

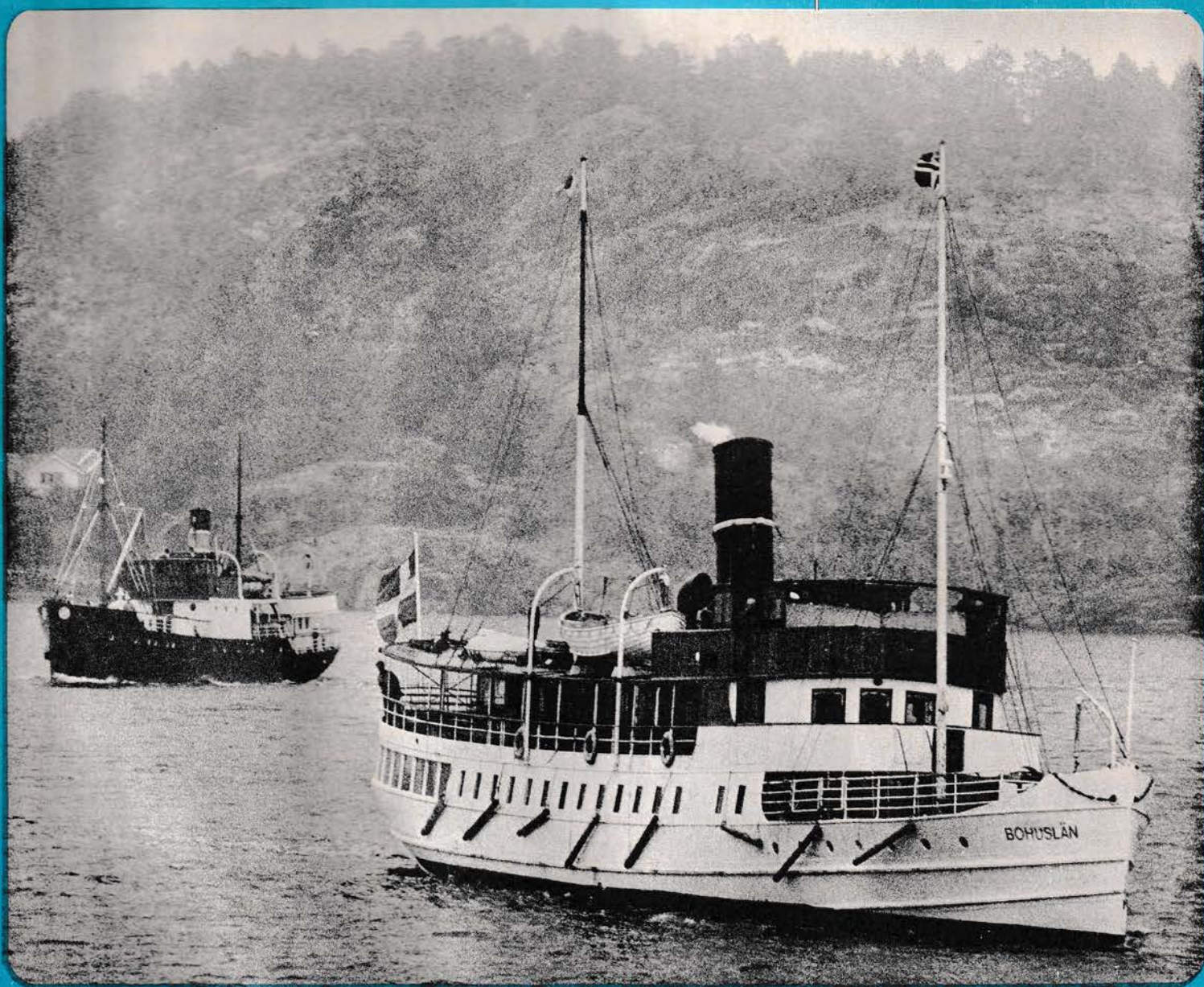
DAMPSKIBS POSTEN



Organ for Norsk Veteranskibsklub



Nr. 6 Mai 76



Nytt veteranskibsmøte sommeren 1976
Se side 3

DAMPSKIPSPOSTEN

kontaktskapende informasjonsorgan for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Ansvarshavende redaktør: Lars Glans.

Medredaktører:

Anne Brit Hollum

Øistein Lydersen

Redaksjonens og foreningens adresse:

Postboks 1287 Vika, Oslo 1.

Dampskipsposten 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.

Medlemskap i Norsk Veteranskibsklub koster det man selv vil betale, men minimum kr. 50,— for året 1976.



Referat fra Generalforsamlingen

Det ble den 27. november 1975 holdt Generalforsamling i Norges Rederforbunds lokaler. Tilstede var 46 medlemmer. Møtet begynte kl. 19.15.

Formannen leste opp innkallelsen som ble godkjent av forsamlingen.

Generalforsamlingen ble deretter erklært satt.

Før de øvrige poster på programmet som ble tatt opp viste Olav Joki en film fra arbeidet ombord i D/S «Børøysund». Filmen fikk en hjertelig applaus.

1. Formannen tok deretter ordet og spurte medlemmene om de hadde lest Årsberetningen og om de hadde noen kommentarer. Ingen kommentarer kom frem og årsberetningen ble deretter erklært godkjent.

2. Revisjonsberetningen fra revisor Ingar Gram ble opplest av formannen.

Deretter spurte formannen om alle hadde lest regnskapet og om der var noen kommentarer til dette. Det kom ingen spesielle kommentarer til årsregnskapet bortsett fra at Bordsenius bemerket at bun-

kersforbruket hadde sunket endel, hvilket var naturlig tatt i betraktning at man hadde forsøkt å gå med redusert fart i størst mulig utstrekning.

Det ble også påpekt at mineralvannforbruket hadde vært relativt høyt hos mannskapet, men dette hadde sin årsak i den varme sommeren og alt det arbeidet som var blitt nedlagt i sesongen.

3.

Revisor Ingar Gram ble gjenvalgt som revisor for neste periode. Et skriftlig forslag innkommet fra Bordsenius om ikke revisor burde lønnes, ble tatt opp til votering og nedstemt.

4.

Styret hadde foreslått en kontingentøkning til kr. 40,— mens Olav Joki hadde sendt inn et skriftlig forslag på økning av kontingenten til kr. 50,—.

Forslagene ble inngående debattert og man påpekte at det ikke var skjedd noen heving i kontingenten siden 1970. Ved avstemning gikk forslaget på kr. 50,— inn med 41 stemmer mot styrets forslag som bare fikk 5 stemmer.

5.

Utgikk på grunn av manglende forslag.

6.

Olav Joki leste opp valgkomiteens innstilling som ble enstemmig godtatt av forsamlingen med applaus.

De som ble gjenvalgt:

Formann Kåre Svendsen

Kasserer Nik. Rød

Styremedlem Mårten Ervik

De som ble valgt inn for de fratrede:

Sekretær Tove Berntsen

Styremedlem Magne Hansen

Varamann Olav Joki

Varamann Gunnar Hjort

Sekretær Knut Bjerke som kun hadde sittet ett år hadde bedt om avløsning fordi han nu hadde overtatt etter O. B. Sverdrupsen som flaggskipper, etter dennes flytting til Sandnessjøen.

7.

Ny valgkomite ble konstituert slik:

Anne Brit Hollum

Jon Schrøder

Arnold Lindner

8.

Under eventuelt etterlyste Bordsenius forslag til nye lover.

Formannen svarte at det hadde vært meget vanskelig å finne noen som kunne påta seg en slik oppgave, dessuten hadde årets arbeidsmengde vært mer enn man hadde ventet.

Sekretær Bjerke uttalte at ett av medlemmene på generalforsamlingen i fjor hadde talt varmt om nye lover, men at hans navn ikke var blitt registrert.

Bordsenius kunne fortelle at det var Svein Nilsen. Styret lovte å ta kontakt med ham.

Kjell Olav Masdalen som representerte Sønedeled avdeling av Norsk Veteranskibsklub fortalte om klubbens aktivitet.

Formann Kåre Svendsen avsluttet generalforsamlingen med å invitere samtlige av de tilstedeværende til å tegne seg på til julebordet.

Slutt kl. 21.00.

Stormønstring av veteranskib i Gøteborg til sommeren

23. til 25. juli sommeren 1976 vil sette spor etter seg hos de som brenner for veteranskibsidéen. Da vil ikke mindre enn 10 maritime klenodier sette hverandre i stevne på Gøteborgs havn. Skibene kommer fra Tyskland, Danmark, Finland, Sverige og Norge.

Foruten festivitas, omvisninger ombord i de forskjellige skibene og representasjonsturer, vil man ved dette møte søke å danne et Nord-europeisk forum for veteranskibsklubber. Man har lenge savnet et slikt forum for utveksling av erfaringer og ideer om veteranskibsarbeid. La oss håpe at dette tiltaket vil bære frukter!

Fra norsk side vil NVK's flaggskib D/S «Børøysund» og Tønsbergs «Kysten 1» delta.

Allerede på det nåværende tidspunkt vet vi at disse skibene vil bli for små hva køyeplasskapasitet angår. De som arbeider aktivt ombord vil derfor naturligvis bli prioritert.

Endel veteranskibsinteresserte må derfor reise til Gøteborg på annen måte for å delta i Stormønstringen. Vi håper at de som ikke får plass ombord i de norske skibene tar dette med godt humør, men at de allikevel gjør seg den umaken å reise til Gøteborg for å se denne enestående samling av veteranskib.

De som ønsker nærmere informasjon om opplegget kan henvende seg til styret for NVK.

Vel møtt i Gøteborg, husk at vi har en sjøfartsnasjons ære å forsvare!

Lars Glans

KONTINGENTEN

Ved denne Dampskibspost er det lagt ved et postgiroinnbetalingskort, dette kan bli ditt medlemskort i Norsk Veteranskibsklub, men først krever det en handling av deg før det er gyldig.

Ta det med deg til nærmeste postkontor, fyll inn ditt eget navn på dertil egnede steder samt beløpet, og her kjære Dampskibsvenn, har du muligheten til å vise en smule personlig initiativ.

— BELØPET DU KAN SENDE ER NEMLIG NESTEN HELT VALGFRITT!

I tråd med vedtak på siste Generalforsamling er minstebeløpet kr. 50.—, men det er jo billig for å støtte vår gode sak, så billig at mange velger å sende et større beløp, gjør du også?

Klubben har som vanlig akutte næringsssorger om dagen, regningene strømmer på som aldri før, vi håper derfor at du er rask med å vise ditt «personlige initiativ», pengene vil komme godt med i en altfor slunken kasse.

Red.

Formannen har ordet

Vel møtt til et nytt år, og til de aktive medlemmer vil jeg si hjertelig, hjertelig takk for innsatsen i 1975. To av N.V.K.'s hjørnesteiner har dessverre forlatt Oslo etter å ha hørt Nordlysets kallingssignal, nemlig flaggskipper O. B. Sverdrupsen og konsulent og maskinsjef Kjell Stormoen. Som ny flaggskipper har styret oppnevnt Knut Bjerke. Jeg håper han kan være med å fullføre det arbeide ombord som O. B. Sverdrupsen så mesterlig har satt igang. Kjell Stormoen's etterfølger er ennå ikke oppnevnt, men vi har maskinfolk som lurar i vannskorpen og bare trenger det lille puff jeg herved gir ham. Tvi-tvi, Arnold.

Det har i hele vinter vært arbeidet intenst med utskiftning av mellomdekket, men - og her er det et stort men - vi trenger flere aktive folk.

Er det noen som føler trang til å hjelpe så for «heaven's sake», kom ilende.

Har du noe forslag til hvordan vi skal skaffe oss flere aktive, så send oss noen ord. Dette problemet må vi løse så snart som mulig.

Når det gjelder restaureringskomitéen, så jobber den for fullt med planene for hovedutskiftningen 1977 eller 1978.

Angående seilingssesongen 1976 er det styrets absolute intensjon at den ikke bør bli så hektisk som 1975-sesongen. Vi har, som tidligere, planlagt to medlemsturer samt en sommertur for de aktive. Denne vil i år etter all sannsynlighet gå til Gøteborg ca. 20. juli, i anledning et internasjonalt dampskipstreff. Forøvrig planlegger vi å kjøre betalte turer hver torsdag, fredag, lørdag, søndag og mandag f.o.m. ca. 30. mai og så lenge vi får bestillinger. De første av disse har for lengst kommet inn.

Når det gjelder klubbarbeidet må det fremdeles prioriteres etter arbeidet med vår gamle «dame». D/S Børøysund er og blir hjørnesteinen i N.V.K. og alle hensyn må taes til en «dame» i så satt alder.

La med tilslutt få takke de avtrådte styremedlemmer for vel utført jobb og ønske de nye velkommen. Dere skal ikke mangle arbeidsoppgaver.

Kaare Svendsen.

BOOKING 76

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

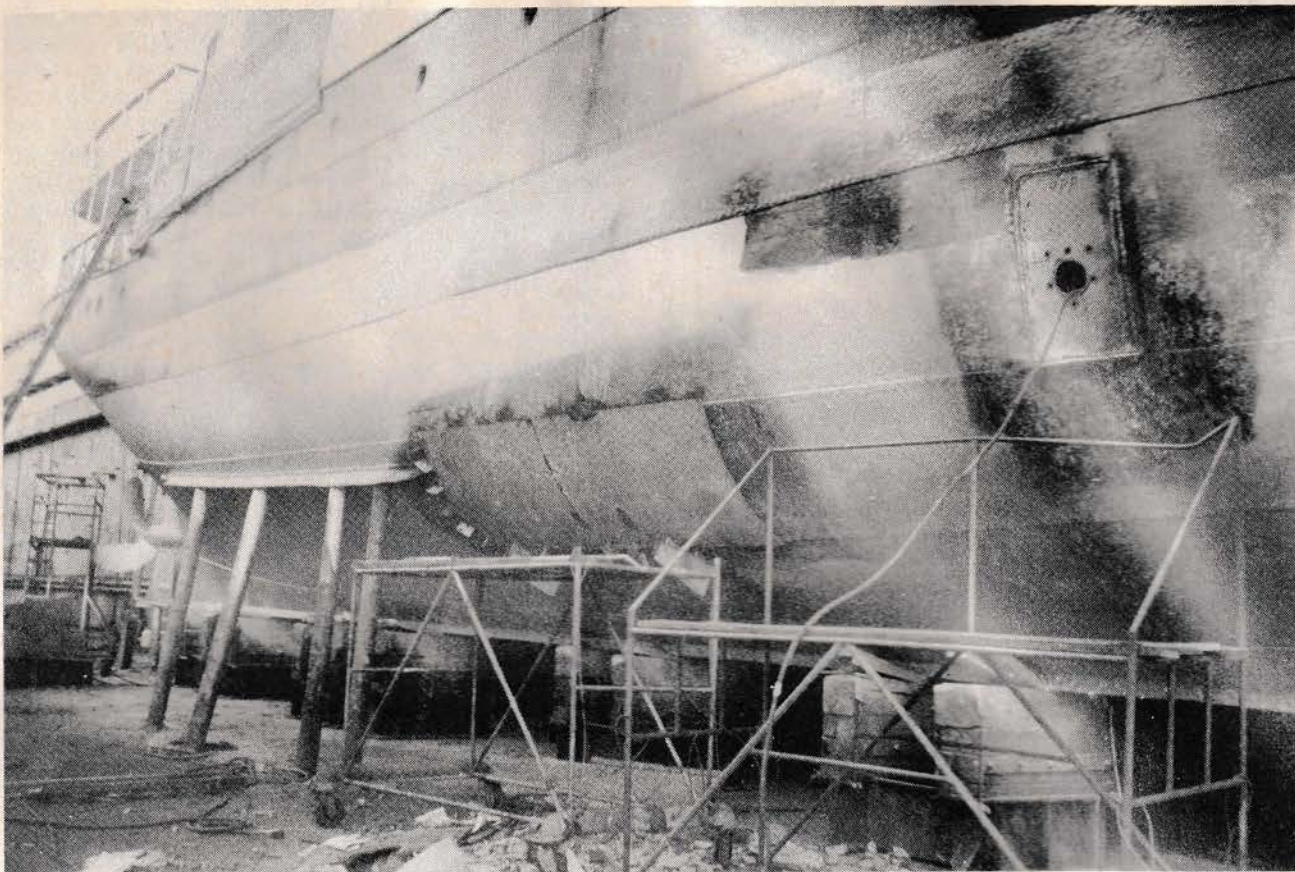
En ny seilingssesong står for døren og vi vil be våre gamle og nye «kunder» om å ta kontakt med oss, slik at vi snarest kan få satt opp seilingslisten for 76-sesongen.

Vi vil be om at alle bookingshenvendelser blir rettet til klubbens formann Kaare Svendsen. Tlf. 41 64 75 kl. 10.00—17.00.

Mannskapene bes i seilingssesongen følge med i oppslag ombord og sette seg opp på mannskapslistene til de enkelte turer.

K. Bjerke
m.p.p.

DOKKSETTING - '76



Den gamle platen er brent ut, og man er klar for innsveising av en ny. Foto: Arnold Lindner.

Den årlige dokksettingen fant sted på Nylands Verksted i slutten av mars måned. Arbeidet som denne gang skulle utføres besto i plateutskifting i lasterommet, utskifting av nødvendige sinkanoder, kontroll av roret, ultralydmåling av deler av babord side, og den årlige bunnsømringen.

Verkstedet skulle utføre plateutskiftingen i lasterommet, løfting av roret for kontroll, og skraping og smøring av «skutebånn». Det øvrige arbeidet ble utført av klubbens egne medlemmer, deriblant også forberedelsesarbeidet i forbindelse med plateutskiftingen.

Allerede første kveld kom arbeidet godt i gang. Deler av betongen på styrbord side i «rommet» ble fjernet, og den dårlige platen avdekket etter to kvelders intenst arbeid. Verkstedets folk gikk så i gang med utbrenning og innsveising av ny plate i C-

gangen, og del av sådan i D- gangen rundt avløpet fra 3. plass W.C. Dette arbeidet pågikk under hele verkstedsoppholdet.

Parallelt med plateutskiftingen foretok man ultralydmålinger av babord side. Målingene denne gang ble foretatt fra for til akter og rundt hekken av D og E gangen, uten at urovekkende resultater kom for dagen. På slutten av verkstedsoppholdet ble roret løftet og kontrollert, og nye rorstoppere montert. I tillegg til dette ble seks nye sinkanoder påsveisert skroget og gamle fjernet.

Arbeidet under årets dokksetting gikk stort sett knirkefritt, og fremmøte av arbeidsvillige medlemmer var tilfredsstillende. Etter åtte dager ved Nyland var Børøysund igjen å se ved utstikker D.

Jon

Maskintelegrafan hører.....

Det er med vemod at maskintelegrafan hører at flaggskipper Ole-Bjørn Sverdrupsen har tenkt å trekke seg tilbake fra de aktives rekke i Veteran-skipssklubben. Ole-Bjørn har vært en kolossal arbeidsenergibunt siden han kom til klubben for en 4-5 år siden. Han har vært drivkraften bak det meste vedlikeholds- og restaureringsarbeide som har foregått på dekk i disse årene, og han skal ha sin del av æren for at båten (og klubben) er det den er i

dag. Maskintelegrafan vil benytte denne anledningen til å takke Ole-Bjørn (og Lolly) for mangeårig kjempeinnsatsen og ønske lykke til med ny jobb og flytting til Sandnessjøen. En mager trøst er det jo at Ole-Bjørn har lovet å mønstre på som dekksmann (!) e.l. hvis «Børøysynd» skulle komme nordover på en tur.

Per Jørgensen har begynt på maskinistiskolen i Oslo og Birger Owesen (over 50 år — still going

strong) skal perfektjonere seg på maskinistiskolen i Tønsberg. Kunne bare noen gi Arnold Lindtner et puff i r. . . , så skulle vi kunne stille et helt korps av Chiefer i år. Stakkars de som da bare er fyrbøtere!!!

Børøysund-genseren har vært en av sommerens største suksesser. Stort sett har folk uttalt seg i rosende vendinger om genseren, et unntak er dog dem som heller hadde ønsket seg en «grønn genser». Maskin-telegrafene sender ihvertfall en takk til produsenten, Trine Jørgensen, som lover nytt opplag kommende i år.

Det finnes fremdeles endel eksemplarer til salg av Karl Erik Harr's litografi av D/S «Børøysund». Forunderlig nok har ikke Veteransklubbens medlemmer oppdaget at litografiet selges meget rimelig (kun kr. 300 + eksp. og porto). På Høstutstillingen i fjor ble litografier av samme kunstneren solgt for kr. 500 pr. stk. Kommer dette styret i NVK for øret, er det sannsynligvis at minimumsprisen blir skrudd betraktelig opp på «vårt» litografi. Nøler derfor ikke, kjære dampskipsvenn, bestill et bilde nå. Bestilling sendes klubben, og bildet ekspederes, forsvarlig pakket, pr. postoppkrav.

Vi gratulerer viseformann Sigurd Trebo med utnevnelsen som overstyrmann på D/S «Børøysund» etter bestått kystskippereksamen. Vi håper at Sigurd må leve opp til våre forventninger og snitte skjærgården med kirurgisk dyktighet.

Rolf Wesenlund samler på dampskipsstempler. En hobby må man vel ha — noen samler på frimerker — andre altså på dampskisstempler. Noen akutt fare var det vel neppe, men mannskapet fant det likevel korrekt å meddele herr Wesenlund at våre stempler var å betrakte som absolutt nødvendige maskindeler, helt nødvendig for skibets fremdrift, og selvsagt ikke tilgjengelige for samlere. En omvisning i maskinen bør likevel kunne arrangeres — under betryggende vakthold.

Fredag 20. februar gikk «Børøysundmesterskapet på skøyter» av stabelen på Jordal Idrettsplass. Det ble et stevne preget av overraskende skøytebruk, nedsatt reaksjonsevne og stor slitasje på overlåret. Ett er imidlertid sikkert, det var de dyktige arrangørene Tove og Laila som kom best fra det hele. Vi finner det allikevel riktig å bringe enkelte av resultatene videre:

Nr. 1. og Børøysundmester 1976 (uansett klasse), Trine Jørgensen.

Klassen for klubbkasserere ble vunnet av Nik. Rødtrass i en uheldig trekning og dårlig start.

I klassen for masteklegger fikk Reidar Ryan en god plassering, mens Arnold Lindtner greide poengplass i maskinmesterklassen.

Junior mester ble Leif Madsen. I klassen for ikke fremmøtte fikk Sigurd Trebo hederlig omtale.

Vi gratulerer.

Enhver veteransklubbentusiast hadde formodentlig øynene klistret til fjernsynsskjermen ved juletider da programmet «No kjem dampen» skulle på luften. Ikke bare visste vi at «Børøysund» skulle være med, vi visste også at timelange opptak var gjort på «god-båten» vår.

For en gangs skyld skulle vi altså sette oss ned og nyte et NRK-program. Men dengang ei - nytelse ble til snytelse.

Alt annet enn «Børøysund» hadde fått regissørens interesse, og «vi» ble kun brukt for å få en god avslutning på et ellers tynt program. Vi regner med at NRK snarest vil gjøre fasaden god igjen ved å sende - la oss si - et timelangt program med bare «Børøysund». Det er det hele Norge venter på.

Vi vil på tampen få takke Karin og Hjørdis for en meget godt gjennomført Torskeaften i høst. All torsken stammet riktignok ikke fra vår egen fisketur, men velsmakende var den. Karin og Hjørdis ønskes herved velkommen til nye gastronomiske eksperimenter.

M/S «Bilfergen» og dens Tidligste historie

Det har hittil ikke vært mulig å få et fullgodt bilde av M/S «Bilfergen» tidligere historie. Noen opplysninger har imidlertid kommet inn fra forskjellige kontakter på Vestlandet og Møre-kysten, og ut fra disse blir det her forsøkt gitt et bilde av båtenes første år.

I et utskrift av Bergens By's notarialprotokoll finner man følgende opplysninger:

År 1925, den 2. juni, innfandt Johan T. Nerhus sig på notarialkontoret for å få utferdiget bilbrev på motorkutter «Bilfergen». Han opgav:

1. Skibet er bygget på Nerhus verft, Ølve i Hardanger.
2. At dets nummer i verkstedets bøker er 23.
3. At det er bygget i 1920/21.
4. At byggemåten er bak hækbygget, forut lodret stevn og rummet innredet for passagertrafik.
5. At det er en motorkutter og forsynt med motor.
6. At dets dræktighet er 33,45 brutto tons.
8. At dets lengde er 64 fot 0 tommer.
At dets bredde er 15 fot 2 tommer.
At dets dybde er 7 fot 5 tommer.
norske mål.
9. At det er bygget for regning av A/S Ålesunds Fergeselskap v/disponent A. Gjølven, Ålesund.

Til pt. 5 i utskriftet kan det føyes til følgende bemerkninger. Motoren ble ikke installert på Nerhus' verft, men båten ble slept til Volda hvor man monterte en Bolinder glødehodemotor, model 1916. I denne sammenheng er det nå artig å kunne fortelle at det er opprettet kontakt mellom Volvo Norge A/S, Bolinders etterfølger i Norge og Søndeled Veteransklubb. Volvo Norge A/S har med stor velvilje sagt seg interessert i å være med på å restaurere båtenes motor og å holde den i driftsmessig stand i tiden framover.

Til pt. 8 skal det i denne artikkelen bare bemerkes at den angitte lengde på 64", er båtenes fulle lengde før den ble ombygd i 1934. I dag er båtenes lengde på 56" 1".

Som nevnt i forrige artikkel om M/S «Bilfergen», så ble båten opprinnelig bygd som fiskekutter. Dette henger sammen med at båten egentlig ble bestilt av
Forts. neste side

to fiskere i Ølve. Av ukjent grunn greide ikke disse to de økonomiske forpliktelser og båten ble omkontrahert til Aalesund Færageselskap A/S. Derfor er dette selskapet oppgitt som kontrahent i pt. 9 og ikke de to omtalte fiskere. Heri ligger vel også forklaringen på at Norges første bilferge fikk en fiskekutters skrog. Men man bør vel også ta i betraktning at de krav bilfergetrafikken etter hvert stilte ikke allerede fra begynnelsen ble klart erkjent. Det ville da også ha vært en framsynthet av visjonær karakter.

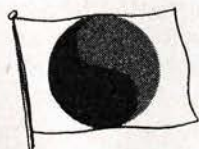
Aalesund Færageselskap A/S ble stiftet av medlemmer i Aalesund Automobilklub 28. april 1921. Aksjekapital var kr. 40.000,— fordelt på 40 aksjer á kr. 1.000,—. Båten ble satt inn i trafikk mellom Remmemsvid i Vestnes og Åndalsnes. Bilene ble på den tiden plassert på tvers av fordekket, og her var det plass til 4 biler.

Disponenten i selskapet, Anton Gjørven, konstruerte selv den fergelemmen som ble brukt ved ombord- og ilandkjøring. Det var en enkel lem innfeldt i kaien, og som med en håndsviv ble løftet og senket til riktig høyde i forhold til bildekket. Lemmen ble sikret med en enkel festeanordning slik at båten ikke skulle gli fra kaien ved ombord- og ilandkjøring. Denne fergelemmen var så vellykket at samme typen var i bruk rundt om i landet i mange år frametter.

Imidlertid ble fergedriften ingen lukrativ forretning for forgangsmennene fra Ålesund. Tiltaket ble negativt omtalt i en avis i Åndalsnes, og skysstasjoner oppover Romsdalen så en farlig konkurrent i den tiltagende biltrafikken. Det oppsto tap på driften, og etter å ha trafikkert noen måneder sommeren 1922, ble M/S «Bilfergen» om høsten solgt til Møre Fylkes Ruteselskap, som var stiftet i 1920. Aalesund Færageselskap A/S ble avvirket ved at noen av styremedlemmene tok opp et gjeldsbrevlån, som gikk over en lang årrekke fram til 1931.

Fra Ålesund handelsregister kan det refereres følgende: 19/11-1931. Herr byfogden i Aalesund. Herved anmeldes at Aalesund Færageselskap A/S på generalforsamling 8/10-1931 er besluttet oppløst, idet avvirklingen er gjennomført hvorfor firmaet bedes slettet av handelsregisteret.

Søndeled Veteranskibsklub.
Kjell-O. Masdalen.



BONNY SHIPPING 

POSTBOKS 1534 VIKÅ, OSLO 1

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

TELEX: 11006 WINCON - TELEGRAMADR: BONNYSHIP

S/S «KYSTEN 1» A/S Jubileums- skibet

Av Arne Lannerstedt.

Av interessen for i felleseie eller enkeltvis å bevare eldre båter, er dampskibene de senere år viet mer og mer oppmerksomhet. Ja, så langt at utvalget av sådanne skib ikke lenger står i forhold til etterspørselen. . . Med hensyn til hvordan et dampskip bør være for å karakteriseres som museumsgjenstand, må vi si å ha vært heldige med D/S «Børøysund», selv om denne krever mange penger og arbeidstimer for å holdes i presentabel stand.

Således har en gruppe i Tønsberg også satt inn på å skaffe seg et skib, S/S «Kysten 1» var det eneste ledige igjen innen overkommelig størrelse. Følgelig ble den gamle Namsosbåten innkjøpt og klargjort i det året Tønsberg feiret sitt 1100 årsjubileum. Dette jubileum ga utvilsomt saken medvind, hvorfor selskapet fikk navnet Jubileumsskipet. Først som andelslag og noe senere som aksjeselskap, da det viste seg at man ikke kunne drive i forenings form, men måtte virke i mer kommersielle former. Med relativt liten by, hvor de fleste har egne haver og båter, ville for få slite ombord, og man måtte seile med betalt mannskap.

Det ble endel problemer med klargjøringen i og med at skibet i flere år hadde fungert som losjiskib og for det igjen som skoleskib i Voksenopplæringen. Hensiktene er imidlertid de samme som hos oss og flere både innefor og utenfor styret har ydet bistand uten vederlag. For å få mulighet for større servering har man gjort om lasterummet i forskibet til spisesal, heldigvis uten for store inngrep.

Da Namsos Dampskipsselskap solgte det i 1964, ville de bruke navnet på sitt nybygg, hvorpå Marcussens Rederi i Askerøy satte navnet «Askaas» på skibet. A/S Jubileumsskipet har i sin tur fått ta igjen det gamle navnet med «1» etter, og med dette har skibet gått i charter og sightseeingtrafikk i Tønsbergområdet. Under sommeren 1973 opptok skibet som hurtigruteskibet «Midnattsol» under opptakene til Rosa og Benoni som Fjernsynet har sendt i høst.

Skibet har av Namsosrederiet vært påkostet og modernisert betraktelig opp i gjennom årene, og var Norges første lokalbåt med radar da den kom ut etter et lengere verkstedopphold i 1951. Dette til tross er karakteren nogenlunde beholdt så den kan forsvares å bevare som et drivbart klenodium. Med dette vil vi håpe at «Kysten 1» har mange år igjen å seile og blir å se under flere stevnemøter som i Tønsberg i sommer.

Byggested/år: Trønhjems Mek. Verksted 1909.

Lengde: 14,0 fot.

Bredde: 21,1 fot.

Dybde: 15,4 fot.

Bruttotonnasje: 383.

Passasjerantall: 150 i kystfart.

Maskin: Trippel, 383 I.H.K.

Fart: 9,5 knop.

Kjele: Skotsk røkerør, 2 fyrganger, oljefyr.



Enda en gang skriver vi rekorder i Norsk Veteranskibsklubs historie. Denne gang kan vi vise til rekord i antall passasjer-turer/timer, rekorder hva restaureringen angår, og vi har hatt veteranskips-treff - det første i vår klubbs historie.

Dette er ikke resultat av noe annet enn et godt gjennomarbeidet opplegg av de aktive innen deres egne rekker, pågangsmot, overbærenhet og fremfor alt evnen til å innrette seg etter andre innenfor et samfunn, hvor alle må dra i samme retning for at det hele skal lykkes.

Avviklingen av de enkelte turer har vært upåklagelig. Mannskapene har selv passet på å møte frem til de oppsatte turer uten at man har måttet mase eller be om dette. Oppgavene har blitt delt med fleksibilitet, pålitelighet og utført til mine beste anbefalinger. Det har hendt et par ganger at vi har hatt lite mannskaper inntil siste minutt før avgang, men dette har vært i tilfeller hvor det har vært tull med tur-opplegget, og hvor manskapene har fått beskjed for sent.

«Gutta» tar liksom en tur nedom «Utstikkeren» for sikkerhets skyld, og takk for det, det hjelper betraktelig på «skipperens» blodtrykk.

Honnør retter jeg til alle som har medvirket til at alt har glidd så fantastisk godt. Dette være rettet såvel til styret som til de som har gjennomført jobbene ombord, under opplag og i drift.

Denne sesong gikk ialt 55 turer, hvorav 42 var fullt betalende, 1 teknisk prøvetur, 2 medlemsturer og 10 turer med mannskaper og venner som delvis var på kostbasis. Videre hadde vi en 2 ukers tur til Sørlandet i juli, hvorunder vi møtte dampskipet «Kysten I» og veteranskippet «Bohuslän» av Göteborg.

Skipet har ikke blitt påført skader av noen art denne sesong, men vi hadde et lite uhell med kjelen ved 1. oppfyring i vår.

Konklusjonen er at sesongen har vært meget vellykket, og jeg håper at mange må følge i samme ånd, om ikke akkurat så hektisk som denne.

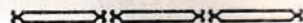
O.B. Sverdrupsen

Kom igjen jenter

Det begynner å bli vår i luften og det er dugnadstid på Børøysund. Nå har vi sjansen til å vise at vi duger til annet enn å koke kaffe, en vilfarelse visstnok ennå enkelte av klubbens medlemmer svever i.

Skal «dama» bli seilingsklar til sesongen begynner, kreves det at alle klubbens medlemmer tar sin tørn med verktøy eller malerpensler, la oss gjøre vårt til at skuta er klar til 30. mai - så KOM IGJEN JENTER.

Anne Brit.



Kjære venner

Pr. 1.11 75 vil jeg ikke lenger være bosatt i hovedstaden.

Dette medfører at jeg ikke kan delta aktivt i arbeidet ombord i «Børøysund» og i klubben forøvrig.

Det er med vemod i sinnet jeg tenker på at jeg ikke lenger skal få treffe alle de jeg har lært å kjenne over de 5 år jeg har vært tilsluttet Norsk Veteranskibsklub. Det være seg aktive, såvel som de passive medlemmer, supportere som ikke er medlemmer, for ikke å glemme alle de hyggelige passasjerer jeg har hilst på og vekslet ord og meninger med over disse år.

Heldigvis er det gode minner jeg sitter igjen med fra denne epoke, og det hjelper med i en sådan avskjedsstund.

Målet med mitt arbeide i denne sak har vært å berike den norske maritime kulturhistorie, ved å bevare så mange som mulig av de gjenlevende farkoster fra den svunne tid. Fra den tid da hvit og grå-sort røyk steg fra skorsteinen på alle skip av verdi, - som dannet grunnpelen for dagens velstand. Dette mål er på ingen måte nådd, men jeg håper at min lille andel i dette arbeid har medhjulpet til at det ene skip vi har i eie, fortsatt skal seile som et levende museum, - og være verdig for beskuelse for alle, med tilsporende interesse. Jeg skulle gjerne ha sett at de andre prosjekter vi har berørt kunne modnes og realiseres.

Poenget med klubben må ikke være et monopol-ønske om selveie av det som er verdt å ta vare på. Men inntil myndighetene får øynene opp, bør Norsk Veteranskibsklub stå frem som en organisasjon for felles bevaring av det som er av historisk maritim interesse.

Jeg ønsker klubbens medlemmer, og de aktive i særdeleshet, all lykke i det videre arbeide, og jeg håper at våre idealistiske grunner til en hver tid skal stå i forgrunnen og være drivkraften for klubbens eksistens. Lykke til videre og takk for godt samarbeide!

Ole Bjørn

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 annerledes nyansert bilde. Foruten flere kombinerte gods/passasjerruter på strekningen Trondheim-Hammerfest, var kyststruten 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»! Men-nesker som vil reise, må ta jernbanen, landeveien eller luften fatt.

Artikkelen begynte i forrige nummer av «Dampskibsposten». Vi skal fortsette å følge forløperne til og utviklingen av den ruten som ved siden av Hurtigruten sto som hovedforbindelse langs deler av kysten, nemlig den forannevnte kyst-ruten Oslo-Bergen. Seks år har gått siden Arendalskes «Oslo» sa Sørlandskysten 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.

Statens og den private rutefart 1830–1870

Etter salget av "Oscar" ble Bergen på nytt uten dampskipsforbindelse med Østlandet. De to statsskipene fortsatte i de ruter de tidligere hadde betjent, og erfaringene med landets første private dampskips-rute skulle ikke anspore til liknende investeringer foreløpig.

En viss bedring ble det i 1830, da Poststyrelsen lot "Constitutionen" gjøre to reiser fra Kristiania til Bergen og tilbake i løpet av sommeren. Denne nødtørftige ordningen ble opprettholdt fram til 1840. Det er ingen grunn til å tvile på at misnøyen med kommunikasjonene var sterk og berettiget i Bergen, ikke minst da staten i 1838 satte sitt tredje dampskip, "Prinds Gustaf", i rute mellom Trondhjem og Hammerfest.

I 1841 inntraff en vesentlig forandring til det bedre. Poststyrelsen fikk overlatt det nybygde marinedampskipet "Nordcap", til en tre-ukentlig rute mellom Kristiansand, Bergen og Trondhjem. Dette medførte riktignok bytte av skip i Kristiansand for reisende til og fra Østlandet, men framskrittet var likevel stort sammenliknet med de to årlige sommerturene byen tidligere hadde måttet nøye seg med. Nå var heller ikke Statens andre ruter helårlige, sesongen strakte seg normalt fra april til ut november, avhengig av is- og værforholdene.

"Nordcap" anløp Bergen på sin første tur den 5. april 1841, under



Ved Tønsberg Tønde.

"Ved Tønsberg Tønde". Mer og mindre sjøsyke passasjerer på "Foldin"s akterdekk, på vei fra Kristiania til Kristiansand. Fra "Skisser af Reiselivet", 1865.

stor festivitas. For første gang var norskekysten fra Kristiania til Hammerfest sammenbundet med dampskipsruter.

Enda bedre ble det i 1846, da "Constitutionen" og "Prinds Carl" utførte en ukentlig rute Kristiania-Kristiansand-Bergen-Lærdal, mens "Nordcap" gjorde fjortendaglige turer mellom Bergen og Trondhjem. Imidlertid måtte "Nordcap" i 1847 overflyttes til en nyopprettet postrute Kristiania-Kiel, og da staten ikke hadde flere dampskip disponible, ble ruteordningen på nytt som fra 1841: ukentlig fart Kristiania-Kristiansand og tre-ukentlig mellom Kristiansand og Trondhjem.

I 1850 fikk Poststyrelsen overlatt flere dampskip fra marinen, og den ukentlige kyststruten mellom Kris-

tiania og Bergen kunne gjenopprettes. Da Det Bergenske Dampskibsselskab satte sitt nye skip "Bergen" i rute mellom Bergen og Hamburg i 1853, ble det avtalt at dette skipet skulle betjene strekningen mellom Bergen og Kristiansand alene, men fra 1854 besørget staten på nytt hele forbindelsen Kristiania-Bergen med "Constitutionen" og det noe større "Christiania". I denne form ble ruten drevet til 1860, da den statlige dampskipsfarten mellom de to byene opphørte for godt.

Statens dampskipsruter var ikke lagt opp med hurtighet for øyet. Derimot var det lagt tilsvarende vinn på sikkerhet. I de overforti år postvesenets fartøyer gikk i rute-fart, skjedde det ikke et eneste forlis eller alvorlig havari, bare enkelte mindre grunnstøtninger.

Det kunne være smått bevednt med komforten på de eldste fartøylene, likevel ble de trukket fram som forbilledlige sammenliknet med stellet på "Oscar". Skipskapteinene, som hadde militær grad, holdt også militær orden ombord, og fartøylene ble, tross framskreden alder, hele tiden holdt i utmerket stand.

Selv om statsskipene etter hvert not økonomisk godt av den økende reiselyst, vareomsetning og postfor-sendelse, var ikke rutenfarten noen forretning for det offentlige. Da de private dampskipsselskapene for alvor skjøt fart fra 1850-årene og utover, så ikke staten det som sin oppgave å drive konkurranse med disse. I stedet ble de statsdrevne rutene gradvis overført til de private selskapene, som i stedet ble tilstått stats- og postbidrag i den utstrekning det var nødvendig eller formålstjenlig.

Da staten innstilte sin kystrute langs Sørlandet i 1860, var det ingen private dampskip som umiddelbart kunne overta den sammenhengende postruten Kristiania-Bergen. Men i løpet av 1850-årene hadde det kommet så mange skip som hver for seg betjente deler av strekningen, at det var relativt enkelt å komme seg sjøveien rundt Sørlandskysten likevel.

Siden de fleste av rutene hadde Kristiansand som stoppested, ble byen et korrespondansesentrum for Øst- og Vestlandsrutene, i tillegg til at byen not godt av utenlandsrutene på Hamburg og Hull. Mellom Kristiansand og Bergen gikk fortsatt Bergenskes skip, i samseiling med Nordenfjeldske. I 1855 ble Søndenfjeldskes første dampskip, "St. Olaf", satt i fart mellom Kristiania og Hamburg, også med anløp av Kristiansand. Året etter begynte hjulbåten "Moss", som med sine 14 knop i en årrekke var landets hurtigste dampskip, en rute mellom Kristiania og Kristiansand. Dette var en ekspressrute som gjorde unna turen på 15 timer, med opptil tretten stoppesteder. Sammen med den noe langsommere "Foldin" overtok "Moss" i 1860 posttransporten mellom Kristiania og Kristiansand, fra staten. I Kristiansand korresponderte "Moss" og "Foldin" med Bergenskes eller Norden-



Dampskipspassasjerer. H. M. 1865. Vedt han gik tilkøst lagt sin Pærg ved sin Side. Om Natten i halv-vaagen Tilstand lærer han at føle den vid, sine Fødder, reiser sig og gæder. Næ 6 udstøder et frøgtet Hæ. — almindelig og stor Forbrydelse.

En "dramatisk" situasjon fra herrekahytten. Fra "Skisser af Reiselivet", 1865.

fjeldskes Hamburgskip, som hadde overtatt kontrakten for postførselen videre vestover.

"Moss" gikk i denne ruten fram til 1875, da skipet ble solgt til Tyskland. "Foldin" holdt det gående til nærmere 1880, da det ble overtatt av russiske kjøpere.

Enkelte private rederier forsøkte riktignok alt i 1860 å etablere direkte rute mellom Kristiania og Bergen. Bergenske satte "Nordstjernen" i en fjortendaglig rute, men den ble foreløpig ikke regelmessig, ettersom det var selskapets reserveskip som utførte seilingene. Disse måtte derfor innstilles når det var behov for flere skip i selskapets andre ruter. Etter hvert som Bergenske fikk flere skip, fikk seilingene mer preg av en regulær rute. Foruten "Nordstjernen" ble "Bergen" hyppig benyttet i Kristiania-ruten.

I 1857 lot godseier Michael Treschow bygge et skruedampskip på sitt eget verksted ved Larvik. Det fikk navnet "Vulcan", og ble satt i fraktfart mellom Kristiania og Hamburg. Denne konkurransen med Søndenfjeldske viste seg ikke å svare regning, og etter et mislykket forsøk på å opparbeide en rute mellom Kristiania og Trondhjem i 1859, ble "Vulcan" i 1860 satt i ukentlig fart Kristiansand-Bergen, i de følgende år i fjortendaglig rute Kristiania-Bergen. "Vulcan" hadde forholdsvis små bekvemmeligheter for passasjerene, bare åtte køyeplasser. Skipet var hovedsakelig

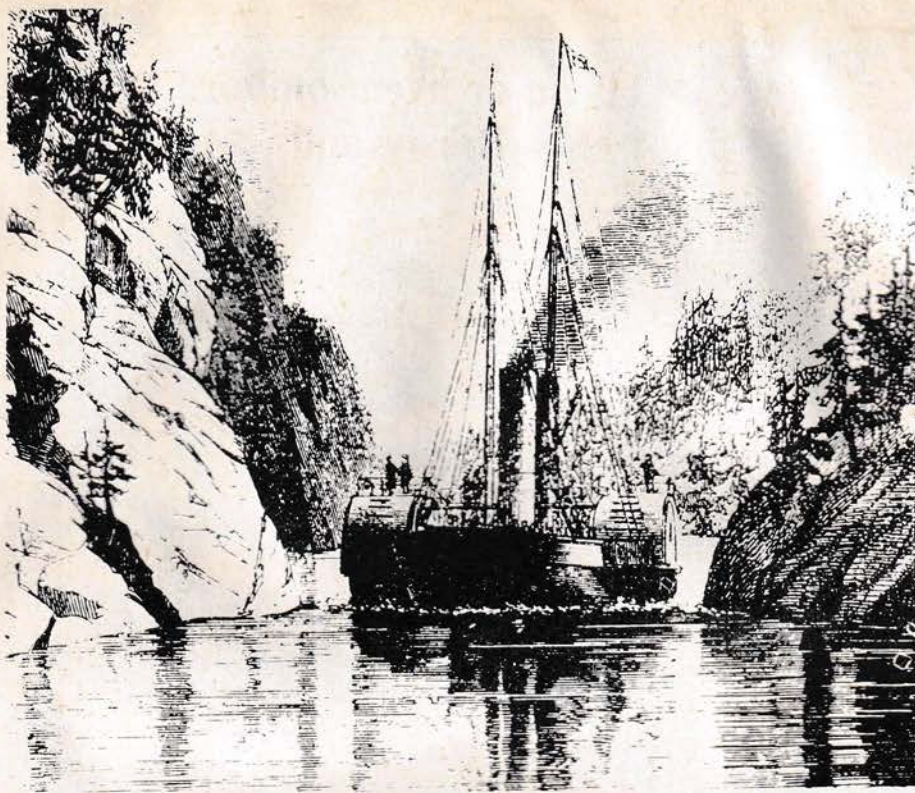
bestemt for fraktfart, og til hjelp ved lasting og lossing var det utstyrt med en ny og den gang ukjent innretning, en dampvinsj. "Paa denne Maade foregaar Losningen med overordentlig Hurtighed og med betydelig Besparelse af Haandkraft, der udfordres til Maskinens Pasning kun to Mand, nemlig 1 Mand til at passe Kjedlen og 1 Mand til at styre Maskineriet," het det i en omtale av skipet.

Fra 1864 ble "Vulcan" lagt opp i Larvik, inntil det et par år senere ble solgt til England.

Et interessentskap i Kristiania kjøpte i 1859 et dampskip fra Sverige, "Svithiod", og satte det under navnet "Nor" i konkurransefart med statsskipene mellom Kristiania og København. I 1861 ble også det satt i rute på Bergen, nærmest i samseiling med "Vulcan".

Hadde Bergenske satset sterkere i Kristianiaruten, ville båter som "Vulcan" og "Nor" hatt store vansker med å innarbeide seg på denne strekningen. Men i 1864 trakk Bergenske seg midlertidig ut av denne farten, og leiet i stedet "Nordstjernen" og "Bergen" til den danske stat, som troppetransportskip under krigen i Søderjylland. Dermed ble "Nor" i 1864 alene om å besørge den ubrutte forbindelsen Bergen-Kristiania, og forholdene i godstrafikken ble nærmest uholdbare. Hamburg-rutenes skip var ofte fullastede ved ankomsten til Kristiansand, så vestgående gods fra

Forts. neste side



Hjulbåten "Moss" passerer Langesundskreppa. Fra dansk "Illustreret Tidende".

Kristiania risikerte å bli liggende i Kristiansand, uten mulighet for videreforsendelse. Det framkom bitre klager mot forholdene i sin alminnelighet og mot Bergenske i særdeleshet. I Kristiania hadde det siden høsten 1863 vært planer om å stifte et nytt selskap for anskaffelse av et skip som kunne alternere med Bergenske i kystruten, slik at denne ble ukentlig. Da Bergenske trakk ut sine skip, ble det fart i planene, og den 20. mai 1864 sendte selskapet "Handelens Venner" i Kristiania ut aksjeinnbydelse til et skip for fart mellom Kristiania og Trondhjem. I juli ble Kristiania Kystdampskibsselskab stiftet, med en aksjekapital på 41 000 spd. Like etter foreslo den nyvalgte direksjon at Søndenfjeldskes aksjekapital ble utvidet med den kapital som var tegnet i det nye selskapet. Dette ble vedtatt i begge selskaper (som forøvrig hadde omtrent de samme styremedlemmer), og i september sluttet det utvidede Søndenfjeldske kontrakt med Nylands Verksted om bygging av et fartøy, som med en lengde på 178 fot og en drektighet på 137 kommerselsester, ville bli det største jerndampskip bygget i Norge.

Skipet skulle ifølge kontrakten leveres sommeren 1866, men først i april året etter var det ferdig, til

stor irritasjon for opptil flere "Actiehavere". Desto større stas var det da "Kong Sverre" endelig kunne overleveres. Morgenbladet roste verkstedet, som hadde "leveret Bevis for, at det ikke længere er nødvendig at gaa til Udlandet at faa bygget selv de største Dampskibe, som det for vore Forholde kan blive Tale om". Skipet, som hadde køyeplass for hele 130 personer, ga "med sine Indredninger Indtrykket af et gennemført solid Arbeide, hvis Udførelse paa samme Tid røber megen Smag hos de tekniske Bestyrere og Dygtighed hos Arbeiderne".

Søndenfjeldskes plan om en kystrute til Trondhjem vakte ikke samme glede i Bergen som i Kristiania. En Bergenskorrespondent i Morgenbladet anklaget selskapet for å skape utidig konkurranse på kysten vest for Kristiansand, til skade for Bergenske og Nordenfjeldske. Forfatteren advarte Søndenfjeldske mot å begi seg ut på hasardiøs konkurranse med et så økonomisk velfundert selskap som Bergenske. "Publicums Tak vil det dog høste (efter nedsat Fragtregulativ), men hvad ville Aktiehavere og Generalforsamlingen sige?" — Søndenfjeldske hevdet at ruten ikke hadde til hensikt å ødelegge for,

men være et supplement til de eksisterende forbindelser. Det ble da også enighet mellom Søndenfjeldske, Bergenske og Nordenfjeldske om felles fraktregulativ.

Etter leveringen ble "Kong Sverre" satt inn i postruten på Kiel, som Søndenfjeldske overtok fra staten samme år. I stedet ble "Ganger Rolf" benyttet i Trondhjemsruten, inntil "Kong Sverre" ble tatt ut av Kielruten i 1870. Søndenfjeldske opprettholdt Trondhjemsruten fram til 1874, men den hadde hele tiden vist seg lite regningssvarende. I løpet av disse årene kom det stadig flere fartøyer til, som ville forsøke lykken i kystfarten, og konkurransen var etter hvert blitt temmelig hard. Alt i 1866 var dampskipet "Farmanden" av Kristiania satt i tilsvarende fart, året etter kom "Mercurius", også av Kristiania, i tillegg til "Ganger Rolf". I 1868 fikk et aksjeselskap i Mandal levert dampskipet "Olaf Kyrre", som bl.a. var spesialinnrettet for transport av produkter fra Parafinolfabrikken i Mandal. Opprinnelig var hensikten å sette det i fart utelukkende mellom Kristiania og Bergen, men også for "Olaf Kyrre"s vedkommende ble ruten utstrakt til Trondhjem. Året etter dukket det opp nok et fartøy, "Dalerne" av Egersund.

Søndenfjeldske og rederiene for "Mercurius", "Olaf Kyrre" og "Dalerne" ble for en tid enige om å opprette en rute med ikentlige seilinger mellom Kristiania og Trondhjem.

Grunnen til den store interessen for ruteforbindelser mellom Kristiania og Trondhjem henger nok en del sammen med det sterke økonomiske oppsving Nord-Norge gjennomgikk fra siste halvdel av 1860-årene, et resultat av de rike sildefiskeriene nordpå. Kristiania fikk en stadig økende betydning som tyngdepunkt for industri og handel. Derfor ble forbindelsen mellom hovedstaden og Bergen i disse årene i første rekke forbedret takket være rutene som fortsatte videre til Trondhjem. Men det var også selskaper som i disse årene satset på strekningen Kristiania—Bergen alene, og det er blant disse vi finner begynnelsen til den senere så kjente kyst-postruten.

Forts. neste nr.



Joda - seilingssesongen 75 ble vellykket, meget vellykket — og med turen 9. september med spesielt innbudte gjester som selve kronen på verket. Uhell og annet grums ble vi heldigvis spart for, bortsett fra stagboltene da. Og når passasjerene er fornøyd, må vel mannskapet også kunne være det.

Lang ble sesongen og mange turer, ny pers etter hva som sies. Et trekk ved turene i fjor var at de gjennomsnittlig ble noe kortere enn før, og godt var forsåvidt det. En kveldstur kan ofte bli lang nok. Timene flyr raskt, det er mye som skal gjøres både før og etter en tur. Det er ikke uvanlig at selv en femtimers-tur varer i nærmere åtte for mannskapet.

Det er kanskje ikke vanlig å trekke fram enkelte passasjerturer, men det er i alle fall et par som vi ombord syntes var spesielt hyggelige og som må nevnes. Dette gjelder turen 17. mai og turen med Foreningen for Forlagsfolk. Her var det både historisk sus og sobre kostymer. Børøysund var på en helt annen måte enn vanlig tildelt hovedrollen. Hun var ikke bare et hyggelig cruise-skip, men en tidsriktig ramme omkring en velarrangert tur. Jeg tror gamle Børøysund satte pris på det, i alle fall gjorde mannskapet det.

I fjor fortsatte vi linjen fra året før med mer smådaffing inne ved øynene. En Håøy-tur kan være grei nok — plankekjøring ut, et kort opphold ved brygge og gamping tilbake. Men kullforbruket øker, og det er nå OK med lenket maskin i Bærums skjærgård også. Som regel er det lunere her, og det er mer liv og røre på sjøen. Ommenbrygga har vi også besøkt et par ganger. Det burde egentlig være flere brygger ved øyene som vi kunne bruke. Skipperen kan av og til ha godt av en kopp kaffe i messa i ro og mak.

Gjennom sesongen hadde mannskapet hatt flere «private» turer i tillegg til medlemsturene. Og de var uhyre populære. Den første gikk til Sandspollen. Båten skulle få sin siste finish, og arbeidsvinteren skulle rundes av på en schtilig måte. Kanskje ble det mer jobbing enn de fleste ønsket, og mindre avslapping enn det vi håpet, men vi fikk da tatt det skipertaket som var nødvendig. Møtet med dampselebåten Pasop utenfor Drøbak var en annen minneverdig begivenhet. Møtet var ikke lydløst, så det var nok mange drøbakboere som spekulerte hardt på hva som foregikk i sundet utenfor.

Fisketuren i oktober ble mannskapets sluttstrek for seilsesongen i fjor.

Hvem er hvem ombord i D/S«Børøysund»

Flaggskipper:
Knut S. Bjerke

Ass. kapteiner:
Eivind Steinnes og Jens Madsen

Styrmenn:
Sigurd Trebo og Magne Hansen

Ansvarlig for maskin:
Arnold Lindner

Skrog- og dekkskonsulenter:
Oskar Joki og Birger Owesen

Vedlikeholdssjefer:
Olav Joki og Jon Schrøder

Stuert:
Kaare Svendsen

Salongpiker:
Hjørdis Valle Jensen, Trine Jørgensen
og Tove Berntsen

Brevdue:
Laila Andresen

Restaureringskomité:
Mårten Ervik, Oskar Joki, Jon Schrøder med
konsulent Arne Lannerstedt.

Det er klart at slike «private» mannskapsturer betyr litt ekstra forbruk av kull og slikt, men det synes jeg klubben bør kunne ofre på oss. Turene betyr mye, det sveiser mannskapet sammen til det team de bør være for at vi skal kunne seile. Særlig bør vi ha flere turer om våren før sesongen begynner slik at nye mannskaper kan drilles inn. Man må vel regne med en viss fornyelse her også. . . Det må vel kunne gå an å få booket inn week-endturer fast f. eks. hver fjortende dag, forutsatt at et minimumstall melder seg.

Vi hadde et hyggelig besøk ombord her i høst, en forsamling maritime museumsfolk fra nær sagt alle verdenshjørner. Foruten anerkjennelse for det arbeid som var utført, var det også moro å notere seg interessen for hvordan vi maktet alt dette, altså ikke bare det å seile og vedlikeholde skuta, men også restaurere den. Mitt inntrykk er at «tilfellet Børøysund» både forbauset og imponerte gjestene. De ønsket å lære av oss! — Det må vel være en mektig spore til fortsatt innsats!

Vel — arbeidslistene for «dekk» er slått opp. Det er bare tull at denne våren blir en «mellomsesong», lista er både lang og pretensios. Hovedjobben i år blir nytt dekk midtskips, de første sonderinger er alt gjort. Her skal det jobbes, men det ryktes om planer for diverse miljøskapende tiltak også. Kom med på båten og undersøk selv. Men husk arbeidstøy. Og god tid. Det er tirsdager og torsdager i år også.

Olav Joki.



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

Red.

En takk!

Veterandampskibets kaptein gjennom de to siste sesonger, O. B. Sverdrupsen, er nå flyttet til Helgeland og vil følgelig være utenfor rekkevidde når seilingssesongen begynner.

Sverdrupsen ble medlem av foreningen utpå efter-sommeren 1971, og han unngikk derfor vår altopp-slukende innsats samme vår, for å få skuta i sertifiserbar stand.

Imidlertid tok han sitt monn igjen da vi vinteren 1971/72 la nytt båtdekk og nytt poopdekk. Hverken nygift engelsk kone eller 18 minusgrader med nordasno kunne få ham til å holde seg unna dekkspankene, som under valne fingre nennsomt, men bestemt, ble sammenføyet.

Jeg vil her i «Dampskibsposten» takke O. B. Sverdrupsen for innsatsen for Norsk Veteranskibsklubb, og ønske ham og hans familie lykke til på det nye «gamle» sted.

C. W. Bordsenius.

Gjenværende Dampskib

Det er i Norge i alt 12 dampskib tilbake, hvorav det eldste er bygget i 1856 og det yngste i 1949. Av disse er 5 på innsjøer, og de øvrige 7 på kysten. Antall kullfyrte er 4, oljefyrte 7 og ett foreløpig ubestemt m.h.t. hvilken fyringssort som blir benyttet efter istandsettelsen dette år.

3 skib har P.C. og ytterligere ett vil få det i løpet av våren.

Av ovennevnte skulle det gå klart frem at «Børøysund» ikke representerer noe unikt, og i alder ligger midt i mellom. Det ville derfor være ønskelig å man innen instanser med formål å bringe facts om den nyere skibsfartshistorie, unnlot å bruke fraser som «eneste», «eldste», «siste» o.s.v. Dette er på flere måter uriktig benevnelse, liksom ordet «brukbar» i denne sammenheng kan tolkes forskjellig.

Arne Lannerstedt.

Nordlandsjekta

I flere hundre år var Nordlandsjekta det viktigste trekk i leden langs den lange Nordlandskysten. Den var selve bindeleddet mellom Nord-Norge og verden utenfor.

Helt til midten av forrige århundre var den så å si enerådende i kystfarten. Så kom dampen.

De tradisjonelle vår- og høststemnene i Bergen førte til store trekk av jekter sørover. Ofte flere hundre stevnet mot Bergen på samme tid. Det var ingen vakker farkost. Tung og drektig som den var lot den seg vanskelig manøvrere. Det svære råseilet krevde stort mannskap, og man var avhengig av medvind. Men jekta gjorde stor fart når vinden var høvelig.

Det viktigste trekk ved denne særpregete farkosten var dens evne til å ta stor og lett last: Tørrfisk. Med det løse dekket som bestod av «Flak» kunne jekta lastes langt opp over masten med tørrfisk. En slik last kalles en «farm».

For å øke stabiliteten førte jekta på sørtur tran-tønner, og på nord sirup og brennevinstønner på kjølen. —

Etter 1850 ble jektene mer eller mindre erstattet med Hardangerjekter som var mer manøvringsdyktige og passet til den last som ble den viktigste: Klippfisk.

I 1838 kom så den første statlige rute mellom Trondheim og Tromsø drevet med damskip. Det var den sagnomsuste «Prinds Gustaf» som stimet nordover kysten for første gang.

I begynnelsen var ruten på tre uker tur-retur Trondheim-Tromsø. Skibet gikk kun i den lyse årstid. I 1893 startet så Vesterålske Dampskipsselskap sin legendariske Hurtigrute, som gikk både natt og dag, sommer som vinter.

Jektene var fortsatt almuens fartøy. Enkelte jekter kunne sees helt opp mot 1940 langs kysten. Nå er den borte for godt. Bare ett eksemplar er bevart noenlunde på Nordlandsmuseet i Bodøsjøen ved Bodø. Men den er ikke sjødyktig.

Nok en eksempel på hvor dårlig vi tar vare på vår maritime fortid.

K. E. Harr

Veteranskibsklubben har fått

KLIPP-ARKIV

Dampskibspostens redaksjon prøver foruten å lage medlemsavis også å få istand et klipparkiv med stoff om Veteranskibsklubben. Børøysund og andre skip av interesse. MEN - vi klarer ikke dette alene. Derfor, medlemmer - dere som har utklipp dere mener er av almen interesse for klubben, send oss dette (eller kopi), slik at vi kan samle mest mulig under ett «tak».

Kanskje er det stoff som er av interesse for Veteranskibsklubbens medlemmer og som derfor bør komme frem i offentlighetens lys i Dampskibsposten. Veteranskibsklubben har bestilt «Argus» (byrå for avisutklipp), men det ble gjort bare for et halvt år siden, og «vår» historie er jo endel eldre! Dampskibsposten venter full postkasse i tiden fremover.

Anne Brit.



Nordlandsjekt ved Torghattan. Oljebilde av Karl Erik Harr i Bergens Rådhus. Bildet er i serien «Fis-

ke og Bergenshandel» som henger i rådhusets kantine.

Litt sjøsprøyt ombord..

Vi har ry for å være en sjøfartsnasjon, og det ville være rart om ikke dette skulle sette spor etter seg i vårt språk - også ombord på «Børøysund». Denne artikkelen har som mål å sette søkelyset på slike ord og vendinger som har sin bakgrunn i sjøen og sjølivet. Dét skal med andre ord være den røde tråd, som går igjennom artikkelen. I den engelske marines tauverk spant man inn en rød tråd for å markere at det var kronens eiendom.

Å ro er en fin sport, men i overført betydning er det ikke så bra, for det vil si det samme som å ville gå tilbake på noe man har gjort eller sagt. Man kan til og med ro så det fosser for baugen. Et system/ordning kan godt være tungrodd, selv om det helst ikke burde være det. Når en person overtar styringen av f. eks. et annet foretagende, bruker man ofte et maritimt bilde «å ta over roret». Så lenge han eller hun «står til rors», går alt bra, selv om det skjer på landjorda.

Med de høye priser vi har for tiden, er det blitt slik for mange familier at «båten så vidt bærer», og blir det verre, kan det gå «ad undas», som er latin og betyr oversatt «til bølgene». I daglig tale sies det gjerne a dundas.

En person som sliter og strever eller på annen måte er hard mot seg selv, kan lett få en knekk. Da sier man at vedkommende har fått «et skudd for baugen», og da er det på tide «å ta rev i seilene» for å komme «på noenlunde rett kjøl igjen».

Men vil de ikke ta imot gode råd og formaninger, men turer fram som før, får de «seile sin egen sjø». Både en sak og en person kan «få vind i seilene» når alt lykkes, og «for fulle seil» tyder på at det ikke er noe i veien med farten. Istedenfor å sette alle krefter inn på en sak, kan vi «sette alle kluter til». Ikke fullt så bra er «å seile under falsk flagg», som kan bety at man gir seg ut for å være noe annet og bedre enn det man egentlig er. Uttrykket henspiller på sjørøvernes skumle knep for å skjule sine egentlige hensikter.

Det er som kjent mange «skjær i sjøen», og uttrykket henspilles på at det er mange problemer i det daglige liv. «Å komme i heisen». — Det lyder ganske moderne, men det er likevel forholdsvis gammelt og henspiller på en fordums straffemetode. Når man i eldre seilskutetid ville straffe en for en eller annen forseelse, bandt man en stropp rundt livet på ham og heiste ham opp i masten og lot ham henge der en passende stund.

Et annet kjent uttrykk i dagens språk er «å henge i stroppen». Den som reiser med trikk eller buss i rusjtiden, vil lett tro at her er opprinnelsen til uttrykket. Men nei, uttrykket er eldre enn både trikk og buss. Det skriver seg også fra seilskutetiden. På rærne var det festet stropper, og når man skulle utføre et eller annet arbeid høyt oppe i masten, måtte man bokstavelig talt «henge i stroppen».

Felles skjebne er en trøst, heter et gammelt ordtak av latinsk herkomst. Men den samme idé kan uttrykkes med å si at «man er i samme båt», når flere av oss har vært utsatt for den samme ublide skjebne.

Skal vi beskrive fest og rangel, hvor alkoholen inntar en bred plass, tyr vi lett til språklige bilder hentet fra sjøen. Da greier man til og med «å lage

bølger» på land, og antar festen store dimensjoner blir den til et «sjøslag». Da er med andre ord fes deltakerne sterkt «påseilet».

Istedenfor å komme på rangel kan en også si «komme på galeien». En galei var jo et krigsskip med både årer og seil og beskyttet med kanoner. Vi finner ordet i senere gammelnorsk i formen galeid men selve skipstypen stammer fra Middelhavslandene. Når en eller annen har innlatt seg på et me eller mindre halsbrekkende foretagende (party), si er vi ofte: «Hva fanden ville han på den galei».

Når man seiler sin egen skute på land, så sier man «seile skuta i åkeren».

Også et alminnelig sjømannsuttrykk for å reise ut. — Kaste loss, dra sin kos og det originale og morsomme uttrykket «å pakke snippesken». Vendingen har rot i seilskutetiden og sikter til den runde skinnesken med snøring oventil, hvor skipsoffiserene oppbevarte sine hvite snipper når de skulle på reise.

Når en person har trukket seg tilbake ved oppnådd aldersgrense, kunne man si det med en maritim vending at «han/hun hadde lagt årene inn». Men vi kan også like godt si at vedkommende «er gått fra borde».

På fallrepet blir det da gjerne arrangert en takke- og avskjedsseremoni. Fallrepet - her bruker vi et gammelt sjømannsuttrykk med røtter i nederlandsk, noe som er tilfelle med en hel rekke av våre sjømannsuttrykk. Nederlandsk valreep betegner egentlig et rep til å fire seg ned i når man skulle i båtene. Senere ble det brukt om åpningen i skanskledningen, der man går ombord eller fra borde.

Å forbinde to tauender kalles å «spleise», men uttrykket fikk etterhvert en videre anvendelse, nemlig å dele utgifter «spleise på ei halv ei» f. eks. Dessuten kan vi sånn til hverdags si om to som gifter seg, at de blir «spleiset» sammen. Partene antas da å være kommet inn i roligere farvann og har ankret opp i ekteskapets trygge havn. Vi får håpe de fra nå av holder «stø kurs».

Hvis kona en vakker dag er i lykkelige omstendigheter, kan man meddele sine arbeidskamerater noe spøkende at de har «strukket kjølen» til en ny verdensborger. Man kan også bruke et annet bilde hentet fra samme yrkesfelt, at de har en verdensborger «på beddingen». Når verdensborgeren ser dagens lys, blir han/hun «sjøsatt».

På norsk er skuta hunkjønn, og når man snakker om den, bruker man pronomenene *hu/ho* og *henne*. Det er vel skutas eller skipets *fine linjer* og *former* som har ledet tankene hen på *kvinner*, og kanskje også den ting at sjøens galante menn ofte har utstyrt sine fartøyer med *kvinnenavn*.

Det må nevnes at *undertiden* kan en høybarmet dame i fullt brusende *festantrekk* beskrives som «en fullrigger», og at en *noe omfangsrik* kvinne med respekt å melde kan kalles «ei skute». En historie fra et marineball. En *noe selvsikker* sjøkadett sier til en kollega om en *corpulent* dame i nærheten: «— Det var litt av en skute». Men det viste seg senere at denne damen var *meget ei vinden*. Kadetten ville da også prøve seg og engasjerer damen til dans. Uheldigvis hadde hun overhørt hans bemerkning og av slo med følgende replikk: «Det skal en kaptein til å føre en skute». Det satt, skulle vi tro.

Gallionsfigurene er stort sett avbildninger av skjønne kvinner. De skulle bringe skipet lykke. En gallion var et flott spansk krigsfartøy som hadde sin glanstid på 1500 tallet. Karakteristisk for gallionen var et utbygg foran stevnen. Dette utbygget ble på senere typer av seilskip kalt gallionen. Det var her figuren ble plassert og av den grunn fikk navnet gallionsfigur.

Ordet gallionsfigur har også en annen mindre smigrende betydning. Det kan brukes om en person i fremskutt stilling, men som allikevel er uten noen reell innflytelse. Han eller hun er bare en toppfigur, bare til pynt.

I skutas kjølvann følger de mest forskjelligartede uttrykk og vendinger, også når det gjelder noe så allminnelig som å gjøre vårt fornødne. Uttrykket «å slå lens» - som forresten er av hollandsk merke og egentlig betyr å pumpe skuta tom for bunnvann. Lens betyr tom, noe vi kjenner smertelig godt fra ordet pengelens.

En som stadig holder praten gående, kan være en prøvelse. Han kan ikke bare «prate høl i hue på deg», men til og med «prate deg i senk». Hvis han kommer med uttalelser og påstander som er noe drøye, parerer vi med en replikk som: «Den får du gå lengre ut på landet med». Men dette kan også uttrykkes maritimt: «Dra til sjøs»!

Et eiendommelig uttrykk med rot i seilskutetiden er «å ta luven fra en», som i vanlig tale betyr å overgå en, få overtaket på en. «Ta luven fra en» vil kort og godt si å komme på vindsiden av et skip og dermed ta vinden ut av seilene.

Når et skip av en eller annen grunn krenger over på den ene siden, heter det i fagspåket at den har slagside. Men det brukes fort vekk i overført eller figurlig betydning. Noen påstår f. eks. at visse programmer i NRK har politisk slagside. Til og med en person kan få slagside hvis han har tatt for mye til seg av det sterke. Hvis det er rent ille, må han kanskje «loses» hjem, og gjentar dette for ofte, bør han «legge om roret» og gå i «tørrdøkk».

Til sjøs er det viktig «å ta peiling», men på landjorda tar man også peiling når det er noe vi bestemmer oss til eller tar sikte på, og i dagligtale har et uttrykk som «ha'kke peiling» fått livlig anvendelse når vi vil presisere vår manglende kjennskap til en ting.

Propellen gir skuta fart, derfor er det nærliggende og fristende «å sette en propell i bakenden på en person» som er noe treg i bevegelsene, eller velvillig henstille til ham å «sette dampen opp». Uttrykkene kan ikke sies å ha holdt tritt med tidens tekniske utvikling.

Det er vanskelig å forstå hvordan et uttrykk som «det er ikke så nøye til sjøs», kan ha oppstått. Her må jeg holde meg til avdøde rektor Ivar Alnæs, som forklarer at uttrykket er laget av sjøens folk selv, riktig nok av en kvinne, en trise. «Det er ikke så nøye til sjøs», sa trisa, hu vaska stakken sin i skipsølet. Etter uker og måneder i sjøen ville man nok slippe opp for et og annet, og man måtte da nøye seg med det som var for hånden, som kjerringa sa da hun tørka bordet med kattungen.

Vi kjenner uttrykket «å brenne sine skip» som vil si å ta en alvorlig avgjørelse hvor det ikke finnes noen veg tilbake. Sentesen skriver seg fra en gammel form for krigføring som oldtidens romere var kjent for. Det skulle ikke gis noen muligheter for retrett.

Hyggelig party på Sørlandet sist sommer

Vi hadde droppet dreggen inne på Aakervik for å ligge trygt for natten, da en passbåt kom opp med et brev til skipperen. Dette gjengir vi i sin helhet og håper at forfatteren ikke har noe mot det.

«Småtangen» - 15/07-17

D/S «Børøysund»

Vi - 4 bridgespillere på Småtangen, venter på en invitasjon. Vi grundeiere med vassdrags- og fiskerettigheter gjør herved vitterlig kjent med at der er losplikt til Knarrestø.

Etter gammel hevd og almuens samtykke - losplikt ilegges 6-seks-kasser franskt brændevin.

Opplæst og vedtaget ved Dypvå hov.

Vi almuen undertegner eders

Elliot og Elise med appendixer.

Invitasjonene kvitterte vi øyeblikkelig for - men hva med boten? Vi hadde jo ikke slike varer i lasten. Fløyta lød - og lydsignaler avgitt - men ingen reaksjon fra lagunens bredder. Vår motordrevne lounch ble sjøsatt, behørig bemannet, og høvesmannen instruert om å behandle de innfødte med respekt, med ordre om å invitere høvdingen, for om mulig å redusere boten.

Etter at våre tapre menn hadde søkt hvert eneste nes og vik, kom de endelig med den nyhet at høvdingen med følge ville avlegge en visitt.

Høvdingen brakte gaver, og skipets arme fører slapp boten. Det ble fest på båtdekket fra samme stund, hvilket vi ombordværende satte stor pris på.

Da det var tid til å skille lag, mottok vi den elskverdige invitasjon om at alle kunne hoppe på strandparty kommende lørdag. Dette takket vi ja til, 25 stykker av oss, fra 1-78 år.

Lørdagen kom, skyssbåten med, og det var ikke lenge før festen var igang. Festens vertskap og innbudte fra lagunens bredder ga oss en fantastisk mottakelse. Det varte ikke lenge før 3-4 lam lå på den 3 meter lange grillen, og pikant duft kilte i neseborene. Ildvannet fløt, om enn med konduite, og vi ble der til langt på natt. Uforglemmelig aften.

På vegne av oss som fikk overvære en slik gjestfrihet, og oppleve noe så uforglemmelig, vil jeg her ved få rette en skriftlig takk til «landlord» Elliot og hans venner. Dere var sommeren for oss.

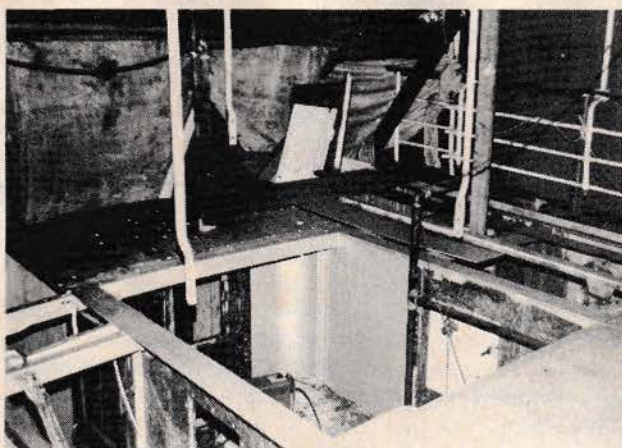
Sverdrupsen
Kaptein.

På tampen eller fallrepet skal vi se litt på de tilfelle der skip er brukt om andre ting enn farkoster på sjøen. I en kirke snakker man også om skip, midtskip, langskip og sideskip f. eks. Men man kan også se det rent symbolsk. Livet kan vel sammenlignes med en sjøreise - kort eller lang, og stormer og stille er det underveis, og havari er heller ikke ukjent.

Vi har også luftskip, og ikke nok med det, vi snakker også om «ørkenens skip» - en kjent metafor for kamelen, som har røtter helt tilbake til 1610.

Med dette sier vi takk for oss og setter kursen hjemover igjen.

SESONGEN 75/76's RESTAURERINGSOBJEKT:



Stormdekket midtskips slik det tok seg ut i januar mnd. Foto: Arnold Lindner.

Nytt stormdekk midtskips

Etter seilingssesongens slutt, ble det på møte ombord i fjor høst vedtatt å skifte ut stormdekket midtskips i sin helhet. Arbeidet kom i gang i midten av oktober måned. I starten gikk mye av tiden med til forberedende arbeid, så som tildekking og demontering.

Først ble aktermasten demontert og heist vekk med kranbil. Deretter gikk man i gang med å kle dekket inn med presseninger, slik at arbeidsforholdene skulle bli de beste. Videre ble alle lugarer, kjele-topp, oppholdsrom og bysse tømt for inventar og utstyr, og det elektriske anlegget oppe underdekk demontert. Leidere og rekkverk ble fjernet, og postskapet mellom skorsteinen og skylightet ble revet.

Når så var gjort kunne opprivingen av det gamle tredekket starte opp. Arbeidet gikk relativt greit fremover, men det var ganske tidkrevende. Innen de gamle plankene var fjernet og spantene avdekket, var november måned gått.

Grunnarbeidet kom så i gang, den viktigste og mest tidkrevende del av jobben. Tærede jernkonstruksjoner skulle brennes ut og nye sveises inn, og alt jern i forbindelse med dekket skulle renbankes for rust og deretter påsmøres primer.

I tillegg til selve dekkutsiftingen ble det fattet beslutning om å fornye skylightet og nedgangskappen på styrbord side. Disse ble derfor brent løs og brakt i land. Nye ble deretter detaljtegnet og så sendt Erik Ruuds Mek. Verksted for produksjon.

Grunnarbeidet pågikk uavbrutt, og i midten av februar kom så nytt skylight og ny nedgangskappe ombord. Arbeidet med montering av disse kom så i gang, et arbeid som krevde den aller største nøyaktighet og var meget tidkrevende.

Februar måned gikk, og først i midten av mars var alt stål- og grunnarbeid ferdig. Dekksleggingen kunne nu komme i gang, men før så skjedde tilbrakte vi vel en uke ved Nylands Verksted for å få utført nødvendig reparasjons- og vedlikeholdsarbeide. Dekksplankene som var bestilt tidlig på høsten, ble levert fra Nylands Verksted, og brakt ombord mens vi lå i dokk.

Da vi så var vel ute av dokken og tilbake på plass ved utstikker D, kom leggingen av tredekket i gang. Arbeidet er krevende og fordrer stor nøyaktighet. I skrivende stund er 1/3 av dekket lagt, men mye arbeid står igjen. Ikke bare skal dekket legges ferdig, drives, brennes og lakkes, alt det vi demonterte i høst skal på plass igjen. Skuta skal vaskes ned, det skal ryddes og males, slik at hun igjen trer frem ryddig og innbydende ved starten av ny seilingssesong.

Skal vi imidlertid lykkes i å bli ferdig med vår hittil største restaureringsoppgave og få skuta i den stand vi ønsker før sesongen, må flest mulig delta i innspurten. Husk det er folk ombord nesten alle dager i uken... week-endene ikke minst. Vi sees.

Jon



Byssa og messa har en hvileperiode nå, især messa som ligger der uten tak, mørk og skitten. Det blir lagt nytt mellomdekk, derfor denne tilstanden. I byssa er gjøremålene begrenset til kaffekoking på arbeidsdagene samt litt matlagning av vår amerikanske venn som en tid bodde i båten og pusset opp byssa. Aktivitetene siste sesong var en helt annen, særlig under sommerturen. Kokka gikk ned for full telling i ca. 45°. Det ble for varmt og kanskje for mye å gjøre.

På fisketuren ble ingen torsk kokt, men noe småfisk ble visst stekt. Dette ble tatt igjen på fiskeaftenen arrangert ombord senere, hvor Hjørdis og Karin serverte torsk i kilovis med diverse tilbehør. En uforglemmelig aften.

Kvinnene gjorde sitt inntog i byssa siste sesong. Selv i kvinneåret påtok de seg arbeide der. Men det ble huket tak i et par hjelpegutter som skal få full opplæring i den edle koke- og oppvaskkunst til våren.

Trine.