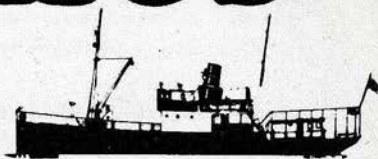


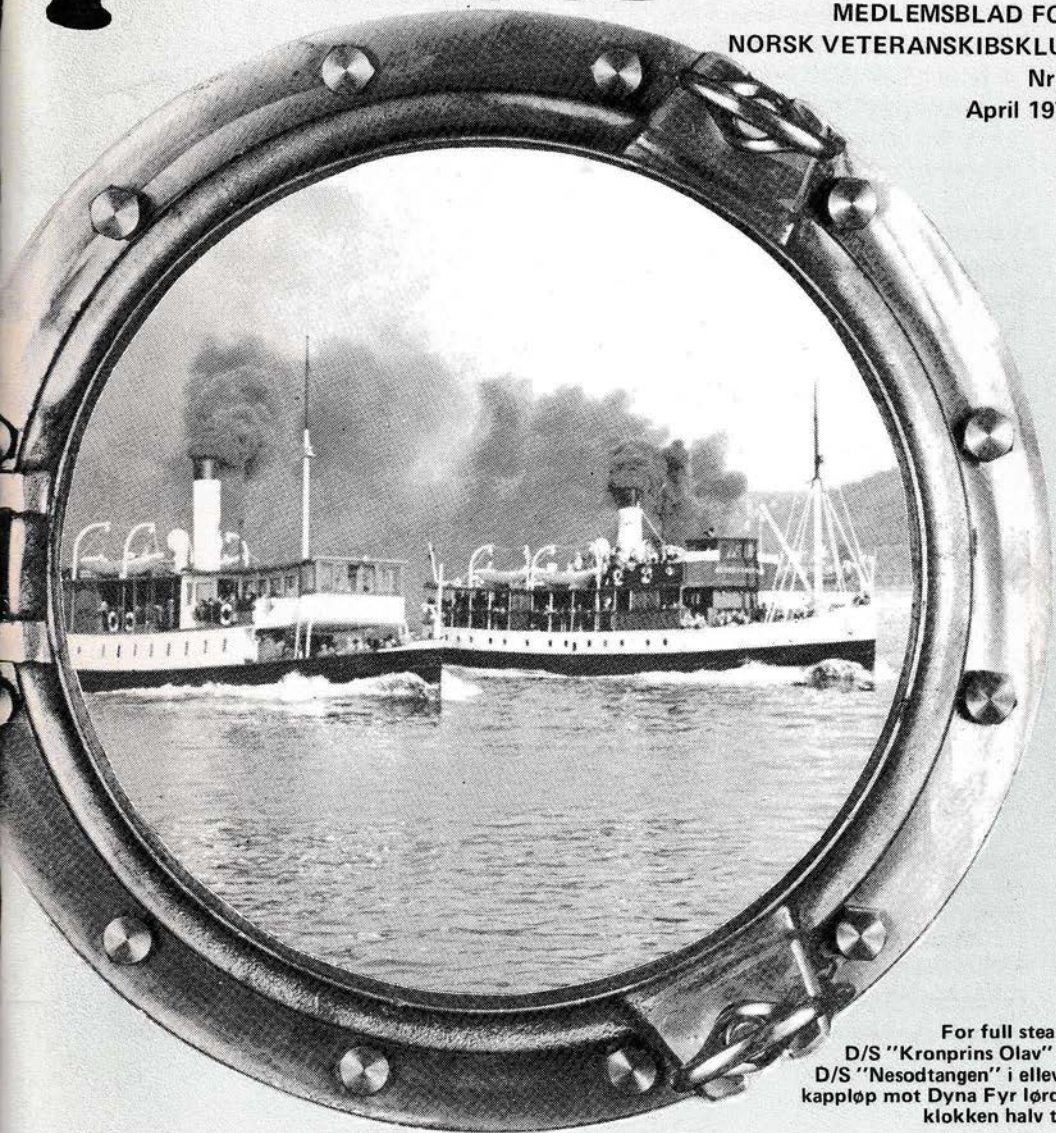
dampskibs posten



MEDLEMSBLAD FOR
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Nr. 8

April 1978



For full steam!
D/S "Kronprins Olav" og
D/S "Nesodtangen" i ellevilt
kappløp mot Dyna Fyr lørdag
kl. halv tre.

dampskibs posten



Medlemsblad for

NORSK VETERANSKIBSKLUB

I redaksjonen:

C.W. Bordsenius

Olav Joki

Foreningens adresse: Postboks 1287,
Vika, Oslo 1.

Dampskibsposten utgis 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 området.

"Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt" men det var dampskibet som åpnet muligheten for regelmessig, sjøverts kommunikasjon. Dampskibet er det bindeledd til fortiden som viser kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tallrike bidrag fra firma, institusjoner og privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over Statsbudsjettet v/Norsk Kulturråd. Vi har dessuten mottatt årvisse bidrag fra kommunene Oslo og Bærum, samt fra en del interesserte redere.

D/S "Børøysund" er registrert i Drøbak, som derved fremstår som Norges eneste by som har større damp- enn motortonnasje.

Medlemsskap i Norsk Veteranskibsklub koster det man selv vil betale – minst kr. 50,- for 1978.

Komiteer og utvalg i Norsk Veteranskibsklub

Båttutvalget er nytt av året. Utvalget skal ta seg av de formelle sider ved driften av D/S "Børøysund", fra sertifikater og mønstring til booking av turer og innkjøp av proviant. Utvalget består av:

Per K. Bølstad, tlf. 178754
Sven-Åge Henriksen, tlf. 418860,
privat 538878
Kaare Svendsen, tlf. 416475,
privat 242646

Restaureringskomiteen er klubbens fagutvalg i restaureringssaker som skal planlegge og lede restaureringsarbeidet. Denne består av:

Mårten Ervik, tlf. 221050/8020
Gunnar Hjort, tlf. 553490,
privat 558070
Oskar Joki, tlf. 129070
Jon Schröder, tlf. 567715.

Klubbkomiteen tar seg av klubbaktivitetene og arrangerer møter, medlemsturer m.m. Den er alltid åpen for nye og gode ideer. Kontakt:

Laila Andresen, tlf. 132250,
privat 134884
Brita Batt
Tone Eggemo
Gunilla Øst

Jubileumskomiteen er spesielt oppnevnt for i år. Den 19. juni er det nøyaktig 70 år siden D/S "Børøysund" ex. "ODIN" første gang kjente vann under kjølen. Denne begivenhet skal selvsagt markeres, og de som er utpekt til å legge opp feiringen er:

Laila Andresen, tlf. 132250,
privat 134884
Tove Berntsen, tlf. 689950
Sigurd Trebo, tlf. 201050,
privat 130450
Kaare Svendsen, tlf. 416475,
privat 242546
Jon Schröder, tlf. 567715.

Nordsteam ble dannet under Veterandampskibsmøtet i Göteborg i 1976, og skal virke som kontaktorgan mellom de nordiske veterandampskibene. Norsk Veteranskibsklubs representanter i Nordsteam er:

C. W. Bordsenius, tlf. 465820,
privat 539783
Arne Nik. Rød, tlf. 334760.



Vår ære og vår avmakt.

Våre tre dampskib, "Børøysund", "Kysten I" og "Skibladner", ble i 1977 for første gang tilstått driftstilskudd over samferdselsbudsjettet med i alt kr. 150.000.—.

Selv om beløpet alene naturligvis ikke på noen måte er tilstrekkelig for å sikre fortsatt drift av de tre fartøyer, syntes vi bevilgningen var gledelig, selv om bevilgningens størrelse nærmest er symbolsk, og bare bekrefter at Staten nå begynner å erkjenne sitt ansvar på dette område.

I årets St. prp. nr. 1, "Om bevilgning til Samferdselsformål", ser vi av underpost 29 at "Tilskott til veteran skip" også for 1978 er foreløpig ført opp med kr. 150.000,— til de samme tre skib.

Vi finner dette både gledelig og skuffende.

Gledelig fordi man i Stortingets samferdselskomite peker på den store kulturhistoriske betydning det har å bevare skipstyper av den art det her er tale om.

Skuffende fordi man åpenbart glemmer at en førstehjelpsaksjon, dersom den i det hele tatt skal ha noen hensikt, umiddelbart må følges av en intensiv rehabiliteringsfase.

Man tør i denne sammenheng henlede komiteens oppmerksomhet på det faktum, at ingen av disse båter på noen som helst måte var øremerket for bevaringsformål da denne tanke oppsto i form av vår forening i 1964. Disse fartøyer er ikke bevisst blitt holdt til side mens alle deres artsfrender i tur og orden er forvandlet til spiker.

Våre tre veterandampskib eksisterer i dag blott og bart fordi de som et resultat av tilfeldigheter til slutt var De Siste.

Det eldste av dem, hjuldampersen "Skibladner", har riktignok lenge vært betraktet som en raritet, en slags flytende anakronisme, innestengt som den var i sitt "hav" Mjøsa. Men når det gjelder de to andre oldinger fra vårt eget århundre, så hadde disse ikke vært i regulær drift på mange år da de ble "funnet". De lå livløse og kalde i sine fortøyninger, tydelig preget av å være akterutseilt og utrangert for år tilbake. Følgelig bar de også preg av kun det mest nødtørftige vedlikehold mens de ventet på at skjebnen skulle innhente dem.

Grunnen til at vi trekker frem disse forhold er den kjennsgjerning, at ett års opplag for en gammel båt, sliter mer på den enn flere års regulær drift. Dette må man ta hensyn til når rehabiliteringsfasen skal innledes.

Vi tror det foreslåtte driftstilskudd for 1978 ville vært mer virkelighetsnært dersom de tre fartøyer allerede hadde

gjennomgått restaureringsprosessen. Så lenge dette ikke er skjedd, frykter vi for at en ny bevilgning i samme størrelse som den i år, vil komme til å berøve de interesserte noe av den glød som har preget arbeidet i de siste 10 år vi nå har slitt med vårt fartøy, D/S "Børøysund".

Imidlertid har Norsk Kulturråd i år nedsatt et utvalg som skal utrede spørsmålet om bevaring og mulig bruk av kulturhistorisk sett interessante fartøyer.

Vi setter vårt håp til at den utredning som skal foreligge innen høsten, vil resultere i at man skal bevilge våre veteraner det beløp som virkelig er nødvendig

for at disse fartøyer fortsatt skal kunne forbli intakt og fylle sin funksjon på en tilfredsstillende måte. Etter vår oppfatning ville det nå ikke være for tidlig om landet tok konsekvensen av at det i atskillige decennier har fått solide tradisjoner både i innen- og utenriksfart.

En statlig bevilgning som kan bringe våre gjenstående dampskib i drift tilbake til den stand de bør ha for at de skal representere det bindeledd til fortiden som viser kontinuiteten i vår sjøfarts- og samferdselshistorie, vil ganske utvilsomt bli hilst med glede i vide kretser.

CWB

D/S "Børøysund" nettopp nå.

I skrivende stund er aktiviteten så smått begynt å ta seg opp igjen. En fyldig orientering om de forestående arbeider ombord ble sendt medlemmene i midten av januar, slik at dette kun blir en kort situasjonsrapport primo februar.

I maskinen er kjel og skorsten rengjort og arbeidene med å mure opp nye ildbrygger påbegynt. Eftersyn og overhaling av begge generatorene er kommet i gang, og det vanlige vedlikeholdsarbeidet forøvrig er startet opp.

Fra dekket er det ennå ikke meldt om det helt store fremmøte, men arbeidene med oppussing av møbler til Røkelugar og passasjerlugarer i dekkshuset akter er begynt.

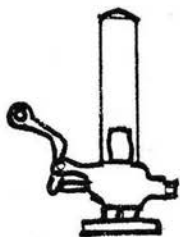
Dokksettingen står for døren. I tillegg til vanlig besiktigelse har Skipskontrollen forlangt akseltrekk og rorløft. Når og hvor dokksettingen skal finne sted er ennå ikke p.t. på det rene, men det er grunn til å anta at det også denne gangen blir Nyland Vest.

Teknisk tegner søkes.

Detaljplanlegging av restaureringsarbeidet ombord er et ikke helt lett arbeid for en amatør. Men planlegging er og blir en viktig og helt nødvendig del av restaureringen. For at de som skal utføre arbeidet i det hele tatt skal bli i stand til å planlegge dette, og dermed komme frem til det gode resultat, er det nødvendig med gode arbeidstegninger, bilagt spesifikasjoner og materialkvaliteter. Planene bør fremfor alt være profesjonelt utført, slik at håndverkerne ikke taper verdifull tid på unødvendig gransking av tegningene.

Av denne grunn trenger vi en "proff" til å rentegne og beskrive arbeidet. Hvis vedkommende, foruten å være en dyktig tegner, også har de rette følelser for plysj, messing og lukten av varm maskinolje, er dette avgjort en fordel.

Vi er så smått begynt å tenke på neste vinters restaureringsarbeider, og interesserte bes derfor kontakte restaureringskomiteen.



Formannen har ordet.

Vel møtt til en ny og hektisk sesong. Det kan vi trygt love alle våre små og store slitere. Arbeidsoppgavene på D/S "Børøysund" er ikke blitt mindre siden sist, snarere tvert imot vil kanskje enkelte hevde. Dette har da også satt sitt preg på styrets arbeid så langt. Vi vurderer det slik at klubbens virksomhet står og faller med båten. Det er her vi treffes for å diskutere problemer og yde våre skjerv til arbeidslisten. Her kan man banke løs i svart fortvilelse over tingenes tilstand, for senere å gledes over maskinens taktfaste slag der vi stevner frem en rolig sommerkveld.

Vi vil derfor gjøre vårt ytterste for å utvikle miljøet ombord og legge forholdene til rette så flest mulig kan få interessante og utviklende oppgaver tilpasset sine evner og anlegg.

Her appellerer vi nå til alle Klub'ens medlemmer. Det er ombord du får det historiske suset, og det er der Du kan være med på å bestemme utviklingen. Bl.a. er det nå slått opp detaljerte arbeidslister over prioriterte arbeidsoppgaver. Her er det nå opp til den enkelte selv å finne oppgaver som kan passe og ta ansvaret for at dette blir brakt i orden. Det er også mulig å ta med seg oppgaver



hjem for dem som måtte foretrekke det. Hovedsaken er at det blir gjort innen en viss tid. Så stikk innom en tirsdag eller torsdag og undersøk om det er noe som passer for deg.

Mens vi nå gjør vårt skip klart, har Staten satt i gang sitt arbeid for å bringe klarhet i hva de kan og vil gjøre med de verneverdige skip som fortsatt finnes. Norsk Kulturråd har nedsatt et utvalg som i løpet av våren skal vurdere hvilke verneverdige skip vi har, og hva som kan gjøres med disse. Dette vil sannsynligvis få vidtrekkende konsekvenser både for klub'en og D/S "Børøysund". Det skjer således svære ting på den museale skipsfronten i år, og det blir spennende å se resultatet.

Hvorom alt ting er, vi vil også i år måtte arbeide innenfor en meget knapp økonomisk ramme. Det er jo forsåvidt intet nytt, det er ennå langt frem før alt er i tipp topp stand. Men det går jo den riktige veien heldigvis.

Nik. Rød

Kopiering av våre gamle tegninger.

Våre mer enn 130 tegninger som ligger trygt forvart på Sjøfartsmuseet, skulle gjerne vært duplisert. En del av tegningene må nødvendigvis hentes frem temmelig ofte, og dette har resultert i at noen gamle gebrekkelige tegninger er ved å gå i stykker.

For om mulig å forhindre dette, skulle vi gjerne ha fått laget et komplett sett som kunne brukes som original for nødvendige arbeidstegninger. Dersom noen av våre lesere skulle ha muligheter for å hjelpe oss med dette for en rimelig sum, så er restaureringskomiteen henrykt for å få beskjed om dette.

Et godt varp.

For en tid siden fikk NVSK nyss om at KNM "Valkyrien", Sjøforsvarets siste fartøy med stempeldampmaskin, skulle utrangeres. I håp om at man ombord der muligens ville finne utstyr som kunne være aktuelt for vår kullfyrte skjønnhet, satte man seg i forbindelse med Sjøforsvaret, for om mulig å få rekognosert fartøyet, og eventuelt få sikret seg de ting som måtte kunne brukes.

Utpå høstparten kom tillatelsen, og to mann fra klubben reiste sporenstreks til Bergen. Med mahogny og plysj i blikket, og til tennene rustet med verktøy, klarte de to i løpet av like mange hektiske døgn å "kapre" nok utstyr til å fylle to containere.

Ustytret er av uvurderlig verdi, og hadde neppe kunnet skaffes på vanlig måte. Sakene er nå grovsortert og lagret, men noe av det vil man nok antagelig finne ombord i veteranen allerede til sommeren.

Vår honnør til Kgl. Norske Marine som gjorde redningsaksjonen mulig, og en spesiell takk til kommandørkaptein Holtar for velvillig bistand.

Nye lover for klubben.

På generalforsamlingen 30. november 1977 ble de nye lovene endelig vedtatt. Lovene erstatter de tidligere fra 1964 og trådte i kraft straks.

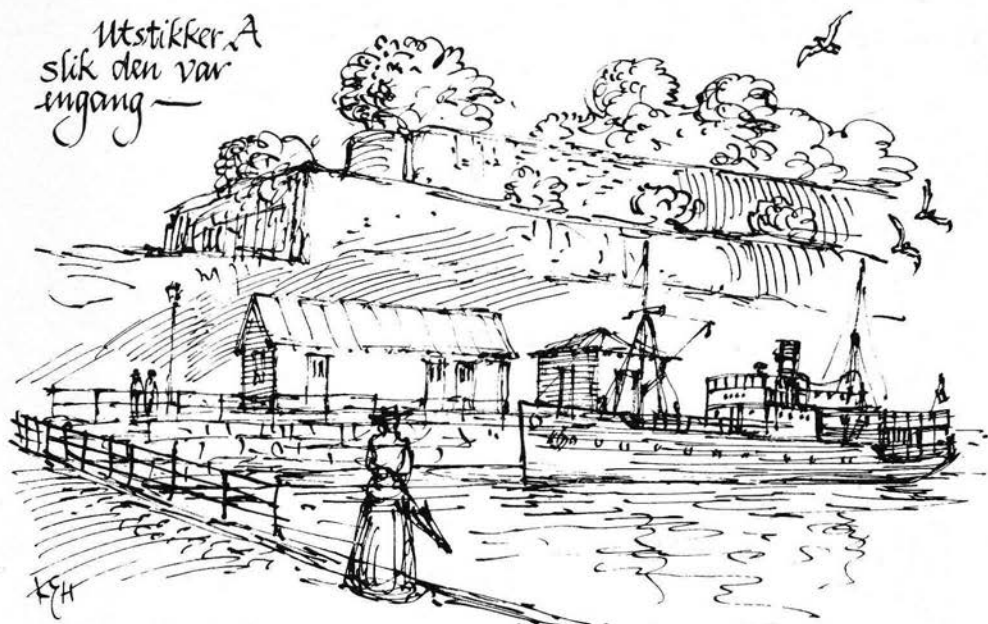
Siden starten i 1964 har klubbens virksomhet økt vesentlig. De verdier klubben disponerer – både økonomisk og kulturhistorisk – er betydelige, og støtten fra det offisielle er blitt en viktig forutsetning for restaureringen av skibet. Dette er i korthet de faktorer som har nødvendiggjort en modernisering av klubbens formelle fundament. Samtidig har man bestrebet seg på å gjøre lovbestemmelsene mer detaljerte.

I denne forbindelse finner vi grunn til å henlede medlemmenes oppmerksomhet på et par bestemmelser som er nye. Den ene er at et nytt medlem må ha vært betalende medlem i minst 3 mndr. for å få stemmerett. Den annen bestemmelse er at medlemmer, for å være valgbare til styreverv, må være fylt 20 år.

Valgkomiteens forslag vil herefter bli utsendt sammen med innkallingen til generalforsamlingen. Eventuelle forslag til motkandidater må være sendt styret innen en uke før generalforsamlingen, og dette motforslag må være bilagt en bekreftelse på at vedkommende kandidat er villig til å stille seg til valg.

Kontingenten

Når dette leses har vi passert 1. mars og alle har selvsagt betalt kontingenten for 1978 som er på minst kr. 50,- i norsk valuta. De som likevel skulle ha oversett innbetalingsblanketten fra januar kan henvende seg til kassereren med en passende seddel, eller godskrive vår postgirokonto 2013001. De som er raskt ute kan regne med full diskresjon.



Vi får dampskibsekspedition.

Efter bevaringsaksjonen i fjor vår, har Oslo Havnestyre nå meddelt oss at klubben kan få disposisjonsrett til de tre gamle bygningene innerst på den tidligere Utstikker A, nå Rådhusbrygge I, Piperivika. Brukstillatelsen forutsetter imidlertid at klubben setter i stand og vedlikeholder bygningene. Planer for dette er under utarbeidelse.

Disse bygningene har alle hatt direkte tilknytning til lokaltrafikken på Oslofjorden. Det største av husene inneholdt i sin tid både ekspedisjonskontor og lager for Bundefjordbåtene. Hvor gammelt huset egentlig er, vites ikke med bestemthet, men vi antar at det skriver seg fra tiden rundt 1910. Såvidt vi kjenner til er dette byens siste opprinnelige dampskibsekspedisjon, og vi har tenkt å la den beholde denne funksjon i tillegg til at den også kan anvendes som klubblokale.

De to andre bygningene bære umiskjennelig preg av funksis, og ligger på hver

side av det tidligere fergeleie for "Framnæs"-fergene. Disse to hus er tenkt å gi plass for henholdsvis lager og verksted.

Imidlertid haster det med den ytre istandsettelse og forskjønnelse, og de som er interessert i å arbeide med fast grunn under føttene, og dertil glad i å bruke vinkelhake, loddesnor og waterpass, bes henvende seg til Jon Schröder, som er utpekt til å planlegge og lede istandsettel-sesarbeidene. Han treffes på tlf. 56 77 15.

Skorstenen.

Vi var klar over at den gamle skorstenen ikke var helt bra, men håpet i det elngste at den ville holde en sesong til. Nå foreligger "dommen" — for sikkerhets skyld i form av pålegg fra Skipskontrollen — ny skorsten!

For tiden arbeides det under høytrykk for å få jobben planlagt og utført så snart som mulig.

Week-end dugnader.

Tidligere års erfaringer har vist at man kan få unna det rent utrolige av vanlig vårvedlikeholdsarbeider ved godt planlagte dugnader ombord. Dette må vi få til i år også.

Datoer for helge-dugnadene er ennå ikke fastsatt. Oppslag om dette kommer på tavlen ombord. Gjør ditt til at vi i tide kan få redusert den arbeidstoppen som likevel alltid kommer umiddelbart før seilingssesongen starter.

I pinsen vil det også i år bli arrangert en vanlig jobbe- og hyggetur, under forutsetning av at forholdene blir lagt slik til rette at fyrbøterene kan ta opp steamen. Pinseturen er åpen for alle medlemmer som vil være med på å få skuta "ship Shape" til seilingssesongen. Et ekstra poeng i år vil være at "vår venninde" i år fyller 70 år, og at hun derfor har krav på å være litt ekstra fin til jubileet.

Sommerturen 1978.

Denne vil i år finne sted i forbindelse med veterandampskibsmøtet i København. Dette betyr avgang fra Oslo omkring lørdag 8. juli med tilbakekomst 23. juli.

Med dette skulle alt ligge vel til rette for den store sommeropplevelsen for ferdens deltagere. Turen sydover vil bli lagt gjennom Bohuslans skjærgård med alt det den har å by på og København skulle formodentlig også kunne by på attraksjoner for enhver smak.

Sommerturen er klubbens honnør til de aktive, og "betaling" for mange og lange arbeidskvelder ombord i løpet av året. Den eneste måte man kan skaffe seg "billett" på, er å ta aktivt del i arbeidet ombord. Start for sikkerhets skyld straks – det kan bli rift om plassene.

Børøysunds historie.

I likhet med andre skib, har også D/S "Børøysund" sin historie. I grove trekk er den kjent – så som eiere, navn, fartsområder, ombyggingsår osv. Men historien både kan og må kompletteres ytterligere. Dette burde kanskje ha vært gjort på et langt tidligere tidspunkt, men vi har hverken hatt ressurser eller kapasitet til å gå løs på dette.

En god del materiale finnes i offentlige og private arkiv, det må bare graves frem og systematiseres. Det som det i grunnen haster mest med, er innsamlingen av stoff fra de muntlige kilder, dvs. fra folk som har arbeidet ombord, reist med båten eller som på andre måter har hatt kontakt med skibet. Det er jo dette stoff som skal gi kjøtt og blod til det skelett man kan bygge opp av tørre data fra logg, rutetabeller og mannskapslister.

Skulle noen av våre lesere kjenne skibet fra tidligere år, det være seg fra Trondheimsfjorden, Bergenskanten eller Vesterålen og Lofoten, så er vi i Dampskibsposten takknemlige for alle hint.

Og dersom det blant våre medlemmer skulle være noen som har anledning til å anvende en del timer i Universitetsbiblioteket eller på Sjøfartsmuseet for om mulig her å finne frem stoff som er av interesse, så skulle intet glede oss mer.

Hyggelig bidrag.

Vi har mottatt den gledelige melding om at Bærum Kommune også i år har bevilget kr. 7.500,- til vårt kull-tur-vennelige dampskib. Vi benytter gjerne denne anledning til å takke. Både for bidraget, og for alle de hyggelige turer vi i årenes løp har fått lov å gå for Bærum Kommune i dennes populære "Kjenn Din Kyst" arrangementer.

Måtte vi ennå i mange år få tråkle oss frem i Bærums snirklede arkipel!



D/S "Børøysund" i Færderseilassen?

Sist sommer deltok D/S "Børøysund" ganske ufrivillig i starten av turseilernes store mønstring – Færderseilassen – med røk og damp og uten seil.

Langt fra alle var like begeistret.

For skipperen på broen kan slike regattaer ofte fortone seg som det reneste mareritt. Man siger pent ut av et sund, runder en odde og befinner seg plutselig midt blant dusinvis av seilbåter – med seilere i innbitt konsentrasjon og kamp om sekunder og vind.

Det lar seg sikkert gjøre å skaffe en terminliste med tid og sted for sesongens regattaer. Med en slik oppslått på broen har man i alle fall muligheten for å holde seg unna. Det er slett ikke sikkert "Børøysund" er tjent med den oppmerksomhet skibet på denne måte pådrar seg.

For alle tilfellers skyld: Årets Færderseilas finner sted 10.–11. juni.

Broen og Børøysund.

Som den siste av Vesterålsbroene vil broen mellom Langøy og Hadseløy – altså over det sund vårt fartøy er oppkalt etter – bli åpnet i nærvær av H.M. Kong Olav V i månedskiftet august/september i år.

Selv om vårt fartøy vel neppe vil kunne være tilstede og bidra til å kaste glans over begivenheten, vil vi sikkert i tankene se for oss den gamle, som i kjole og hvitt og med øredøvende hvit dampsky fra fløyten istemmer den forgagne epokes hyldest til den moderne tids kommunikasjonslinjer.

Men i vårt fravær kan vi tillate oss i vårt indre å spørre om når mon vår Børøysund skal få ny bro.



A.M.ANDERSSEN
MEK. VERKSTED

POSTBOKS 40, LEIRDAL, OSLO 10
SENTRALBORD 25 30 50

Litt om arbeidsinnsatsen ombord.

Som de fleste kjenner til utføres alt arbeide ombord i "Børøysund" i form av ubetalt dugnadsarbeide på fritiden. Dette er en av grunnforutsetningene for klubbens virksomhet.

Tallfesting av denne innsatsen er vanskelig for ikke å si umulig, men et forsøk kan likevel være nyttig, og kanskje gi stoff til ettertanke.

I en normal seilingssesong kjøres det omkring 35–45 passasjer- og medlems-turer. Turenes lengde er i gjennomsnitt ca. 5 timer, hvilket innebærer omkring 7–8 timers arbeide for mannskapet. Vanligvis er det ca. 10–15 mannskaper med pr. tur. Summert gir dette en arbeidsinnsats på 2500–3500 timer. I tillegg kommer noen timer til forskjellig arbeide forbundet med driften av skipet – kullsjau, småreparasjoner, oppfyring osv. Det er neppe for høyt satt hvis en antyder omkring 3000–4000 timer bak selve seiler-sesongen – fordelt på 30–40 aktive.

Arbeidsinnsatsen om vinteren er om mulig enda verre å kvantifisere. Et vanlig frammøte i den kaldeste perioden av vinteren er ca. 5–10 personer to ganger i uka. Noen ganger er det også folk ombord i helgene. Fra februar/mars og utover øker frammøtet på dugnadskveldene til 10–20 personer. Det jobbes som regel lengre utover kveldene, og som oftest er det folk ombord i helgene. I april blir det mer fart i sakene, frammøtet er jevnt og høyt og det jobbes så og si hver kveld i uka. På de spesielle dugnadshelgene kan det være opptil 30 aktive ombord. Dette aktivitetsnivået holder seg utover, med den vanlige arbeidstopp de siste par uker før seilingene starter.

Et forsiktig anslag basert på egne noteringer fra et par sesonger tilbake gir omkring 4–6000 timer.

I tillegg til dette kommer det arbeide som utføres utenom båten, av styre og kommittemedlemmer. Timetallet er satt til 1000–2000 timer, men er nok i realiteten mye høyere.

Summeres dette kommer man til et ganske imponerende resultat, – 8000 – 12000 arbeidstimer. Denne innsatsen fordeler seg på i alt 30–40–50 aktive, – med minst halvparten på en håndfull superaktive dampentusiaster. Enkelte har faktisk logget over 1000 timer ombord, altså over et halvt årsverk. Enhver kan selv regne ut hvor mange dugnadskveldes (a 5 timer), passasjerturer (a 7 timer) og dugnadshelger (a 15–20 timer) som trengs for å nå opp til dette resultat.

Ikke alt utføres med like stor entusiasme. Særlig når seilingsstart nærmer seg og det er tusen ting å gjøre, kan det være tungt å overbevise seg selv og andre om at det er en lysbetont hobby man driver på med. Men når "Børøysund" steamer ut fra brygga på første tur er altting glemt – håper vi.

Olav Joki

Veterandampskibsmøtet i 1978.

Det planlagte møte sommeren 1977 måtte dessverre avlyses p.g.a. for liten deltagelse. Men danskene gir seg ikke, og har berammet nytt møte i dagene 14. – 16. juli 1978 i København. Møtet skjer i NORDSTEAM's regi med Dansk Veteranskibsklub – D/S "Skjelskør" – som verter.

Innbydelser er sendt et tyvetall veterandampskib, og man håper på en stor deltagelse og en verdig mønstring av de gamle slitere.

Norsk Veteranskibsklub har takket ja til invitasjonen – med vanlig forbehold om fartstillatelse, sertifikater m.v.

SEILINGSSESONGEN 1978

Først en oversikt over tidligere års seilingssesonger:

	1971	1972	1973	1874	1975	1976	1977
Teknisk prøvetur, dato	15/6	3/4	5/5	2/5	30/4	2/6	3/6
Passasjerturer	11	38	35	29	42	22	28
Medlemsturer	2	3	4	3	2	2	1
Mannskapsturer	—	1	1	5	10	6	3
Passasjerantall	750	3.000	2.300	1.900	3.500	1.600	2.400

Seilingsplanen for sesongen 1978 er ikke endelig fastlagt, men vil i store trekk følge oppleggene fra tidligere år, da bortsett fra de to siste sesonger da vi ble omtrent en måned forsinket i starten.

Årets sesongstart forutsettes å finne sted i begynnelsen av mai, med 4-5 seilinger pr. uke frem til slutten av juni. Såfremt det er mulig, vil man i år forsøke å unngå de lange turene midt i uken, i det kvelden som regel blir lang nok for mannskapet likevel.

Juli er feriemåneden par excellence, da all vanlig aktivitet ligger nede. Dessuten er det i denne måned sommerturen finner sted.

Høstsesongen beregnes å starte i løpet av annen uke i august, og det legges opp til seilas 3-4 dager i uken frem mot slutten av september. Imidlertid vil jo disse planer helt og holdent være avhengig av pågangen.

Denne sene sesongstart de to siste år har særlig gått ut over medlemsturene. I

år er det planlagt 3 medlemsturer h.h.v. søndag 28. mai, onsdag 14. juni og søndag 27. august. Vi legger ikke skjul på at en av baktankene med de tidlige medlemsturene er at vi på disse håper å få kapret nye mannskaper til båten. Fornyerelser og forsterkninger trengs også her.

Det ideelle ville ha vært å ha en så stor mannskapsreserve at vi hadde kunnet seile hver dag hele sesongen igjennom.

Arbeidsturer inngår i opplegget. De kjøres gjerne som helgeturer enten til Sandspollen eller Middagsbukta, eventuelt andre passende steder. Disse turene er særlig viktige i begynnelsen av sesongen, idet man på disse turer gjerne får utført de siste vedlikeholdsarbeider og gjennomgått skibets sikkerhetsrutiner som skal drilles før sesongstart. Siste tur om høsten brukes i alminnelighet til å gjøre skuta klar for vinteropplag.

Seilingslisten vil bli slått opp ombord til våren. Likeledes vil det bli slått opp en mannskapsliste, der de som vil seile som mannskap tegner seg på.

Veteraner møtes i Son.

Hvis alt går som planlagt, vil Son bli stedet for et celebært veterantreff på forsommeren. Med gammeldamp og blankpolerte veteranvogner vil Norsk Veteranskibsklub og Norsk Veteranvogn Klubb sette hverandre stevne en søndag i juni, hvilken søndag det blir, er dog ikke bestemt ennå — .

Foruten de to nevnte klubber er også Son Veteranskipsklub trukket inn, og såvel Norsk Teknisk Museum som Norsk Sjøfartsmuseum vil støtte arrangementet.

Alt tyder på at dette vil bli årets begivenhet i Son, og en bedre og mer tidsriktig ramme om arrangementet enn bryggen i Son omkranset av den gamle bebyggelse, finner man neppe.

D/S "Duen" og D/S "Duen 2"

Av Loyd Granlund, med enerett for Dampskibsposten.

Navnet "Duen" er velkjent på Oslofjorden. Allerede så tidlig som i 1877 ble det for regning av skipsmeglerne Due & Haneborg bygget et dampskib ved Eriksberg Mek. Verksted i Göteborg. Båten målte 76 br. reg. t. og hadde dimensjonene 89,5 x 14 x 9 fot. Maskinen var av det tosylindrede slaget, men ytterligere detaljer vites ikke bortsett fra at arbeidstrykket var på 60 lbs.

Dette fartøy, som altså ble døpt "Duen", gikk i den første tiden i ruten Christiania – Askerlandet – Sætre – Drøbak, men etter en tid ble ruten avkortet, slik at endepunktene ble lagt til Sætre. Formodentlig hadde dette sammenheng med at Drøbak etterhvert fikk så mange anløp av andre båter som brukte kortere tid på sin ferd langs Nesoddlandet til hovedstaden, at "Duen"s siste etappe med fordel kunne sløyfes. Imidlertid var det en del lokaltrafikk mellom bryggene sydligst i Asker og Røyken med Drøbak, men denne trafikk har altså åpenbart ikke vært stor nok til å kunne forsvare opprettholdelsen av ruten i sin helhet.

Med sertifikat for 182 passasjerer pløyde D/S "Duen" seg jevnt og trutt mellom Christiania og Sætre. I 1893 ble båten og ruten overdratt til det nystiftede Asker, Røken & Hurum Dampskibsselskab, som samme år satte den nybyggede D/S "Asker" inn i ruten.

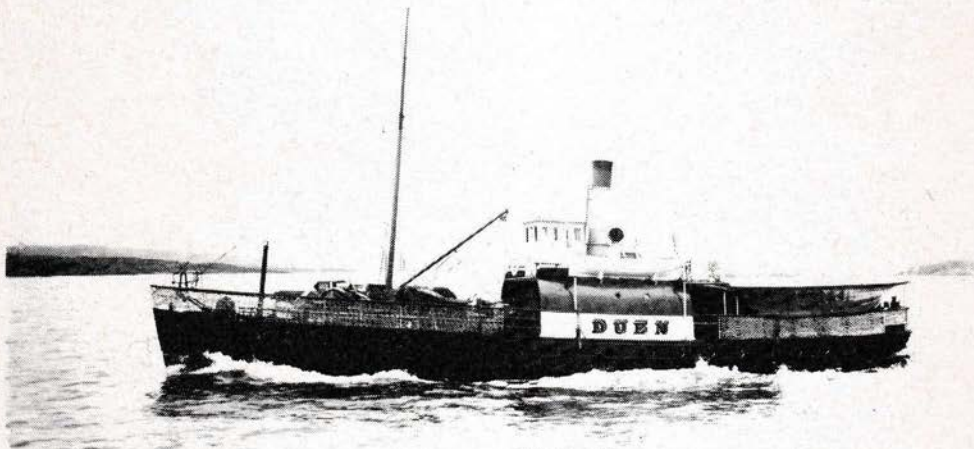
Konkurranse

Disse to båter underholdt ruten helt frem til 1919, da det dukket opp en alvorlig konkurrent i form av D/S "Røken" tilhørende Røken & Hurum Dampskibsselskap. For å ta opp konkurransen med det nye selskapet, kjøpte Dampskibsselskabet Asker, Røken & Hurum et dampskib i Hamburg. Det var bygget i 1914 ved jernbaneverkstedet Union Giesserei i Königsberg angivelig for fart på Hamburg havneområde. Når en ser på byggeåret og tenker på de forhold som antagelig på den tiden hersket ved tyske skipsbyggerier, så forstår man nok at et litt eiendommelig byggested ble valgt. Men båtens første navn var også særpreget i alle fall for den tid. For "Hindeburg" var navnet – oppkalt etter en ikke helt ukjent tysk feltherre.

Imidlertid var ikke "Hindenburg" noe populært navn på en norsk fjordbåt, i hvertfall ikke i tiden efter den første Verdenskrig, så da kaptein Andersen fra Volden førte båten hjem til Oslo i 1919, bar den det mer beskjedne navn "Freden".

D/S "Duen 2"

I grunnen var det ingen vanskeligheter med å finne på et nytt navn. Båtens forgjenger, "Gamle Duen", hadde vært meget populær, og følgelig ønsket man å beholde navnet på den



D/S "Duen" tvers av Bygdø omkring århundreskiftet. (Foto: Wilse)

nye båten, som altså fikk navnet D/S "Duen 2". På dette tidspunkt målte båten 135 br. reg. t. og hadde følgende dimensjoner: 99,2 x 21,4 x 9,5 fot, altså en god del større enn sin forgjenger. "Duen 2" var hverken utstyrt med mast eller lasterum, men hadde i stedet et stort og rommelig fordekk. Aktenfor skorstenen over hoveddekket var et soldekk som om sommeren ble flittig benyttet, og forøvrig var båten etter den tids forhold godt utstyrt med salonger. På både 1. og 2. plass var det adskilte "damosalonger", og båten hadde sertifikat for ialt 289 passasjerer.

I 1920 ble den gamle D/S "Duen" solgt til et rederi i Haugesund, og omdøpt til "Egenæs" med Stavanger som hjemby. Imidlertid forliste den snart etter, idet den sildelast som den førte løst i rommet forskjøv seg. Heldigvis ble alle mann reddet.

Da "Duen 2" var kommet i fart, var det også slutt på problemene med isen i fjorden langs Askerlandet. Båten var bygget med et meget flatbunnet forskip, og hadde store vann-tanker både forut og akterut. Ved hjelp av de kraftige pumpene i maskinen kunne man lett skifte vannballasten fra for- til akter, noe som sammen med det gruntgående forskipet ga båten meget gode isbrytende egenskaper. Disse kom godt med under all den isbrytingen båten utførte i de mer enn 30 år den trofast dunket seg frem og tilbake langs Askerlandet.

For "dunket" gjorde den. Ombord hørte man ikke oljepumpen så godt som dem som sto på land, men lyden var såpass karakteristisk og kunne høres så langt unna at man aldri var i tvil om hvilken båt det nå var som nærmet seg. Av denne grunn fikk D/S "Duen 2" det skjelske økenavnet "dunken".

Sikkert vartegn.

Tidlig på våren, litt avhengig av vær og temperatur, var det "Duen 2"'s jobb å gå ekstratur ut til Holmebukta i Asker for å bryte opp råk inn til de av Askerbåtene som nå ble gjort klare etter vinterens opplag. Til disse båtene hadde "Duen 2" med seg vann til kjelene og kull til å fyre med. Av "sommerbåtene" var det D/S "Oscar" og D/S "Sport" som først skulle ut, og ofte ble dette arrangert slik at "Duen 2" simpelthen tok "Oscar" med på slep tilbake til Nylands Verksted i Oslo, der resten av klargjøringsjobben ble gjort. D/S "Sport" kom da som regel noen dager senere inn til Oslo for egen maskin.

Under opplaget i Holmenbukta hadde maskinsjef Hagen og hans folk i vinterens løp gått over og eftersatt alt maskineri ombord i "sommerbåtene".

I vinterens løp hendte det rett som det var at "Duen 2" passerte frakteskuter som hadde kjørt seg fast i isen. Ved slike tilfeller ble det da ofte gjort avtaler om at såsnart D/S "Duen 2" var ferdig med ruten, skulle den komme tilbake og assistere. Et par gode slepetrosser ut fra hver side akter fra "Duen 2" til frakteskuten, full fart i maskinen, og frakteskutene kom vel frem, hva enten det var til Konglungen, Volden, Nærnes eller Sætre. Eller hvor de nå skulle.

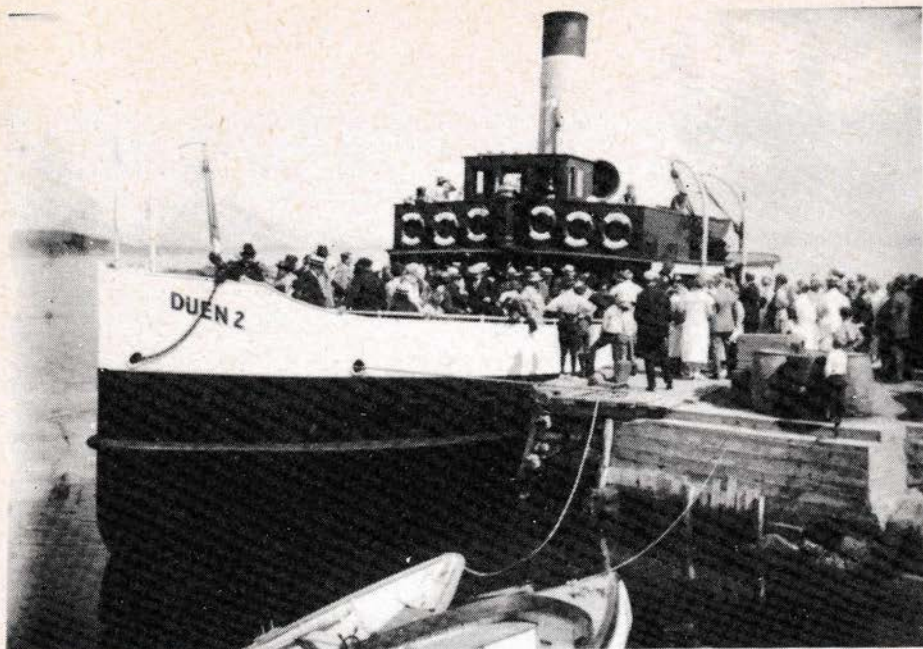
D/S "Duen 2" kunne uten vanskelighet forsere 8–9 tommers fast is. Ved å ramme var det ingen is som stoppet den. Men selvfølgelig hendte det jo båten ble forsinket under slike forhold. Et spesielt forhold som bevirket at båten aldri ble liggende fast om vannet enn var aldri så kaldt, var at inntaket til kjølevannspumpen lå midt under båten. Av denne grunn satte det seg aldri isnåler i silen, og man hadde derfor ikke problemer med nedsatt ydeevne på maskinen på grunn av manglende kjøling i kondensatoren.

Alle sorter last.

Bortsett fra noen få dagers pause høst og vår, seilte D/S "Duen 2" jevnt og trutt hele året. To ganger daglig tur-retur Sætre - Oslo via mellomsteder, eller det ble vekselvis fra Volden til Oslo i bytte med f.eks. D/S "Asker" eller D/S "Hval". Det skulle vært morsomt å hatt det totale tall på alle passasjerene, tonn med kraftfor, mel, sukkersekker, bygningsmaterialer av alle slag, samt alle sorter kolonialvarer, levende hester og kuer, som båten fraktet. Dessuten var det ikke små kvanta frukt og bær som ble sendt til byen i årenes løp. For ikke å snakke om fiskekasser.

På utstikkeren i Pipervika ventet i alle år vognmann Hansen for å frakte bær, frukt og grønnsaker til torvs. Bybudene var også på pletten for å tilby sine tjenester, og ungguttene fra Fiskehallen dro avsted med fiskekassene.

Så var det snarest mulig å fylle båtens fordekk med last som skulle til mottagerne utover langs Askerlandet. Hovedtyngden av lasten gikk som regel med middagsbåten kl. 11. Mindre pakker og esker etc. kunne også sendes med halv-tre-båten. Allerede en halv time før avgang innfant avisguttene seg, og det var ikke mange av



Ved Nærnes brygge, ca. 1924–25.

pasaasjerene som ikke lot seg friste av en fersk middagsavis. Om ikke annet så tor a studere værmeldingene. Ombord kunne man få kjøpt kaffe og wienerbrød, hvis man ikke heller valgte en øl til å slukke tørsten med.

Som en kuriositet kan nevnes at restauratrisen både på "Duen" og "Duen 2" begge var svenske. Ombord i sistnevnte het hun Margit Forslund.

Besetningen ombord i D/S "Duen 2" var i mange år: Fører Hans Granlund, styrmann Ludvig Hansen, matros Anders Støa, maskinist Johan Eriksen, fyrbøter Oscar Olsen. I tillegg til disse kom naturligvis endel ekstramannskaper og ferieavløserne som det kanskje vil gå for langt å gå i detalj med.

De få uhell

Til tross for sine mange år langs Askerlandets kystlinje, skjedde det heldigvis ingen større uhell med "Duen"-båtene. D/S "Duen 2" var imidlertid et par-tre ganger i berøring med grunnen i meget tykk tåke, dog uten at noe som helst skjedde, noe den påfølgende dokksetting bekreftet.

Efter isvinteren 1946–47 skulle imidlertid "Duen 2" fornye noen plater i forskibet. Uheldigvis oppsto det brann ombord 13. mars 1947, og reparasjonsarbeidene tok så lang tid

at båten ikke kom inn i ruten igjen før 21. juni.

Tidens utvikling med busser og biler gjorde at fjordbåtene etter hvert måtte se seg overflødiggjort. En efter en forsvant båtene fra fjorden, enten det nå var til andre fartsområder eller til skipsopphuggeriene.

Akterutseilt av utviklingen

I 1950 ble D/S "Duen 2" lagt opp, og trafikken overlatt til de motoriserte "Hval" og "Oscar". Høsten 1951 ble "Duen 2" og D/S "Asker" forsøkt solgt til et British Steel & Iron Corp. i Newcastle, og begge båtene ble gjort ekstra sjødyktige for farten over Nordsjøen i november. Meningen var at "Duen 2" skulle slepe "Asker", som for anledningen var sertifisert som lektur. Heldigvis ble ferden avbrutt. Dårlig vær og en rekke andre omstendigheter førte til at båtene returnerte til Volden efter en strabasøs tur til Tønsberg.

Noen måneder senere ble D/S "Duen 2" solgt til Jøsenfjord Rutelag A/S i Stavanger. En snetung januardag var jeg nede på Utstikker C i Piperviken og hilste D/S "Duen 2" farvel da båten for siste gang forlot sin faste bryggeplass for å gå til Stavanger. Rutelagets senior-kaptein Ola Hagen og besetning vinket til meg

til båten for siste gang forsvant bak Akers Mek's store flytedokk.

Til Stavanger

I Stavangerdistriktet fortsatte båten sin tilværelse som D/S, men ble et års tid senere sterkt ombygget og modernisert. 15. juni 1953 ble den påny satt inn som fjordbuss/bilferge M/S "Årdalsfjord" for ruter i Ryfylkefjorden, denne gang gråmalt med hvit overbygning. Jeg har senere hatt gleden av å reise med båten mange ganger, og minnene strømmer på hver gang.

M/S "Årdalsfjord" har flg. mål: L = 130,2' B = 21,5' D = 7,7'.

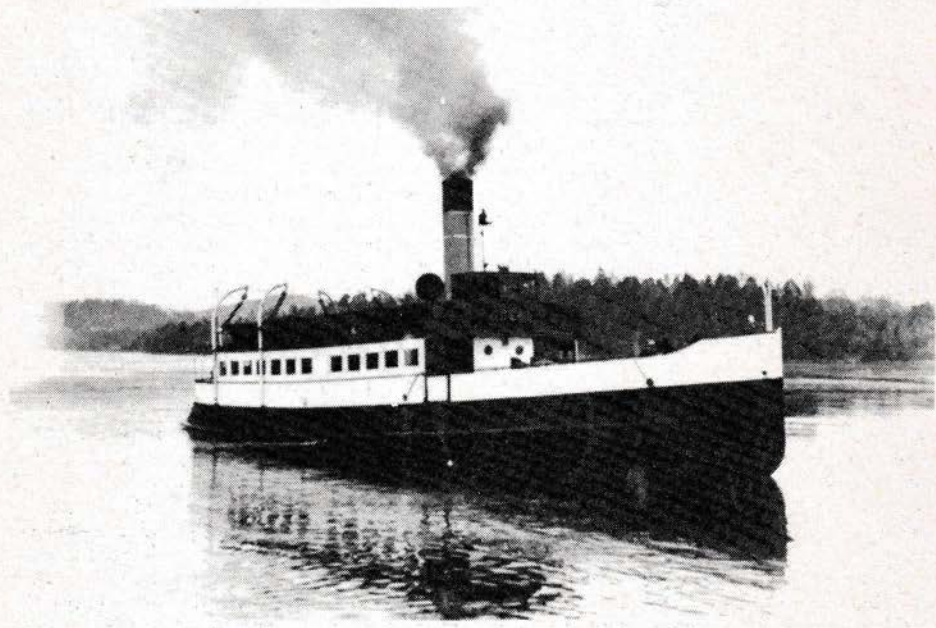
Maskineriet utgjøres av 2 stk. Paxmann hovedmotorer på ialt 800 HK. Båten er ellers totalt forandret, idet den har fått overbygget bakkekk, lasterom og nyinnredet salong nede akterut. På hoveddekket midtskips og på det gamle brodekket er også salonger med rørstoler. Høyttalere formidler radioprogrammer, og i salongen på hoveddekket er plassert et fjernsynsapparat. Akterut har man et stort bildekk med plass for 12 biler.

I pakt med sitt moderne utseende, har båten radiotelefon, radar samt elektrisk styrmaskin. Manøvreringen av både hovedmaskin og dekkmaskineri skjer fra broen. M/S "Årdalsfjord" har sertifikat for 399 passasjerer, 12 biler pluss last.

Båten har rukket å bli meget populær også i Ryfylket. Den har seilt uten uhell i mange forskjellige ruteopplegg, og har i vinterhalvåret for noen år tilbake også gått som reservebåt de større bilfergene mellom Stavanger og Haugesund. Til tross for at Boknfjorden ikke har det aller beste ord på seg, gjennomførte M/S "Årdalsfjord" sesongen til alles tilfredshet, skjelden forsinket som hun var, sin forholdsvis ringe størrelse til tross.

Atter i kjole og hvitt.

Hvilket skorstensmerke D/S "Hindenburg" hadde vites dessverre ikke. I Oslofjorden var den okergul med sort topp og to hvite ringer. I Jøsenfjord Rutelags tid ble skorstenen også modernisert, og merket ble, regnet ovenfra og ned: Rød, hvit, bred blå og hvit og rød. I 1975 ble alle rutelagene i Ryfylkefjordene



D/S "Duen 2" på Sætrepollen, antagelig i 1949.

slått sammen med Det Stavangerske D/S selskap og følgelig seiler vår gamle kjenning nå med Stavangerske gule skorsten med 3 røde bånd. Og den gamles moderne linjer er atter å finne i kjole og hvitt.

Skulle leseren en gang finne veien til bryggene i Stavanger, så vil man ved kaien

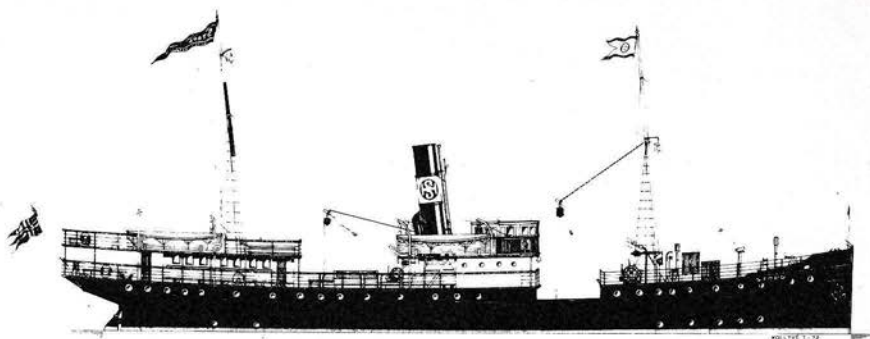
kanskje finne et skrog hvis baug røber at det ikke lenger er noen ungdom som skjuler seg under all aluminiumsoverbygningen. Forsøk da å hviske reglen: "Svaberg, Høvik, Åros, Sætre, og se om det ikke avstedkommer en ekstra liten klukkan i vannlinjens klinkede plate-ganger -



D/S "Duen" klar for anløp av Høvik brygge, ca. 1910.



M/S 'Årdalsfjord' ex D/S "Duen 2" fotografert i 1953.



D/S "Stord" 1913–1931.

D/S "Stord" i faresonen.

I mange år har "O.T.MOE" ligget ved Grønllia i Oslo og tjent som losjiskip for Blå Kors. Samtidig har det minnet forbipasserende om den tiden da skib også kunne være vakre – og gamle "Stord"s linjer er det virkelige klasse over.

Nå vil ryktene at skibets saga snart er slutt, skibet er ikke lenger tjenlig for sitt nåværende formål. Det er lett å forutsi at "Stord"s neste seilas også kan bli den siste, hvis ikke noe blir gjort for å hindre det.

"Stord" ble bygget ved Laxevaag Maskin- & Jernskibsbyggeri A/S, i 1913. Etter forlengelsen i 1931 måler det 465 brt og er 155' lang og 23,8' bred. Skibet tilhørte fram til 1969 Hardanger Sønholdlandske Dampskibsselskab. Før skipet ble "dieselifisert" i 1949 hadde det en trippel på 80 nom. hk, tilstrekkelig til å gi det en fart på 11,5 knop.

Nå vil tilfellet at i Sandnessjøen ligger "Vegafjord" ex "Hestmanden" klar for hogging. Det mest interessante ved det skipet er maskinen. Det er en trippel expansion på 93 nom. hk, bygget ved Laxe-vaag Maskin- & Jernskibsbyggeri A/S i 1911. Sylinderdimensjonene er 14,3",

23,5" og 38" med slaglengde på 27". "Stord"s maskin hadde målene 13,5", 22" og 35" med 25" slag.

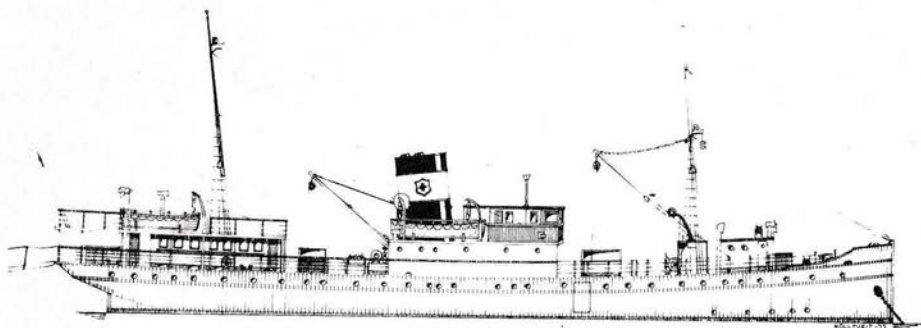
Vettuge folk mener at "Hestmandens" maskin med hell og uten problemer burde kunne plasseres i "Stord"s maskinrom. Nærmere kommer man ikke i dag – maskinene er bygget ved samme verksted med kun to års mellomrom – man kan vel gjette på at de to maskiner konstruksjonsmessig er temmelig like.

Her må handles og det temmelig kvikt. Skroget bør sikres – legges i møllpose om man vil – slik at man i ro og mak kan finne ut hvem som skal gjøre hva og hvordan. Det det haster mest med er å sikre maskinen, få den demontert og stuert bort for dynamitt og skjærebrennere får gjort sitt.

Etter det undertegnede erfarer er dette det siste prosjekt av noenlunde størrelse i landet. Vi har kort sagt ikke råd til å la "Stord" og "Hestmanden"s trippel bli spiker før saken er grundig vurdert.

Olav Joki

M/S "O.T.Moe" ex "Stord" ex D/S ble, som innsenderen ganske riktig hevder, berøvet sin dampmaskin med tilhørende



M/S "O. T. Moe" 1969.

kjel allerede i 1947, og satt inn i trafikk som M/S i 1949.

Men foradningene innskrenket seg nok dessverre ikke bare til maskineriet. Hele maskin- og kjelecasingen ble revet, og istedet fikk man plass til flere lugarar. Samtidig gikk man grundig til verks ellers i innredningen, og rev ned omtrent alt det gamle — eller som kunne smake av gammelt.

Fra "H.S.D. Posten" nr. 2/1972 sakser vi følgende:

"Arbeidet var så visst ikkje gjort i ei handvending. Først halvtanna år seinare, den 13. juli 1949, gjekk motorskipet "Stord" prøvetur. Det som sjølvsaft fall i augo med det same, var den nye skorsteinen, som verkeleg hadde imponerende dimensjonar. Elles var ikkje dei ytre endringane så store. Styrehuset var blitt noko breiare, og det tidlegare dampdrivne dekkmaskineriet var no hydraulisk. Roret hadde fått ei anna form og vart manøvrert med styremaskin, men elles var eksteriøret på "Stord" som før.

Men kom ein innvendes, såg ein forandringar. I maskinrommet var kjel, fyrgang og maskin borte. I staden var rommet okkupert av to grønmåla motorar

som stod side om side, med ein stor kasse attom seg. Her låg det mykje om diskuterte kilereimgiret, med bortimot eit femtital overføringsreimar. I den gamle maskincasingen var det blitt rom for fleire lugarar, og elles var all innreina i lugarar, messer og salongar blitt fornya, med nye møblar, nye panel og nye dører. Ein stor del av trearbeidet var blitt gjort på selskapet sin eigen snikkarverkstad, og kvaliteten var førsteklasses. I våre dagar hadde kan henda ein og annan "romantiskar" gjerne sett at ein hadde fare lempeligare fram mot plysj og forsiringar, men i 1949 var det nok berre ei meining om at endringane var til det betre . . ."

Som man vil forstå av dette, er det kun skroget som er tilbake av den opprinnelige D/S "Stord". En tilbakeføring til dampbåt vil derfor nødvendigvis bli både vanskelig og uhyre kostbart, ikke minst fordi "Stord" i tiden før motoriseringen målte 465 br. reg. tonn. Til sammenligning er D/S "Kysten I" på 383 br. reg. tonn, og hun er da sannelig stor nok, formalet tatt i betraktning.

Red.

D/S Skibladner.

Mjøsas hvite svane ligger i vinteropp-lag ved Minnesund, men det er langt fra den søte vinterdvale som rår ombord. Siden sist høst har man vært travelt opp-tatt med å skifte ut fordekket og bakken. Henimot 100 kvm gammelt treverk er erstattet med vellagret dekksfuru fra Nyland Vest og drevet, beket og oljet på gammelt vis. Det er tømmermannsavdel-ingen på Nyland som har utført arbeidet og styreformannen i Oplandske Damp-skibsselskab — Lars T. Platou — er full av lovord over utførelsen.

I maskinen er det skiftet hjelpemo-tor, en ny Volvo diesel og ny generator på 50 kVA er kommet på plass. Dessuten er pumper, ventiler og rør under overhaling.

Alt skal være klart til begynnelsen av juni da sesongen starter med prøveturer og charterturer. Første ordinære passa-sjertur går søndag 11. juni.

D/S Kysten I.

"Kysten I" avsluttet sesongen i sep-tember i fjor. Siden den tid har det vært jevn og god aktivitet ombord, opplyser fru Birte Wetlesen.

Ombord i "KystenI" har man gjort de samme erfaringer som i "Børøysund" og forsåvidt også "Skibladner" — uten skikkelige dekk kan man ikke vente noe varig resultat av restaureringen under dekk. I mangel av midler til full utskifting av dekkene er det foretatt en grundig reparasjon av stormdekket, og man håper det vil holde en stund.

I lugarene pågår restaureringen for fullt, og i maskinen er det foretatt full overhaling av pumper m.v., ved siden av det vanlige ettersyn.

"Kysten I" starter sesongen i begyn-nelsen av mai.

D/S Thorolf.

Kongeriget Norges ældste dampskib bygget af træ" ligger i vinteropp-lag i Ålesund. Siden "Foreningen til Damp-skibet Thorolfs Bevarelse" overtok båten har det vært gjort en kjempeinnsats for å sette skuta i driftsklar stand. Arbeidene har hovedsaklig konsentrert seg om skrog og maskineri. Tilsammen har dette kostet omkring en kvart million kroner pluss at det er nedlagt et ukjent antall dugnads-timer. Midler til restaureringen er med vanlig sunnmørsk oppfinnsomhet skaffet tilveie fra næringsliv, kommuner og pri-vate. Nå venter Foreningen på støtte fra Kulturfondet, opplyser ildsjelen bak ar-beidet — Johan Weiberg Gulliksen. Neste oppgave blir å gå løs på restaureringen av salong og styrehus.

Dampskipsinteresserte som vil utvide sitt "skutegalleri" har nå muligheten til å skaffe et bilde av Thorolf og samtidig støtte bevaringen av skipet. Bildet som det ennå finnes noen eksemplarer igjen av og som er utført av kunstneren Karin Barstad, selges gjennom Ålesund Junior Chamber.

M/B Hvaler

— bygget i 1892 og et kjent og kjært syn for alle som ferdes i Hvalerarkipelet, går i år sin siste sesong som ordinær rutebåt. Selskapets nye båt vil ventelig bli levert utpå høsten.

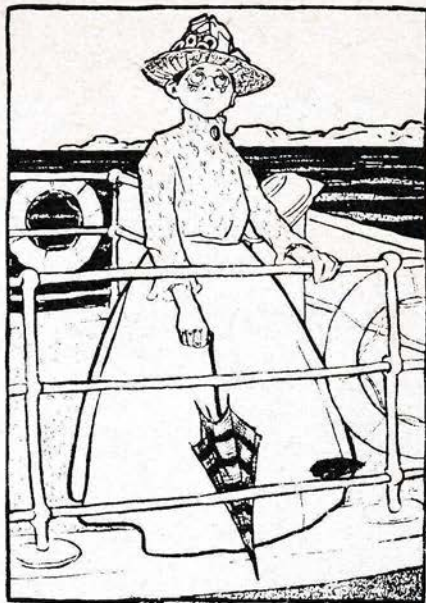
Forhåpentligvis betyr ikke dette slut-ten på gamle HVALER. Foreningen "Hvalers Venner" er forlengst stiftet og det er sterke krefter i sving i Fredrikstad — Hvaler-distriktet for å ta vare på skipet. Måtte de lykkes.

Kyst-postruten 1900 – 1940

Ledelsen i Stavangerske og Arendalske kunne glede seg over stor og stadig økende trafikk med kyst-ruten, både av passasjerer og gods. Alt lå til rette for anskaffelse av nye og større skip til erstatning for de eldste båtene. I 1904 fikk de to selskapene levert hvert sitt prektige nybygg. Arendalske overtok i juni "Kong Oscar II" fra Burmeister & Wain i København, og Stavangerske fikk "Kong Haakon" fra Schømer & Jensen i Tønning i august. De nye skipene var med sine 914 og 876 BRT blant de største ruteskip på kysten, og markerte på den måten hvilken status postruten mellom Norges to største byer hadde oppnådd.

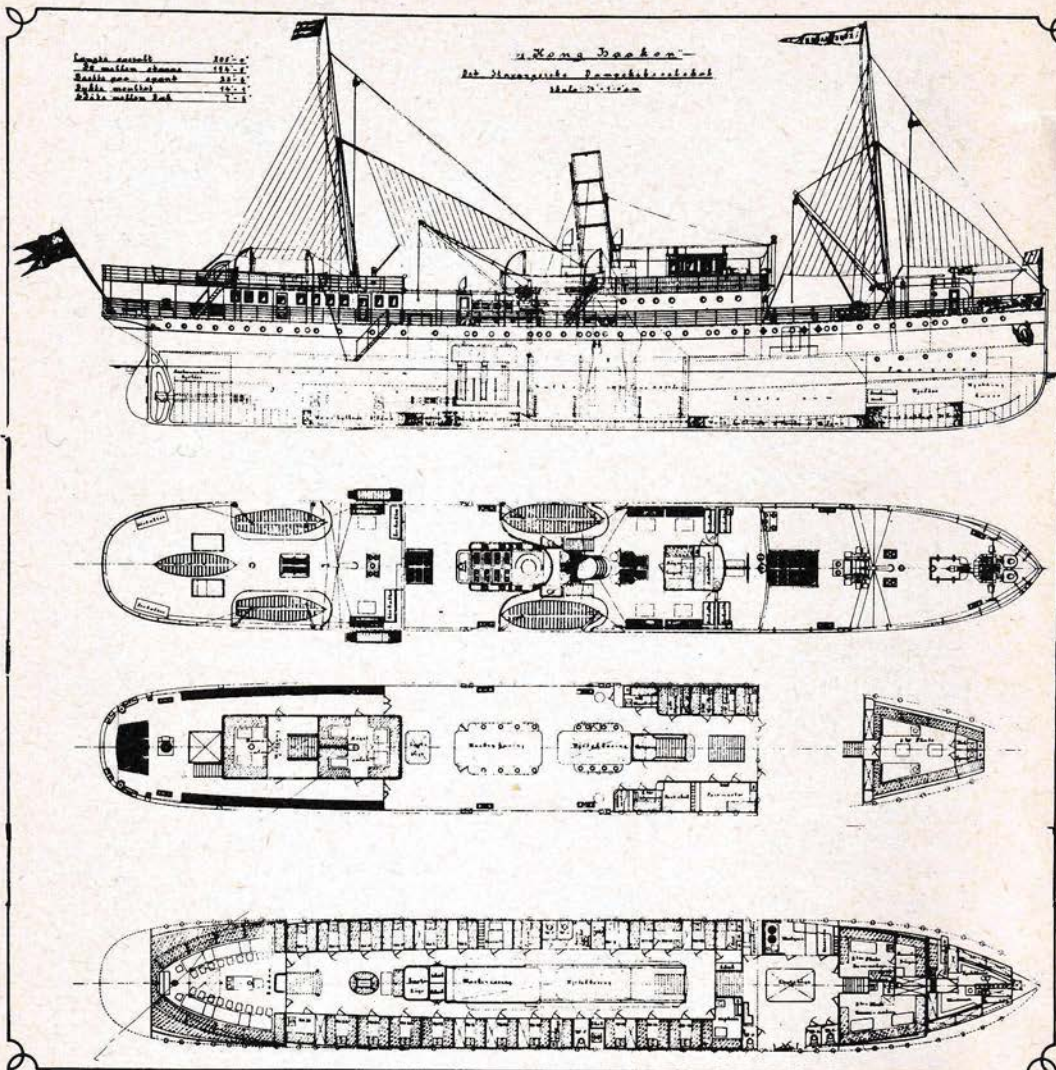
I Jacob Hilditch' udødelige "Trangviksposten" finnes også en kostelig beskrivelse av en reise med kystruten anno 1901. Forfatter er evig unge og lovende Bergthora, alias "vor udmærkede anonyme Medarbeiderinde frk. Thora Berg", som sammen med sin venninne for første gang skal reise til "Hovedstaden". I all sin naivitet forteller den hvordan kystens småsteder betraktet kystruten som et pust av og en forbindelse med den store verden utenfor Trangvik:

Noget elegantere end et saadant Rutedampskib kan man vel næppe tænke sig, i Salonen er alt bare Plüsche, Mahogni, Speil og blankt poleret Messing, og Passagererne, som her paa første Plads jo bare bestaar af fine og dannede Men-



Den forventningsfulle Bergthora på vei til hovedstaden, i Olaf Gulbrandsens udødelige strek.

nesker, er meget venlige overfor hverandre, og slutter sig strax sammen for at fordrive Tiden paa den behageligste Maade... Det er jo som bekjendt meget dyrt at spise ombord paa et saadant stort Dampskib, saa vi spadserede en Stund paa Dækket, men vi havde derfra god Anledning til at iagttage den Luksus og nydelige Anretning, som herskede nede i Salonen ved Aftensbordet... Saa falder da Natten paa herude paa Havet, blodrød dukker Maanens Skive sig ned i Vest, og Skibets store, blanke Dæk bliver øde og tomt, bare en Sømand med



General arrangement of the "Kong Haakon", built in 1904.

Generalarrangement av "Kong Haakon", bygget i 1904.



"Kong Haakon" bakker ut fra kaien i Flekkefjord en strålende sommerdag omkring 1910.

The "Kong Haakon" leaving Flekkefjord on a sunny summer's day around 1910.

opbrættet Trøiekrave sees hist og her lænende sig til Rælingen og skuende ud over det uendelige Hav. Snart er min Veninde og jeg alene i vor yndige lille Sovelugar, som er i Mahogny og Hvidt med forgyldte Lister, vi morrer os en Stund med det elektriske Lys, som slukker og tænder sig igjen, bare vi snur paa en Knap, og vi ler hjertelig over, hvor hurtig det kan blive lyst og mørkt om hverandre. Snart glider vi da ogsaa ind i Søvnens trygge Arme og til Maskinens taktfaste Slag og de

ensomme Matrosers trygge Skridt paa Dækket over vore Hoveder, medens vore Hjærter jubler: Imorgen! Imorgen!

Men nettopp den stadig økende trafikken og anløpet av de mange småstedene førte til nye problemer for ruten. En innsender i "Norges Sjøfartstidende" 17. mai 1890, beklaget seg sterkt over at ruten både skulle være "det store daglige

Godstog, som slæber Kolonialvarer fra Kristiania til alle Byerne, Mel-sække fra Lillesand til Flekkefjord osv." og "det store Post- og Passagertog paa Rigets bedst befolkede og trafikerede Rute Kristiania-Bergen." I sommermånedene var båtene overlesset med passasjerer. "Baade disse og Posten maa taalmodig vænne sig til, at Dampbaadene langsommelig rugger om Odder og Holmer, gennem alle krogede Sunde og indad Smaafjorderne, de faar adspredde sig saa godt de kan, mens den langvarige Losning gaar for sig i Kragerø, Arendal og flere Steder. Man har Hurtigtog, Nattog eller hvad det heder paa Jernbanen — men langs Kysten gammeldagse Godstog i form af Lastebaade, der tillige er Post- og Passagerskibe". Artikkelforfatteren kom til den naturlige konklusjon at gods- og passasjertrafikken burde skilles, og som en foreløpig bedring av postbefordringen foreslo han å sette enkelte av marinens fartøyer i postruter på kysten i fredstid, fremfor å ligge uvirksomme i Horten.

Det ble ikke noe av forslaget om sivil bruk av marinefartøylene, men myndighetene var klar over det uheldige i kystrutens mange og motstridende oppgaver. Man regnet imidlertid med at den pågående utbyggingen av jernbanenettet skulle bedre på dette. I 1895 ble Vestbanen fra Kristiania åpnet fram til Brevik, og i tilknytning til denne ble det opprettet en hurtigute mellom Brevik og Kristiansand, som ble overtatt av Arendalske i 1903. Samtidig pågikk forlengelsen av

Jærbanen Stavanger-Egersund til Flekkefjord. Denne korresponderte med nattruten Stavanger-Bergen.

Da Stavangerskes direksjon i 1902 diskuterte sitt nybyggingsprogram, gikk de fleste inn for å prioritere kystruten. Formannen, byfogd Finne, hevdet derimot at den pågående utbyggingen av jernbanene ville komme til å influere på kystruten — i det minste hva postførselen angikk. Tilsammen ville Brevik- og Flekkefjordbanene medføre en betydelig reduksjon i reisetiden mellom Kristiania og Bergen, sammenliknet med kystbåtene. Dette ville Postvesenet sikkert vite å dra nytte av.

Enda større grunn mente Finne det var til å avvente konsekvensene av Bergensbanens fullførelse. Stavangerske ville derfor være best tjent med å prioritere et mindre, hurtiggående skip, som kunne korte ned reisetiden i nattruten Stavanger-Bergen. En stor og kostbar kystrutebåt fikk heller vente til en kjente resultatene av jernbaneutbyggingen.

De øvrige i direksjonen delte ikke dette pessimistiske syn på kystpostrutens framtid, og "Kong Haakon" ble følgelig bygget.

Men da staten utlyste anbud på fornyelse av postførselen Kristiania — Kristiansand — Bergen i 1903, ble det bedt om tilbud på en rute som korresponderte med togene i Brevik og Flekkefjord. Ved fristens utløp var det innkommet anbud fra Arendalske og Stavangerske i fellesskap, foruten fra skipsreder Bernhard Hanssen i Flekkefjord.

Arendalskes og Stavangerskes tilbud var delt opp i flere alternativer, avhengig av størrelsen på det offentlige tilskudd. Det rimeligste innebar innsetting av hurtigere skip i Brevikruten, og en justering av kystrutens avgangstider mellom Kristiansand og Bergen, for bedre korrespondanse med jernbanen i Flekkefjord. Som gradvis dyrere alternativ tilbød selskapene en ny rute mellom Kristiansand og Flekkefjord, i korrespondanse med Brevikruten, eller en ubrutt rute Brevik—Flekkefjord med fire eller fem skip.

Bernhard Hanssen ville etablere en ubrutt rute mellom Brevik og Flekkefjord, med tre nybygde, 13-knops skip, foruten ett reserve-skip. Disse skulle bruke 18 timer på turen, sommer som vinter, med avgang fra Brevik kl. 2 om natten og ankomst Flekkefjord kl. 20. Avgangen fra Flekkefjord var satt til kl. 12, med ankomst Brevik følgende morgen kl. 5. Dette ville innebære nattseilas begge veier i det vanskelige farvannet på den østlige del av ruten. Hanssen var også villig til å overta den ene av strekningene Brevik—Kristiansand eller Kristiansand—Flekkefjord.

Statens dampskipskonsulent James Pedersens uttalelse til Stortinget konkluderte med at selv om Bernhard Hanssens tilbud på mange måter var svært gunstig teoretisk, ville det være umulig å holde en så stram ruteplan om vinteren, med så mye nattseilas i dette farvannet.

Følgelig ble det forhandlet med Arendalske og Stavangerske, som resulterte i at den eksisterende ruteordning ble opprettholdt i hvert

fall til fullførelsen av Bergensbanen. Et forslag om at de to selskapene skulle drive en postrute mellom Kristiansand og Flekkefjord inntil Bergensbanen ble åpnet, strandet hos statsbanene, som mente at midlertidige endringer i de eksisterende ruter ville medføre uforholdsmessig store utgifter for deres vedkommende.

Et liknende forslag var oppe ved fornyelsen av postbidraget i 1908. Saken kom opp i Stortinget, og den påfølgende livlige debatten gir grunnlag for en liste over de argumenter for og mot ruten som etter hvert hadde utkrystallisert seg.

Motstanderne framholdt det for-kastelige i å yte offentlig bidrag til kystruten, delvis fordi posten ved hjelp av jernbanene og en ekspress-rute Brevik—Flekkefjord ville komme langt hurtigere fram enn det var mulig med kystrutens mange stoppesteder og store fraktmengde, og dels fordi ruten hadde mer enn stort nok trafikkgrunnlag til å klare seg selv økonomisk. De dermed innsparte beløp kunne komme andre og økonomisk mer nødstedte distrikter til gode. Det gikk også forlydender om at Bergenske på nytt hadde hatt følere ute for å overta postførselen mot lavere tilskudd enn Arendalske/Stavangerske.

tvistelige betydning ruten hadde for post-, passasjer- og godstrafikken til og fra de mange småstedene på kysten. Dessuten besørget kyst-ruten en betydelig del av transporten av matvarer og andre landbruks-produkter fra Jæren og Sørlandet til de folkerike strøk rundt Kris-

tianiafjorden. I tillegg hadde ruten blitt av stor viktighet for det almene næringsliv generelt.

Det var selvsagt representantene for de strøk kystruten betjente, som særlig talte dens sak. De ble varmt støttet av tallrike protestresolusjoner og avisinnlegg i lokalpressen kysten rundt. Så ble det da heller ikke noe av sløyfingen av bidraget, kystpostruten ble opprettet uforandret med daglige seilinger året rundt, like til 1932, med visse innskrenkninger under og like etter den første verdenskrig.

Etter leveringen av "Kong Oscar II" og "Kong Haakon" hadde selskapene følgende åtte skip i ruten: "Kong Oscar II", "Dronningen", "Arendal" og "Lindholmen" fra Arendalske, "Kong Haakon", "Christiania", "Kong Sverre" og "Ryfylke" fra Stavangerske. "Kong Olaf" var samme år satt i en ny hurtigrute, særlig basert på landbruksvarer, Sandnes-Stavanger-Kristiania, med færre stoppesteder enn kystruten. "Motala" og "Excellencen" ble overført til Brevikruten.

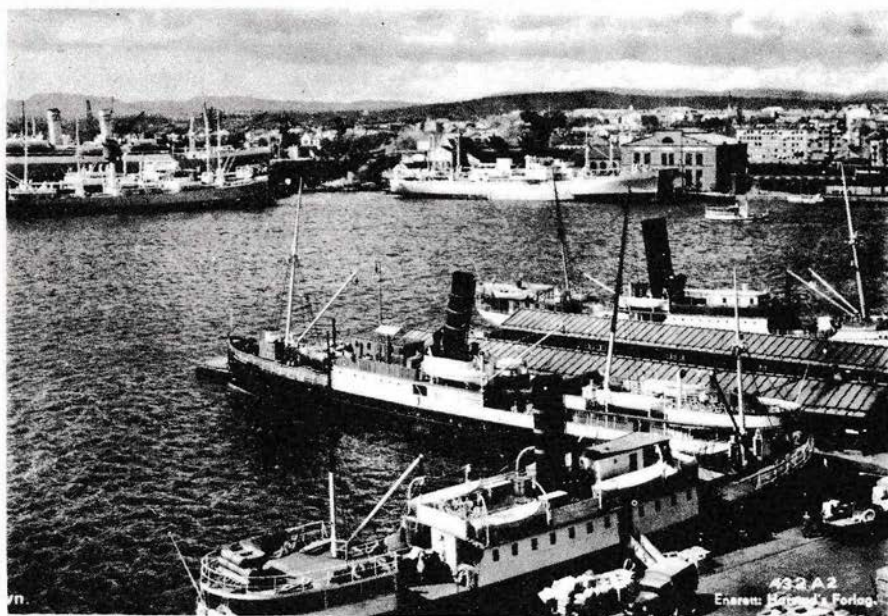
Den 4. januar 1907 ble "Lindholmen" fullstendig ødelagt av en voldsom brann, mens skipet befant seg utenfor Lista. Ilden oppsto i innredningen akter på 1. plass, og spredte seg eksplosivt i det knusk-tørre treverket. Kapteinen fikk satt "Lindholmen" på land, men det videre redningsarbeidet ble vanskelig gjort ved voldsomt uvær. I alt omkom ni personer. Ulykken gjorde et sterkt inntrykk, og i avisene ble det tatt til orde for at det burde tas mer hensyn til brannfaren ved

innredningen av passasjerskip. "Om ikke for andet, saa for baade Selskabernes og Passagerernes Økonomi burde al denne Flothed med Panelinger i kostbare Træsorter, fyrstelige Portierer, svære Madrasser og dybe Gulvtæpper for en stor Del spares... Spar lidt paa Panelingerne og det ildsfarlige Krimskrans ved Nybygninger, saa blir Brandfaren mindre. Læg heller lidt paa Farten, saa man kommer hurtigt og sikkert frem", var Norges Sjøfartstidendes kommentar.

Kontrakt om nybygg til erstatning for "Lindholmen" ble gjort med Fevig Jernskibsbyggeri for levering i 1909. Verftet kom imidlertid i økonomiske vansker, og det nye skipet, "Norge", ble derfor ikke ferdig før 1910, etter at Fredriksstad Mek. Verksted hadde overtatt Fevig. "Norge" var en del mindre enn "Kong Oscar II" – 793 BRT, men likevel et førsteklasses kystruteskip.

I 1917 trakk Stavangerske "Kong Haakon" ut av ruten, da selskapet fikk delta med et skip i hurtigruten på Nord-Norge. I stedet ble "Bergen" på 553 BRT, og bygget i 1909 for nattruta, satt i kystruten.

Siden begynnelsen hadde kystruteskipene hatt kaiplass i Kristiania ved Festningsbryggen, på østsiden av Akershus. I 1919 gikk denne kaien inn i det store bryggekomplekset som ble bygget for Amerikalinjen. Kystrutebåtene ble derfor flyttet over til den nybygde Akershusutstikkeren på festningens vestsida, hvor de senere har vært å finne. I Bergen har kystrutebåtene omtrent hele tiden



Akershusutstikkeren, fra 1919 kystrutens faste bryggeplass i Oslo. Bildet er fra 1938 og viser foruten "Kong Haakon" og "Kong Oscar II", også Stavangerskes "Vestri" i hurtigruten fra Sandnes.

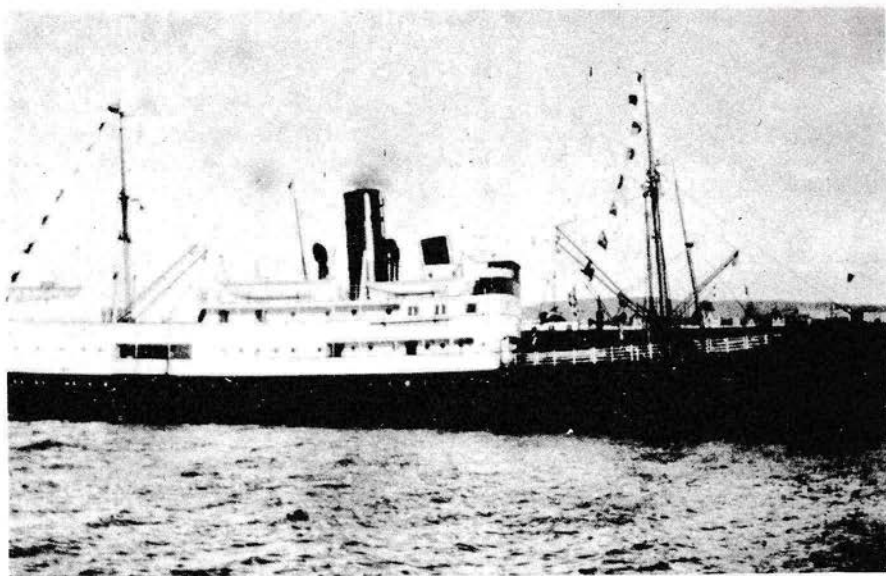
I flytedokken S/S "Bergensfjord", ved denne "San Miguel" og midt imot "Bandeirante".

hatt kaiplass ved Bradbenken, like innenfor Bergenhus, bortsett fra noen år i mellomkrigstiden da de lå ved Tyskebryggen.

Den 17. februar 1926 fikk "Christiania" revet opp bunnen på et undervannsskjær utenfor Jomfruland. Det begynte straks å synke, og ble liggende med bare mastetoppene over vann. Etter et komplisert bergingsarbeid ble skipet hevet, og satt i fart igjen våren 1927 etter omfattende ombyggingsarbeider. Samme år ble "Kong Haakon"

gjeninnsatt i kystrutene, etter å ha blitt avløst av det nybygde "Sanct Svithun" på Nord-Norge. Dermed ble "Ryfylke" fra 1893 trukket ut av farten.

En ny alvorlig ulykke inntraff natten til 21. februar 1928, da "Norge" gikk på grunn og sank ved det nordlige innløpet til Haugesund. Skipet gikk med 12 knops fart, og etter et par minutter gled det av skjæret og sank hurtig, med akterskipet først. Forliset krevde hele 10 menneskeliv.



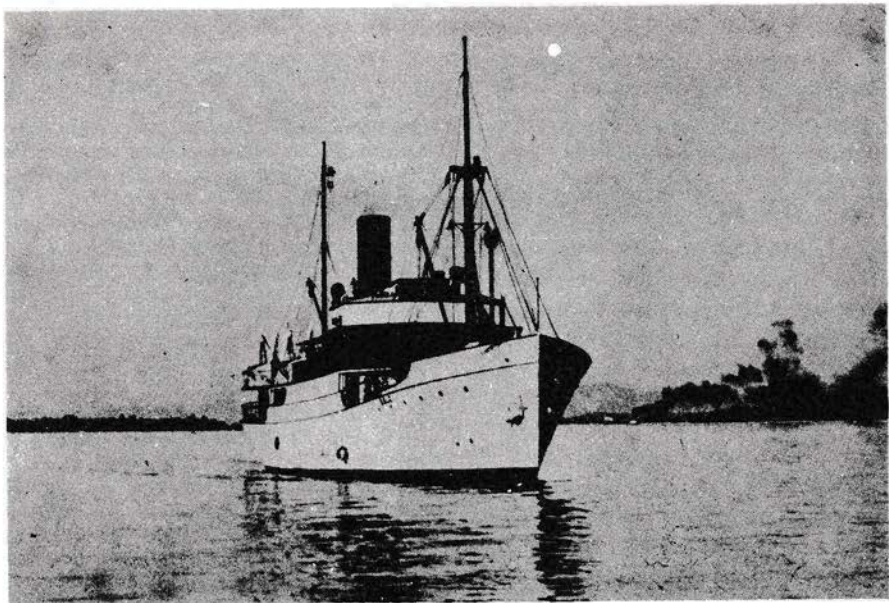
*"Kronprinsesse Märtha" fotografert under skipets første anløp av Oslo.
The "Kronprinsesse Märtha", photographed on her first visit to Oslo.*

I likhet med "Christiania" ble det vedtatt å heve "Norgè". Et tysk bergingsselskap slet med vraket i fire måneder før det ble flottbrakt. I desember var skipet, som i mellomtiden ble døpt om til "Björgvin" ferdig reparert og modernisert ved Laksevaag Jernskibsbyggeri.

Med sine 18 år var "Björgvin" ennå i 1928 det yngste av kystrutens skip. "Kong Sverre" var det eldste – 61 år, med "Arendal" fra 1883 som en god nummer to. Det var således på tide med fornyelse, og begge selskapene fikk levert hvert sitt nybygg i 1929. Stavangerske var først ute, idet "Kronprinsesse Märtha" (898 BRT) ble levert

fra Danziger Werft i juli, men på dette tidspunkt var Stavangerske i en halsbrekkende rutekrig med Sandnæs Dampskibsaktieselskab, og det nye skipet ble derfor i begynnelsen satt i konkurransefart mellom Bergen og Stavanger. Det kom først i kystruten våren 1930. Arendalskes "Oslo" (881 BRT) ble levert fra Nylands Verksted i oktober 1929. "Arendal" og "Kong Sverre" ble begge opphøgd i 1939.

Stavangerske fikk omtrent samtidig overlevert et søsterskip, til "Kronprinsesse Märtha", "Rogaland", til hurtigruten på Oslo, som hadde fått stadig større betydning både for passasjerer og gods. Utviklingen av denne hurtigere forbindelsen



"Oslo" ved Akershusutstikkeren, august 1931.

hadde delvis medført en tilsvarende reduksjon i kystpostruten betydning. Det var stadig hensynet til de mindre av de 21 anløpsstedene som gjorde at den ble opprettholdt uforandret. Øst for Kristiansand hadde Arendalske gjenopptatt sin opprinnelige rute Kristiansand—Oslo, som en natthurtigrute, mens den gradvise utvidelsen av Sørlandsbanen mot Kristiansand etter hvert rev grunnen bort under Brevikruten. Mellom Stavanger og Bergen kunne nattruten glede seg over stor og økende trafikk.

Det stod dårlig til med statsfinansene i slutten av tyveårene, og i

1927 ble det foreslått på nytt å ta bort statsbidraget til kystpostruten. Nå var ikke begrunnelsen som i 1908 at ruten var i stand til å stå på egne ben, men at den var en kostbar fortidslevning i ferd med å overleve seg selv. Som i 1908 vakte forslaget en storm av protester fra hele Sørlandet. Distriktenes stortingsrepresentanter ble engasjert, samtidig som det ble avlevert protester både gjennom brev og deputasjoner. Resultatet uteble heller ikke denne gang. Ved å henvise til den forsinkede fullførelsen av Sørlandsbanen, gikk departementet med på fortsatt postbidrag til ruten, sam-

tidig som den ble tilstått en direkte statsstøtte på 70 000 kroner.

I avtalen mellom staten og selskapene tok de sistnevnte forbehold om å redusere seilingene i vinterhalvåret med to i uken. Først i 1932 ble dette imidlertid en realitet, men da bare til seks seilinger. Sommerruten ble drevet daglig som før, like til krigen.

Bokanmeldelser.

Gamle Dampen, utkommet på Adresseavisens forlag 1977, av Olaf T. Engvig. ISBN 82-7164-005-4.

Boken er en enestående kavalkade over rutetrafikken på Trondheimsfjorden opp gjennom tidene.

Det er nå mer enn 150 år siden det første norske dampskib "Constitutionen" begynte sin rutetrafikk, og det innledet en fullstendig revolusjon i kommunikasjonene langs norskekysten. Dårlige veier og hest og vogn til lands, årer og seil til vanns, gjorde at avstandene var lange og tungvinte. I mer enn 100 år ble dampskibene ryggraden i vårt lands transportsystem.

Nå er dampbåtene med sine karakteristiske røkvifter borte. Kun noen ganske få er bevart slik de engang var mens de ennå var i fart. Og de skrog som ennå ser gamle ut, har fått maskineriet utskiftet til et av det mer støyende slaget.

GAMLE DAMPEN oppsto som en artikkelserie i Adresseavisen i siste halvår av 1976, men etter utallige henstillinger fra leserne ble serien utgitt i bokform. Serien består av 76 artikler i alt, og mer enn 70 dampskib har fått sin hederlige omtale. For helhetens skyld er serien supplert med de siste motor- og hurtigbåter som nå har overtatt trafikken på Trondheimsfjorden.

Alle artiklene er illustrert, og der hvor det ikke har latt seg gjøre å oppdrive originalbilde av en båt, er den rekonstruert i tegning etter de opplysninger som kunne fremskaffes i målebrev og skipsregister.

Selv om serien bare omfatter båter som kortere eller lengre tid har hatt rutetrafikk på Trondheimsfjorden, gjenspeiler den en god del skipshistorie også fra andre kanter av landet. Mange av båtene hadde års rutetrafikk på Vestlandet eller Østlandet før de kom til Trøndelag. Østlendinger vil ikke gjenkjenne "Aalfjord", "Yrjar" og "Farmand", som i sin Oslofjordperiode het D/S "Sætre", D/S "Jarlsberg" (1) og D/S "Svelvik". Vestlending og nordlending vil begge finne "sine" representanter D/S "Fjalir" og D/S "Bjørnør" ex "Hadsel", og vi vil alle finne våre to veterandampskib, D/S "Børøysund" ex "Odin" og D/S "Kysten". Selv gamle Ångfartyget "Uddevalla" forekommer i "Hemne"s skikkelse.

GAMLE DAMPEN er blitt en dampskibskavalkade av interesse for alle som på en eller annen måte føler seg tiltrukket av damp, sot og plysj.

Denne hyggelige og minnerike bok koster i dag kr. 75,—
og bør finnes i enhver veterans bokhylle.

Höyrylaivamme (Våre dampbåter) redigert av Erkki Riimala. ISBN 951-991 08-3-2.

Fra Suomen Höyrypurseura Ry har vi mottatt til gjennomsyn denne bok, som i korte trekk representerer finsk dampskibstrafikks historie. Boken har dessuten en rikholdig presentasjon av de dampskib som fortsatt finnes i Finland.

I tillegg har boken et eget avsnitt om dampmaskinens virkemåte og oppbygning, med illustrasjoner av såvel kjele som tilhørende kondensatortyper. Dette fordi en stor del av de finske dampbåtene er utstyrt med s.k. strålekondensator. Dette henger igjen sammen med at de aller fleste båtene opererer i ferskvann, hvorved bruk av ferskvannstank overflødiggjøres.

Dessverre er boken skrevet på finsk, og selv om historiedelen også har et kortere sammendrag på engelsk, vil vel de fleste av oss som ikke behersker finsk, måtte nøye seg med utbyttet av å betrakte de mange morsomme foto boken er vel utstyrt med.

"Höyrylaivamme" koster i oppkrav Fmk. 55,— pluss forsendelsesomkostninger. Boken kan fås ved bestilling som sendes:

Harri H. Lallukka
Kornblitvägen 4 C 34
SF 002100 ESBO 10 Finland.

Frempå eftersommeren utkom NSM's årbok, som denne gang hadde et feiende flott bilde av D/S "Kronprins Olav" og D/S "Nesodtangen" i overstadig kappløp mot Nesoddløstetts middagsmatduftende landsteder.

Billedet er så livaktig, at man sitter med fornemmelsen av at kullrøken kildrer neseborene, og man blir ivrig i boken og oppdager at selv om det meste av innholdet er viet fregatten "Lossen" og de gjenstander man har funnet i den forbindelse, så finnes det også en artikkel med tilknytning til forsidebilledet.

Konservator Bård Kolltveit har her tatt for seg historien om "Pappabåtene", som er den lokale betegnelse på hovedstadens fjordbåter. Artikkelen er i høyeste grad lesverdig for alle som har sans for Sommer og Sot, Damp og Plys. Den gir en livfull skildring av hele fjordtrafikkens historie, helt fra de første famlende forsøk med hjulbåten "Dragen". Vi følger med Bygdøfergene, får et innblikk i båttrafikken langs Nordstrand. Deltar i Bundefjordselskapets ustoppelige kamp mot stadig nye konkurrenter, bivåner stiftelsen av Nesodden Dampskipselskap, og ender til slutt med trafikken på fjordens vestsida, ivarettatt av Dampskipsaktieselskapet Asker, Røken & Hurum.

Vi får hele trafikkutviklingen og -avviklingen på nært hold, ispedd små muntre episoder fra dens 100-årige historie, og gleder oss over de mange slående fotos og småmuntre tekster.

Dessverre har det sneket seg inn et par mindre unøyaktigheter. Nesodden Dampskipselskaps blå ND ble ikke fjernet før i 1950 eller 1951, og av dette følger at utsikten til Skansen meget vel kan være tatt så sent som i 1949, nemlig under innspillingen av "Syndere i Sommersol". Når det gjelder D/S "Jarlsberg" og D/S "Kong Olav" som tommes for flosshatte og parasoller, så gjøres dette ved Vette brygge i Asker. Blakstad Sykehus ble åpnet i 1904, som landets første i sitt slag.

Siste del av artikkelen har en "Fleet List", der fjordens båter har fått hver sin korte omtale. Vi blir kjent med såvel byggested som -år, fartsområde, rederi og resultat av omdøpninger. 63 av båtene er dessuten forsynt med karakteristiske strektegninger, som gjør stoffet morsomt å kikke i også for en som ikke er "båtolog". Imidlertid savnes opplysninger om fjordbussen "Speed", som i de siste av 40-årene og i begyn-

nelsen på 50-tallet gikk sightseeingturer Oslo - Hvalstrand - Oslo. Båten tilhørte et selskap som het A/S Fjordbuss, den var gulmalt og bygget av tre med utoverhengende baug og krysserlignende hekk. Den durte så det kunne høres langt avsted, og var av denne grunn mindre populær blant de fastboende.

Norsk Sjøfartsmuseums Årbok

koster kr. 35,-

og kan fåes ved henvendelse til NSM,

Bygdønesvn. 37,

Oslo 2.

M/S "Bilfergen"

Ombord i Norges første bilferge, som nå tilhører Søndeled Veteranskibsklub, hersker travel aktivitet og stor optimisme. I fjor høst ble det utført omfattende reparasjoner på skroget. Det ble satt inn nye spant og nye bord i ytterhuden, kjølbolter ble skiftet og nytt maskinfundament montert. Arbeidene ble utført ved Gregersens Båtbyggeri.

For tiden er de ca. 20 aktive medlemmene i gang med innredning av salong og lugarer under dekk. Maskinen er tatt ut og skal gjennomgå grundig eftersyn. Båten skal være driftsklar til sommeren - håper man.

Tilsammen er arbeidene beregnet til å koste nærmere kr. 300.000,-. Støtte til restaureringen er mottatt fra Kulturfondet og fra Møre og Romsdal Fylkesbåtar, Aust-Agder fylke og fra kommunen. Ikke desto mindre har medlemmene også vært nødt til å ta opp lån for å makte økonomien. Nå har man en ny søknad inne til behandling i Norsk Kulturråd, og håper at midler herfra i alle fall et stykke på vei kan gjøre båt og mannskap gjeldfri.

Klubbkomiteen.

Klubbkomiteen er i full sving med planleggingen av årets medlemsaktiviteter.

I april vil komiteen få hendene fulle med opplegg i dognadshelgene. Det er vel nok å nevne at noe så selvfølgelig som mat ikke lager seg selv.

Medlemsturer skal selvsagt også arrangeres. Det er foreløpig satt opp et par turer på våren og en på høstparten. Dessuten arbeides det med diverse andre prosjekter som vi håper medlemmene kan glede seg til.

De som har gode ideer til medlemsaktiviteter, eller som kan tenke seg å gi en hjelpende hånd under arrangementene, bes kontakte Klubbkomiteen.

D/S Pelle.

Norsk Veteranskibsklubs første fartøy, "Pelle", ble for et par år siden overtatt av det nystartede Soon Veteranskibsklub og slept til Son.

Båten har ligget i opplag på land mens klubben har undersøkt og planlagt restaureringsarbeidet og forsøkt å skaffe økonomisk grunnlag for arbeidene.

I vinter ble båten fraktet inn til Oslo hvor man har fått avtale med et verksted som skal foreta de nødvendige stålarbeider. Når dette er utført vil båten bli fraktet tilbake til Son der resten av arbeidene vil bli utført.

Litografi av D/S "Børøysund".

Det finnes fortsatt en del eksemplarer av Karl Erik Harr's litografi av D/S "Børøysund". Kunstverket er til salgs for minst kr. 400,- pr. stk. Henvendelse til formannen.

BLI MEDLEM AV

NORSK SJØFARTSMUSEUM

De oppnår

- ★ Gratis adgang til Museet for to personer.
- ★ Museets årbok fritt tilsendt.
- ★ Deltagelse på møter, spesialomvisninger og foredrag.
- ★ Deltagelse i ekskursjoner til maritime og kulturelle severdigheter.
- ★ Deltagelse på maritime kurs til spesialpris.
- ★ Sist, men ikke minst, De støtter Norsk Sjøfartsmuseums landsomfattende arbeid.

Medlemskontingent:

Personlige medlemmer	kr. 50,- pr. år
Familiedlemmer	kr. 25,- pr. år
Bedriftsmedlemmer	kr. 500,- pr. år
Livsvarig medlemsskap	kr. 1000,-

Museet er åpent for publikum:

15. april – 30. september: Alle dager 10.00–20.00.

1. oktober – 14. april: Alle dager 10.30–16.00 samt tirsdag og torsdag til kl. 21.00.

Museets bibliotek er åpent i kontortiden og til kl. 21.00 tirsdag og torsdag.



Norsk Sjøfartsmuseum

Bygdøynesvn. 37 – Oslo 2 – Tlf.: 556395

TYPEHUS med håndverkskvalitet



Huskatalogen viser våre standard husmodeller. Hos MESTERHUS har du også mulighet for å få realisert dine egne planer. Våre arkitekter og tegnere står til disposisjon med tilpasning av våre standard modeller.

Vi gir deg også pristilbud hvis du har egne arkitekttegninger. Vår faglige erfaring og håndverksmessige innsikt gjør MESTERHUS spesielt godt skikket til også å ta slike oppdrag.



MESTERHUS OSLO OG AKERSHUS AL
Nordahl Bruns gt. 10A, Oslo 1
Postboks 6858, St. Olavs plass, Oslo 1
Tlf. (02) 11 41 65

BYGG MESTERHUS MED MESTERGARANTI

Aktieselskapet
Norsk Kabelfabrik

Telegramadr.. „Kabel“

DRAMMEN

Telefon Nr. 85 - 1285

KAPITAL KR. 4 000 000.00



Fabrikation av
Gummikabler og elektrisk
Installationsmateriel.



Sort vulk. Kabel
Glansgarnkabel - Silkekabel
Veir- og syrefast Kabel - Telefonkabel
Ringeledning og Isolationsmateriel

SISTE:

Sjøfartsdirektøren nekter Asker-båtene å fortsette Englandsruten

*Losen og begge kapteinene
på «Duen II» og «Asker»
nekter å «sette menneskelig på spill»*

Det blir ingen Englandstur for de to gamle Oslofjord-traverne «Duen II» og «Asker», som Asker, Røken og Hurum Dampskipsselskap hadde solgt til et firma i Newcastle for ca. 100 000 kroner. Etter et mislykt forsøk på å komme rundt Tønsberg Tønne, ligger nå båtene i Tønsberg. Både losen og begge skipperne uttaler til Dagbladet i dag at de nekter å gå videre vestover. De mener at det er å sette menneskelig på spill.

— Båten har svak maskin, og bruker dobbelt så mye kull som Skipskontrollen hadde regnet med, sier kaptein Hans Kr. Hansen på «Duen II». — Vi skjønnte at foretaket var umulig allerede da vi kom til Valø, hvor vi såvidt unngikk å drive på land. Det kan gå i blikkstilte vær, men hvem kan garantere det på denne årstiden!

Også myndighetene har nå ombestemt seg. Sjøfartsdirektor Erling Getz uttaler til Dagbladet i formiddag at skipskontrollens tillatelse til å foreta Nordsjø-turen «ganske sikkert» vil bli trukket tilbake.

— Det foreligger en del nye opplysninger om båtene, som stiller saken i et helt annet lys, sier direktør Getz. Særlig dette at kullforbruket er så mye høyere enn man hadde regnet med. Det blir ingen tur av, iallfall ikke på denne årstiden.

Men kaptein Haakon Haagen sen i Skipskontrollen forsvare fremdeles tillatelsen som ble gitt båtene til å krysse Nordsjøen under forutsetning av at man tok den korteste veien Egersund—Peters Head, Skottland. (Ca. 250 nautiske mil) og at værvarslet var godt for et par dager framover.

— Jeg skulle ikke ha noe i mot å gå med over selv, sier kaptein Haagen sen, man må bare ha til-

modighet til å vente på pent vær. Båtene er besiktiget tre, fire ganger og godkjent for denne spesielle turen. Alle ventiler under hoveddekk er blitt sveiset igjen, og alle åpninger på dekk lukket med planker. Monstringssjef Birkeland nevnte dette med «Duen» store fenderlist som et faremoment. Vi mener at den må være en ekstra styrkelse av skipet. Ellers må jeg tilføye at det var meningen at fartøyene skulle besiktes for siste gang før avgangen fra Egersund.

Vi har også snakket med los Wilhelm Wilhelmsen, som mener at «Duen» må ha minst 20 tonn kull på dekk hvis den skulle ha nok bunkers for overfarten.

— Og da vil den tippe rundt som en snurrebass, sier losen, det er simpelthen umulig. Angående kullforbruket går jeg ut fra at Skipskontrollen bare har gått etter de opplysninger som ble gitt, og de stemmer ikke. Og selv om «Duen» kunne ta kull nok, klarer den jo ikke en kuling. Blir det litt vind og sjø så styrer den ikke. For meg ser det ut som skipskontrollen ser seg blind på papirbestemmelsene, og glemmer å se på fartøyet. Jeg skjønner ikke hvordan tillatelse kunne gis. «Jeg vil iallfall ikke være med på å sette menneskelig på spill».

Dagbladet,
22. november 1951

Dampskibsselskabet ASKER, RØKEN & HURUM

Sommerrute fra 1. juni 1933 indtil videre.

for

»Askera«	»Duen II«	»Louise II«	»Oscar«	»Sætrea«
334 passagerer	288 passagerer	335 passagerer	192 passagerer	324 passagerer

[illegible]

*) Stopper for signal kun hvis passasjerer ska med til eller fra Oslo

Stopper hvis passagerer skal iland

Gods mortas kun om förmiddagen till kl. 10.30 og senest kl. 2

Varefragter man foruibelales Skibe er ille ansvarlig for passagerods og varer

Rule of takstforandring förbehålls. Hunde må ikke medbringe på tæstplads.

For Hwude betries 50 are, e kler 50 are oar 'issager har dem mod

Obs. Onsdage kl. 10,30 em. Oslo til Gaasøen-Lille Oust-Volden.

Lørdage » 7,30 » » Volden-Sætre.

Søndage » 6,15 » » Nærnes

Telefon 25061.

Passageraktster	Oslo-Viden		Oslo-Narvik		Oslo-Swene	
	1ste pl	2den pl	1ste pl	2den pl	1ste pl	2den pl
Vokse	1.25	1.00	1.50	1.20	1.60	.90
Barn under 14 år	0.60	.35	0.80	.60	0.80	0.60
Hester med 20 billetter . .	15.00					
Kan henrykkes hverdager av kjæpernes familie.			18.00		22.00	