

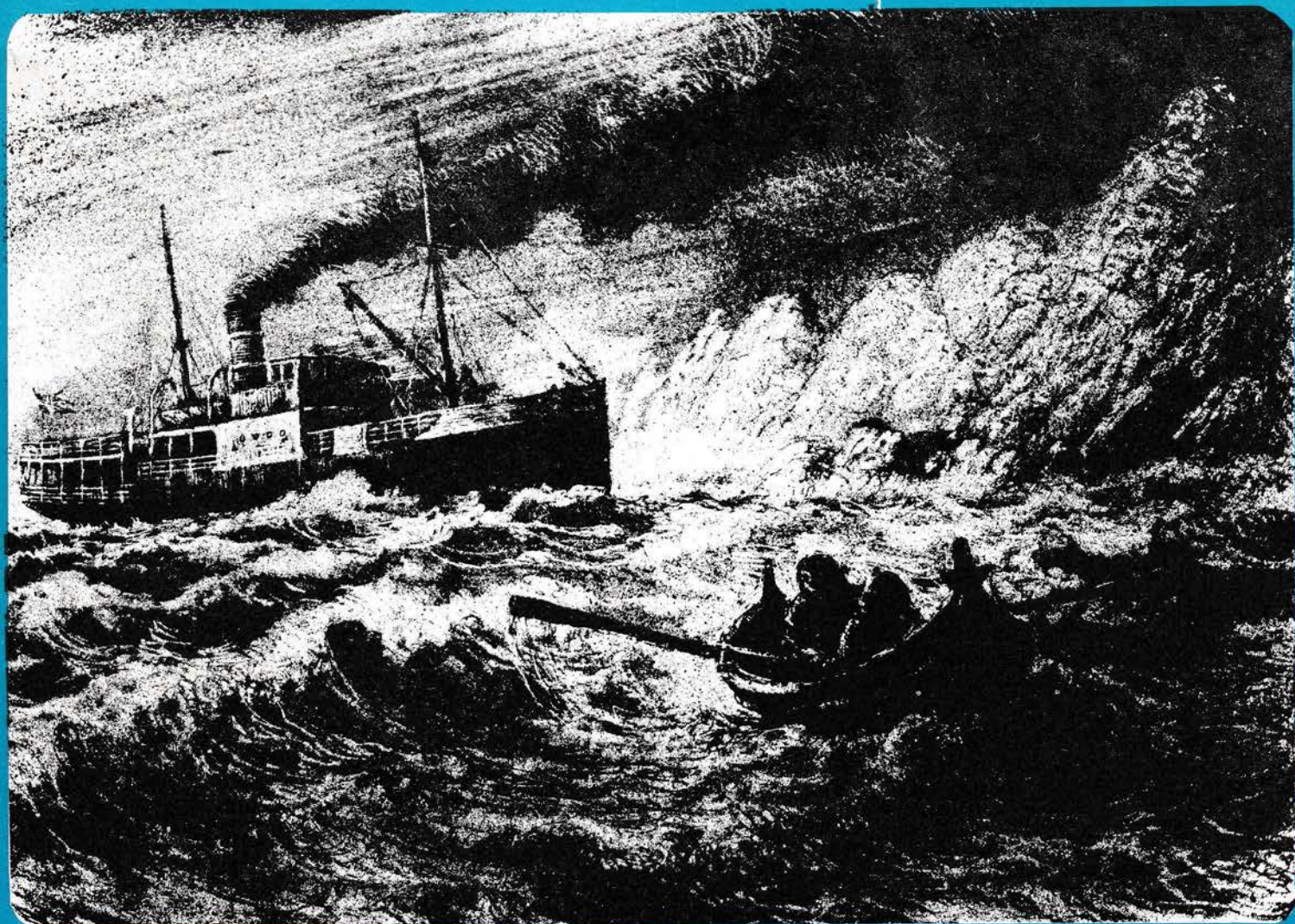
DAMPSEKIBS POSTEN



Organ for Norsk Veteranskibsklub



Nr. 5 Juni 75



Karl Erik Harr's litografi av D/S "Børøysund"

Litografiet er nå tilsalgs, se side 4

DAMPSKIBSPOSTEN

kontaktskapende informasjonsorgan for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Ansvarshavende redaktør: Lars Glans

Foto: JASPER og

Norsk Sjøfartsmuseum

Layout og sats: Lars Glans

Redaksjonens og foreningens adresse:

Postboks 1287 Vik,

Oslo 1

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 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 Steinnes

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

SEILINGSLISTEN

Foreløpig seilingsprogram for D/S "Børøysund" 1975. Endringer i turene kan forkomme, en ber derfor om at listen blir sjekket hver gang man er ombord.

Mai

8 Norges Varemesse kl. 18,30

9 Foreningen Norden kl. 17,00

17 Christiania Bank

18 Jobbetur til Sandspollen

19 " " "

22 Ragna Ringdal kl. 18,00

23 Det norske Veritas kl. 19,00

24 Pressefotografenes klubb kl. 18,00

27 FFF kl. 18,00

28 Erik Ruuds Mek. kl. 17,00

29 Forbr. og Adm. dep. kl. 18,00

30 Renault Norge kl. 18,00

31 Østerås Eikeli Skole kl. 10,00

31 Oslo Arkitektfor. kl. 18,00

Juni

4 Bærum Kommune kl. 19,00

5 Olsen & Uglestad kl. 18,00

6 Gustav Thrane Steen kl. 18,00

7 Stener Vold kl. 12,00 - 17,00

10 Ole Schrøder & Co. kl. 17,00

11 Lufthansa, kl. 18,00

12 Agfa - Gevart kl. 18,00

13 Progas a/s kl. 17,30

18 Norsk Asiatisk for. kl. 19,00

19 Sjøass. klubb kl. 17,30

20 NAF, Drammen kl. 18,00

21 Jensen Stevedoring, kl. 12-16

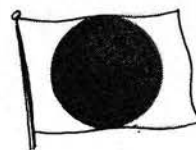
21 Håløylaget kl. 18,30

25 Forenede Annonsebyråer kl. 17,00

26 Husjord kl. 18,00

27 IDA klubben kl. 18,00

Booking for resten av sesongen foregår i skrivende stund. Listene blir revidert og satt opp ombord ettersom bestillingene kommer inn. Nye henvendelser om booking bes rettet til klubbens sekretær: Knut S. Bjerke, telefon 170433 etter kl. 17, eller klubbens formann Kaare Svendsen, telefon 416475 mellom kl. 9,00 og 17,00.



BONNY SHIPPING

POSTBOKS 1534 VIK, OSLO 1

KONTOR: ROSENKRANTZGT. 22 - TLF. (02) 41 73 42

TELEX: 11006 WINCON - TELEGRAMADR.: BONNYSHIP

"Sur svie og søt kløe"

"Etter den sure svie kommer den søte kløe" - det er vel dette ordtak mange av de aktive lever på gjennom mange, lange, kalde høst-vinter og vårkvelder. Kvelder som er fylt av hyggelig og mindre hyggelig restaureringsarbeid ombord i D/S "Børøysund".

Nå er det meste av "den sure svie" over for denne sesongen, og vi har så smått begynt på "den søte kløe" - seilingssesongen. Men dermed skal vi ikke glemme at det så legges nytt arbeid på de aktive - arbeidet med å være mannskap når D/S "Børøysund" seiler inn sine hardt trengte driftsmidler. Uten denne samlede innsats som "den harde kjerne" av aktive utfører, hadde vårt flaggskip forlengst vært å få kjøpt i løs vekt som spiker.

Hva har man så igjen for å være aktiv i Norsk Veteranskibsklub? Jo, man kan bl.a. få være med på en sommertur, og det er i denne anledning vi skriver disse linjer. Det rinner oss nemlig i hu at noen ved enkelte anledninger har latt bitre ord falle om denne seilas, bitre ord som etter vår mening savner ethvert grunnlag og som bare har skapt uhygge. La oss håpe at dette har vært sleivspark og at vi for fremtiden slipper fler av det slaget.

Sommerturen er ment som - og skal være - en honnør til de aktive for alt arbeid som legges ned i D/S "Børøysund" og Norsk Veteranskibsklub forøvrig. La derfor de aktive selv få avgjøre hvor sommerturen skal gå, og hvem som skal få være med.

Takk for fin innsats og GOD TUR!

Lars Glans

ANNONSER

Som våre observante lesere vil se av dette nummer av DP, har annonsene så smått begynt å komme inn. Men det er på langt nær nok! Klubbens økonomi er anstrengt, vi trenger derfor flere støtteannonser for fortsatt å kunne utgi Dampskibsposten.

Opplysninger om priser etc. fåes ved henvendelse til redaktør Lars Glans, telefon 155650, etter kl. 17 telefon 121936.

ANNONSER I DAMPSKIBSPOSTEN!

FORMANNEN har ordet:

De aller fleste av oss mener sikkert at NVK forstår sin oppgave og utfører den så rasjonelt og hensiktsmessig som vi "amatører" er i stand til.

Kanskje er det enkelte som vil ta forbehold, og disse vil vi gjerne ha kontakt med. Skulle det være noen som mener at foreningen ikke gjør nok - ta kontakt med styret eller en av de ansvarshavende ombord, så skal vi sammen se hva vi kan gjøre.

NVK's ledelse og D/S "Børøysund"s mannskap arbeider samvittighetsfullt og deler de mange oppgaver mellom seg. Ofte kan oppgavene være både store og kompliserte, slik at det ikke umiddelbart kan finnes en tilfredstillende løsning. Det kan også hende det tar lengre tid å få løst saker enn man med rimelighet kan vente. Men vi trenger stadig medlemmer som med sin fantasi og arbeidskraft kan være med på å videreføre klubbens og D/S "Børøysund"s renommé.

Vi trenger også økonomiske midler, både til den daglige drift, og for å holde deg informert om hva som til enhver tid foregår.

Støtt derfor opp om vårt arbeid, gi oss din aktive støtte. Hjelp oss f.eks. med å tegne støtteannonser til Dampskibsposten eller se om du har noe som står på vår tigge-liste eller simpelthen kom og jobb ombord. All aktivitet er bedre enn passivitet.

Vi vil gjerne gjøre det enda bedre i 75 enn 74, så hjelp oss der du kan.

Kaare Svendsen.

KONTINGENTEN!

Som enkelte vil se av vedleggene til denne "Dampskibspost" har vi nok en gang lagt ved en postgiroinnbetalingsblankett. Denne er ment som en siste påminnelse til de som ennå ikke har ydet sin sjerv til klubbens fortsatte drift.

Dersom de med dårlig samvittighet heller ikke benytter denne blanketten og betaler sin kontingent stor kr. 30.- eller mer, taper de sitt medlemskap i Norsk Veteranskibsklub, anledninger til å bli med på medlemsturene går også fløyten, samt at "Dampskibsposten" vil unngå deres postkasse neste gang.

Vi håper dette var trusler nok!

"Tutulf"

PS. Det er kun de som ikke har betalt sin kontingent som får innbetalingsblanketten, alle dere med ren samvittighet har vi søkt å "luke" ut. Skulle det mot formodning ha oppstått feil beklager vi.

Litografiet

Det er fremdeles noen eksemplarer igjen av Karl-Erik Harms litografi av D/S "Børøysund" (se utsnitt på l. side). Litografiet måler 46,5 x 33 cm (selve arket måler 64,5 x 52,5 cm), det er trykket i sort/hvit i 200 nummererte og signerte eksemplarer. Hvert av de resterende eksemplarer selges for en minimumspris av kr. 300.-, dvs. at det står enhver fritt å betale f.eks. 500.-, 1000.- eller mer. Alle midler som kommer inn på litografisalget går uavkortet til Norsk Veteranskibsklubb. Vi gjør spesielt oppmerksom på at salget nå er fritt og håper at de som er interessert i å benytte seg av denne enestående sjanse til å skaffe seg et rimelig kunstverk av høy klasse handler raskt! Det er kun noen få eksemplarer igjen! Vi vil i denne anledning nevne at et av våre større skibsverft for en tid siden bestilte ett eksemplar av litografiet. Ved mottakelsen ble man så begeistret for bildet at man umiddelbart bestilte to til. Formann i klubben Kaare Svendsen står for salget. Ta kontakt med ham på tlf. 416475 eller privat 242546, eller skriv til: Norsk Veteranskibsklubb
Postboks 1287 Vik
Oslo 1

~ ~ ~

NY BREVDUE!



D/S "Børøysund"s brevhus har fått ny bestyrerinne (det er jo kvinneår)! Hun lyder navnet Laila Andresen eller "Duen", og er altså rette vedkommende å henvende seg til når man ønsker å sende den lille filatelistiske "lekkerbisen" Norsk Veteranskibsklubb har å by på, et postkort med både bilde og stempel fra D/S "Børøysund".

Det var reklamen - både for Laila og våre postkort.

"Tutulf"

KLUBB-KVELDEN



Glimt fra Klubb-kvelden

Ca. 50 medlemmer møtte onsdag 12. mars opp i Norsk Rederforbunds lokaler for å høre konservator Bård Kolltveits foredrag: "Hurtigruta - kystens landevei nr. 1". Konservator Kolltveit fra Norsk Sjøfartsmuseum holdt et levende foredrag, krydret med lysbilder og friske anekdoter om Hurtigruta.

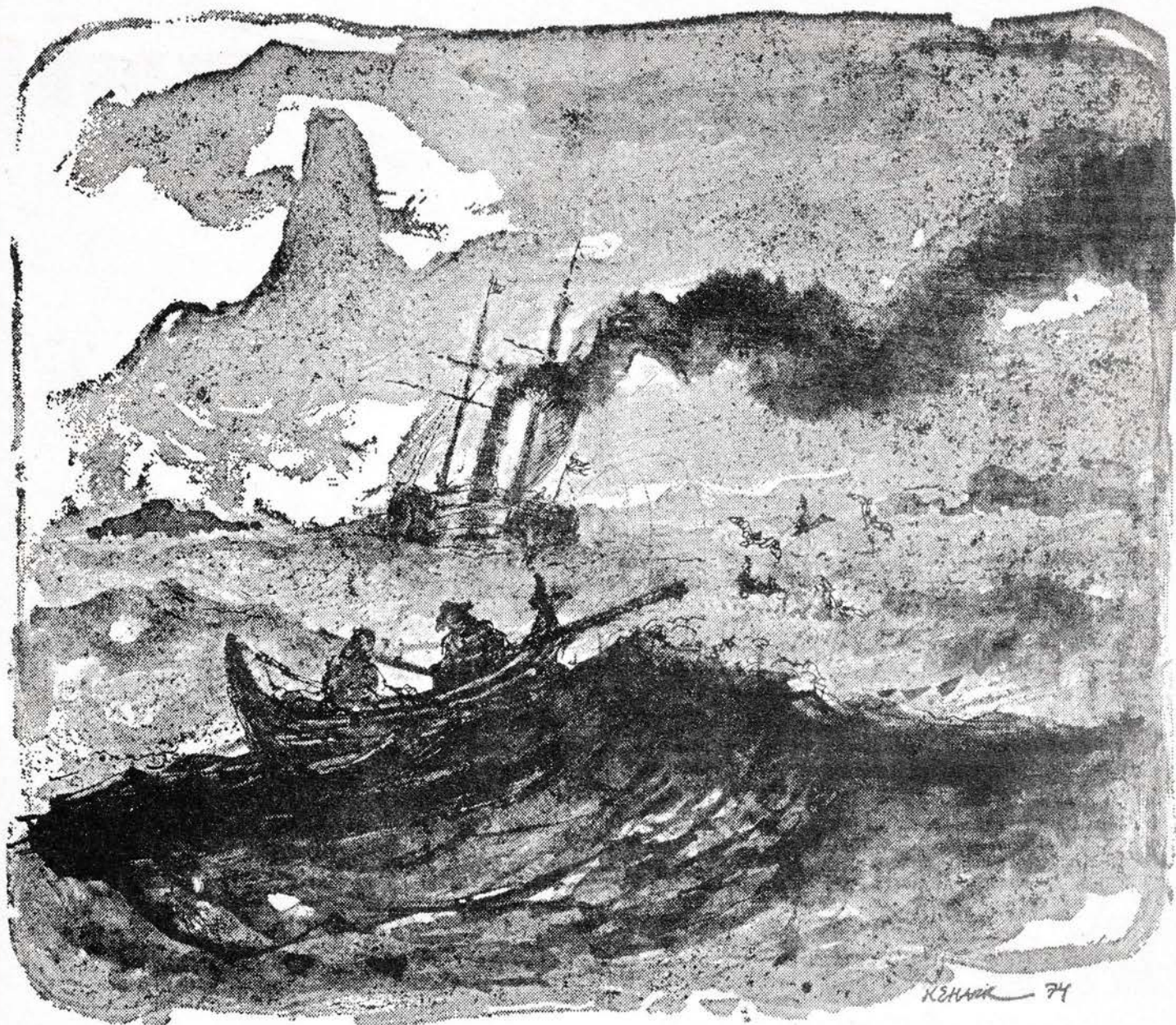
Foredraget var delt i to, først fikk vi følge Hurtigruta med alle dens anløp fra Bergen til Vardø. Siden fikk vi en grundig innføring i de forskjellige hurtigruteselskapers historie og skip opp gjennom årene. Kolltveit hadde her samlet en imponerende mengde data, historie og bilder om hurtigrutetrafikk fra før århundreskifte og fram til idag.



D/S "Børøysund"s nye saluttkanon ble presentert for medlemmene på klubb-kvelden.

Etter foredraget var det omvisning og hyggelig samvær ombord i D/S "Børøysund". Foruten at medlemmene ved selvsyn fikk gå igjenom det restaureringsarbeid som til da var utført, ble det også servert ertesuppe og øl.

"Tutulf"



Sommer i gammelt kjølvann

Av Karl Erik Harr

STEIGEN

Når M/S Salten dreier ved Engeløya og setter baugen rett i nord har den sola som seilmerke. Like langsomt som denne besungne midnattsol stryker østover langs Lofotveggen, like sakte dreier vi av og setter kursen langs Hamarøya mot Tranøy. Lufta er bløt og fin. Denne strekningen langs Vestfjorden er fylt av minner om storstorm, rokk og kav. Her strandet de fiskerne som drev av i sørveststorm og rokk. For Vestfjorden er det mest fryktede havstykke i Nordlandene. Nå ligger dønningen og smyger sommerbløtt langs landet.

Det er natt og lysere enn man kan tenke seg. Sommernatta nordpå gjør sitt årlige overfall på landskap, hus og mennesker. Lokalbåten er rolig. Ikke det store overfylte rush man kjen-

ner fra turen Boda—Svolvær. Ikke kaffe og stående kaffe, ikke ubehagelig å være nordmann så man må snakke engelsk for å få en pils — — Nei. Stille. Noen turister er her. Noen skal til Narvik for å ta opp tråden igjen der jernbanen begynner. Denne stubben reiseliv på 16 timer er ytterst behagelig. Det er den gamle Nordlandsleden vi reiser og det er noe ennå idyllisk bortgjemt ved det hele. Man skulle ikke skrive i avisen om det. Men stunden innbyr, stemninga er gyllen og god her vi sitter på dekk og ser Steigen stige ut av varmedisen. Det er gammel lei. Det er hovedveien sørover til Bergen vi farer etter nå. Vi la Kjerringøy bak oss i sekstida på ettermiddagen. Men «M/S Salten» anløper ikke Kjerringøy lenger. Nesten ikke. To anløp i uka for å ta inn fisk. Det er det hele. Handelsstedet har ikke lenger noe «Dampskip». Nå er det buss og ferje. Et helt annet

humpende, hektisk reiseliv. Men nordover i Steigen er man fremdeles avhengig av at Saltens Dampskibsselskab trafikerer leden. Den gamle dampskipsled, jekteleden, langskipenes vei mot sør — — Dampskipet kom til Nordland for godt og vel hundre og tretti år siden.

Hjuldampere «Prins Gustav» stakk ut fra Trondheim i 1838 på sin første reise nordover.

— Til stor forferdelse blant uskyldig roende og sellende langs leia. Velkjent er replikken fra en gammel Follyøring som var roen på Vestfjorden og fikk syn på dette nye, merkunderlige dampskip: «ro alt du vinn — Gud trøste oss, her kjem Vågakjerka innover fjorden — —» Men snare som nordlendinger er til å gripe nytt. Snart var «Dampen» et begrep. Ukentlige anløp i allslags vær. Snart tegnet kullrøyken linjer inn i en siste oppblomstringstid for de store handelssteder.

Men det er en annen historie. Hurtigruta seiler ennå. Men den seiler ut i Vestfjorden ved Boda.

På et kart over Nordlige Ocean vi finner fra 1857 er den prikkete led akkurat her vi drar nå.

Der var ingen annen. Langs den går reiselivet ennå sin gang i Steigen. Man sitter på dekk i den bløte tropenatt som er på gjesting i egnen. Den røde sol har nådd til Møysalen og sitter godt i den. Noen få reisende: En amerikaner spør om «The sun always sets in the north here» lett desorientert. Det kan være været. Ellers kan kapteinen i et hyggelig rorhus fortelle at her er jevn trafikk. En del turister. Ikke mye. Vi skjenker bilstene inne ved Bonåsjeen en vennlig tanke, der de kører i timevis for å slippe over til neste veistreking. Men her er stille, bare den tunge lyd av maskinen ut i Nordlandsnatta. En måse sitter på skorsteinen og varmer vellet.

M/S "Bilfergen"



"Landets første bilferge - et museumskenodium som snart går til bunns", var overskriften på en artikkel som sto i Båt-Liv, nr. 4, 74. I sannhet en lite oppmuntrende spådom for medlemmene av den nystartede Søndeled Veteranskibsklub, som nå har overtatt landets første og dermed eldste bilferge, M/S "Bilfergen". Imidlertid gjorde båten selv alt for å gjøre denne spådom ettertrykkelig til skamme under turen fra Mastrevik på Lindåshalvøya til Søndeled ved Risør i påsken. Såvel båtens skrog som dens maskin ga klar beskjed om at den var forberedt på å gjøre tjenste i nok et halvt århundre. Skroget viste seg kun å slippe inn det vann som ethvert treskrog skal gjøre, og maskinen gikk som en klokke i 64 effektive gangtimer. Man kan bli optimist av mindre.

M/S "Bilfergen" er bygd i 1921 av Johan T. Nerhus, Ølve i Hardanger. Båten ble opprinnelig bygd som en vanlig fiskekutter, men allerede på slippet ble den omkonstruert av Ålesund Automobilklub og registrert som bilførende båt. Navnet "Bilfergen" har den båret helt fra begynnelsen av, som den første på sitt område var intet annet navn nødvendig, den var suveren. Båtens skrog er av malmfuru og ifølge sakkyndige den beste som var å oppdrive i landet på den tid. Skrogets tekniske data er: lengde 56'1", bredde 16'8", dybde 7'4". Maskinen er en Bolinder 1916-modell, med en yteevne på 96HK og en toppfart på 8 1/4 knop. Båtens bruttotonnage er 34 tonn.

I 1923 ble båten overtatt av Møre Fylkes Ruteselskap (nå Møre og Romsdal Fylkesbåtar), som hadde båten helt fram til 1960 da den ble solgt til Sund kommune på Sotra. Fra 1962 til 1972, da båten ble utrangert av skipskontrollen, var den eid av Øygarden-Sotra Rutelag.

Båten har gjennomgått flere betydelige ombygginger. I 1935 ble den bygd om til almin-

nelig bilferge med innkjøring forut og akter. Da fikk den samtidig nye dekkshus midtskips. I 1954 fikk båten sin nåværende form, med full gjennomkjøring og dermed atskilte dekkshus på styrbord og babord side. Båten fikk da en kapasitet på 5 biler og 15 passasjerer, eller 40 passasjerer dersom det ikke var biler på dekk. At denne siste ombygging ikke ble utført på forskriftsmessig måte er bakgrunnen for skipskontrollens dom i 1972. Lekkasje fra forskjellige punkter rundt dekkshusene har ført til stygge råteskader på 2-3 spanter på begge sider midtskips. Dette fikk båtens siste skipper til å avgi følgende uttalelse: "Du kan sette poteter i skutensiden". Nærmere undersøkelser har imidlertid vist at skadene på langt nær er så omfattende som denne uttalelsen skulle indikere. Der hvor de nevnte lekkasjer ikke har fått lov til å herje synes såvel spanter som dekk og hud å være friske og solide. Men for at de oppståtte skader skal kunne bli utbedret på en forsvarlig måte, må de nåværende dekkshus fjernes slik at lekkasjene i dekket kan bli tettet. I denne forbindelse er det at dekkbygningens 1935-form igjen kan bli aktuell. Dette vil også gi båten en mer hensiktsmessig innredning for sin nye funksjon som fritidsklubb- og feriebåt. Man vil søke på beste mulige måte å forene disse dagsaktuelle krav med de bevaringsmessige verdier båten representerer på grunn av sin pionerinnsats innenfor ferjetrafikken i Møre og Romsdal. Dette vil imidlertid klubben ta opp med representanter fra Norsk Sjøfartsmuseum for sammen med disse å komme fram til det best mulige resultat. Men i første omgang er det arbeidet med å gjøre båten seileklar for sommeren som opptar klubbens medlemmer.

Søndeled Veteranskibsklub er altså en nystartet klubb og tilsluttet Norsk Veteranskibsklub. Klubben i Søndeled står imidlertid både juridisk og økonomisk fullt uavhengig av Norsk Veteranskibsklub, men som en klubb tilsluttet

Førtsettelse neste side

Tiggelisten

Vi takker alle som reagerte på Tiggelisten vi offentliggjorde i forrige nummer av Dampskibsposten. En hel rekke av de gjenstandene vi trengte har vi fått, men fremdeles er det endel udekkede poster. Vi tør derfor henlede oppmerksomheten på den nedenforstående, reviderte tiggeliste.

D/S "Børøysund" trenger fremdeles:

- Sekstant eller oktant
- Dekkstoler
- Fallrep ifølge våre spesifikasjoner
- Nye dører med kledning til nedgangen forut ifølge tegninger.
- Nye signalflagg
- Arbeidshansker og kjeledresser
- Twist og filler
- Elektrisk tavle for maskinrom a'la 1908-35
- Donkey kjele for oppvarming av innredning.
- Devolds trøyer og luer for dekksmannskap
- Elektronisk regnemaskin
- Malerkoster, ruller etc.
- Dekkslipemaskin
- Verktøy av div. typer
- Håndklær
- Kronometer

Har du noe å gi, bare ta kontakt med styret eller henvend deg til en av de ansvarshavende ombord.

PÅ FORHÅND TAKK!



M/S "Bilfergen" forts.

denne er det tanken at nyttige impulser skal finne veien mellom de to klubber. I fremtiden vil kanskje nye veteranskibsklubber komme til slik at det kan knyttes et kontaktnett over hele landet.

For igjen å sitere tidsskriftet Båt-Liv, som slutter sin artikkel med følgende: "Er det virkelig ingen som hører ropet om hjelp fra den?" Tilfeldighetene kom nok her i stor grad til hjelp, ad mange omveier nådde ropet Søndeled høsten 1974, men som formidler av dette ropet har Sigurd Trebo gjort en fin innsats og dermed muliggjort en form for fritidsbeskjeftigelse som har fremtiden for seg. M/S "Bilfergen" går en ny storhetstid i møte!

Søndeled Veteranskibsklub
Kjell-O. Masdalen



Endelig i fart igjen! I skrivende stund har vi tilbakelagt de to første av denne sesongs passasjerturer, begge vel arrangert fra reiseledernes side.

Med våren har aktiviteten intensivert ombord i "dampen" og det virker som om både skip og mannskap holder på å skifte ham. Gammel maling og rust er banket ned fra store deler av skipet, gutta har kastet de tunge gensere og kjele-suiter og istedet er påført ren og fin grunnings- og malingsstrøk av mannskapet i lettere tøy.

De av oss som så skipet bare 3-4 uker tilbake merket seg sikkert at lite og ingenting var gjort over dekk. Men med varmere og lysere dager kom lysten til å starte på vårens make-up. Vi kunne avstå noen av dem som har mullvarpet intenst under dekk i hele vinter for å få henne mer presentabel for første tur.

Et innsjupertens rush unngikk vi dog ikke i år heller. Dagen før avgang var det et eneste virvar overalt. Løse deler som dører, møbler, verktøy og materialer var spredt over hele skipet, og møkkete og fælt var det også. Ja, det var rent deprimerende og med meget slett samvittighet at undertegnede reiste hjem for å få en smule skjønnhetssøvn natten før første avgang.

Heldigvis gikk 1. tur på en helligdag, Kristi Himmelfartsdag om kvelden, slik at vi hadde hele dagen til rådighet for vasking og rydding. Rent og pent ble det og det var bare lovord å høre fra passasjerene, de fleste utlendinger.

Fortsatt gjenstår endel av vårpussen, men vi regner med at alt skal være unnagjort før utgangen av mai.

D/S "Børøysund" i sjøen 10.5.75
OBS



Vignetten over illustrerer dagens situasjon meget godt - det fyres jevnt og trutt. Vi er med andre ord igang med sommerseilingene våre. Dog tillater vi oss å informere redaktøren om at det er en KJEL vi har å stelle med - ingen komfyr. Fyrdørene åpnes som kjent oppover - ikke tilsiden.

Nåvel - kjelen ga oss i hvertfall årets første hodepine. En stagbolt mellom ildkasse og endeplate røk under den tekniske prøvetur. Skaden ble reparert av Aker og alt den 8. mai var vi i fart med årets første passasjerer. Uhellet viste berettigelsen av maskinfolkenes ønske - første passasjertur bør ikke arrangeres før ca. 1 uke etter teknisk prøvetur.

Ettersom seilingssesongen nå er igang kan det passe med et tilbakeblikk på vinterens arbeider. "Insiders" husker sikkert at arbeidslista var lang og pretensiøs. Vi fikk gjort det meste - bare noen få jobber måtte overføres til neste år - men det knep hardt med tiden. Alle detaljer kan ikke nevnes her, det vil føre altfor langt, men de viktigste jobber skal vi ta for oss:

Høytrykstempel og sleide ble i år viet stor oppmerksomhet, spesielt med tanke på mulige lekkasjer. Både stempel og sleide ble slipt og ringer med fjærer tilpasset på nytt. Sleidestanga ble slipt ned og ny gland for arbeidet. Målinger viste en diameterforskjell på 1,5 mm på stanga - ikke rart at pakk-boksen lekk.

Sleiden ble deretter møysommelig justert, og det viste seg at vi måtte heve denne hele 9- ni mm. Vi visste at en justering var påkrevet, men 9 mm var mye. Og nå kan alle som ønsker det komme ned og se at "høytrykken" går som den skal. Nå bråker "mellom" og "lav" mest, så neste vinter må de til pers.

Stålplatene som dekket sylindrerlokkene er nå fjernet. Dette er et ledd i omisoleringen av maskinen som vil fortsette neste vinter. De

originale sylindrerlokk - som forøvrig er nypusset og fine - kan derfor fritt beskes. Folk med sans for slike estetiske lekkerbiskner bør derfor kaste et blikk inn på maskintoppen neste gang de er ombord.

Nytt ledningssystem for spyling av 1. pl. WC ble også lagt opp i vinter. Dette er koblet til den store Duplexpumpen og regulert ved hjelp av et sinnrikt "by-pass-system" med fjærregulert ventil. Spyletrykket kan derfor innstilles meget nøyaktig, alt etter ønske og behov. Vanntilførselen til håndvasken ble også lagt opp i år.

Exhaustdampledningene fra sikkerhetsventilene og fra atmosfærisk kondensator er også blitt omarbeidet og fornyet. Nå håper vi at vi er kvitt 'dusjen' vi tidligere hadde over båtdekket når dampgenerator og pumper ble kjørt til atmosfæren.

Det begynner etterhvert å bli et mer "raffinert" system nede i maskinen, med variasjonsmuligheter og forbedringer. Hvor mange er det forresten som vet at maskinfolkene har dusj? Denne tilkobles ferskvannsduplexen og vann tas fra h.h.v. aktertank og kaskade, temperaturen reguleres ved hjelp av disse tankers reduksjonsventiler. Badesalter og andre eksklusiviteter tilsettes etter behov fra en spesiell doseringsbeholder i rustfritt stål. - Som nevnt - det begynner å bli "stil" over sakene.

En viktig jobb vi vil nevne er utskiftingen av rør på vårt faste brannslukkingssystem. I tillegg her har vi installert nye hydranter med tilhørende avstengningsventiler. Systemet er prøvekjørt og virker til alles tilfredshet.

Nytt vannstandsglass med tilhørende kikkraner er montert på kjelen. Alle dampventiler har vært åpnet, slipt til og blitt ompakket. Dessuten har vi satt inn en ny reduksjonsventil for damp til radiatorene. Dette høres enkelt ut, men ta en sjekk selv - det finnes sikkert 30 ventiler bare i forbindelse med kjelen. Hver enkelt av dem trenger omtanke, innsikt og håndlag om resultatet skal bli bra.

Vi vil også nevne at den store duplexpumpen har gjennomgått en grundig overhaling - bl. annet med utskifting av foringer. Pumpen er dessuten ompakket og justert, og går nå meget pent. Ingen tvil om at jobben er fagmessig utført.

I forbindelse med dokkingen i høst ble alle bunnventiler og overbordventiler åpnet for besiktigelse, slipt og ompakket. Dette er heller ingen enkel jobb om en ønsker funksjonssikre og lekkfrie ventiler.

Fortsettelse neste side



Vi skriver mai og skal snart ha vår første passasjertur. Til den tid skal båten være klargjort. For uinnvidde må dette fortone seg som håpløst - kaoset ombord ser fullkomment ut. Men, etter hva erfarne folk sier er vi meget godt i rute. Noen krafttak til og alt skulle være klappet og klart til passasjerturene.

Fremdriften i arbeidet har vært mildest talt formidabel siden påske. Overalt har det sydet av intens virksomhet. Skuta har nesten ikke vært til å kjenne igjen fra dag til dag. Det har vært jobbing ombord så og si hver eneste ukedag, ikke bare de vanlige jobbedagene. Vi har til og med fått gjort mer enn det vi satte oss mål i høst - og selv det var ikke lite.

De mest synlige forandringer under dekk er selvsagt lugarene på styrbord side midtskips som fremstår nyrestaurerte og fine, og nedgangen til 1. pl. salong som skal få tilbake sin gamle "fattigmannsteak-farve" slik vi fant det under mange lag med maling. Over dekk håper vi spesielt passasjerene vil sette pris på seildukskledningen rundt promenadedekket, og at redningsflåten som før tok opp halve dekket er blitt erstattet med liten oppblåsbar flåte. Det blir dansegulv all right.

Fra Maskin forts.

Well - dette er bare endel av det vi har gjort i vinter. Detaljene må vi utelate da spalteplassen er begrenset. Det er ingen grunn til å legge skjul på at Arnold og Per har hatt en hektisk vinter - de har stått for mesteparten av jobbene. Det vi beklager er at så lite av det vi gjør "syns". Bare de som har jobbet med maskineriet vet hvilket enormt arbeid som ligger bak. Vi trøster oss imidlertid med at vi har et sikrere og bedre maskineri og maskinsystem nå enn tidligere.

Oskar Joki

Forut har vi malt svineryggen sort - den var tidligere hvit. En liten detalj til : heretter fremstår "Børøysund" i blanke messing - navnet altså. Dessuten er forkant av brua nypusset og oljet.

Dette får være nok, hvis alt skulle nevnes, ville plassen her i bladet bli for liten.

Ved avslutningen av jobbesesongen kan det være nyttig å se seg litt tilbake, summere opp erfaringer, inntrykk etc.

Januar startet med fint driv og stor aktivitet. Ting skjedde og stemningen var meget optimistisk. Så optimistisk at vi faktisk dristet oss til å gå løs på mer enn det som plateutskiftingen i høst krevde.

Men i februar og mars dabbet det noe av. Frammøte var ikke så lovende. Det var ikke den store susen lenger. Vi grublet vel noen ganger på om vi hadde gapt over mer enn det vi kunne svelge. Enkelte kalde dager var det ikke mer enn 4-5 forfrosne medlemmer tilstede, mot 15-20 på gode dager i januar. Det var selvsagt også dager med fint fram-møte, men likevel var ikke resultatene så synlige som før. Jeg hadde inntrykk av at mange bare slang innom for å slå av en prat, ta en kopp kaffe og pusle litt en times tid. Det er for så vidt hyggelig det, men hvis alle skulle gjøre slik, ville lite bli gjort. Så kom april og våren og det nærmest eksploderte ombord. Frammøte vår helt opp i 30 arbeidsvillige medlemmer.

I tillegg til de faste jobbedagene har vi også organisert dagnader noen lørdager, med mat og greier. Dugnadene har vært meget vellykket og frister så absolutt til gjentagelse, kanskje skulle vi prøve noen til høsten også?

Sett under ett har denne sesongen vært en av de bedre. Viktigst er det arbeidet som er gjort, men vi skal heller ikke glemme det sosiale aspekt ved og møtes ombord et par ganger i uka.

Det er i år lagt ned adskillige timer i arbeid ombord i gamle "Børøysund" - hvor mange skal være usagt, men nærmere titusen er det sikkert. Listene viser at minst 50 medlemmer har deltatt i arbeidet ombord i vinter, men det store lasset har nok som før vært trukket av en liten gjeng på 10-15 stykker som nok kan krediteres for ca 2/3 av det arbeidet som er utført.

Neste år ønskes en bredere og jevnere innsats fordelt over hele vinteren.

Herved er alle takket for fin innsats denne restaureringssesongen, håper seilingssesongen blir like vellykket.....

Olav Joki



Innlegg til POST sendes til klubbens adresse, eller legges i postkassen ombord i D/S "Børøysund". Merk konvolutten med "Dampskibsposten"

red.



OM Å VASKE KLUBBENS KONTOR I SAMMARBEID MED MANNLIGE MEDLEMMER!

Med bøtter, kluter og Ajax pluss et par, tre mannlige medlemmer ankom vi klubbens nye kontor i Havnesiloen. Vi skulle gjøre hovedrent!

Store mengder støv og skitt møtte oss da vi steg ut av heisen. Etter at vi hadde vært nede å fylt bøttene med vann i 5 etg. - det var en fin avveksling fra vaskinga, sa formann, skjedde det noe merkelig, våre mannlige medhjelpere liksom løste seg opp i såpevannet og forsvant!

Ja, ja, det var vel bare å ta til på egenhånd da, innklusive alle tunge løft av arkivskap etc.

Det så litt lysere ut etter en stund, da en ny mannlig medlem dukket opp med en stige, men akk han var også allergisk for såpevann. Vi slapp i allefall å bruke tunge flyttbare gjenstander for å komme til i alle kriker og kroker etter at vi fikk stigen.

Snart begynte stemmene våre å gi ekko når vi snakket, av det kunne vi slutte at det begynte å bli rent rundt oss. Etter pussing og gnikking av vinduene (det er forresten ingen spøk i 13. etg.) og opphenging av nye gardiner kunne vi sette oss ned å nyte vårt arbeid og den fantastiske utsikten over Oslo havn.

-Da ringte telefonen, det var våre mannlige kolleger som igjen hadde materialisert seg og som nå lurte på om det passet oss å bli skyssset hjem.

Takk for skyssen! Hilsen "Bøtteballetten"

Fin Dampskibspost, og forsiden må dere følge opp ang. Erik Bye og hans viser. Han er jo "så" glad i sjøen. Innviter ham med på en tur m/gitar og sang, en medlemstur kanskje??

TRINE

Innvitasjonen sendes herved videre til Erik Bye. Velkommen ombord - anytime!!!

red.



Det er vår og varmt i været, og vi er på tampen av arbeidssesongen for denne gang. Derfor kan det være på sin plass å minne om et par ting. Det er så lett å glemme de ubehaglige erfaringene fra vinterens strabaser ombord.

Varmer ombord om vinteren er meget vesentlig for trivselen og dermed lysten til å møte opp på dugnadskveldene. Bysseovnen og de to elektriske vifteovnene dekker ikke på langt nær behovet. -Og på oppslagstavla står det "spar på strømmen". Ikke det minste rart at folk heller hutrer hjem til middag og varm stue, framfor å hakke tennene i en kald matpakke ombord i en kald og møkkete båt og få tundra langt inn i sjela før bysseovnen har fått glødet såpass at tilværelsen tiner noe. Kort sagt: vi fryser!!!! Hvis noen av leserne tilfeldigvis skulle ha en passende donkeykjele tilovers som kan monteres på det varmesystemet som er ombord, så ta kontakt med styret/maskinfolkene.

Rustbanking har stått mye i fokus i vinter. Man skjønner uten videre at dette arbeidet også i fremtiden vil stå sentralt på arbeidslistene. Det er tross alt en gammel stålbåt som skal restaureres.

Rustbanking er første fase i arbeidet når innredningen skal restaureres. Arbeidet tar tid, og er nærmest bortkastet hvis det ikke er samvittighetsfullt utført - og viktigst: alt det videre arbeid med innredning m.v. må vente til banking og mønjing er ferdig.

I tillegg til at dette er et typisk drittarbeid, er støyen fra rustbankingen på grensen av det akseptable. Det er kanskje den verste plagen ombord fordi larmen forplanter seg over hele skibet, og gjør all normal samtale umulig.

Det er helt klart at mye kan vinnes, både tidsmessig og særlig trivselsmessig hvis rustbankingen kunne vært utført over en kortere periode om høsten som en kjempedugnad. Men til det trenges en skikkelig kompressor og flere rusthammere/nålepikkere.

Altså - skaff en stor kompressor og alt det luftverktøy som kan oppdrives så organiserer vi en rustbankedugnad om høsten. Kanskje får vi en noenlunde støyfri tilværelse resten av vinteren.

O.J.

Kystpostruten og andre passasjerruter mellom Oslo og Bergen

Av konservator Bård Kolltveit

Av de tallrike kombinerte gods- og passasjerrutene som i en årrekke knyttet sammen store deler av vår langstrakte kyst, er idag bare Hurtigruten Bergen-Kirkenes tilbake, og selv den synes å henge i en temmelig tynnslitt tråd. Men går vi bare et par tiår tilbake, finner vi et ganske annetledes nyansert bilde. Foruten flere kombinerte gods/passasjerruter på strekningen Trondheim-Hammerfest, var kystruten mellom Oslo og Bergen ennå i full virksomhet. Disse forbindelsene eksisterer også idag, men står oppført i "Rutebok for Norge" med den iøyenfallende heading "Bare Gods"! Mennesker som vil reise, må ta jernbanen, landeveien eller luften fatt.

I dette og de kommende nummer av "Dampskibsposten" skal vi følge forløperne til og utviklingen av den ruten som ved siden av Hurtigruten sto som hovedforbindelse langs deler av kysten, nemlig den foran nevnte kystruten Oslo-Bergen. Seks år har gått siden Arendalskes "Oslo" sa Sørlands-kysten farvel og dermed markerte slutten på denne reisemuligheten, som med få og kortvarige avbrekk hadde eksistert i omtrent 140 år.

Serien er et opptrykk av en artikkel som sto i Norsk Sjøfartsmuseums årsberetning for 1971, og illustrasjonene er hentet fra Museets eget rikholdige billedarkiv.

Dampskipet „Oscar”

Professor og apoteker H. H. Maschmann i Kristiania regnes som mannen bak det første forslag om å anskaffe dampskip til bedring av kommunikasjonene i Norge. I et skriv til direksjonen for Selskapet for Norges Vel, datert 7. desember 1816, anbefalte han selskapet å utlyse tegningsinnbydelse til innkjøp av to dampskip for fart mellom Kristiania og Trondhjem. Underlig nok mente han at hensynet til den eksisterende postgang (over Filefjell og Dovre) tilsa at fartøyene ikke burde ta med brevpost og mindre pakker. Finansieringen burde skje ved private midler, men selskapet skulle påvirke regjeringen til å overta fartøyene senere, idet „alt hvad der skal udføres med præcision, langt lettere kan iværksættes av regjeringen, som kan indføre en slags militær disiplin, end av noget privat selskab”.

Syret i Norges Vel så med velvilje på forslaget, men fant å avvente resultatene av de pågående eksperimenter med dampfartøyer i Sverige. Såvidt vites, ble ikke prosjektet gjenopptatt, hverken fra Maschmanns eller Norges Vels side.

Oberst Nicolaj Tidemand foreslo i Det Norske Nationalblad i 1817 at staten burde bevilge tilstrekkelige midler til at hele 4–6 dampskip kunne anskaffes, slik at det relativt hurtig kunne bli gode kommuni-

kasjoner både på kysten og til utlandet. Sett på bakgrunn av Norges finanser i årene etter 1814, er det ikke å undres at Tidemands storstilte plan ikke vant umiddelbar tilslutning, men mange av de ideene han la fram ble lagt til grunn for de dampskipsrutene som ble en realitet et tiår senere.

Den mangfoldige forretningsmann og skribent Ludvig Mariboe interesserte seg også for dampskipsfart. Mens han oppholdt seg i Stockholm fra 1817 til 1823, var han en hyppig gjest på den engelskfødte ingeniør Samuel Owens mekaniske verksted, hvor det bl.a. ble eksperimentert med dampkraft i skip. Om resultatene av sine iakttagelser, berettet han i sin avis "Patrouillen" i 1826:

I April Maaned i 1823 sendte jeg en Subskription til Norge for ved Aktier at faa sammenskudt en Kapital til at kjøbe et Dampfartøi av Hr. Owen, som kunde gaa med Paasagerer og Pakker fra Kristiania langs Kysten til Kristiansand og enkelte Gange til Bergen. Jeg troede at en saadan Fart vilde være gavnlig saavel i økonomisk som litterært Henseende. Af Mangel paa det fornødne Antal Aktier blev Planen ikke udført.

I motsetning til de to foregående prosjektene hadde Mariboers plan nådd ut over det rent teoretiske stadium, idet det ble satt i gang en

riktignok forgjeves aksjetegning.

Den Norske Rigstidende for 27. september 1824 inneholdt et anonymt "Forslag til hensigtssvarende Brug af et Damp-Fartøi om Norges Kyster". Dette førte heller ikke fram, men har utvilsomt påvirket den planen som ble offentliggjort en måned senere, og som resulterte i Norges første dampskip, og den første dampskipsrute mellom Kristiania og Bergen.

Innsenderen i Rigstidende mente at et dampskip i passasjer- og stykkgodsfart mellom Bergen og Kristiania med tiden ville utvikle seg til god forretning. I forslaget ble det lagt særlig stor vekt på hurtig- og punktlighet. Siden ruten bare skulle drives i den lyse årstid, burde skipet seile både natt og dag. Avgang fra Bergen skulle finne sted mandag morgen, med ankomst Kristiania torsdag formiddag, og med kortvarige anløp av de viktigste kyststedene. Returen ville ta noe lengre tid, fordi det var avsatt rom for lystturer på de større stoppestedene. Skipet ville derfor ankomme til Bergen påfølgende søndag morgen. "Fuldkommen Restauration skulde findes ombord, hvor enhver Passager kunde faa varm og kold Mad samt Drikkevarer, om den medtagne Proviant ønskes forbrugt". Fortsettelse neste side

Kystpostruten forts.

I vintertiden burde fartøyet dra over til England etter kull, evt. gjøre andre korte utenlandsturer, "thi stille maa det ei ligge, uden i den haardeste Vintertid". Forfatteren avsluttet med håpet om at planen måtte vinne bifall og snart realiseres, "og endelig, hvad han især haaber deraf er, ogsaa derved at stifte National-Nytte".

Allerede måneden etter ble det i Bergen offentliggjort et skriv titulert "Forslag og Bemærkninger angaaende Anskaffelse og Brug af et Dampfartøi, bestemt til regelmæssig Gang imellem Bergen og Christiania". Dette prospekt ble den 31. oktober 1824 oversendt Det Nyttige Selskab i Bergen. Forfatteren var et framtrede medlem av selskapet, artilleriløytnant Herman Foss, som under utenlandsopphold hadde studert dampskipenes store kommunikasjonsmessige betydning.

Opplegget hadde atskillig til felles med det som var blitt offentliggjort i Rigstidende måneden i forveien, men det er liten grunn til å anta at begge skriver seg fra Foss' penn. At han har lest det første, og lest det grundig, må dog ansees som utvilsomt.

Den oppsatte ruteplan i det nye forslaget beregnet fire døgner fra Bergen til Kristiania, og ni døgner på returen. Også her var det forskjellige leilighetsturer som var årsaken til den lengre tilbakereisen. Antatt varemengde og passasjerbelegg tilsa et lite fartøy, men den lange reisestrekningen og de tildels værharde kystfarvann krevde at størrelsen måtte økes. Et mellomstort dampskip med 15 HK maskinkraft burde kunne anskaffes i Storbritannia for omkring 12 000 spd.

Mannskapet skulle bestå av "1 Skipper, der tillige maa være nøie kjendt i Farvandet, 1 Styrmand, 2 Mand til at bestyre Ilden og Maskineriet, 2 Matroser, 1 Skibsdreng". Maskinfolkene burde være engelske.

En oppsatt driftskalkyle regnet med en årsinntekt på 5 520 spd. mens utgiftene ville beløpe seg til 3 900 spd. Utbyttet var anslått til 1 620 spd., eller 13 1/2% av kjøpesummen.

Det Nyttige Selskab lot forslaget sirkulere blant forretningsfolk i Bergen, sammen med et utkast til

aksjeinnbydelse. Reaksjonen var så lovende at den 10. august 1825 ble det sendt ut en trykt "Indbydelse til Anskaffelse af et Dampfartøi, bestemt til regelmæssig Gang imellem Christiania og Bergen". Denne innbydelsen ble distribuert over hele landet.

Imens hadde selskapet latt foreta undersøkelser både i Storbritannia og Sverige, og ifølge Samuel Owen hadde Foss regnet for lavt både hva størrelse og maskinkraft angikk. Skipet burde være minst 100 fot langt og ha to maskiner, hver på 32 HK. Prisen for et slikt fartøy fra Owens verksted ville komme på 14 000 spd. De reviderte kalkylene ble tatt inn i aksjeinnbydelsen, og det antatte utbyttet ble dermed redusert til 12 prosent.

Minimumskapitalen var satt til skipets kostende, fordelt på aksjer à 100 spd. Etter et par måneder var tallet på aksjer kommet opp i 139, og den 25. oktober 1825 ble "Interessentskabet Oscar" konstituert i Bergen. En stor del av aksjene var tegnet på Østlandet, og blant innskyterne var også kong Carl Johan og kronprinsen. Til ære for sistnevnte ble det besluttet å gi skipet navnet "Oscar". Det skulle bygges i Stockholm etter spesifikasjoner som Samuel Owen hadde utarbeidet. Skipskaptein Eilert G. Lund ble tilstått vervet som kontakt- og oppsynsmann under byggeperioden, han var også utsett som skipets fører. Håpet var å få skipet leveringsklart til august 1826. Imidlertid ble ikke kontrakten med Owen underskrevet før 7. mars samme år. Prisen var da fastsatt til 16 000 spd. "Oscar" skulle leveres i Bergen for Owens regning i mai 1827.

Ifølge kontrakten skulle skipet bygges av eik og furu, og alle "Bolter og Forbindelser, der ellers ere af Jern, blive fra Kjølens af til Vandlinien, naar Fartøiet er lastet, af godt Kobber". Lengden ville bli 100 "rhinlandske Fod over Dækket", bredden 18 fot og dypgåendet 9 fot. Framstilling av standardiserte reservedeler til maskineriet var ukjent den gang: "Alle mindre Dele af Skruer eller Deslige, Maskineriet tilhørende, og som er udsatte for hastig Slidning, leveres in duplo". Om innredningen het det: "Fartøiet erholder... 1 Kahyt for Damer,

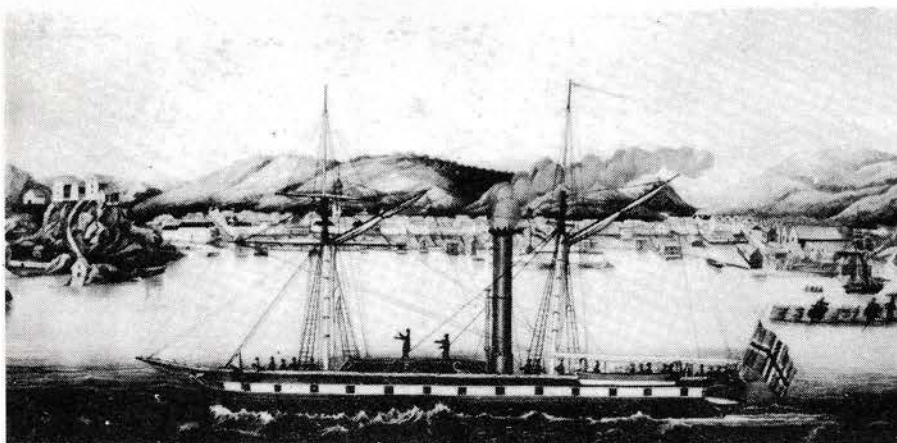
med 8 Sengerum, 1 Ditto for Herrer med 18 Sengerum, 1 Kahyt foran Maskineriet for mindre betalende Passagerer, 1 mindre Kahyt for Skibsføreren, 1 Ditto for Besætningen, 1 Ditto til Beværtningspersonalet, 1 Skjænkerie-Local (!), 1 Kjøkken, 3de bekvemt indrettede Priveter, det fornødne Rum til Kul, samt et Rum for Pakgods og Bagage." Skipet skulle utstyres med klyver, stag- og breifokk, to eller tre gaffelseil og to gaffeltoppseil, "alt i god og complet Stand, saa at Fartøiet, ogsaa uden Maskinernes Hjælp, kan navigere".

"Oscar" løp av stabelen den 5. mars 1827, i nærvær av dronningen, kronprinsen og kronprinsessen. Carl Johan var selv i Kristiania. Kaptein Lund refererte begivenheten for kommisjonen i Bergen: "Da Skibet begyndte at glide af Hældingen, udraabte jeg i en Raaber trede Gange Navnet *Oscar*, hvortil Gardens Regimentsmusik strax lod sig høre. De kongelige Personer vare meget vel tilfredse ved dette Skuespil, alting gik vel. Skibet ligger smukt paa Vandet og er tæt som en Potte."

Det viste seg snart at "Oscar" ikke var leveringsklart til i mai. Sommeren gikk, og utpå høsten begynte enkelte aksjonærer å bli noe utålmodige. "Det var at ønske," skrev en "Aktiehaver" i Morgenbladet for 12. september, "at de Mænd, der i Bergen have paataget sig det Hverv, at anskaffe en Dampbaad, vilde offentlig fremsætte de Aarsager, der hidindtil have forsinket dens Ankomst. Her i Christiania ere Rygterne om Aarsagerne til den Bergenske Dampbaads Udeblivelse mange og forskjellige."

Den 7. oktober avseilte "Oscar" endelig fra Stockholm. Owen var selv med, bl.a. for å forhandle om tilleggsgodtgjørelse for en del ekstraarbeider. Han hadde gjort skipet seks fot lenger og maskineriet 16 HK kraftigere enn kontraktens forlydende. Dette hadde medført en utgiftsøkning på 4 300 spd., foruten at det opprinnelige overslaget var overskredet med 4 600 spd. Det gikk derfor forlydender om at Owen gjerne ville ha kontrakten hevet, slik at han enten kunne få tilleggssummen utbetalt, eller at han kunne beholde skipet og betale tilbake det beløp han hadde mottatt i forskudd.

Fortsettelse neste side



"Prospect af Christiansands Østre Side og Dampskibet Oscar 1828", sign. A. Appel. Legg merke til de kamuflerte hjulkassene.

Problemet ble løst ved at selskapet vederlagsfritt overdro Owen ti aksjer i selskapet. Dette skjedde på generalforsamlingen den 19. desember, hvor det også ble opplyst at det i alt var tegnet 251 aksjer. På grunn av tilleggsutgiftene var denne kapitalen allerede så godt som oppbrukt, slik at selskapet var blitt nødt til å oppta et lån på 2 000 spd.

Sammenliknet med prisen på statens dampskip, må "Oscar" betegnes som et billig fartøy, tross sitt totale kostende på nærmere 26 000 spd. Den samlede regning på "Constitutionen" og "Prinds Carl" kom på 94 517 spd. Men prisforskjellen innebar også kvalitetsmessige ulikheter.

"Oscar" anløp Mærdø ved Arendal som første norske havn på vei til Bergen, den 18. oktober 1827. Litt vest for Arendal møttes "Oscar" og "Constitutionen", og "de manøvrede en Stund i Følge med hverandre, hvorved det skal have vist sig, at Constitutionen havde meget forud for Prinds Oscar". Da kaptein Lund var blitt kjent med offentliggjørelsen av denne forsmadelige kappseilas, rykket han inn en notis, hvor det ble forklart at "Oscar" ved nevnte anledning ikke hadde hatt fullt kjeletrykk, "og førend vi havde faaet saameget opildet, at Dampbaaden Oscars Fart kunde forøges noget ordentligt, var Constitutionen paa sin Tour østefter allerede saa langt fra os, at ingen Sammenligning mellem Baadenes Fart da længere kunde anstilles". Ved senere prøveturer utenfor Bergen hadde "Oscar" ifølge kapteinen prestert opptil 9 knop, "ved Siden af hvilken Fart, der maaske ikke

havde viist sig nogen Fordel for Dampbaaden Constitutionen".

Eksteriørmessig skilte ikke den svenskbygde "Oscar" seg særlig fra "Constitutionen" og "Prinds Carl", som var bygget i London. De var alle rigget som skonnertbrigger, med en høy skorstein like forenom aktermasten. Den vesentligste ulikheten var utformingen av hjulkassene. På statens skip stakk disse markert ut fra skipssiden, mens de på "Oscar" var gjort mest mulig usynlige, ved at skipets "Overdeel næsten gaar parallel med Kasserne over Hjulene. Dækket er derved forholdsmæssig bredere og rummeligere end paa de andre norske Dampskibe". Mens statsskipene var svarte med en hvit stripe langs skroget, var "Oscar" dekorert med malte kanonporter.

Etter ankomsten til Bergen og et par korte lystturer ble "Oscar" lagt opp for vinteren. I mellomtiden ble alt gjort klart til åpningen av ruten, som skulle skje i april.

Det er ikke godt å vite hvor orientert Det Nyttige Selskab var om Poststyrelsens planer for disponeringen av "Constitutionen" og "Prinds Carl". Aksjeinnbydelsen med ruteopplegget for "Oscar" var utsendt omtrent halvannet år før statens dampskip ble satt i fart, henholdsvis mellom Kristiania og Kristiansand og mellom Fredriksvern og København våren 1827. Det spørs om selskapet hadde regnet med den reduksjon i inntekten "Constitutionens" rute på Kristiansand ville medføre for "Oscar"s rute på samme strekning. "Constitutionens" rute var ukjentlig. Direksjonen for "Oscar" henvendte seg derfor vinteren 1828 til staten med

anmodning om at denne ruten ble fjortendaglig, slik at de to skipene gjorde en seiling hver i uken på denne strekningen. Dette var ikke uvesentlig, fordi storparten av passasjerinntekten måtte forventes å komme her, hvor folketettheten var størst. Dette gikk staten med på. Tidligere var "Oscar" blitt tilstått de samme lettelser i tollbestemmelser og andre offentlige påbud, som statens dampskip.

"Oscar" forlot Bergen på sin første rutetur den 10. april 1828. Blant passasjerene var stortingsmennene fra Bergen, og for at disse skulle nå fram til åpningen av stortinget, var avgangen satt fram to døgn. Etter ruteplanen skulle skipet være i Kristiania om kvelden den 14. Imidlertid satte det inn med stiv sørøstkuling og høy sjø, slik at skipet ble liggende værfast vest for Lindesnes, og først ankom til iskanten innenfor Drøbak om morgenen den 17. april.

Denne uheldige opptakten til den nye ruten førte til rykter om dårlige sjøegenskaper og svakt maskineri. Det hele tok et slikt omfang at det ble nødvendig med en "sandfærdig Beretning" i avisene om reisen forløp, for å godtgjøre at "ingen Mangel ved Fartøiet eller Maskineriet, men kun usedvanligt haardt Veir var Aarsagen til denne Forsinkelse, og at saavel Fartøiet, som Maskineriet herved paa en saa tilfredsstillende Maade har udholdt en haard Prøve, at den første Tour snarere maa vække Tillid end Mistillid til Indretningen".

Deretter gikk "Oscar" inn i sin påtenkte rute. Avisene annonserte alle dampskipsankomster og -avganger: "Dampskibet Oscar ankom i Onsdags (9/7) Aften Kl. 11 1/2 med 49 Passagerer, afgik igjen Fredag Morgen med 100 Passagerer, hvoraf 18 til Bergen". En dampskipsreise var en så stor begivenhet at avisene også gjenga navnene på de reisende. Dette gjaldt en tid også passasjerene mellom Drøbak og Kristiania, inntil redaksjonene fant at en så kort dampskipsreise ikke kvalifiserte til spalteplass.

Til tross for et noenlunde jevnt passasjerbelegg befordret "Oscar" atskillig færre reisende enn statsskipene. Dette skyldtes ikke minst at "Oscar" på vestgående tok en

Fortsettelse neste side



"Kommen Indenskjærs". Pennetegning av Diriks.

Kystpostruten forts.

avstikker innom Fredrikshald, noe som foruten lengre reisetid også innebar høyere billettakst. Et framstøt på å få sløyfet dette anløpsstedet strandet på energisk motstand fra de ganske tallrike aksjehaverne i byen. Også andre forhold medvirket til at passasjerbelegget ble vesentlig mindre enn beregnet. Det var ikke bare dårlig trykk på kjelen som var grunnen til den lite vellykkede kappseilasen med "Constitutionen", maskinen var rett som det var utsatt for uhell. Siden det var avsatt liten liggetid i Kristiania og Bergen, ble det så som så med renhold og stell ombord. Det framkom kritikk mot "en stedse stedfindende Ureenlighed, især i Kahytten for Passagerer paa anden Plads", foruten "Mangel paa Efter-syn, Orden og behørig Commando fra Capitainens Side". Det ble også kritisert at kapteinen stod for restaurasjonen ombord, og ikke en egen restauratør som på statens skip. Kritikken ble imøtegått, men polemikker av denne art gjør vanligvis mer skade enn gagn, og bidro til å svekke tilliten til "Oscar".

Det viste seg dessverre også at de oppstilte prognosene for driften var mildt sagt optimistiske. I september bestemte direksjonen seg for å innstille ruten på Kristiania. Mens "Oscar" hadde seilt inn 8 000 spd., var gjelden steget til 7 000, og farten hadde dermed til da gitt et direkte tap på 5 000 spd. Erfarin-

gene ga lite håp om noe bedre resultat for kommende år. Dessuten gjorde staten kjent at "Constitutionen" fra neste år av ville gjenoppta de ukentlige seilingene mellom Kristiania og Kristiansand. Det ble for kostbart å holde skipet uvirksomt i den uken "Oscar" gjorde turen.

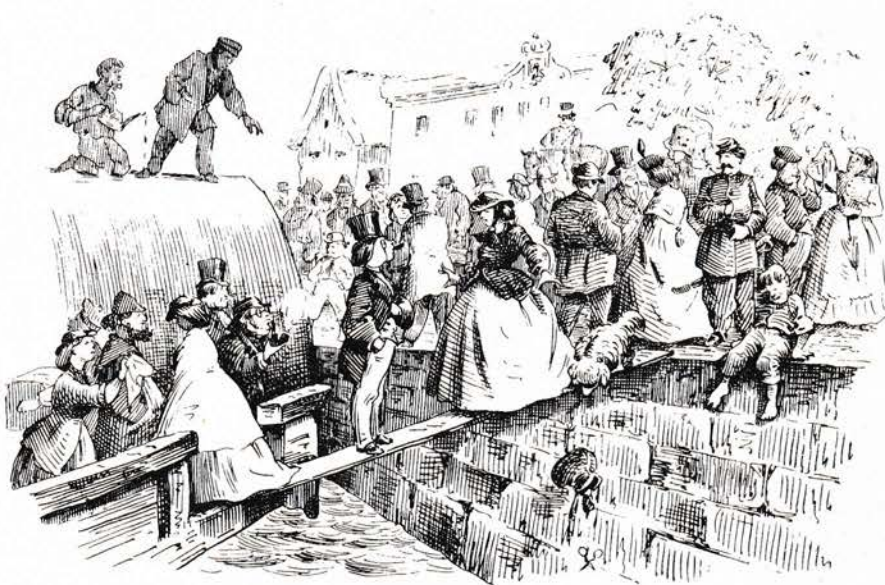
I desember henvendte direksjonen seg til staten, med tilbud om å overta "Oscar" straks, eventuelt å leie skipet fram til 1830, for da å kjøpe det. Finansdepartementet av-slo, men tilbød å støtte en fjorten-daglig rute Bergen-Kristiansand,

ved at "Oscar" skulle få fraktinntektene av de som reiste videre østover med statens skip fra Kristiansand.

Dette forslaget ble framlagt for generalforsamlingen den 31. januar 1829. Til da hadde den økonomiske situasjonen for selskapet forverret seg enda mer, og da det viste seg umulig å skaffe garanti for et lån på ytterligere 6 000 spd., ble det vedtatt å selge "Oscar" på auksjon. Denne ble holdt den 3. juni 1829, og skipet med alt tilbehør ble solgt for 12 000 spd. til et interessentskap i Kristiania. Etter å ha gått i en ulønnsom rute på Kristianafjorden, ble det i 1830 satt i fart mellom Travemünde og Riga. Høsten 1831 ble det solgt til Sverige, og seilte mellom Stockholm og Gävle.

"Oscar" ble ikke noe gammelt fartøy. Den 16. juni 1834 brøt det ut brann ombord, mens det lå fortøyd ved Skeppsbron nedenfor Stockholms slott. Skipet måtte senkes for å få bukt med ilden, og ble liggende med litt av akterenden over vann. "Oscar" ble hevet utpå høsten, men aldri satt i fart på nytt.

Vi fortsetter konservator Kolltveits artikkel i neste nummer av Dampskibsposten.
red.



Embarkering i et Dampskib ved Christiania.

"Embarkering i et Dampskib ved Christiania". Hjul-kassene på de tidligere dampskipene forårsaket spesielle problemer under ombord- og ilandstigning. En av C. F. Diriks' (Fyr-Diriks) kostelige situasjonsbilder gjengitt i hans "Skisser af Reiselivet i Norge", 1865.

NEWS:

Vår nyutnevnte flaggskipper Ole Bjørn har visstnok tatt utnevnelsen svært alvorlig. I hvertfall var han på byen forleden og kjøpte inn nytt postflagg til skuta. Det meldes at flagget er betraktelig større enn de foregående. Kan dette symbolsk bety at Ole Bjørn også tar store mål av seg selv som flaggskipper?

Maskintelegrafen sender forsinket hilsen og gratulasjoner til Anne-Britt Hollum og Øistein Lydersen som giftet seg 22. feb. Det skulle være unødvendig å fortelle av D/S "Børøysund" opptrådte som Kirsten Giftekniv i denne forbindelse. Ved nærmere undersøkelser viser det seg at det ikke er første gang at arbeidet i Veteranskibsklubben fører til ekteskap (ingen trygg arbeidsplass for ungkarer!!). Det vil vel derfor være naturlig at man tenker noe grundigere over klubbens formålsparagraf ved den forestående revisjon av klubbens lover.

Mens vi er i gratulasjonshumør sender vi samtidig en gratulasjon til D.P.'s redaktør som nettopp er blitt far til en liten tulle. Informerte kilder benekter at dette har noe som helst med fjorårets sommer-tur å gjøre. (Informerte kilder er korrekte - Takk alikevel! red.anm.)

Det er som kjent kvinneår i år, klubbens sekretær Knut Bjerke har ydet sitt bidrag ved også å bli far til en liten tulle. Med god oppdragelse og skikkelig utdanning skulle derfor disse to nevnte herrers innsats dekke klubbens behov for messe-piker engang i fremtiden.

Etter at "Børøysunds James Bond", alias Arnold Lindtner, har vært temmelig enerådende som skutas sjefsatlet, ser det nå ut som om han skal få hard konkurranse. Skibslegen seiler nemlig opp under tilnavnet "Børøysunds Marlon Brando" - ikke bare på grunn av sin slående likhet, men også på grunn av sine elegante tangosvinger.

Ved en rask sjekking av årets mønstringsliste har maskintelegrafen oppdaget at Ovesen som tidligere har gjort jobb som både tømmermann, kokk og dekksmann nå står mønstret på som maskinsjef! Spekulasjonene går høyt om hva harn vil mønstre som til neste år.

Maskintelegrafen stilner av for denne gang, men håper å komme tilbake i senere nummer av DP. Sitter du inne med News? Ikke gjør det, hvisk dem heller i øret på

MÅRTEN

Ledende skomerker:

eccole

REGISTERED MARK
SENATOR
IMPORT

Sparta

MAYFAIR
of London

CHELSEA GIRL

ambré

WINDSOR

 **først i sporet**

Dr. Buhl
SKO

- føres av:

o/s **arena**
SKOTØIMAGASIN

BROGATEN 12 — TELEFON 41 64 75



Tidligere i vinter har bysseregionen stort sett fungert som gjennomfartsåre og møte-
sted for kaffedriking!, men under vår-
dugnaden ble "uvedkommende" sopt unna og
plassen overtatt av de kokekyndige. Etter
hard innsats ble sesongens første varme
måltid (betasuppe) servert på banjeren. Vel-
lykket etter konsumet å dømme!

Bysseavdelingen har ikke stått på restaurer-
ingsplanen i vinter, men vi har likevel fått
pusset opp endel og gjort det litt triveligere.
Oven er lakkert, skottene malt, dørken
slipt og lakkert og sist men ikke minst kjøle-
skapet har fått ny, meget diskret, plassering.
(Prøv og finn det.!) Dessuten: supergrillen er
preparert og klar for nye dyster. Vi har også
fått supplert kjøkkenredskapene med noe
nytt - det trengtes.

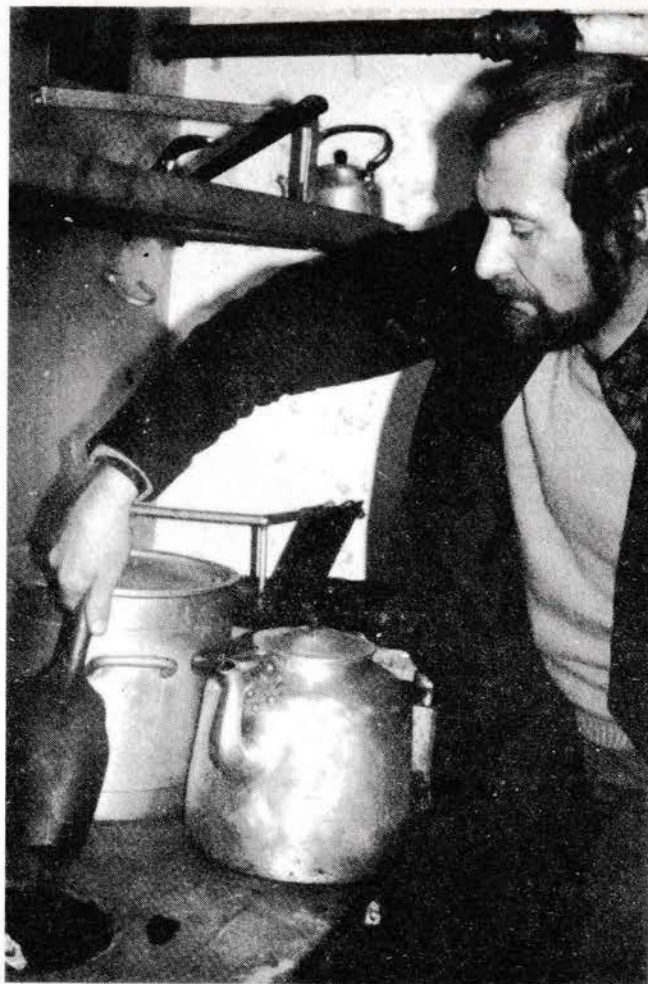
En kjempesjau med vann, såpe og det rette
feminine innslag og byssa kan melde klar for
en ny sesong.

Steamkokk J. J.



"SKUTA I ÅKER'N"

En noe uvanlig "parkering" av livbåtene.
Dette skyldes at begge i vår har gjennomgått
full oppussing, og er satt i forskriftsmessig
stand.



OLAV JOKI i ferd med å skuffe mer kull på
byssa. Under arbeidene i vinter har det gått
med et enormt antall kaffekopper.
(Se størrelsen på kaffekjelen).

Hvem er hvem ombord i D/S "Børøysund"

Flaggskipper:

Ole Bjørn Sverdrupsen

Ass. Kapteiner:

Knut S. Bjerke og Eivind Steinnes

Ansvarlig for maskin:

Arnold Lindner

Skrog og dekk-konsulenter:

Oskar Joki og Kjell Stormoen

Vedlikeholdsjef dekk:

Olav Joki (i Madsens fravær)

Skipselektriker:

Inge Steinnes

Stuert:

Kaare Svendsen

Salongpike:

Hjørdis Valle Jensen