

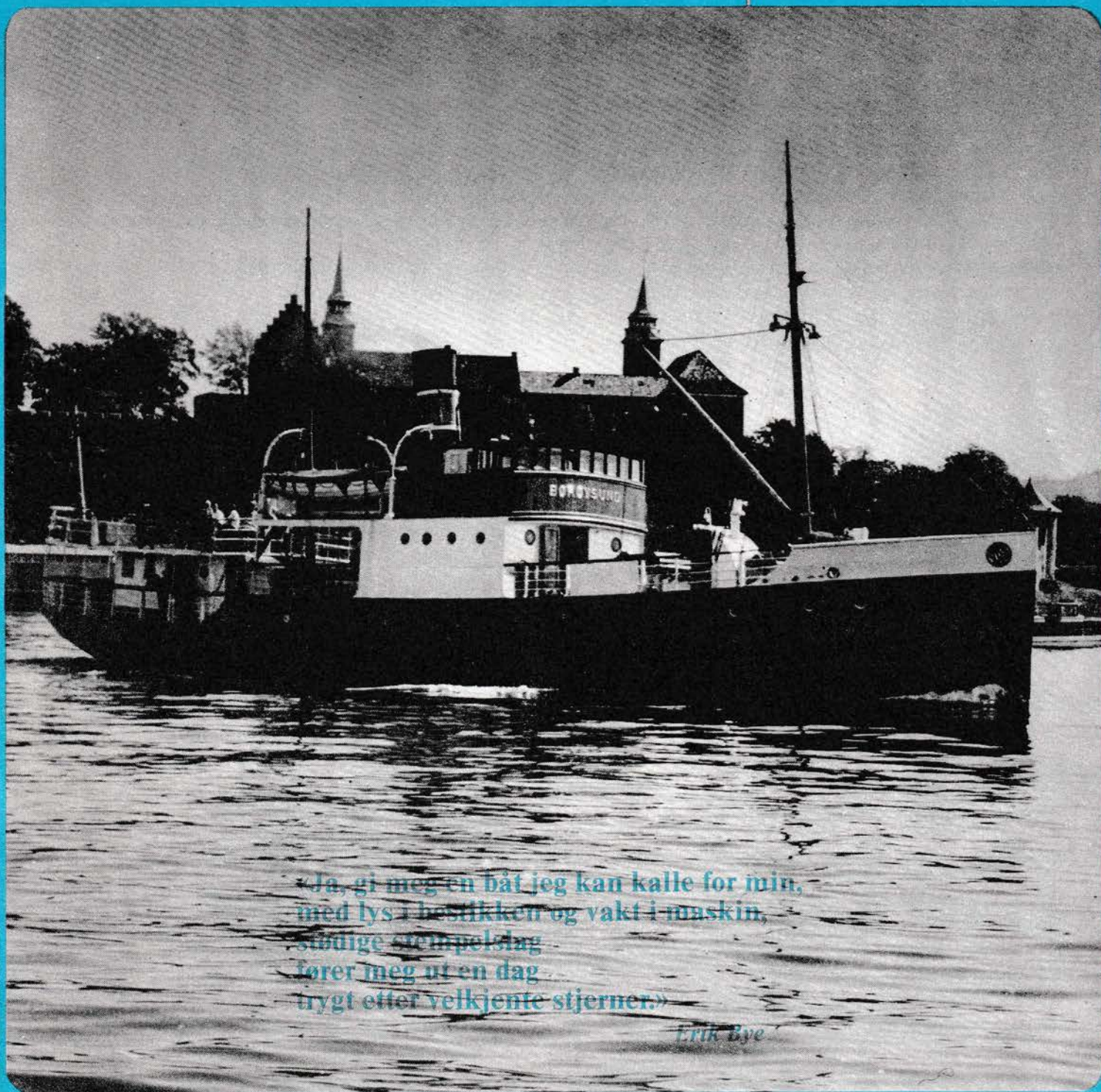
DAMPSKIBS POSTEN



Organ for Norsk Veteranskibsklub



Nr. 4 Februar 75.



«Ja, gi meg en båt jeg kan kalle for min,
med lys i bestikken og vakt i maskin,
stødige frempelslag
fører meg ut en dag
trygt etter velkjente stjerner.»

Erik Bye

DAMPSKIBSPOSTEN

kontaktskapende informasjonsorgan for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Ansvarshavende redaktør: Lars Glans

Redaksjonsmedlemmer:

Arne Lannerstedt og Finn Drangsholt

Layout og sats: Lars Glans

Redaksjonens og foreningens adresse:

Postboks 1287 Vika,

Oslo 1

Dampskibsposten blir utgitt av Norsk Veteranskibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kultur-historie. 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 ved Kulturfondet, Oslo Kommune, Bærum Kommune, samt fra endel interesserte redere.

x x x

Medlemskap i Norsk Veteranskibsklub koster det man selv vil betale, men minimum kr. 30.- for året 1975.

Norsk Veteranskibsklub's styre 1975:

Formann: Kaare Svendsen

Tlf. 416475, priv. 242546

Viseformann: Sigurd Trebo

Tlf. 201050 l. 9865/9815

Priv. 130450

Kasserer: Arne Nikolai Rød

Tlf. 334760

Sekretær: Knut S. Bjerke

Tlf. 205093, priv. 170433

Styremed.: Mårten Ervik

Tlf. 119090 l. 7924

Styremed.: Eivind Steines

Tlf. 156109, priv. 370229

Styremed.: Hjørdis Valle Jensen

Tlf. 201050 l. 9800

Priv. 213944

Varamann: Reidar Ryan

Tlf. 190900, priv. 255293

Varamann: Ole Bjørn Sverdrupsen

Tlf. 205093

Rapport fra Generalforsamlingen

Avholdt i Rederforbundet

21. november 1974.

På årets generalforsamling var 56 medlemmer tilstede.

Formannen Sigurd Trebo ønsket de fremmøtte velkommen.

Knut Bjerke ble enstemmig valgt til møteleder.

Da den reviderte årsberetning for 1973 ikke var erklært godtatt på forrige Generalforsamling ble denne opplest og vedtatt.

Formannen leste så opp årsberetning for 1974 og ba deretter O. B. Sverdrupsen lese rapport fra møte han hadde hatt med herr B. Kolltveit ved Sjøfartsmuseet. Rapporten ble mottatt med applaus.

Årsberetningen ble deretter tatt opp til behandling. Regnskapet ble gjennomgått sammen med kasserer M. Ervik post for post, og deretter ble årsberetning og regnskapet for 1974 godkjent.

Kontingenten for 1975 ble fastsatt til kr. 30.-

Generalforsamlingen besluttet å velge en valgkomité på 3 medlemmer og 1 varamann. Valgt ble: O. Joki, A. B. Hollum, A. Lindner, varamann: Haugen.

Generalforsamlingen vedtok å nedsette en redaksjonskomité og flere forslag ble drøftet. Da man ikke kom frem til noen endelig løsning ba Generalforsamlingen styret nedsette en redaksjonskomité.

Generalforsamlingen gå videre styret i oppdrag å utarbeide forslag til endring av klubbens lover til neste års generalforsamling.

Det ble så valgt nytt styre:

Formann Kaare Svendsen

Viseformann: Sigurd Trebo

Sekretær: Knut Bjerke

Kasserer: Nic. Rød

Styremedlem: M. Ervik

Styremedlem: E. Steines

Styremedlem: H. Valle-Jensen

Varamann: O. B. Sverdrupsen

Varamann: R. Ryan

DAMPSKIBSPOSTEN er tilbake!

Å lage DP var ikke lett!

Da vi frekk og freidig på generalforsamlingen sa at vi gjerne tok på oss ansvaret for dette, visste vi så men ikke hva vi gjorde. Vi vil derfor begynne dette spede forsøk på en 'leder' med å takke for all hjelp vi hittil har fått, og ytre ønske om at det vil gjenta seg ved neste korsvei. For uten en kollektiv innstilling om at DP ikke er noe enmanns-show vil dette nummer av vårt klubborgan gå inn i historien som en prøveballong - ihvertfall fra redaktørens hånd.

Når dette er sagt vil vi gjerne få legge til at maken til enestående samarbeidsvilje som bidragsyterne til dette nummer har lagt for dagen, har vi aldri opplevet. Takk!

Siden redaktøren av DP er ny og forholdsvis fersk i klubben vil vi gjerne få komme med noen synspunkter om hvordan vi oppfatter DP og vår egen stilling.

DP skal i første rekke være et klubborgan for NVK, et organ hvor alle NVK's medlemmer både har rett og plikt til å la sine meninger komme til uttrykk. Et klubborgan hvor bare styrets og redaktørens meninger blir luftet, har etter vår oppfatning ingen misjon og blir lett både kjedelig og uinteressant.

Når det gjelder vår egen stilling så oppfatter vi ikke den som en skrivejobb, det har vi tenkt å overlate til de som kjenner både klubben og D/S "Børøysund" bedre enn oss. Vi oppfatter oss selv som en koordinator, en som i første rekke skal samle inn stoffet, bildene og innleggene, for så å redigere dette sammen til et hele - til Dampskibsposten.

I dette nummer av DP blir det innført endel "vignetter": fra Broen, fra Dekk, fra Byssa, fra Maskin og Post. Ideen er at disse "vignetter" skal gå igjen i hvert nummer. Under de fire første skal det jevnlig komme rapporter fra de ansvarshavende for disse omsåder, men under den siste der kommer dere inn, kjære medlemmer. Under "Post" håper vi å få en jevn tilgang på innlegg, både av seriøs og mindre seriøs art, gjerne oppblandet med litt medlemsladder etc.

Vi avslutter derfor med et sitat fra Dagbla's Andy Capp: "SKRIV SJÆL!"

Lars Glans

Dampskibsposten og redaksjonelt ansvar

En redgjørelse fra styret.

Det blir vel ikke til å unngå at det fra tid til annen vil bli gitt uttrykk for uenighet, og at dette vil komme til uttrykk som redaksjonelle artikler i Dampskibsposten. Styret i NVK ønsker derfor å presisere:

Dampskibsposten redigeres etter prinsippet med ansvarlig redaktør.

I følge dette er det bare redaktøren, og ingen annen, som hefter for, og som har ansvaret for, det som står i bladet. Dette gjelder både det innsendte stoff og de redaksjonelle artikler.

Etter styrets mening må det nødvendigvis også være slik. I NVK, som står for utgivelsen av bladet, kommer mange og forskjellige meninger til uttrykk. Det ville følgelig være nærmest ugjørlig, og heller ikke interessant, bare å la komme til uttrykk synsmåter som det var allminnelig enighet om. Bladet skal være et fritt forum for åpen utveksling av meninger! Det er full anledning for alle i Dampskibspostens spalter å imøtegå redaktøren og andre dersom man er uenig i disses syn.

For at det ikke skal herske tvil om det redaksjonelle og innholdsmessige ansvar har styret i NVK i forståelse med redaktøren bestemt at alle artikler og innlegg bør signeres!

For styret i NVK
Kaare Svendsen
Formann

ANNONSER

Å utgi Dampskibsposten er ikke bare et spørsmål om stoff, men også om penger. Klubbens økonomi er temmelig anstrengt, og dette du nå holder i hendene har ikke gjort den noe lettere. For at ikke dette skal bli en for stor belastning, vil vi derfor i senere nummere ta inn støtteannonser. Vi henstiller derfor til alle medlemmer og andre interesserte som besitter en eller annen form for annonsebudsjett, det være seg egen eller andres forretning, bedrift e.l., - ta kontakt med oss. Opplysninger om priser etc. fåes ved henvendelse til redaktøren: Lars Glans, tlf. 155650, etter kl. 17 tlf. 121936.

PÅ FORHÅND TAKK!

Tiggelisten

Det er ikke til å unngå at D/S "Børøysund", med sin erverdige alder, fra tid til annen trenger å fornye noe av utstyret ombord. Klubben driver også i disse dager og innreder sitt nye sekretæriat i Oslo Havnesilo. Styret har derfor satt opp en tiggeliste som vi vil be medlemmer og andre interesserte om hjelp til å eliminere. Kan du selv hjelpe med en ting eller to av det som står på listen, eller du kjenner noen som kan, -ta kontakt med styret eller en av de ansvarshavende ombord i D/S "Børøysund".

Vi trenger:

- Kokosmatter til broa
- Sekstant eller oktant
- Forsterkeranlegg med 4 høytalere, hvorav 2 for utendørs bruk.
- Oppblåsbar redningsflåte
- Seildukskledning for promenadedekk
- Toalettskål for l. pl. toalett
- Fliser til dørken på l. pl. toalett, 1m²
- Dekkstoler
- Fallrep ifølge våre spesifikasjoner
- 30 stk. ulltepper
- Nye dører med kledning til nedgangen forut ifølge tegninger.
- Nye signalflagg
- Nye postflagg
- Arbeidshansker og kjeledresser
- Twist og filler
- Utstyr for klinking
- Elektrisk tavle for maskinrom a'la 1908-1935
- En god lensepumpe
- Donkey kjele for oppvarming av innredning.
- Devolds trøyer og luer for dekkmannsk.
- Møbler til sekretæriatet (på land)
- Elektronisk regnemaskin
- Malerkoster, ruller etc.
- Dekkslipemaskin
- Verktøy av div. typer
- VHF radioutstyr
- Arkivskap A4 hengemapper
- Skrivemaskin (manuell)
- Bokhyller som kan henges på veggen

PÅ FORHÅND TAKK!

FORMANNEN har ordet:

Det ble i fjor ved NVK's 10 års jubileum både gjennom taler og på andre vis gitt uttrykk for ønske om hell og lykke for NVK og ikke minst D/S "Børøysund"s fremtid. Når vi nå i overgangen til 1975 gjennom massemedia dag etter dag blir tutet på fullt av de dystre perspektiver for skipsfartens fremtid, håper jeg ikke man spør seg selv: Dette kan vel ikke gjelde D/S "Børøysund" og dennes reder NVK.

Riktignok har vårt flaggskib i likhet med mange av "de store gutta" gått i opplag, men det gjelder bare det årlige vinterlige sådanne.

Det har vel aldri i NVK's historie vært drevet slikt intenst arbeid både i klubb-sammenheng som i arbeid ombord. Styret har oppnevnt diverse komiteer, flaggskipper samt fagsjefer ombord. Styret har gitt disse instruks for deres arbeidsoppgaver, og har sett det som sin oppgave ikke å dirigere disse videre, men å koordinere og samordne dette til et stort hele.

For at dette skal lykkes, trenges i første rekke to ting, nemlig trivsel og hygge. Trivsel og hygge oppnår man først og fremst ved at hver mann vet at det han driver med er et ledd i en gjennomarbeidet plan for klubbens og D/S "Børøysund"s fremtidige drift.

La oss derfor gå sammen med konstruktive og velmenende forslag om denne ene oppgave: Å ta vare på konkrete minner fra good old steamdays.

Vel møtt ombord!

Kaare Svendsen
Formann

Til mannskapene og de aktive i 1974

Jeg vil på denne måte få rette en takk til til de av dere som med en glødende entusiasme har medvirket til at vi har tilbakelagt en vellykket sesong uten gnistninger av noen art. Dere stilte ikke bare som mannskaper i fine sommerkvelder, men dannet den "hårde kjerne" i lange og kalde høst og vinterdager også. La oss håpe på flere sesonger i samme ånd med flere grener på stammen!

Ole Bjørn



Hva er vel mer naturlig na ved årets begynnelse enn å gjøre opp bestikket for det distanserte år 74. I denne forbindelse tenker jeg spesielt på seilingssesongen som strakte seg over tidsperioden fra 2. mai til 2. november. Etter en vellykket prøvetur, 2. mai, la skipet ut på sin første passasjertur 4. mai med ca. 30 overnattingsgjester ombord. Sesongens korteste, fra utstikker "C" til dokk nr. 2 ved Nyland Vest, var også den siste. Tidlig om morgenen den 2. november bakket vi inn i dokken for egen maskin.

I de mellomliggende måneder benyttet vi skipet som følger:
 29 passasjerturer med 1847 passasjerer.
 3 medlemsturer
 2 arbeidsturer
 3 weekendturer
 1 St. Hanstur

38 turer totalt.
 Dertil kommer ferieturen som strakte seg over 10 dager.

Seilingsprogrammet for 74 var med fordel spredt over lengre tid enn tidligere år, slik at vi aktive klarte oss igjennom "strabasene" med helsen så noenlunde i behold. I allefall har jeg ikke fra skipets lege fått rapport som tyder på det motsatte.

Da D/S "Børøysund" ikke er det letteste skip å "rønne" ligger det mye mer arbeid bak hver tur enn bare det å føre henne ut og inn. Det være seg renhold, fyring, bunkring og trimming, fylling av vann, proviantering, diverse vedlikeholdsarbeider etc. De av oss som kan komme ombord 5 min. før avgang og forlate skipet etter at hun er fortpøyet er meget privilegerte. Mye respekt står det av de tro tjenere som frivillig tar seg av dette, det er dem vi kan takke for at klubben idag har i eie et dampskip som er sertifisert og i seilbar stand.

Personlig synes jeg at fjorårets seilingssesong var den fineste vi har hatt. Dette skyldes i første rekke at vi ikke hadde problemer med å skaffe mannskaper. Dernest ble det opplagt til mer "daffeturer". Det vil si at vi kuttet ut de stressende turer til Håøya og la over til koselige turer med redusert fart imellom holmer og skjær, hvilket passasjerene satte stor pris på. Med redusert fart sparte vi også både på kull og fyrbøtere.

Sesongen forløp uten nevneverdig uhell. Det eneste jeg kanskje kunne nevne er at vi hadde sotbrann i skorsteinen på en tur slik at mesteparten av malingen smeltet av. Dette var grunnen til at vi entid gikk under ukjent rederimerke, men vi ble allikevel gjenkjent på røyk og fløyte.

Vårpussen ble tatt i Sandspollen i pinsa. Flittige hender var igang med de nødvendige redskaper, og vi fikk utført det grøfste. Vi har jo pga. annet mer presserende arbeid aldri klart å få henne slik som skipperen gjerne vil like å se "sin skute", og ifjor var det vår sene vardedokksetting som forskjøv vårpussen.

Det var med stor spenning vi la ut fra kai første gang etter dokkoppholdet. Den nye propellen skulle utprøves, og vi var spent på hvordan den ville virke, men både prøveturen og de fleste turer ellers har gått fint. Imidlertid har vi merket at hun styrer litt dårligere, spesielt på bakking. Dette har resultert i at vi ved et par anledninger har hatt den rene "spissrotgang" ut forbi "Radichen" og båtene til Fjordservice, men aldri så galt så er det godt for noe, vi satte dermed et par nye rekorder ombord:
 1) Antall manøvre i maskinen ved avgang
 2) Førmannen satte ny pers på 60m hinder fra fordekk til promenadedekk.

Været ligger en navigator og feststemte passasjerer som skal på fjorden meget nært. Hvordan har vi så klart oss denne regnfylte ettersommer? Til det er å si at vi har hatt et fantastisk hell- det kan regne før og etter turene, men når vi legger ut er det oppholdsvær. Noen betrakter vel dette som en skipperskrøne, men det var så ille etter fellesferien i fjor at skulle man unngå regn måtte man ta en tur på fjorden med "dampen". Når vi nå kan se tilbake på en så vellykket sesong, skyldes ikke dette tilfeldigheter, men en nidkjær innsats fra en håndfull entusiastiske kvinner og menn.

Sverdrupsen



Seilingssesongen 1974 er nå over i historien, og tiden kan være inne for en rask oppsummering. Noen erfaringer har vi vel høstet også dette år. Etter et fint spurtoppgjør med tiden, kunne vi krysse av de siste punkter på vår arbeidsliste, og erklære oss klare for den tekniske prøvetur den 2. mai.

Prøveturen forløp stort sett som ventet, og uten større viderverdigheter. Noen mindre justeringer måtte vi selvsagt regne med, men dette er jo normalt når f. eks. lagre har vært åpnet. Vårt største problem var vel tiden-turen gikk om kvelden-og vi fikk derfor ikke tid til å utføre alle de prøver vi kunne tenkt oss.

Skipet fikk i år ny propell - laget etter originaltegningene fra 1908. Denne er godt avstemt etter maskinens turtall og effekt, men man syntes å merke et noe øket vibrasjonsnivå i akterskipet. Nivået var ikke urovekkende høyt, men man fant det riktig å undersøke forholdet ved første dokking. Utpå kvelden etter avsluttet tur utviklet det seg en lekkasje i pakningen ved nedre mannlokk på kjelen. Vi måtte derfor tømme kjelen for å få utbedret skaden. Dette førte til 36 travle timer, men lørdag ettermiddag kunne vi melde "Alt vel"- og si oss klar for årets første passasjertur -som forøvrig gikk til Sandspollen.

Maskindørkens mening er at den tekniske prøvetur bør strekke seg over en hel dag, og må arrangeres i god tid før de regulære seilinger begynner. Den bør dessuten være godt planlagt slik at alle får tid til å gjøre de undersøkelser de anser nødvendig.

Seilingene våre har denne sommeren gått meget bra, og uten større uhell. Ved å kjøre med innlenket maskin, og noe redusert fart, har vi kunnet konstatere en markert nedgang i kullforbruket. "Småkjøring" kan derimot bli dyrt da hver oppfyring fra benket kjle krever en kullmengde som tilsvarer ca 1-2 timers vanlig kjøring. En oppfyring fra kald kjel vi selvsagt kreve ennnå mere. Dette skulle være nyttige opplysninger for klubbens turarrangører ?

En trippel ekspansjonsmaskin reagerer ikke så raskt som en påhengsmotor eller en symaskin- trippelen har tross alt noen tonn maskindeler som skal settes i bevegelse. Dette interessante faktum har etter hvert møtt økende forståelse på Brua- selv om enkelte tilbakefall til "passbåtkjøring" har vært registrert. Men vår dampmaskin har med suveren forakt oversett slike overtramp- og reagert lydig og velvillig. Denne åpenbare velvilje bør dog ikke tøyes unødig, en gammel dampmaskin kan meget vel få komplekser av slik behandling.

Om vår kjel er det bare godord å si - den har så absolutt oppført seg eksemplarisk. Og fyrbøterne synes å ha hatt mindre problemer med å holde trykket enn før. Om dette skyldes nye rister, bedre kull eller dyktigere fyrbøtere skal være usagt - vi har i alle fall kunnet konstatere at sikkerhetsventilene virker som de skal. En foreløpig inspeksjon av kjelen viser at tilstanden er god -det betyr bl. a. at vår kjelevannsbehandling er slik den bør være.

Mangelen på kvalifisert personell i maskinen har også dette år vært vårt største problem. Den "harde kjerne" blir dermed hardt belastet, og dette er neppe riktig da den samme gjengen ofte er like hardt presset under vinterarbeidet. Det gjenstår ennå mye arbeid og slit før vi kan si oss ferdige med restaureringen. Potensielle maskinfolk - kyndige som ukyndige - er hjertelig velkommen ombord. Og dyktige Dampmaskinister - de får vi vel aldri nok av. Arbeidslista for denne vinteren er minst like lang som ifjor, så det blir nok å henge fingrene i. Men det skal ikke nektes for at det er litt gøy å sysle med en "Kølafyrt Steamer"

Oskar Joki

Om restaureringen av D/S "Børøysund"

Under denne overskrift vil jeg kort gi et resymé over hva vi på restaureringsfronten har vært opptatt med siden høsten 1973, det være seg det planmessige så vel som det praktiske arbeide.

På den planmessige side er restaureringsarbeidet endelig kommet inn i faste former, i og med at styret på møte 13/11 73 utnevnte en leder for å utarbeide forslag til Generalplan for restaureringen av D/S "Børøysund". En slik plan har nemlig vært etterlyst siden skipet kom til Oslofjorden.

I samarbeid med Sjøfartsmuseet kom vi frem til en ramme som skal legges til grunn for den kommende plan. Rapport om dette er oversendt styret i brev av 11/12 73, videre har den vært oppslått ombord og ble lest opp på generalforsamlingen 1974. Jeg vil derfor bare ta med hovedpunktene her.

Eksteriør

-Skipets utseende vil stort sett forbli som det er idag.

Epøke

-Hun skal tilbakeføres til årstallet 1935, da vi har fullstendige tegninger fra dette år. Videre har skipet ikke gjennomgått noen vesentlige ombygginger siden den tid.

Interiør

-I skipets interiør skal fasepanelet igjen komme til dage, slik det var opprinnelig.

Før vi satte igang med praktisk arbeid gjennomfotograferte vi alle detaljer i samtlige lugarer og oppholdsrom for å dokumentere hvordan den synlige tilstand var på dette tidspunkt.

Praktiske oppgaver

Utvendig klarte vi i løpet av våren å fullføre teak-rekkverket rundt promenadedekket.

Nedgangen til første plass salong har disse år vært en skamplett for skipet, der opprevne vannfylte huntonitt plater "gjeipet" enhver imøte. Arbeidet her ble viet 1. prioritet. Da vi fjernet panelet i kappa, viste det seg at selve stålplaten var rustet bort i ene hjørnet og er erstattet med betong. Dermed måtte mesteparten av kappen bortbrennes, ny ble bokket, sveiset og påmontert. Først da kunne snekkerne fortsette.

Til vår store glede fant vi igjen fasepanelet under trefiberplatene og selv om den var meget medtatt klarte vi heldigvis med gjentatte sparkle og slipeoperasjoner å bevare skottene. Oppunder dekk og inne i kappen måtte vi legge ny panel.

I aktre tverrgang klarte vi å renbanke jernskottet ut mot dekk. I og med at vi var igang her kunne vi ikke fortsette med å plastre over korroderte hull rundt døren til dekk. Platene måtte bort, ny ble tilpasset og sveiset inn.

Parallelt med arbeidet i akterskipet holdt vi på med styrbord halvdel av mannskapsruffen. Vi har hver vinter ventet at garneringen oppunder dekk skulle komme ned av seg selv, og det gjorde den for såvidt også den dagen vi pent forsøkte å fjerne en kantlist. Hauger av rust og surluktende steinullmatter, tunge som bly, kom farende ned sammen med rester av råttan fasepanel. Ja, her måtte mye "Børøysundlukt" forlate sitt gamle miljø, og takk for det.

Beklageligvis har tidligere tømmermenn benyttet steinull til isolasjonsmateriale. Ikke nok med det, de har også lagt sin flid i å få skott og heng så avstengt at kondensvann og fuktighet overhode ikke kunne slippe ut. Dermed råtnet alt innenfra hudplaten mot lugaren.

Vi klarte ikke å fullføre arbeidet med ruffen før seilingssesongens start, men aketerut kom vi så langt at vi fikk på grunningsmaling. Videre ville vi ikke gå på det tidspunkt da vi viste at høsten ville medbringe et nytt verkstedsopphold, hvorunder brenne og sveisearbeider ville bli utført i toalett 1. plass og i den akterforliggende gang. Restaureringsarbeidet måtte så vike for vårens dokksetning og påfølgende seilingssesong og vi kom ikke i gang igjen med regulære dugnadskvelder før i september. Først og fremst måtte vi jo rydde i rommet og da det var gjort kunne vi gå løs på ny frisk.

Som tidligere nevnt skulle vi bytte inn hudplatene i 1. plass toalett og gang. Viste det seg at platene fortsatt var dårlige forover langs maskinistlugarene, måtte også disse skiftes. For å

Fortsettels side 12 (siste).



I kvinneåret 1975 bør de kvinnelige medlemmene og andre interesserte sådanne se det som en stor ære å få møte frem og delta i renholdet og oppvasken ombord. Dette har som kjent tidligere vært utført av våre mannlige hjelpere, men bør absolutt bli gjort til gjenstand for hel revurdering i 1975. Åltså jenter; Vel møtt, såpe og kluter disponeres!

Ellers ligger jo forståelig nok arbeidet i byssa litt nede for tiden, nå mens vi venter på seilingssesongen hvor de grandiose dinnerer og aftensmåltider med virkelige kulinariske lekkerbiskner atter skal oppta all vår tid. For hva er vel våre 3 ukentlige dager med kaffekokinger og kakeoppkjøringer mot planene for og utarbeidelsen av for eksempel den kjente: suppe d'ertes de Hollandie eller fishcaces of Bøler Kafé?

Den Interkontinentale og
ade'ppe mesterkokk
og stuert!



Booking 75

NVK's viktigste inntekstkilde, og forutsetningen for en fortsatt drift og bevarelse av D/S "Børøysund" er som kjent utleien av denne.

En ny seilingssesong står for døren og vi vil be våre gamle og nye "kunder" om å ta kontakt med oss, slik at vi snarest kan få satt opp seilingslisten for 75-sesongen.

Vi vil be om at alle bookinghenvendelser blir rettet til klubbens **sekretær**:

Knut S. Bjerke

c/o Walter Tangen A/S Tlf. 205093

Privat tlf. 170433

KONTINGENTEN!

Vi har nå gått inn i et nytt år med nye utfordringer. Skal vi møte disse på en forsvarlig måte, må vi sørge for å ha økonomie i orden. Vi oppfordrer derfor samtlige om snarest å yde sin skjerv til årets aktiviteter!

BENYTT VEDLAGTE POSTGIRO-INNBETALINGSKORT FOR INNBETALING AV KONTINGENTEN I DAG!

Som tidligere er minimumskontingent kr. 30.- (Man står fritt til å betale mer) Vennligst noter på talongen som går til oss hva beløpet gjelder. De som heller vil benytte bank kan girere sin skjerv over konto nr. 6001.05.20080.

Spar deg selv og undertegnede for unødvendige ergrelser i form av purringer-BETAL I DAG!

Nik. Rød
Kasserer

Hvem er hvem ombord i D/S "Børøysund"

Flaggskipper:

Ole Bjørn Sverdrupsen

Ass. Kapteiner:

Knut S. Bjerke og Eivind Steines

Ansvarlig for maskin:

Arnold Lindner

Skrog og dekk-konsulenter:

Oskar Joki og Kjell Stormoen

Vedlikeholdsjeff dekk:

Olav Joki (i Madsens fravær)

Skipselektriker:

Inge Steines

Stuert:

Kaare Svendsen

Salongpike:

Hjørdis Valle Jensen

Hvem har en omformer tilovers?

Vår gamle omformer er sliten og trett - den er ikke på mer enn 200 Watt.

Vi trenger en omformer i størrelsesorden 2kW for å få kjøleskap, kokeplate, musikkanlegg, radiosender etc. til å virke.

Vi har 110V likestrøm og trenger 220V, 50 Hz vekselstrøm.

Ta kontakt med klubben!



Hva skjer på dekk? Ingenting! Alt skjer under dekk! Men vent til det blir varmere og lysere i været.

Siden dokkingen i høst har arbeidsoppgavene hittil for dekksgjengen vært greie. Etter plateutskiftingen på styrbord side forestår restaureringen av maskinistlugarer, l. pl. WC og mannskapsmesse. Til nå har arbeidet vært mer av arkeologisk enn av antikvarisk art. Vi har banket og skrappt oss gjennom det ene "Kulturlaget" etter det andre av rust og maling for å finne rent stål og treverk.

Mannskapsmessa var opprinnelig ikke blinket ut som restaureringsobjekt, men fordi det ble nødvendig å fjerne innredning og noe panel for å få reparert waterbordet og satt inn nye dekkplanker, gikk vi løs på resten også. Alle huntonittplater og alt treverk ut mot skipssiden ble fjernet. Hudplatene her er ikke skiftet, og målingene viser at de har en akseptabel tykkelse, -altså kan messa også restaureres uten at vi behøver å være redd for at platene må skiftes med det første. Med riktig behandling og en innvendig kledning som sikrer god ventilasjon mot skipssiden skulle platene ha fått sin levetid betraktelig forlenget. Men det krever altså meget omhyggelig rustpikking - helt inn til blanke stålet - og tre strøk arcanol med dekkstrøk. Fanden ta den som slurver med dette!

Plateutskiftingen berørte også styrbord kullbaks. Baksen er altså tom. Her har vi nå en utmerket anledning til å banke rent og mønje omkring 30m² stålplater. I første omgang tar vi platene ut mot skipssiden som er det viktigste. På grunn av kondens og ny rust på de renbankede steder må vi smøre på arcanol etterhvert, ellers risikerer vi mye dobbeltarbeid.

Vi har også begynt å jobbe med treverket. Det fasepanelet som ikke er berørt av plateutskiftingen inne i lugarene er blitt befridd for minst 20-30 lag gammel maling av ulike gule/beige nyanser. Det gjenstår tidkrevende og nitid pussing, sparkling og småflikking før ny maling kan påføres. Dørene, 4stk. i alt skal også behandles på samme måte. Yttersidene av disse har opprinnelig vært malt brune med tremønster, en metode man brukte for å få et eksotisk utseende på vanlig gran.

Nytt treverk er bestilt til panel og dekk. Det skal settes inn nye dekkplanker over waterbordet, og lugarene skal panelles, rupanel ytterst mot skipssiden og fasepanel inne, og god lufting mellom panel og plater for å forebygge korrosjon.

Tirsdager og torsdager er de faste jobbedager. Noen stiller også på lørdager. Til nå har en liten, men aktiv gjeng møtt trofast opp. Men det er plass for og behov for flere, og det er gode muligheter for å gjøre en innsats. Man behøver slett ikke være proff eller spesialfagarbeider for å jobbe ombord. Viljen og lysten er hovedsaken. Selvsagt er det en fordel om innsatsen fordeler seg jevnt utover våren.

Dessuten - noen bedre måte til å bli kjent med båten, klubben og medlemmene finnes ikke.

VELKOMMEN!

Olav Joki
(i Madsens fravær)

Nytt kontor:

Klubben har fått landfast kontor! Vi har vært så heldige å bli tildelt et rom av Oslo Havnevesen - og hvilket rom! Det ligger helt på toppen av Havnesiloen (den som ligger ved Danskebåtkaia, Vippe-tangen), og har en aldeles fantastisk utsikt.

Vi har imidlertid ennå ikke fått tatt denne nyervervelse i bruk, dette beror på at vi fremdeles mangler endel nødvendig utstyr. Vi vil derfor få lov å henlede våre leseres oppmerksomhet til tiggelisten.

Vi sier ikke mer - på forhånd takk!
"TUTULF"



Under denne vignett håper vi i fremtiden å kunne trykke mange innlegg fra medlemene i NVK og andre interesserte.
La ikke denne spalten stå tom, -sett dere ned og skriv!

"TUTULF"

Vi ønsker vårt første medlemsinnlegg velkommen!

Om restaureringen

D/S "Børøysund" har nå i snart 5 år hatt kaiplass i Pipervika, men for mange av dem som er ombord for første gang, kan det fortone seg som om båten har ligget der bestandig. Men dette er så langt fra tilfelle. Det er i disse dager 11 år siden ideen om Veteranskibsklubben ble unnfanget, og 6 år siden foreningens nåværende, åltoppslukende dampbåt sto inn fjorden for første gang, eskortert av Havnepolitiets "Vekteren" og Sjøbrannsprøyten.

I de år som er gått siden den gang, har Veteranskibsklubben fått utrettet ikke så rent lite. I 1969 mottok vi første gang bidrag - og samtidig godkjennelse av vårt arbeide - fra Norsk Kulturråd, og to år senere, i 1971, ble etter et veritabelt blodslit passasjersertifikatet gjenerobret. Med dette ble også fundamentet for dagens tilfredstillende økonomiske situasjon lagt, idet man med dette papir ombord, kunne tillate seg å føre betalende passasjerer. Siden da har båten vært gjenstand for megen oppmerksomhet fra manges side---.

Den som ikke kjenner foreningens trange fødsel, vil ganske sikkert forbauses over at båten har vært under konstant oppussing og restaurering i 6 år. Mye ser stadig like slitt ut, og når man først pusser opp, gjøres det ikke "autentisk" med det samme.

De spørsmål man måtte stille seg i denne forbindelse er fornuftige i båtens

nåværende tilstand. Imidlertid skal man huske på at den ikke alltid har sett slik ut. Etter 52 års lokalfart og 8 års opplag, kan man ikke vente at alt skal være som nytt. Alt må bygges opp fra bunnen av, etter at ødelagte og defekte detaljer er fjernet, og det gjenværende tilfredstillende preparert. Først når dette er gjort, kan man ta fatt på restaureringen.

Alt dette koster tid og penger, og må derfor gjøres etterhvert. Mens man hittil har måttet konsentrere seg om å konservere båten, kan man nå så smått begynne på den egentlige restaurering. Først når denne er fullført, kan man innskrenke seg til det rene vedlikehold, men i mellomtiden må man pleie omgang med alle de nevnte stadier.

Så lenge man ikke har penger nok til å sende hele skuta på verksted og hente den i fiks ferdig, restaurert stand, er det kun én vei å gå hvis Veteranskibsklubben skal makte det kjempeløft en full restaurering innebærer. Den er både lang og trang, og medfører en masse ekstraarbeide som medlemsverving, informasjon, motivering, informasjon og innsats. Imellom alt dette, må man sørge for økonomisering og forsvarlig forvaltning av tilgjengelige ressurser. Fornuftig disponert vil disse faktorer gi resultater og inngi tillit.

Resultater av de første års målbevisste arbeide foreligger allerede, og de som i dag kan glede seg over den stadig like levende anakronisme fortsatt eksisterer, skal være klar over at de er mange mennesker stor takk skyldig.

Tillit er en vare som ikke kan fås for penger, og Veteranskibsklubben er avhengig av begge deler. Tillit fra redere, fra statlige og kommunale instanser. Tillit fra institusjonene.

Såvel styret som hvert enkelt ombordværende medlem forutsettes derfor å opptre på en slik måte at den møysommeligg opparbeidede tillit ikke svekkes. Ingen chance bør forsømmes og ingen anstrengelse må være for stor i oppbyggingen av denne viktige faktor. En hovedforutsetning for at dette arbeide skal gi ønskede resultater er at man bevisst unngår enhver form for slinger, og konsentrerer seg om å holde en retlinjet kurs. Går man på akkord med dette krav, vil foreningens arbeide gå undergang og glemsel i møte.

-Dette må ikke skje!

"Oldtimer"



JULEBORDET '74

Klubbens tradisjonelle julebord gikk av stabelen fredag 6/12 74 med fyl(l)dig deltagelse av såvel aktive som passive medlemmer.

Åstedet for julegilde var Oslo Flyklubb lokalene på gamle Fornebu.

Vi skal ikke komme nærmere inn på festlighetene her, men kanskje rette en forsiktig henstilling til festkomiteen

om å beherske seg ved senere anledninger, vi tenker da spesielt på den utstrakte bruk av forsterkeranlegg under middagens taler. Kanskje vi også kan ønske oss andre lokaler ved neste arrangement.

Forøvrig henviser vi til de billedlige glimt fra gildet.

"TUTULF"

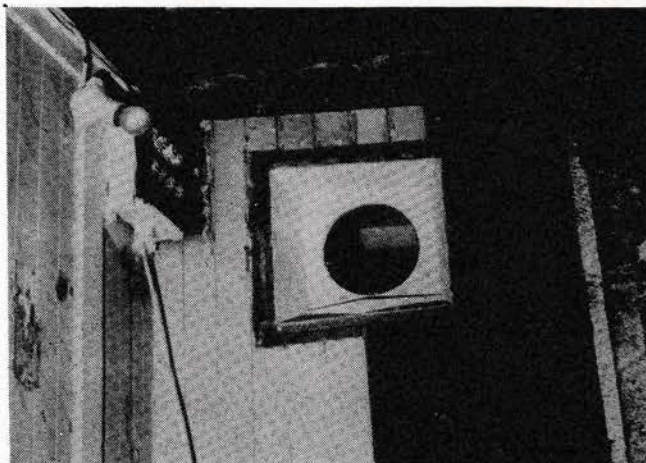
Om rest, forts. fra side 7.

få dette undersøkt måtte vi fjerne all garnering, og for å få ut garneringen måtte alle møbler demonteres. Dermed sto vi igjen med tomme lugarer og bare stålskott.

Platene viste seg å være tært og det ble derfor besluttet at vi skulle skifte ut hele E og F gangen fra akterkant av mannskapsmesse til midt i tverrgang bak 1. pl. toalett, samt platen rundt og under 2 av lysventilene. Videre måtte vi ta en plate på styrbord side i kjettingkassen, men denne påla oss ikke nevneverdig ekstraarbeide. I og med at E og F gangen ble utrevet over et så langt stykke, måtte også waterbordplaten fornyes.

Det presiseres at de nye platene er klinket inn i langskipsretningen og dette vil vi fortsette med for alle plater som ligger over vann.

På årets generalforsamling fikk jeg opplyst at styret hadde innvalgt to nye, som sammen med meg skulle danne klubbens restaureringskomite, disse er Mårten Ervik og Oskar Joki. Denne komite har hatt en rekke møter og har



Utsnitt fra mannskapsmessa (styrbord side) under restaurering.

trukket opp ytterligere retningslinjer, som vi skal komme tilbake til ved en senere anledning.

Aktiviteten ombord etter generalforsamlingen har vært fantastisk og det er et kjempeløft nye såvel som gamle "slitere" har utført. Vi er nå kommet så langt at vi i uke 4 (da dette ble skrevet, red. anm.) kan begynne med oppbyggingen av de overfor nevnte lugarer og toalett.

For vinter og vår 75 har vi prioritert restaureringen av stb. halvdel av mannskapsruffen, mannskaps messe (denne ble lappet på vinteren 72), begge maskinistlugarer samt 1. pl. toalett. I tillegg til dette kommer lange lister for maskin og dekk over arbeider som skal utføres her.

Totalt sett vil vi denne vinter klare å fullføre en god del av restaureringen av skipet, men storstuen, salongen på 1. plass må vi blandt mye annet la stå.

Mange lurar vel på hvorfor vi tar lugarene før salongene, til dette er å si at vi må prioritere og den interiørmessige restaurering må følge den planen vi har med utskifting av hudplater, dekk og skott.

Det er plater som må skiftes ut før vi tar til med salongen på 1. pl., men kartleggingen over hele skipet er ennå ikke klar, noen endelig tidsramme for dette arbeidet er derfor ikke satt opp. Plateutskiftinger er i tillegg et så stort økonomisk løft at klubbens totale økonomi vil bestemme tiden for dette.

O. B. Sverdrupsen



TOM ROELOFSE på "rigge-loftet" travelt opptatt med oppussing av en livbåtblokk (legg merke til håndlaget).