og denne februar dag ble strømmen altså

tilkoblet.

Som en kuriositet kan nevnes at Lysverkene måtte grave opp en kabelstump helt borte ved Bananmodneriet på Filipstad, og derefter føre et luftspenn langs hele Sjølystveien og over denne, frem til vår opplagsplass, og innen man kom så langt, hadde man måttet sperre Oslos hovedinnsfartsåre fra vest i 4 stive timer mens kabelstrekket pågikk. Og alt dette bare for at vi skulle få strøm - gratis.

At arbeidslys gir arbeidslyst, er noe vi i sannhet har fått erfare i løpet av de mørke vintermånedene det ble arbeidet ombord. Og med strømmen kom også varme, som takket være Grepa og Mjelva Fabrikkers elskverdige gave i form av to store panelovner, kunne ledes akkurat dit vi helst ville ha den. En annen nyhet fra varmefronten var at vi allerede i desember fikk overlatt en oljekamin fra Jøtul, som gjorde det mulig for oss å holde hele forskibet oppvarmet. Brenselet var i dette tilfellet fyringsolje nr I, som ble tatt ut fra båtens brennoljetank.

Det er ganske opplagt, at det ville ikke ha vært mulig for oss å få folk til å komme og arbeide ombord etter endt arbeidstid, hvis vi ikke hadde kunnet tilby dem et sted å tine seg opp mellom slagene.

På den tekniske sektor arbeidet maskinbesetningen med sitt. Vår ikke helt nye Eureka Duplex damppumpe, ble i løpet av vinteren fullstendig overhålet, og den er nå like god som ny. Fødevannspumpen fikk også en oppstrammer, et arbeide som ingen hvemsomhelst kan påta seg. Kjettingkassen ble fullstendig nedbanket og behandlet etter alle kunstens regler, og våre to kullbakser slapp heller ikke unna en mer omfattende renselses- og fornyelsesprosess.

Da vår gamle Lister CD motor fullstendig oppga ånden i midten av januar, bestilte vi omgående en ny, tosylindret Lister av type SW 2. Denne ble installert og tatt i bruk før seilingssesongen startet opp.

I februar hadde vi gleden av å motta de lovede kr. 20.000,- i restaureringsbidrag fra Oslo Kommune, og beløpet ble i

sin helhet brukt til å nedbetale det kortsiktige lån vi ble innvilget i 1971, på grunnlaget av bidragstilsagnet fra Oslo Kommune.

Senere kom også det årlige bidrag fra Bærum Kommune med kr. 2.000,-, og vår økonomiske situasjon så straks mindre dystre ut.

Det var ved disse tider vi begynte å spørre oss selv om hvordan det mon gikk med vår ansøking til Kulturfondet,

Heldigvis slapp vi å spekulere altfor lenge. Den siste dag i februar mottok vi den gledelige meddelelse om at Rådet hadde innvilget oss restaureringsbidrag med kr. 31.000,-

Rådet satte imidlertid som betingelse at restaureringsarbeidet måtte utføres under faglig tilsyn, og i samsvar med de antikvariske retningslinjer for slikt arbeid. Dessuten ønsket Rådet å stille som betingelse at dersom Norsk Veteransklubb blir oppløst, og salg av D/S "Børøysund" kommer på tale, skal båten stilles til disposisjon for Norsk Sjøfartsmuseum.

I mars 1972 kom det første - og hittil eneste - nummer av vårt medlemsblad "Dampskibsposten". Dessverre har det øvrige forenings- og rederiarbeide tatt til de grader overhånd, at Styret fant å måtte utsette neste nummer til nå. Det er imidlertid vårt håp at nr. 3 vil foreligge før jul.

Av arbeider forøvrig kan nevnes at vi p. g. av en damplekkasje i skipperlugaren, fikk denne helt ødelagt. Lugaren måtte derfor fornyes i sin helhet, og dette arbeidet ble avsluttet i juni i år. Såvel lugaren som møblene er nå fullstendig restaurert, og denne lugar vil derfor bli å betrakte som et referansepunkt når vi nå til vinteren skal gå løs på den øvrige innredning, som det ikke har vært tid til å ta seg av på grunn av de omfattende arbeider som er omtalt tidligere i beretningen.

Forøvrig kan nevnes at det er sveiset inn nye platestykker under en del av lysventilene på hoveddekket, og at ialt 11 ventilglass måtte skiftes innen båten ble satt i fart. Av en eller annen årsak fant Skipskontrollen også ut at vi måtte sveise igjen lysventilene på 3. plass, og dette er nå gjort, med det resultat at intet dagslys trenger ned i dypet medmindre vi først fjerner lukelemmene.

I april fikk vi en høyst uventet - men meget velkommen inn-
tekt, som vi ikke hadde tatt i betraktning da vi i fjor høst
utarbeidet båtenes driftsbudsjett.

Norsk Film A/S, som vinteren igjennom hadde holdt på med
en innspilling av Jack London's "The Call of the Wild", hen-
vendte seg plutselig til oss med spørsmål om vi kunne leie
dem vårt veterandampskib, som i så fall ville bli satt inn i
kystfart på Alaska ved begynnelsen av dette århundre.

Vi var ikke sene om å benytte denne anledning til å skaffe
oss et bedre økonomisk grunnlag sånn helt utenfor sesongen,
og det endte da også med at The Coastal Steamer
S/S "Narwhale" tilhørende Seattle Steamship Company, to søn-
dager i april gikk i tøff kystfart på Alaska - mellom Seattle
(Vippetangen) og Skagway (Skillebekk). Dessuten ble fartøyet
iaktatt i rom sjø utenfor Alaskakysten, mens det bakset seg
frem mot aprilstormene. (Oslofjorden tvers av Drøbak i
maksvær)

Fartøyet var disse dager fullsatt med statister i kledebon
anno dazumal, dvs. fra tiden rundt århundreskiftet. Det var
en rough gjeng, og en tough rute, vesentlig benyttet av lykke-
jegere og gullgravere, hundekjørere og quinder.

Hundeglam hørtes over hele skuta, og halmballene sammen
med et ukjent antall tønner og husdyr - med og delvis også
uten bur - bidro til å gjøre stemningen overordentlig ekte.

Det hører med til historien, at filmselskapet fant båten så
egnet til formålet, at det ikke ble nødvendig å foreta en en-
este forandring ombord.

Men innen vi kastet loss for Alaskaforetagendet, hadde vi
hatt en tøff tid selv. Uken før filminspillingen, skulle båten
dokksettes ved Drammen Slip & Verksted. Alt så ut til å
ligge vel til rette for et vellykket og ikke altfor slitsomt
opphold, men så - samme dag båten skulle ut av dokken -
brygget det opp til akutt arbeidskonflikt innen verksteds-
industrien, og vi ble anmodet om snarest å få båten bort
fra verkstedsområdet, idet arbeiderne ved en eventuell kon-
flikt, ville nekte å være oss behjelpelige med å få båten vekk
fra kaien. I praksis ville båten derfor måtte bli liggende ved
verkstedet inntil arbeidet ble gjenopptatt.

Brevhuset vil være i drift i tiden 20. mai - 30. sept.

Efter at vi for alvor var kommet igang med seilingene, ble det klart for oss at vår kaiplass ved Skillebekk ikke lenger var den mest ideelle.

Takket være vanlig imøtekommenhet fra Oslo Havnevesen, ble vi derfor tidlig i sesongen tildelt ny plass ved utstikker D i Pipervika, dvs. mellom "Christian Radich" og hydrofoilrutene.

Vi oppfatter plassen symbolsk, idet vårt fartøy også i tid hører hjemme nettopp mellom de to epoker disse fartøytyper representerer.

Vi legger forøvrig ikke skjul på at vi er Oslo Havnevesen meget takknemlig for den sentrale kaiplass foran byens storstue, Rådhuset. Det må ansees hevet over tvil at våre mange turer i sommer nettopp kan tilskrives den sentrale kaiplass.

Også i år har D/S "Børøysund" seilt med frivillig, ubetalt mannskap, men efter forlangende av Sjøfartsdirektoratet, har vi i år måttet gå til det skritt å mønstre mannskapet.

Vi overlater til hvert av våre medlemmer å forestille seg hvilke vanskeligheter vi i den forbindelse presterte å råde opp i - da hvert enkelt av besetningsmedlemmene opplyste at de seilte uten hyre - .

Vi har en mistanke om at Direktoratets datamaskiner vil underkjenne denne formulering, og vi avventer nå med spenning datamaskinenes neste trekk - skattetrekk - .

For å oppmuntre de aktivt arbeidende mannskaper med familier, og for å gi disse en rimelig påskjønnelse for vel utført arbeide gjennom en lang vinter og en hard vår og forsommer, innvilget Styret mannskapet en 8 dagers ferietur i tidsrommet 8 - 16. juli. Ferieturen var i enhver henseende vellykket, med god pressedekning i de byer som ble anløpt. Disse var: Stavern - Kragerø - Arendal - Grimstad. Turens sydligste punkt var Steindalsfjorden ved Brekkestø, dvs. omtrent midt i Blindleia. I Arendal kom vi forresten midt opp i filmopptakene til byens jubileumsfilm som ble tatt opp i sommer. 250 - års jubileet finner sted i 1973.

Diverse.

Norsk Veteranskibsklub har i løpet av året styrket kontakten med både Sällskapet Ångbåten i Göteborg, og med Foreningen til gamle Skibes Bevarelse (Dansk Veteranskibsklub) i København. Herunder har vi hatt uformelle drøftinger med sikte på å la de tre skandinaviske veteran-dampskib møtes, f. eks. i Marstrand. Disse er - foruten D/S "Børøysund", S/S "Bohuslän og D/S "Skjelskør", på henholdsvis 327 br. reg. tonn, og 50 br. reg. tonn.

Efterhvert begynner foreningen også å få medlemmer i Storbritannia, og vi har derfor allerede fremkastet tanken om å starte opp en British Group. Herom er Det norske Veritas' sekretær i samme klassifikasjonsselskap, Arne Siira, forespurt om han er villig til å påta seg stiftelsen av British Group.

Forøvrig kan meddeles at vi fra De Forenede Stater har mottatt melding om at det både i Sydney og Brisbane i Australia finnes foreninger tilsvarende vår, og det samme skal også eksistere i Tyskland.

Det sier seg selv at vi selvsagt også er interessert i å komme i forbindelse med disse foreninger.

Trondhjems mek. Verksted, som i 1908 sjøsatte sitt S/S "133" døpt "Odin", senere bedre kjent som vårt D/S "Børøysund", har forholdsvis nylig sendt oss diverse, interessante pakker, inneholdende:

Byggeregnskapsbøker for S/S "133"
Datablad for samme, samt
Originaltegninger og transparentkopier.

Vi er Trondhjems mek. Verksted meget takknemlig for disse ting, som nå skal kopieres i den utstrekning vi har bruk for det, hvorefter originaltegningene skal oppbevares på et brannsikkert sted, hvilket i dette tilfelle vil si Norsk Sjøfartsmuseum.

Tegningene spenner over tidsrommet 1908 - 1923, men omfatter ikke den ombygging som fartøyet gjennomgikk i Tromsø, efter at det ble overtatt av Vesteraalens Dampskibsselskab.

D/S "Børøysund"s passasjersertifikat, som utløp i juni i år, er fornyet frem til 8. juni 1973. Det gjelder fortsatt for seilas i Oslofjorden innenfor Drøbak med inntil 100 passasjerer.

Innen sertifikatet fornyes i 1973, har Skipskontrollen gitt pålegg om at platene C-1, C-5 og C-6 skal fornyes "i nødvendig utstrekning".

Det har pr. idag ikke lyktes oss å få utarbeidet et omkostningsoverslag over denne plateutskiftning.

Konklusjon etter årets drift.

Ser vi på sesongen under ett, står det ikke til å nekte at denne har overtruffet de flestes forventninger. Skibet har i år seilt uten uhell av noen art, og mannskapet fortjener honnør for den måte de har satt skibet i stand på, og for den måte de har behandlet skibet sesongen igjennom. Vi skal ikke glemme at de alle har utført dette arbeidet etter vanlig arbeidstid, og at de ikke har hatt fem øres fortjeneste på sitt imponerende arbeide.

Det kan også fastslås, at alle passasjerer har funnet båten interessant og morsom, og har gitt uttrykk både for dette, og for mannskapets innstilling til service og hjelpsomhet.

D/S "PELLE"

I og med at foreningens første båt nå definitivt er gått ut av foreningens eie, er gjelden til A. Lannerstedt jr. nå tilbakebetalt i sin helhet. Styret finner det beklagelig at skjebnen skulle innhente det gamle skrog på en så forsmedelig måte, men vi må tross alt ikke glemme at båten - tross alle skuffelser - har bidratt til å utbre interessen for vår sak på en slik måte, at Norsk Veteranskibsklub idag eier en sertifisert, kullfyrt og norskbygget passasjerbåt, faktisk den eneste i sitt slag som har sertifikatene intakt. D/S "Børøysund" ville neppe ha eksistert idag, hadde det ikke vært for den spe begynnelse med D/S "Pelle".