

dampskibs posten



MEDLEMSBLAD FOR
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Nr. 9

Nov. 1978



Aristokratene
kommer! D/S "Kysten"
og D/S "Børøysund" på vei
mot Göteborg og dampskips-
treff 1976.

dampskibs posten



Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

I redaksjonen:

Olaf T. Engvig

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

STYRET 1978:

Nik. Rød, formann
Laila Andresen, viseformann
Øistein Lydersen, kasserer
Tove Berntsen, sekretær
Gunnar Hjort, styremedlem
Oskar Joki, —»—
Jens A. Madsen, —»—
Per K. Bølstad, varamann
Olav Joki, —»—

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 Schrøder, 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

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

Jon Schrøder, tlf. 567715.
Arne Nik, Rød, tlf. 334760.



SKAL NORSK VETERANSKIBSKLUBB RESTAURERE HUS?

Norsk Veteranskibsklub har engasjert seg sterkt i restaureringen av de tre bygninger på Rådhusbrygge I. Arbeidet vil kreve tusener av dugnadstimer og titusen-er av kroner. Ressurser som i høyeste grad er mangelvare og sårt trenges ombord i Børøysund. Det er ikke mottatt støtte fra det offentlige til arbeidet, midlene må derfor komme fra skipets inntekter.

Det er berettiget å stille spørsmål om dette er forenlig med klubbens formål og om det forventede resultat vil stå i forhold til innsatsen.

Bygningene og trepiren er, etter det vi kjenner til, det eneste urørte område i Oslo havn som har hatt direkte tilknytning til den lokale dampskipsfart. Planene forutsetter at bygningene restaureres og at området omkring opparbeides slik at det gir en tidsriktig ramme omkring dampskipet. Til dette området er det så meningen å trekke inn andre gamle fartøyer. Med tiden vil man kunne få et interessant maritimt historisk miljø ved Rådhusbrygge I.

Planene støttes av Riksantikvaren, Norsk Sjøfartsmuseum og Norsk Teknisk Museum.

Husene tenkes brukt som kontor, verksted og lager. Kontor- og papirarbeidet, som etterhvert har antatt betydelige dimensjoner, vil kunne utføres på samme sted som der det praktiske arbeid foregår. Lokalene vil gi plass for kartotek, arkiv, kontorrekvisita, og det blir mulig å holde styre- og komitemøter her. Ombord i Børøysund kan ikke denne delen av klubbvirksomheten foregå.

Idag fungerer lasterommet som verksted og lager. Plassmangelen er mildt sagt iøynefallende og arbeidsforholdene tilsvarende håpløse. Et lagerlokale på land må vi i alle tilfelle ha, men hvis det skal avlaste rommet ombord, må det ligge så nær skipet som mulig.

Et verksted på land vil gjøre det mulig å arbeide kontinuerlig med reparasjon og restaurering. Idag setter seilingsstarten hver vår en effektiv stopper for restaureringsarbeidet. Det fuktige miljøet nede i lasterommet er heller ikke det beste sted for oppbevaring av nyoppussede interiørdetaljer og kostbart verktøy.

Bygningens beliggenhet ved skipet er nærmest ideell. De vil samle og effektivisere arbeidet og styrke det sosiale miljø i klubben. Dette vil opplagt øke aktiviteten og bedre rekrutteringen. Bare dette er innsatsen verdt.

Den kulturhistoriske gevinst kommer i tillegg. Båten får en tidsriktig ramme og byen og havnemiljøet blir en attraksjon rikere. Dette håper vi at byens myndigheter vil verdsette — helst også økonomisk.

O. J.

BØRØYSUND PÅ FJERNSYNSKJERMEN

Nok en gang har Børøysund gått til filmen. Denne gang tre hele dager til ende, — hvorav to i selskap med en annen veteran, — Kysten I. *

Første innspilling fant sted i Drøbak allerede dagen etter at skipet vendte tilbake til Oslo etter Københavnsturen. Kuling og striregn gjorde det hele til en temmelig sur fornøyelse og satte statistenes talent på en hard prøve, — scenen skulle nemlig forestille et dampskipsanløp en solvarm sommerdag anno århundreskiftet. Drøbaks skammelige mangel på en skikkelig dampskipsbrygge gjorde heller ikke "anløpet" lettere, litt måtte vi jukse for å få det til. Men scenen ble tatt og de som så TV's lørdagsunderholdning den 29. juli fikk kanskje et lite glimt av skipet og klubbens dyktige statister.

Uka etter var det innspilling for TV-teatrets produksjon "Grenseland". En hel dag steamet Børøysund og Kysten I langs Nesoddlandet mellom Ommen og Steilene. Etter fem-seks runder var regisøren endelig fornøyd. Det var også Børøysunds mannskap, for badenymfene på Alværn brygge, som vi hadde passert et dusin ganger, hadde alt avslørt det meste og avsluttet sin opptreden.

To dager senere lå vi ved Nordre Spro brygge, hensatt til frigjøringsdagene i 1945. Også denne gang måtte noen av mannskapene steppe inn som statister og nok en gang fikk man prøvet kostymeavdelingens sidrumpete ullbukser og ditto gensere med innebygget kløe.

"Grenseland" bygger på Sigurd Evensmos roman av samme navn. Det blir en serie på seks episoder og kommer på skjermen utpå høsten 1979.

NY BRYGGEPLASS FOR BØRØYSUND

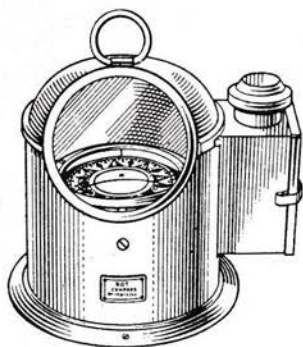
Siden mai har D/S Børøysund fått ny bryggeplass ved Nordre Akershus kai.

Flyttingen skjedde etter pålegg fra Havnevesenet. Begrunnelsen var at fenderverket skulle repareres og at plassen deretter skulle tildeles en annen båt. Samtidig ble også vårt leieforhold i huset på Rådhusbrygge 4 oppsagt.

Oppsigelsen kom meget ubeleilig. Vi hadde håpet å få beholde lokalene til bygningene på Rådhusbrygge 1 var ferdigrestaurert. En weekends kjempesjau midt i den travleste seilingssesongen måtte til for å få ryddet huset. Utstyret er nå lagret på en låve i Nittedal.

Tilsynelatende er vår nye bryggeplass bra. Plassen ligger nær de bygninger på Rådhusbrygge 1 som vi har fått overta, og med festningsmurene som en mektig nabo. Men problemene meldte seg også straks. Vann og elektrisitet fantes ikke på stedet. Elektrisitet ble ordnet med kabel fra husene på Rådhusbrygge 1 og vann klarer vi å få frem ved å bruke alle de slanger vi har. Tungvint og slitsomt, men det går.

På brua merker man også forskjellen. Nå legger skipet til med styrbord side, og som kjent dreier båten mot babord når maskinen bakker og det skal ikke så mye til før ankeret skrubber i fenderverket. Den nye plassen er også mye mer utsatt for sjø enn den gamle. Det kan bli et ganske sterkt svell, så vi håper at vinterstormene ikke gjør skade på det gamle skroget.



FORMANNEN HAR ORDET:

Nå er nok en seilingssesong vel i havn. Det gikk bra i år også, skjønt det mang en gang så mørkt ut. De som bare deltar perifert i klubbarbeidet, merker det vel knapt. Men innimellom er det bare såvidt vi klarer å gjennomføre de turene vi har inngått avtale om. Det er mange detaljer som skal klaffe. Med stor offervilje og etterhvert tillært rutine hos mannskapet går det som regel greit. Men hvis en av mannskapet må melde avbud i siste liten, har det vært noen særdeles hektiske timer på telefonen for å oppspore en erstatning. Stor er derfor gleden over den sporty innstilling folk viser når de blir oppringt i slike situasjoner. Det rører en formanns hjerte å se hvordan man uselvisk ofrer seg for båtens ve og vel. Det er den ånden som tross mange tunge og nervøse stunder, gjør at man har tro på båten og fremtiden. Min honnør og takk til mannskapet.

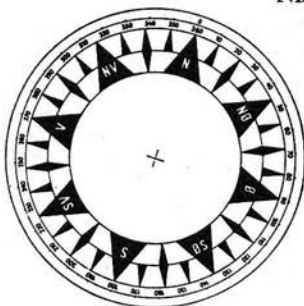
Men seilingssesongen har også en administrativ side som hittil har vært basert på like stor offervilje. Organiseringen av forespørsler og bestilling av turer, ordrebekreftelser, spørsmål med hensyn til den

praktiske tilrettelegging av den enkelte tur og proviant etc. Når man i tillegg må ta seg av mønstring og hyring av mannskap, kan 8 timers arbeidsdag fort bli for knapp. Det er bare på grunn av meget imøtekomende arbeidsgivere at vi så langt har kunnet drive rederiet uten administrasjonskostnader.

Det er derfor på sin plass å vurdere om vi til neste år bør ha en deltidssansatt som kan skjøtte kontorarbeidet og i ledige stunder drive forefallende vedlikeholdsarbeid ombord. Jeg kan vanskelig tenke meg at vi vil klare å få tak i en kompetent person til dette vederlagsfritt. Dette vil således bryte med vårt prinsipp om at alt klubbarbeide skal være gratis. Dog kan jeg ikke skjønne annet enn at vi en eller annen dag vil bli nødt til å bryte med dette prinsipp. Båtens drift krever innsats også i den normale arbeidstiden, og vi kan ikke regne med at folk ikke må ha kompensasjon for tapt arbeidsfortjeneste. Man skal tross alt leve utenom klubben også.

Spørsmålet om lønn har både positive og negative sider. Jeg har her bare villet reise det, slik at medlemmene selv kan tenke over det og gi uttrykk for sin mening før det plutselig fremgår av et regnskap.

Nik. Rød



SEILINGSESONGEN 1978

Seilingssesongen ble innledet 28. mai med en medlemstur til Håøya. Deretter har det vært seilt jevnt 5 dager i uka fram til ferien 30. juni. Etter sommerturen startet seilingene opp igjen 10. august med siste passasjertur 1. september.

I alt ble det seilt 29 charterturer, 3 medlemsturer, 3 turer for TV-opptak, og 2 turer i forbindelse med 70-årsjubileet. Dessuten er det seilt 4 mannskapsturer, som delvis har gått som jobbe-turer og teknisk prøvetur. En passasjertur måtte dessverre avlyses på grunn av kjeleskade.

Alt i alt en god sesong også økonomisk, den kalde og sure sommeren tatt i betraktning. Gledelig er det at flere av august-passasjerene alt nå har tegnet seg for turer til neste sommer. Vi får ta det som et godt tegn på økende etterspørsel og håpe på bedre vær neste sommer.

Medlemsturene i år har hatt et heller dårlig belegg. Det er et spørsmål om vi ikke bør begrense oss til to medlemsturer neste år. Vi trenger de inntekter vi kan få fra charterturerne.

DOKKING OG VEDLIKE- HOLDSARBEID I ÅR

Den årlige dokkingen ble gjort på Nyland Vest 3.-7. april.

Årets arbeider omfattet bl.a. rorløft og akseltrekk samt utskifting av skorstein. Alt etter pålegg fra Skipskontrollen og kostnadsoverslaget var ca. 135.000,-.

Selve dokkingen med de vanlige arbeider gikk greit. Det skulle vise seg å bli mer problematisk å få skorsteinen slik den skulle være. På tross av at de originale arbeidstegninger og spesifikasjoner forelå, samt at den gamle skorsteinen kunne

brukes til modell, er det vanskelig å si seg helt fornøyd med den nye.

Skorsteinsreparasjonen setter igjen søkelyset på et av de mest sentrale spørsmål i restaureringsarbeidet. Hvor nøyaktig skal rekonstrueringen av en skrog-/innredningsdetalj være, og er dette meromkostningene verdt? Restaureringskomiteens standpunkt, som forøvrig støttes av Sjøfartsmuseet, er klart: i prinsippet skal arbeidet utføres på samme måte og etter samme metode som den gang skipet ble bygget. Et av poengene med Børøysund er jo bl.a. at det også skal vise hvordan man utførte arbeidene for 70 år siden. Forutsetningene er selvsagt at utførelsen er fullt teknisk forsvarlig og kan godtas av Skipskontrollen. Hvis en slik nitid rekonstruksjon ikke er mulig, må utførelsen i alle fall være slik at det ferdige resultat ikke røper bruk av moderne metoder. Det er ikke alltid like lett å finne forståelse for et slikt syn.

De arbeider som klubbens egne folk har gjort, har også i år vært temmelig omfattende, spesielt malerarbeidene. Utvendig ble faktisk hele skipet, fra vannlinjen til mastetoppen malt. Mastene ble malt gule, teaken på brua pusset og owatrol-behandlet og promnadedekket ble oljet.

I maskinrommet er alt maskineri malt med grønn maskinmalje. Dessuten ble rørledninger, casing og skott flikket over. Større maskinarbeider er ikke blitt gjort, bortsett fra overhaling av den dieseldrevne generatoren og oppmuring av nye ildbrygger i begge fyrganger.

Skipet har ikke vært utsatt for alvorlige uhell siste sesong, bortsett fra en mindre lekkasje i babord ildkasse. I samarbeid med eksperter fra Veritas og Skipskontrollen ble tetningssveis lagt, men vi fikk pålegg om å utbedre reparasjonen innen neste sesong.

DAMPSKIBSEXPEDITION PÅ RÅDHUSBRYGGE 1

Som meldt i forrige nr. av Dampskibsposten har klubben fått bruksretten til de tre bygningene på Rådhusbrygge 1. Husene skal brukes i forbindelse med driften av D/S Børøysund som kontor, klubblokale, lager og verksted.

Restaureringsplanene som er utarbeidet av arkitekt Ole Daniel Brun ble i sommer godkjent av bygningsmyndighetene i Oslo, og i høst ble arbeidene igangsatt.

Alt i slutten av august satte medlemmene igang med å fjerne innvendig panel og gulv i husene. I begynnelsen av september kom håndverkerne. Det er

nå satt inn nye sviller rund baut, dørene er reparert, nye vinduer innsatt og ytterkledningen delvis fornyet. I samråd med Riksantikvarens rådgivere ble det besluttet å jekke opp husene noe, dels for å få de nye svillene godt klar av bakken, og dels for å sikre god lufting under bjelkelaget. Innvendig er det gravet ut tonnevis med sand for å tilfredsstille forskriftenes krav til minstehøyde i kryperommet under bjelkelaget. Under de to minste bygninger måtte det støpes grunnmur.

Taket på det største huset er idag tekket med vanlig papp. Restaurerings-



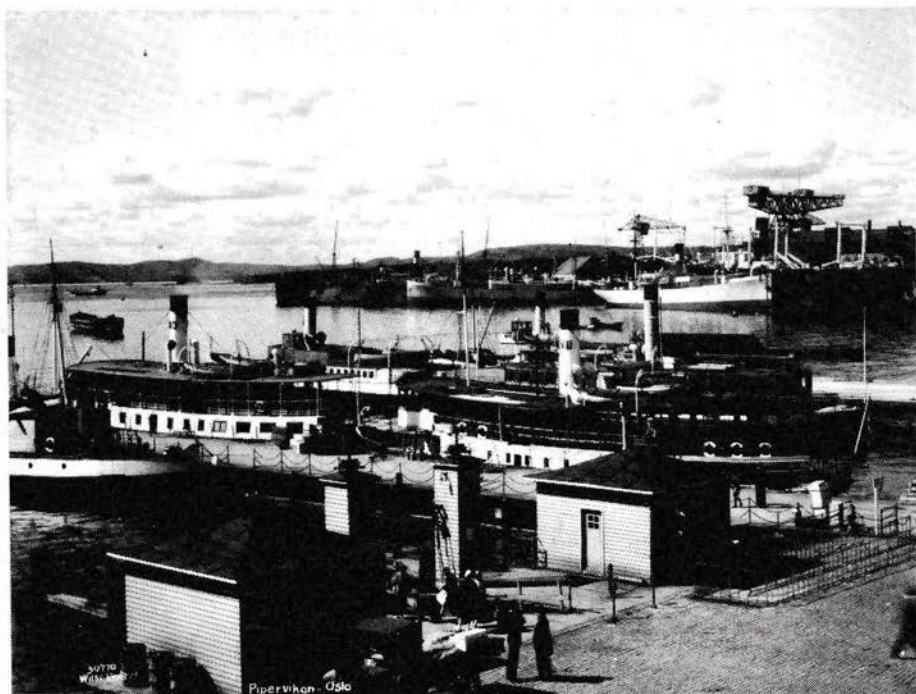
Oversikt over Rådhusbrygga —ca. 1930, med dampskipsekspedisjonen midt på bildet og paviljongen til venstre.

planen forutsetter at det skal brukes krumme teglpanner. En dag fikk vi plutselig vite at tegl av riktig type og edel årgang var tilgjengelig gratis. Problemet var at de befant seg på taket av en fire-etasjers gård og måtte fjernes av medlemmene selv innen to dager. Det holdt.

Når den ytre istandsettingen er fullført skal husene males. Fargesettingen er gjort av restaureringskonsulent Odd Heland hos Riksantikvaren som også har bi-

stått med råd og veiledning i andre spørsmål under arbeidet. I løpet av høsten vil de forhåpentligvis fremstå i sin nye skrud.

Siden det hastet med å få de utvendige arbeider ferdige og siden jobben fordret særlig fagkunnskap, ble deler av dette satt bort til Ing. Helge Scherve A/S. Innredningsarbeidet skal utføres av medlemmene og planen er å få flyttet inn i et par av bygningene i løpet av vinteren.



Paviljongene på Rådhusbrygge 1 – 1928. Under mønet på på bygningen til venstre leser vi: OSLO HAVNETRAFIK og på plakaten under står det: Til Bygdø Sjøbad D/S VIKEN – D/S EXPRES. Øverst på bygningen til høyre står det: BYGDØFÆRGERNE og nede på veggen leser vi: Til Bygdønæs, Dronningen, Huk, Herbern. Båtene på bildet er fra venstre: SPRO, FAGERSTRAND I, KRONPRINS OLAV, DUEN II, ASKER og LOUISE.

GOD SESONG FOR KYSTEN I

Kysten I gikk sesongens siste tur den 3. september. Været var ikke av det beste, men dampskipsentusiastene Alf Cranner og Odd Børrezen fikk snart temperaturen til å stige blant publikum. Tidligere i sommer var Kysten I i et TV-program med Rolv Wesenlund i Fjällbacka. Dessuten deltok skipet i filminnspillingen for TV-teatret sammen med Børøysund.

— Tross en heller dårlig sommer må driftsresultatet kunne karakteriseres som brukbart, sier Birte Wetlesen. Det dekker de vanlige driftsomkostningene, men det er stadig vekk langt frem til at man kan make de store reparasjons- og restaureringsutgiftene. Til sammen har Kysten I fraktet ca. 8–9000 passasjerer i år.

I september gikk skipet i dokk ved Framnes mek. Verksted i Sandefjord for vanlig ettersyn. Skroget er blitt sandblåst, bunn- og overbordventiler sjekket og propellaksel og thrustlager trukket. Under dokkingen fikk man også gjort tykkelsesmålinger av skrogplatene, og de viste seg å være i meget god stand.

SKIPETS POSTFLAGG, symbolet på Børøysunds status som postskip, slites og sotes raskt. Styrets oppfordring til medlemmene om å donere et nytt flagg til skipets 70-årsjubileum ga positivt resultat. Hele 3 nye postflagg er mottatt. Børøysund tuter og takker.

MOTIVDATOSTEMPLET i forbindelse med 70-årsjubileet var sommerens filateliske godbit og store suksess. Fortsatt finnes et begrenset antall av spesialkonvolutten til salg i skipets postkontor. Prisen er kr. 15,—.

MOTTATTE BIDRAG

Norsk Veteranskibsklub kvitterer her ved for følgende bidrag: Akershus Fylkeskommune har bevilget kr. 8.000,— til nødvendige reparasjoner. Fra J. L. Tiedeman's Tobaksfabrik er kommet kr. 5.000 som hjelp til restaurering av røkesalongen. Norsk Kulturfond har gitt kr. 50.000 i restaureringsstøtte. Oslo Kommune yter kr. 6.000,— til dekning av strømregninger, og fra Samferdselsdepartementet har vi fått kr. 50.000 i driftstilskudd. Vi kan forsikre at bidrgene er like velkomne som de er nødvendige for D/S Børøysunds fortsatte eksistens og at midlene benyttes etter beste skjønn.

Vår hjerteligste takk!

NY INFORMASJONSTAVLE henger på skansekleddningen på brua. Tavlen gir det grøveste av opplysninger om skip og klubb, med tekst på norsk og engelsk. Et nyttig tiltak skal en domme etter det antall mennesker som stopper opp og leser den. En mindre utgave, ca. 50 x 70 cm fåes kjøpt ombord i skipets postkontor for kr. 20,—.

BRANNSIKKERHET opptar noen og hver. I sommer ble 4 nye branndetektorer innkjøpt og montert på strategiske steder. For å gi mannskapet ytterligere kunnskap ble heftene "Brannslukning" og "Redning" anskaffet og lagt ut i hver lugar.

FORTØYNINGSUTSTYRET må av og til fornyes. I år har vi skiftet ut de gamle grove flettetrossene med smekre gods. Flettetrossene vil heretter bare bli brukt til vinterfortøyninger.

Nye kokosfendere og kasteliner er også anskaffet. De gamle var så slitte at de bare hang sammen av gammel vane.

BØRØYSUND, EX SKJERGAR, EX ODIN 70 ÅR

Den 19. juni 1908 ble "Bygnings No 133" ved Trondhjems mek. Verksted sjøsatt. "Pressedekningen" var ytterst nøktern og vitner ikke akkurat om bevingede ord og champagneglassklirr da denne kystens trofaste sliter møtte sitt rette element.

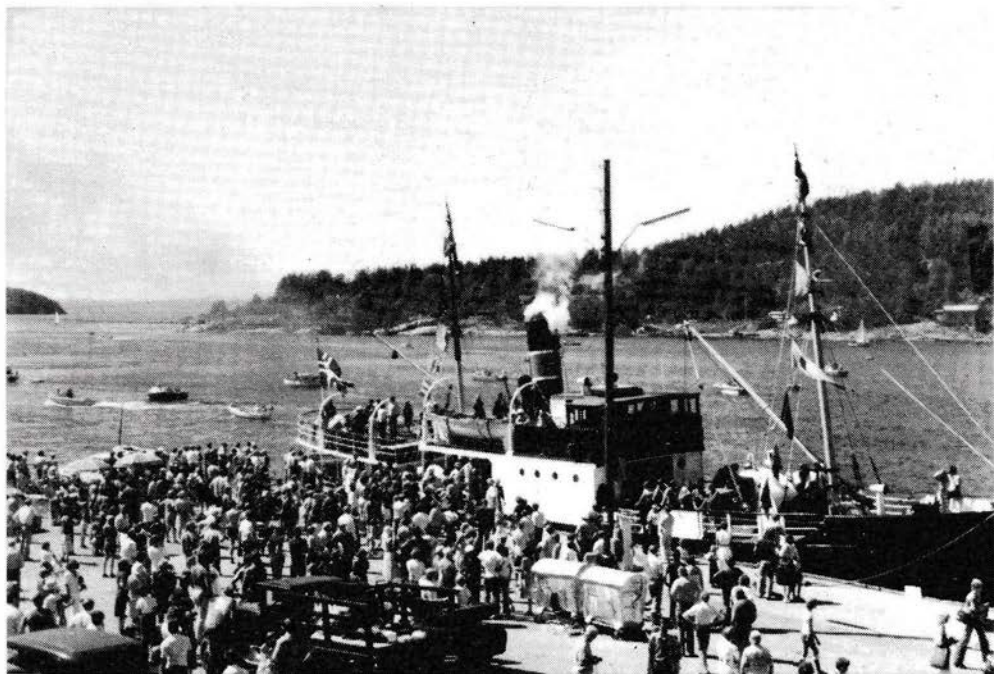
Senere er bildet blitt et annet. Nå er "Bygnings No 133" en fetert veteran og et av kystens mest kjente og omtalte skip. Naturligvis måtte feiringen av ski-

pets 70-årsjubileum legges opp etter dette.

Jubileet ble lagt opp som et todelt arrangement. Søndag 18. juni var det jubeltur til Son for medlemmene og mandag 19. juni var det representasjonstur for spesielt innbudte gjester. Ekstra hyggelig var Postverkets "Gave" til skipets jubileum, et motivdatostempel. Et varig minne om "Bygnings No 133" første 70 år på norskekysten.



Formannen i innbitt konsentrasjon før velkomsttalen på Representasjonsturen 19. juni



Det var folksomt på brygga i Son da BØRØYSUND la til kai og møtte veteranbilene.

JUBELTUR TIL SON

Søndag 18. juni opprandt med strålende sol og vindstille, vakkert sommervær. Skyggene var ennå lange under Akershus festning da de første veteranbilene svingte opp på kaien. Der lå jubilanten, D/S Børøysund, nypusset og festsmykket med flagg.

Medlemmene var blitt invitert til å feire dagen med en tur til Son. I samarbeid med Norsk Veteranvognklubb ville vi skape en bredere og mer interessant ramme rundt arrangementet ved at man kunne reise med båt en vei og med bil den andre. Fra Oslo til Son hadde veteranvognene en kjøreplan med innlagte poster. Ombord i Børøysund ble det servert kaffe og wienerbrød, og alle nød

den fine sommerdagen. Syd for Drøbak ble vi møtt av D/S Kysten I som eskorterte oss inn til Son. Skipene hilste med dampfløytene, og Børøysunds saluttkanon, "Odin", hedret Son og veteranbilene. Disse var oppmasjert på det gamle torvet innenfor bryggen. Her sørget Såner Musikkorps for feiende hommusikk så folk fløy mann av huse for å beskue veteranene på torvet. Lensmannskontoret fikk sitt fulle hyre med å dirigere trafikken i Son. Ferie- og badegjester lot sommer være sommer for i noen timer å kunne ta en titt ombord i Børøysund eller betrakte de 26 veteranbilene.

Formannen i Norsk Veteranskibsklub holdt en kort tale til publikum, og Østlandssendingen, NRK, brakte et intervju.

Den lokale presse var rikt representert og dekket samlingen med store oppslag. Vi savnet TV, men begivenheten ble likevel filmet. Moss Kameraklubb hadde 5 filmteam i virksomhet, ombord, på land og i bilene.

På skolen var det middag og premie-utdeling for billøpet før vi satte kursen mot Oslo igjen. Arrangementskomiteen hadde noen hektiske minutter med å få plassert alle som skulle returnere med bil. Motortrøbbel gjorde at en bil forsvant, og det kunne se stygt ut for flere etter lekkasjene å dømme. Men alt gikk bra, og arrangementskomiteen kan være stolte over en meget vellykket avvikling.

REPRESENTASJONSTUREN

Med dampen på topp tok en flaggsmykket D/S Børøysund imot sine gjester mandag den 19. juni. Invitasjoner var sendt til bl.a. statsminister og regjer-

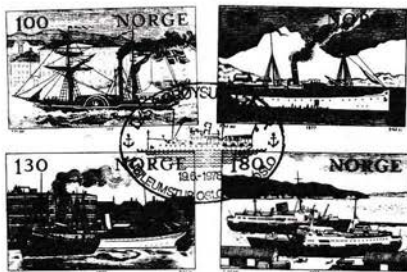
ingsmedlemmer, ordførerne i Oslo og Bærum, medlemmer av Norsk Kulturråd, kulturetrepresentanter fra Oslo og Akershus, Havnestyret, Havnepolitiet, Sjømannskontoret samt til en rekke firmaer og enkeltpersoner utenfor klubben som har støttet bevaringen av skipet.

Til tross for heller kaldt og grått vær, var stemningen blant gjestene på topp. Båtturen gikk mellom holmer og skjær i Vestfjorden og småbåter på fjorden hilste jubilanten. Underveis var det enkel servering i dekkshuset. Formannen holdt en tale hvor han takket deltakerne for all hjelp og bistand i arbeidet med å bevare skipet.

D/S Børøysund fikk mange lovord for sitt utseende i år, det var tydelig at mannskapets innsats for å få henne vakker til jubileet hadde lyktes.

Etter et par timers rundtur gled

D/s «Børøysund»
1908 — 1978



Norsk
Veteranskibsklub



BØRØYSUNDS 70-års dag ble også en filatelistisk merkedag. Laila Andresen og Dagfinn Kjøholt i full sving med motivdatostemplet.

Akershuskaia og fornøyde gjester gikk fra borde.

Etterpå var det mannskapets tur til å feire jubileet. Den spesialbestilte jubileumskaken forsvant, tross trykkfeil og seilbåtmotiv på kaken. Noen dager senere var det nok et etterselskap. Den ulykkelige konditoren hadde hørt om trykkfeilen og sendte oss en ny og like vel-smakende jubileumskake.

MOTIVDATOSTEMPEL

Siden 1926 har Børøysund vært post-skip og skipet fører fremdeles postflagg.

Under planleggingen av 70-årsjubileet tok klubben kontakt med Postverket for å få en "postal" måte å markere jubileet på. Postverket var så vennlig å innvilge oss et spesielt motivdatostempel.

All post den 19. juni ble stemplet med motivdatostemplet. I tillegg var det anskaffet en spesialkonvolutt med dampskibsmerker som ble solgt ombord.

Begivenheten var kunngjort i filatelitidsskrifter og aviser flere ganger. Det førte til en rekke forhåndsbestillinger, og da brevhuset ombord åpnet mandag 19. juni kl. 12.00 var det raskt tendenser til kødannelser på kaia av folk som ville sikre seg denne filatelistiske godbiten.

Motivdatostemplet var fin reklame for båten og et varig minne fra begivenheten, samt en hyggelig ekstrainntekt fra salget av spesialkonvolutten.

En takk til admiral Kjøholt for hyggelig og nyttig hjelp, samt til firmaet Wit-tusen & Jensen som trykket konvoluttene gratis for oss.



Fra dampskibstreffet i København, fra venstre Børøysund, Skjelskør og Bohuslän.

VETERANDAMPSKIPSMØTET 1978

I sommer inviterte Dansk Veteran-skibsklub til Veteranskibstreff i København. Forberedelsene var midlertidige, men det var ikke før i siste uken at det ble helt klart at vi kunne gå. Lørdag 8. juli, kl. 08.00 gikk vi prøvetur med Skipskontrollen før vi fikk de siste stempeler og papirer.

Deretter la vi i vei sydover med stopp på Koster, Marstrand, Halmstad og Helsingborg før vi sluttet oss til de andre skipene i Tuborg havn. Her ble den siste klargjøringen foretatt før prosesjonen av D/S "Skjelskør", S/S "Bohuslän" og D/S "Børøysund" inntok København. "Børøysund" var også i år den eneste med salutt-kanon og sørget for at det ble skikkelig smell i byen. Lørdag og søndag var skipene åpne for publikum ved siden av at vi gikk en liten tur med passasjerer lørdag ettermiddag. Forøvrig var det innslag av veteranbiler, veteranmotorsykler og en dampvei-

vals. Avisene hadde store oppslag om møtet, og det var hele tiden livlig med folk.

Før deltagerne var det fredag kveld felles bespisning i Jernbanens kantine og derpå uformell åpning av stevnet. Lørdag var det en stilfull bankett i "Bohuslän"s salonger. Det var leiet inn serveringspersonale så alle kunne delta i mørk dress og lang kjole. Formennene for de forskjellige klubbene holdt korte taler og utvekslet vennskapsgaver.

Søndag formiddag var det ekskursjon til den polske kull-lasteren "Soldek", bygget i 1949, som vil bli tatt vare på som det første polsk-bygde skip etter 2. verdenskrig.

På kvelden hadde vi en chartertur som gav de svenske og danske mannska-per anledning til å være med hos oss, og prøve hvordan "Børøysund" var å fyre og manøvrere. I det hele tatt ga årets veterantreff bedre tid til å utveksle er-

faringer og ideer om driften av skipene enn tilfellet var i Göteborg.

Tirsdag morgen vendte vi nesen nordover igjen. Været var hele tiden kaldt og surt, men ikke vind av betydning. Det var flere som badet opptil flere ganger, men det var heller friskt og ikke betinget av overdrevet varme.

I Marstrand kom en del av mannskapet fra "Bohuslän" på besøk med slepebåten "Nalle". De viste der lysbilder og film fra veteranskipsstevnet i Göteborg for 2 år siden. Et riktig hyggelig innslag i en tur som ellers mye ble preget av lange dager og mange vakter.

NYTT VETERANDAMPSKIPSMØTE arrangeres i 1980. Norsk Veteranskipsklub har påtatt seg å stå som arrangør og møtet vil følgelig finne sted i Oslo. Forhåpentligvis blir dette dampskipenes motstykk til sommerens store begivenhet — "Op-Sail". Altså: se opp for "Op-Steam-80". Da bør "De hvite seil" passe seg hvis de fortsatt vil beholde sine seil hvite.

EN HYGGELIG OVERRASKELSE var dampflepebåten. "Nalles" besøk i Oslo under "Op-Sail-78". "Nalle" som hører hjemme i Göteborg, deltok i Veteran-dampskipsmøtet 76 i Göteborg og møtte Børøysund i Marstrand i sommer.

TYKKELSESMÅLING av skrogplater i gamle dampskip later til å ha blitt klubbens spesialservice overfor andre veteraner. Det er vår mann i ultralydbransjen, Oskar Joki, som har stått for jobben. I tur og orden er platene i Børøysund, Pelle, Hansteen og nå i høst også Kysten 1 blitt målt. Og skulle det dukke opp flere dampskip som bør ultralydmåles, er det sikkert bare å ringe...

SJØFARTSMUSEET var beæret med et celebret besøk søndag 1. oktober. Da var Børøysund og Norsk Veteranskipsklub temaet på museets søndagsarrangement. Skipet ble fortøyet til Sjøfartsmuseets brygge og var åpent for omvisning fra kl. 11 til kl. 16. Ca 450 personer benyttet den strålende høstsøndagen til å stifte bekjentskap med skip og klubb. I Auditoriet var det foredrag med lysbilder og film for fullsatt sal.

BØRØYSUNDMESTERSKAPET i vaffelsteking gikk av stabelen søndag 1. oktober kl. 11.00. Fem timer og 25 liter vaffelrøre senere var byssepersonalet like rødglødende som ovnen. Resultatet var mesterlig, avsetningen enorm og klubbkassen en god slump penger rikere. Mesteren glemte man å kåre i all ståheien, men formannen vil neppe ha noe å innvende om samtlige jenter utropes som vinnere og mottar sine velfortjente seiersklemmer. "Premieutdelingen" imøtesees med spenning.

SPLEISING av wire er en jobb for spesialister. Ben Brynildsen på "Svanen" spleiset nye davitgaiere og løkker i de nye trossene. Vår honnør for godt utført arbeide.

VEDFYRING ombord i et dampskip forbindes gjerne med kullmangel og krietider. Selv om baksene langt fra var tomme fikk fyrbøterne likevel prøvd metoden på et par mannskapsturer i høst. De gamle materialer fra husene på brygga skulle fjernes. Bortkjøring var kalkulert til ca. kr. 2.500,-. I tillegg representerte rasket en brennverdi på et tilsvarende beløp. Dermed var saken klar. Treverket skulle fyres bort i stedet for å kjøres bort. Man blir tørr i halsen av å fyre med gammel flis. Kanskje kassereren merker seg dette og skjenker sjauerne en passende belønning.

Fartøyutvalgets innstilling avgitt:

PIONERARBEID AV NORSK KULTURRÅD

Gamle fartøyer skal på statsbudsjettet.

Offentlig støtte til bevaring av gamle fartøyer blir i dag gitt fra ulike hold. Støtten blir gitt med utgangspunkt i innkomne enkeltsøknader. En gjennomtenkt plan for bevaringspolitikken har til nå ikke eksistert, og tilskottene har vært gitt uten noen form for samordning eller koordinering.

Dette var bakgrunnen for at Norsk Kulturråd i fjor vår etter møte med berørte myndigheter og institusjoner oppnevnte et utvalg som skulle utrede spørsmålet nærmere. Utvalget kom i gang med arbeidet i fjor høst og alt i juni i år ble innstillingen avgitt.

Med dette er det gjort et pionerarbeid. Norge er blitt et foregangsland på denne sektoren i kulturvernarbeidet.

— Fartøyutvalget, som var et allsidig sammensatt utvalg, har gjort et usedvanlig grundig arbeid, uttaler direktør i Norsk Kulturråd, Åsmund Oftedal, til Dampskibsposten. Innstillingen fikk full tilslutning da den ble behandlet av Kulturrådet 3. oktober.

— Bevaring av våre flytende klenodier ble i et intervju med Dem i januar i år, nevnt som en merkesak. Hva er årsaken til at Norsk Kulturråd har engasjert seg så sterkt i arbeidet?

— Vi har sett det som en viktig del av kulturvernforpliktelsene. I første rekke er bevaring av gamle fartøyer en sentral sak, det er også en så omfattende oppgave at Norsk Kulturråd ikke kan makte oppgaven alene.

— Innstillingens videre skjebne?

— Den er oversendt samtlige fylkeskulturstyrer til uttalelse. Deretter vil den bli oversendt de berørte departementer til videre behandling. I mellomtiden arbeider et engere utvalg av Fartøyutvalget videre med å finne mulige midler til å finansiere øyeblikkelige nødsarbeider ombord i de bevaringsverdige fartøyer. Fartøyutvalget vil inntil videre bistå som et rådgivende organ for Norsk Kulturråd.

— Dersom vi nå forhåpentligvis får en plan for bevaringsarbeidet og staten kommer inn i bildet, — kan entusiastene ombord mønstre av og vite at alt er i de beste hender?

— Nei, slett ikke, forsikrer kulturdirektøren. Det vil alltid være behov og plass for innsats i arbeidet. Her som på andre felter gjelder det at man ikke kaster overbord det arbeid de frivillige har gjort i en årrekke. Den frivillige innsats, det personlige engasjement, vil alltid være et verdifullt element i kulturarbeidet.

Dampskibsposten ber medlemmene merke seg uttalelsen. Vi kan ikke ta "ferie" nå. Kulturrådet med Kulturdirektøren og hans medarbeidere har staket ut leia, det er bare å stå på.

Fartøyutvalgets innstilling.

Utredningen vil i høy grad ha interesse for medlemmene. Dampskibsposten har derfor tatt en prat med utvalgets formann, museumsdirektør Halvard Bjørkvik, for å få hovedpunktene i utredningen.

— Det var ikke satt noen tidsfrist for gjennomføringen av arbeidet, uttaler Bjørkvik, — men siktemålet var å få innstillingen ferdig så raskt som mulig slik at den kunne komme til nytte under arbeidet med statsbudsjettet for 1979. Det har ikke vært mulig å gå gjennom alt tilgjengelig materiale i detalj, utvalget har derfor samlet seg om en drøfting av prinsipper og retningslinjer og skissert opp en plan for bevaring av gamle fartøyer.

I sin konklusjon har utvalget kommet fram til at ansvaret for bevaring av gamle fartøyer må fordeles på det offentlige. Staten skal ha ansvaret for en grunnstamme av fartøyer. Denne grunnstammen skal sammensettes ut fra et riksperspektiv og omfatte båter som er representative når det gjelder type og funksjon. Det er satt opp en oversikt over de fartøytyper som utvalget mener bør inngå i denne grunnstammen. Grunnstammen omfatter ca. 25 fartøyer. De fleste fartøyer som til nå har mottatt offentlig støtte inngår i denne grunnstammen. Som et hovedprinsipp mener utvalget at staten skal stå for det fulle økonomiske ansvar for denne "statlige grunnstammen", men kombinerte ordninger kan også komme på tale.

Fylkene og kommunene skal ha ansvaret for fartøy av mer lokal og regional interesse. Disse fartøy skal supplere den statlige grunnstammen. For denne gruppen vil det kommunale og fylkeskommunale engasjement telle mer.

Administrasjonen av det statlige ansvar bør tillegges et departement, — etter utvalgets mening Kirke- og Undervisningsdepartementet eller Miljøverndepartementet. Videre foreslår utvalget at det utpekes en komite som skal fungere som et kontrollorgan og være rådgiver for departementet i faglige spørsmål vedrørende bevaring av gamle fartøyer.

Ved gjennomføringen av bevaringsplanen er en avhengig av at det personlige engasjement, som til nå har vært drivkraften i dette arbeidet, vil fortsette. Det regelverk som blir utarbeidet må ta hensyn til dette.

Med utgangspunkt i innkomne søknader om støtte til Norsk Kulturråd konkluderte utvalget med å anbefale at det for 1979 skulle avsettes 6 mill. kr. på statsbudsjettet og at det i tillegg bevilges 0,5 mill. kr. for inneværende år til helt nødvendige arbeider ombord i de fartøy som inngår i den statlige grunnstammen. Av praktiske grunner var det imidlertid umulig å få behandlet innstillingen tidnok til at den kunne vurderes i forbindelse med —79-budsjettet, så vi får håpe på 1980. I mellomtiden er som direktør Oftedal nevner, et arbeidsutvalg i sving med å undersøke mulighetene for en midlertidig løsning.

— Børøysund er med i listen over de fartøy som utvalget mener skal inngå i den statlige grunnstammen, opplyser Bjørkvik til slutt, sammen med Skibladner, Kysten 1 og Thorolf og Bilfergen til Sønedeled Veteranskibsklub.

"HANSTEEN" — nyeste veteranprosjekt

Olaf T. Engvig

Krefter for å bevare og restaurere D/S "Hansteen" har foreløpig seiret i en nervepirrende innsjukt hvor alternativet var senking på dypt vann. Privatpersoner har overtatt båten og dannet en restaureringskomite. De håper på hjelp og støtte til bevaring av 112-åringen "Hansteen", Den Norske Stats første dampdrevne forskningsfartøy.

Siste to år har lyset brent med blå flamme for "Ivar Elias" ex. "Haarek", ex. "Hansteen", den minste av Oslo Indremisjons husbåter i Akerselva. Båten ble kondemnert for beboelse 1. januar i år. Eierne ønsket å avhende den på dette tidspunktet og forhandlet i fjor om overdragelse.

Skipshuggere takket nei, de mente det bare var rust igjen. Målfartøy for marinens skyteøvelser førte heller ikke fram. Samtidig ble dampskipsinteresserte gjennom aviser oppfordret til å kaste seg over prosjektet, med negativt resultat.

De forskjellige forhandlingene tok tid og båten ble liggende over to tidsfrister.

I mars/april i år meldte Oslo Brannvesen interesse. Sammen med pyroteknikere planla de forskning på skipsbrann ved å sette fyr på båten. De blå lyset skulle bli rødt. Gamle "Hansteens" aller siste bidrag til forskningens tjeneste.

En person med interesse for gamle båter mente "Hansteen" fortsatt burde få flyte slik den har gjort siden 1866. Han påtok seg ansvaret for båtens videre skjebne. Samtidig kom en artikkel i A-Magasinet nr. 25 (1978). Den skapte respons for bevaringstanken hos kulturmyndigheter, organisasjoner og private. Eiendomsforhold, båtens fremtid og formål med bevaring ble ivrig diskutert. I

mellomtiden flyttet båten til det sted Oslo Kommune tømmer snø. Videre forberedelser strandet da det var uklart hvem den faktiske eier var. Komiteen for "Hansteen" fikk i september adgang til å fortsette arbeidet og ny kaiplass ble skaffet.

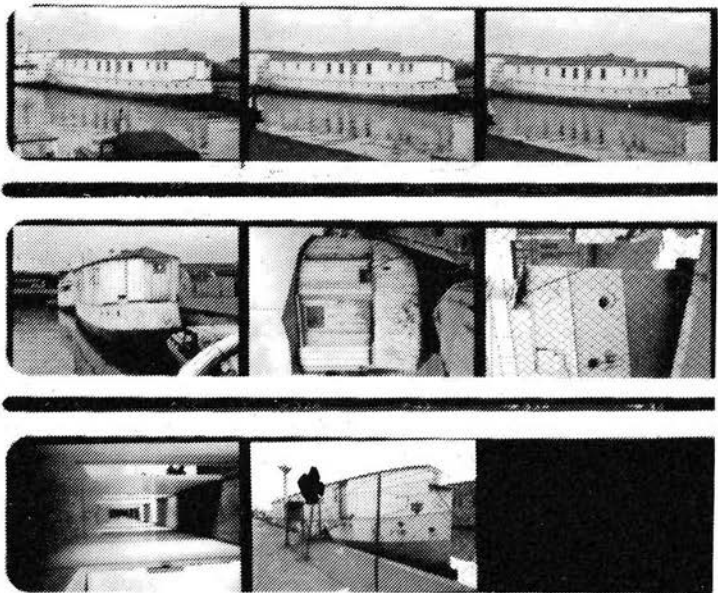
Søndag 24.9. ble "Hansteen" slept ut av Akerselva til nye plass i Bjørvika. "Børøysunds" livbåter og mannskap assisterte på god gammeldags måte ved å ro.

De nærmeste planer for båten går i korthet ut på dokksetting for bunnmålinger og smøring. Originale profiler, lugarer og innredning på mellomdekket vil bli oppmålt og demontert for lagring. Deretter skal brakkeoverbygget og mellomdekket vekk. Under dette finnes hele

"Hansteens" opprinnelige skrog intakt. Typisk nok er den eldste delen i best forfatning. Jernet på 1860-tallet har vært av ekstra god kvalitet i følge foreløpige målinger.

Restaureringsfasen vil uten tvil bli en lang og arbeidskrevende ørkenvandring, hvor offervilje, innsats og tålmodighet blir stikkordet.

Ferdig restaurert blir båten et flytende monument over norsk havforskning, et område hvor landet har rike tradisjoner internasjonalt. Den representerer et tilbud til undervisning, museumsarbeid og forskning ved siden av å være et unikt dokument over tidlige dampskip med full seilføring. Noe for sjøfartsnasjonen å være stolt av.



HANSTEEN som IVAR ELIAS i Akerselva. Styggere farkost skal man vel lete lenge etter.

PA VISITT HOS DAMPSKIPSSENTUSIASTER I TØNSBERG

Olaf T. Engvig

D/S "Kysten", kjent og kjær gammel traver fra Trøndelagskysten, har fått si pensjonistplass ved Honnørbrygga i Tønsberg etter 55 års lang og tro tjeneste i lokalruta på strekningen Trondheim-Namsos. For en knapp mannsalder siden fantes mange hundrede lokalruteskip av denne type i fart på fjorder, øyer og sund langs hele kysten. Så raskt, effektivt og total ble utskiftingen av dampen at man i dag må lete med lys og lykte for å finne gjenværende eksemplarer av arten. To fjordbåter er alt Norge – "the land of fjords" – for tiden kan stille med i internasjonale dampskipsstevner. Institusjoner og museer har vært flinke til å ta vare på gamle hus og tilhørende gjenstander, men seilskip og dampbåter har aldri vakt den helt store entusiasmen på sentralt hold.

Namsos Dampskibsselskap,

nåværende Namsos Trafikklag, kvittet seg med dampen på 10 år. Krigshavarete "Aafjord" ble aldri reparert. De 3 gjenværende gjennomgikk meget kostbare reparasjoner etter krigen. "Nauma" gikk til skrap alt i 1954, "Bjørnør" i 1962. Det siste av selskapets dampskip, "Kysten" (383 brt) ble solgt til Tvedestrand i 1964 for kr. 88.000,–.

Fram til 1970 fristet "Kysten" en kummerlig tilværelse som opplæringskip, senere losjiskip under navnet "Askaas". Den lå lenge ved Akers Mek. Verksted i Oslo og fungerte som hybelhus for ansatte ved verftet. Båten var fortsatt komplett og i relativt bra stand, selv om forfall kunne spores. I 1970 ble det forhandlet om salg til hugging. Skipskontrollen godtok ikke lenger akslingen.

A/S Jubileumsskipet

Norges eldste by – Tønsberg – feiret 1100 års jubileum i 1971. Byen var i en årrekke landets største sjøfartsby. Naturlig oppsto tanken om en egen båt av den gamle typen til jubileet. Den ville bli et fint monument over byens dampskipstradisjoner. Tanken oppsto samtidig med at "Askaas" var til salgs for hugging. 7 personer i Tønsberg med Georg Kamfjord i spissen spyttet i 20.000 kroner hver og båten ble kjøpt i 1970 av A/S Jubileumsskipet. Den ble slept ned fra Oslo like etter – det ene stemplet manglet. Kamfjord hadde laget bilstempler under krigen og denne ekspertise kom godt med under arbeid av nye maskindeler. Jubileumsbåten ble satt i stand og kunne gå første tur 17. mai 1971 med Tønsbergs byvåpen i skorsteinen. Båtens framtid syntes sikret.

"Kysten", det var skip det!

Da Namsos Dampskibsselskab i november 1909 overtok nybygde "Kysten" fra Trondhjems Mek. Verksted, fikk selskapet et flaggskip de med rette kunne være stolte av. Lite var spart for å gjøre båten blant de flotteste lokalbåter på kysten. "Kysten" gikk i Trondheimsruta. Rutestrekningen innbefattet Folla, et åpent, urent og strømfyllt havområde, av mange betegnet som et av de vanskeligste steder på norskekysten. Hele 45 anløpssteder og nærmere to døgn underveis på strekningen mellom de to byer dampet "Kysten" år ut og år inn. Bare under krigen oppsto det avbrudd. Båten kom på tyske hender en tid etter 9. april. Senere i krigen var den utleid til evakuering nordpå.

Etter krigen fikk "Kysten" en gjennomgripende modernisering og ble forlenget.

I hjembyen Namsos huskes "Kysten" den dag i dag med følgende bemerkninger: "Kysten, det var skip det!". En attest ikke mange lokalbåter fikk tildelt. Folk var flinke til å finne feil og mangler ved de gamle båtene. Noe måtte man fordrive tida med på kaia mens man sto og glodde. Det ga seg ofte utslag i utnavn og andre små-vittige bemerkninger hver gang anledningen bød seg. Folkehumoren var frodig i gamle dager.

"Kysten" i dag

Sjelden eller aldri får båter i opplag besøk av informasjonsorgan om det ikke skal skrives om skipsfartskrise. Hvorfor ikke ta en tur ombord i "Kysten" en råsur vinterdag. Båten ligger i vinterdvale i Tønsberg. Men selv om den virker utdødd foregår det ting ombord. Nysno



KYSTEN i vinteropplag i Tønsberg med hette på skorsteinen og snø på dekket. Tilsynelatende utdødd, men ombord pågår hektiske forberedelser for neste sesong.

på gangveien avslører at ingen har kryssed den i nattens løp. Nede i gangen forut er det lunt, fra en av mannskapslugarene lyder radioen. Den var Ole Thorstensen, til vanlig bare kalt Ole-bås. Han hadde nettopp heldt i kaffe og så ble det en ekstra kopp og en hyggelig prat i den trange, men lune lugaren.

Ole båsmann er den eneste som bor fast ombord på denne tid av året. Han kan dette med gamle dampere fra mange år på langfart og i Nordsjø-traden med dampskip i trampfart. Bra er det, skuta ligger vinteren gjennom og mange rørsystemer og tanker må dreneres ellers fryser det i stykker. På hverdager holder Ole-bås på med vedlikeholdsarbeid til skipperen Helge Yndestad kommer ombord for å ta i et tak. Yndestad har seilt kaptein på Østen i nær en mannsalder, nå er han pensjonist og fast kaptein på "Kysten". Disse to utgjør kjernen i vedlikeholdsgjengen. Sjøfolk er de begge og vet hvordan en dampbåt skal se ut. Tid og penger offer de i form av arbeid til fordel for båten.

Vedlikehold

I helgene kommer resten av ildsjelene med landkrabbene Birte Wetlesen og Georg Kamfjord i spissen. Utnavnet til tross, de har bedre greie på gamle dampbåter enn mange fullbarnne sjømenn i dag. I tillegg stiller gjerne noen studenter fra Oslo, samt lokale krefter.

Siste prosjekter har vært dekkssalongen og oppussing i maskinen. Hele maskinrommet skal pusses ned og males i originale farger. Mange ekstra pumper er nedsatt med tiden. De forskjellige systemer vil bli markert med noe annen farge slik at båtens utvikling kan følges. Til restaureringsarbeidet i maskinen fikk gjengen en elektrisk kompressor fra Atlas Copco. Derved ble det mulig å komme til på steder hvor man ellers måtte ha demontert fundamentale maskindeler. Trykkluftverktøyet vil komme godt med når man skal gå løs på skottene bak lugarer og salonger. Her må alt treverk tas ned og skroget rustbankes og mønjes før panel og spill settes tilbake i opprinnelig stand.

Arbeidet så langt har vært nødsarbeid. Penger til mer omfattende reparasjoner mangler. Største utgiftspost hittil har vært skifting av spant i aktre lasterom og lynnedslag i radioen. Nå står båtdekket for tur. Stormdekket bør også tas snart. Her er nok å henge fingrene i.

Kystens Venner.

Ildsjelene bak båten skulle ikke ha klart vedlikeholdsarbeidet uten hjelp fra støtteorganisasjoner, skoler og enkeltpersoner. Tønsberg og Omegn Yrkesskole har utført rørarbeid på avløp, vann og steam. Tønsberg, Sem og Nøtterøy kommune yter årlig driftstilskudd. Forrige år kom også staten med. Mange kunstnere har engasjert seg i bevaringen av "Kysten". Tryllekunstnere skaffet radar. På våren kommer fritidsklubbene ombord og hjelper til med å vaske ned og rengjøre båten utvendig og inne. Det kan trenge, overbygget er grått av luftforurensning.

Mannskapet

Bare skipper og bås henger med skuta året rundt, men uten nevneverdig lønn. I god tid før man går på verksted om våren monstret chieffen for å gå over maskinen før sesongstart. Senere kommer fyrbøter og en maskinist samt styrmann og dekksgutt. I tillegg til disse tar en restauratør seg av bevertningen både for passasjerer og mannskap. Ledelsen i administrasjonen fungerer som ekstra mannskap i den grad de har anledning til å stå ombord.

Sesongen

varer fra mai til september og båtens hovedfunksjoner kan deles i tre.

- 1) Utleie til spesielle formål som TV og filminnspillinger. Fra TV-serien om "Rosa og Benoni" erindrer man dampskipsanløp og passiar på dekk. Hurtigruta "Midnattsol" var for anledningen den lett kamuflerte D/S "Kysten". Under innspillingen av "Dagny"-filmen deltok båten utenfor Halden. Ved 150-årsjubileet for dampskipsfarten gikk "Kysten" i postdampskipet "Constitutionen's" rute fra Oslo til Kristiansand for statens regning.
- 2) Vanlige fjordturer, åpne turer på 3-4 timer med avgang hver dag så fremt båten er ledig fra andre oppdrag. Turen koster kr. 40,- for voksne. Passasjerantallet i dag er 150 personer. I tillegg går båten charterturer for bedrifter o.l.

- 3) Veteranskipsstevner og utflukter med de som står bak båten. Ofte internasjonale sammenkomster av veteranskip med fellesarrangementer, parade og besiktigelse. Her utveksles erfaringer og ideer, felles problemer drøftes. Restaureringsarbeidet bedømmes og det best restaurerte og velholdte skip premieres.

Restaureringen

Maskinrommet på den lille danske veteran-damper "Skjelskør" høstet mange lovord under forrige sommerstevne i Göteborg. Det er denne standard man har i tankene under dagens oppussing av maskinrommet på "Kysten". Det viktigste spørsmål er hvilken epoke man velger å ta utgangspunkt i. Alle dampbåtene har gjennomgått ombygninger og forandringer, båtene må dessuten tillempes vår tids bruk. "Kysten" har beholdt aktre lasterom intakt. Skottet mellom forre lasterom og 2. klasse salong er fjernet. Resultatet er blitt en restaurant for 90 gjester med benker langs skottet og langbord som kan fjernes. Lastelampene sørger for belysning. Lasteluka fungerer som luftluke. Minst mulig er forandret. En rundtur kan overbevise folk som reiste med båten etter 1951 om at det meste er slik det var den gang. Selv fjøset på baksiden av byssa er intakt. Det er mat der nå som før bare med den forskjell at nå ligger dyrene nedfryst og i deler. I gamle dager var de på vei til slakteri i Trondheim og Namsos.

Slusker og idealister

"Kysten" er seg selv lik. I gamle dager var båten samlingssted for fattig og rik. Mennesker med kultur og de med ukultur. Lite har folk forandret seg siden den gang.

"Kysten's" venner kan fortelle om firmafester hvor de ansatte har kommet ombord med utrolige mengder sprit. Noen går amokk, bråker med mannskapet og øver hærverk. Når eget ordensvern skeier ut er det lite det fä-tallige mannskapet kan gjøre. De har hatt rydde- og vaskejobb hele natten og knapt vært ferdig til ny tur neste dag.

Det er synd vi er avhengig av slikt for å sikre driften, mener vennene, heller ville de gå åpne skjærgårdsturer. Det fortelles at personer har gått på blankpolert mahogny med kniv og blant annet klart å brette løs og stjele barometeret på 1. klasse. Eiebegjæret kjenner ingen grense hos enkelte. I sterk kontrast til dette står mennesker som Aagot.

Aagot Kristiansen

var "Kysten's" gode fe. I 43 år var hun trise ombord og mange nordafor vil fremdeles huske henne. Få visste hennes etternavn. Ombord het hun bare Aagot. Hun sørget for passasjerer og mannskap på en slik måte at det ble en legende. Hadde mannskapet en stri tårn, var alltid oppmuntringen noe godt fra Aagot. Hun sluttet da "Kysten" ble solgt i 1964 og fikk lov å beholde et minne fra sin arbeidsplass gjennom alle år. Til byjubileet ble Aagot invitert ned og kom ombord med navneplaten hun hadde fått. Siden "Kysten" unngikk hugging var det eneste riktige å sette navneplaten på plass igjen i dekkssalongen, mente Aagot. Ryktet vet å fortelle at Aagot så seg om og utbrøt: "Huff, kort det sjer-ut". Hvorpå hun slengte kåpa og begynte å pusse vinduer. Men det er kanskje ei skipperskrøne.

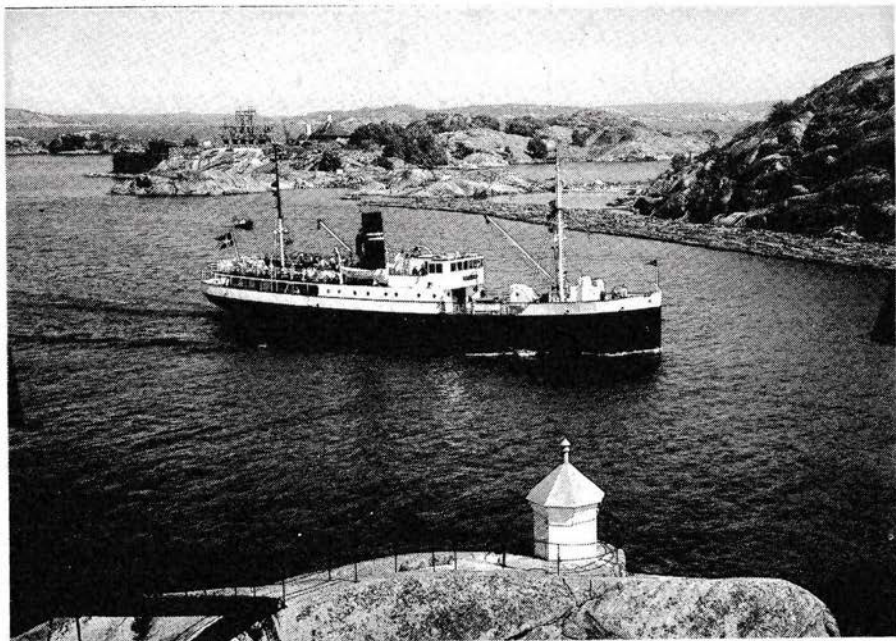
Hadde "Kysten" piano?

Musikkpedagog Løwø Kvithyld fortalte engang om å reise med Namsosbåtene. Fram til konfirmasjonen bodde hun på Løvøya i Åfjord. Stas var det når hun fikk være med far

til Trondheim. Han var glad i musikk, likte å spille og synge. Mindre stas var det at unge Bergljot måtte akkompagnere ham på pianoet. Den blyge pike syntes selvsagt det var fryktelig flaut. Hun fortalte også om gammelkallan i hel undermakko av tvilsom hvithet, med knapper foran og klaff bak, steame avsted til WC. Den unge rødmet påny, prøvde å late som ingenting og heller se en annen vei. Det er ikke klarlagt om det var "Kysten" som hadde piano.

Byen og båten

Samtalen kommer tilbake til det finansielle. Uten myndighetene i ryggen vil det ikke gå i lengden. Det er synd man er avhengig av firmafester med hærverk for å få endene til å møtes, da går fort vinninga opp i spinninga. Det er også synd man må bedrive tigging og arbeide gratis når det bare er 2 seilende fjorddampskip igjen i Norge – en av verdens største sjøfartsnasjoner. Tønsberg kommune støtter gjerne, men er i verre stilling enn de andre byer i landet, kanskje med unntak av Trondheim som har mye av samme problem. Det kan



KYSTEN I i Stavern, – vakkert skip i vakker skjærgård.

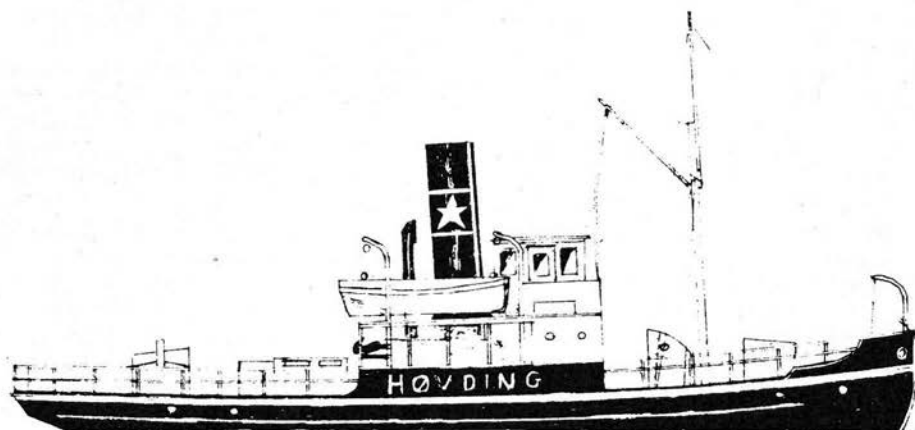
knapt tas et spatak i grunnen før man støter på fornminner. I landets eldste by er disse særlig viktig. Resultatet blir fredning og midler til arkeologiske utgravninger. Dette arbeid krever store beløp, foreløpig blir det lite igjen til andre formål, herunder "Kysten".

Miljøet

Under vinterbesøket slår det en at dagens miljø ombord på "Kysten" må være noe av hemmeligheten ved at båten holder seg så godt tross fremskredne alder. "Kysten's" ildsjeler røper at de etterhvert er blitt glade i den gamle "dampen". Oppmundtring og belønning får de ved å løse problemene som oppstår.

Etter besøket sitter man igjen med følgende inntrykk: Det er ofte spesielle mennesker med uortodoks livssyn og med sans for verdier utenom de nære og materielle ting som har overskudd og vilje til å engasjere seg i å bevare en gammel dampbåt til glede for oss alle.

Uten gruppen i Tønsberg og byjubileet er det ikke sikkert "Kysten" hadde eksistert i dag. Noen må gå foran. Med tiden vil flere og flere oppdage at gamle dampbåter også har sin berettigelse. Det er godt gjort av gruppen i Tønsberg å ta vare på "Kysten", den største av våre gjenværende lokalbåter.



SLEPEBÅTEN "HØVDINGEN" I FEDRIKSTAD

Den 28. april ble en merkedag for den nystiftede Veteranbåtforeningen i Fredrikstad. Da ble "Høvdingen" overtatt av foreningen for en kjøpesum av kr. 15.000,-, og et langt arbeide for å sikre den gamle sleperen nådde et foreløpig mål.

Høvdingen ble bygget ved Bergen mek. Verksted for 102 år siden. Båten er 78 fot lang og motoren som ble installert i 1950 er en Bolinder på 220 Hk.

— Vi har møtt en enestående velvilje overalt i arbeidet med å sikre båten, opplyser en av ildsjelene, Walter Ludvigsen, til Dampskibsposten. Arbeidet med istandsettingen er i godt gjenge. Den 12. august ble båten dokksatt ved Fredrikstad mek. Verksted og elevene ved den maritime skole har tatt fatt på jobben med å få båten seilklar. Vi har innledet et samarbeide med skolen og meningen er at skolen skal kunne bruke båten i opplæringen.

— Til våren håper vi å båten skal være seilklar. Da blir den å finne ved Isegran der båten har fått fast bryggeplass.

DAMSKIBSSELSKAPET NESODDEN-FROGN-NORDBY:

av Harald Lorentzen.

I 1922 ble det stiftet et lite dampskibsselskap som kom til å få betydning for det senere kjente og etablerte A/S Bundefjord D/S.

Historien begynner på våren 1922, da Assessor G. Th. Mejdell som i lengre tid hadde sett seg lei på de dårlige kommunikasjonene i indre del av Bundefjorden, satte seg i sving for å bedre på dette.

Hans første plan gikk ut på å leie et skip, hjemmehørende i Oslo ved navn "Angelo" for sommersesongen 1922, og han stilte et garantibeløp for driften på 10.000 kroner. Neste steg var å få fatt på en fører, og gjennom bekjente på Nesodden kom man i kontakt med en kaptein fra Tvedestrand ved navn Beck Andersen og driften kunne settes i gang. Til tross for god oppslutning fra dis-

triktets innbyggere gikk forsøket med tap, men så hadde man også satt i gang denne konkurransedriften på den innerste del av Bundefjorden som fra før var meget ulønnsom for det etablerte A/S Bundefjord-Helvik D/S.

Kaptein Beck Andersen gikk imidlertid sommeren 1922 rundt i distriktet og han samlet meget gehør for en plan om helårsdrift og man enes om å treffe ombord i D/S "Angelo" ved Blylaget brygge den 17. september 1922.

Dette ble starten til selskapet A/S Nesodden—Frogn—Nordby Dampskibsselskap. Det ble et demokratisk selskap, med et styre som var geografisk sammensatt og fra følgende distrikter kom selskaps første styre:

For distriktet Skirstad—Glennestrand	Hr. Faye Lund
For distriktet Brevig—Knardal	Hr. C.O. Dahl
For distriktet Nebba—Kjærnes	Hr. Foss
For distriktet Blylaget	Hr. Ramton
For distriktet Næset	Hr. P. Lundeby.

Aktiekapitalen var på kr. 53.600 som var fordelt på 536 aktier a kr. 100,-. D/S "Angelo" som man hadde på leiebasis sommeren 1922, ble nu innkjøpt for kr. 52.000 i oktober samme år og kaptein Beck Andersen ble innsatt som fører. Det første regnskap ble avsluttet 31.12.22 og viste et underskudd på kr. 5.409,61. Utover våren 1923 måtte D/S "Angelo" på verksted for å få utført diverse pålegg fra skipskontrollen og et skip ble leiet av Risør Fjorderuter, det var D/S "Nordfjord". Senere ble samme skip leiet av Nesodden Dampskibsselskap på Nesoddens vestsida og fikk på folkemunne navnet "Kvisthaugen".

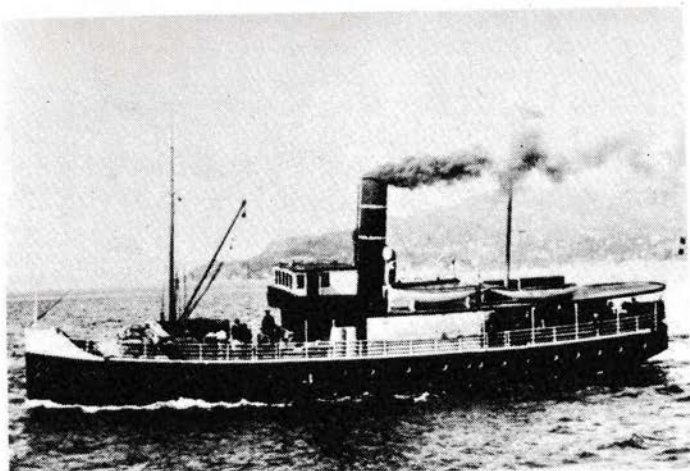
Utover sommeren 1923 tiltok konkurransen om passasjerene og man prøvet forjeves å komme til enighet med dis-

ponent Hennum for Bundefjord—Helvik D/S om en fordeling av passasjerene, men til ingen nytte. Et ledd i priskrigen var utstedelse av såkalte grunneierkort, som ga grunneierne langs landet visse rettigheter og fordeler med å benytte båtene.

Større skip.

Ved juletider kom styret sammen for å drøfte et eventuelt salg av D/S "Angelo", man hadde et større og mer komfortabelt skip på hånden og det ble derfor besluttet at selskaps disponert, landhandler Grøstad, skulle reise opp til Kristiansund der det var beliggende for å ta det nærmere i øyesyn.

Skipet het D/S "Tindfos" og var bygget i 1910 og i allehende et stort og



D/S TINDFOS som HAMRE, 105 brt.

godt skip. Disponent Ramton og landhandler Grøstad kom tilbake fulle av lovord om skipet, men det var bare et problem man hadde på hånden i så alt for kort tid, bare 14 dager. På denne tiden kunne man ikke rekke å innkalle til ekstraordinær generalforsamling og enden på visa var at 15 av aksjonærene i A/S Nesodden—Frogn—Nordby D/S gikk til innkjøp av skipet for private midler og private lån.

Kr. 55.000 måtte man ut med for skipet, og efter diverse utbedringer ved Holmens verft i Risør ble det satt inn i trafikken på lørdager og søndager våren 1924.

Årsregnskapet for 1923 viste fortsatt et underskudd som nu hadde vokst til kr. 8.489,40, en mindre økning enn året før, men allikevel en dyster utvikling. Tanken om en sammenslutning med det annet selskap A/S Bundefjorden—Helvik D/S begynte nu så smått å modne blant styret og på våren 1924 fikk man sogar tilbud om kjøp av 75 aktier i B—H D/S.

I alt 6 ekstraordinære generalforsamlinger skulle til før man i oktober 1924 fikk generalforsamlingens nødvendige 2/3 flertall av aktiene for forslaget om sammenslutning. Utover sommeren

hadde imidlertid endel ting foregått som skulle gjøre denne sammenslutningen mulig fra begge parter side.

Disponent Hennum i Bundefjorden—Helvik D/S hadde avgått ved døden og hans sønn Leif Hennum var ikke interessert i å sitte med aktiemajoriteten i selskapet og solgte derfor sin andel av aktiene til aksjonærer i samme selskap.

En av disse var det som våren 1924 hadde tilbudt aktiene til det konkurrerende selskap Nesodden—Frogn—Nordby D/S og som nu ble kjøpt opp av dette selskaps store aksjonærer. Snart hadde man faktisk så meget aktier at man hadde kontrollen over selskapet og sammenslutningen ble således en formalitet.

Den offisielle datoen for det nye selskapet ble 1.4.1925 og navnet ble A/S Bundefjord D/S. Hvem ble så det nye selskaps disponent og styre, jo nesten hele det gamle styre i A/S Nesodden—Frogn—Nordby D/S gikk over i det nye selskap og det ble fred på Bundefjorden.

Til slutt noen ord om "Tindfos" som også gikk med i sammenslutningen. Båten var som før fortalt kjøpt av noen Nesodden—Frogn—Nordby aksjonærer og disse solgte båten til det nye selskapet for 75.000 kroner den 21.3.1925.

Fleetlist for A/S Nesodden—Frogn—Norby Dampskibsselskap.

D/S "Angelo" Bygget 1907 ved Verft Hubertina, Harlem som D/S "Svendborgsund" av Svendborg, var som dansk en kombinert passasjerbåt og slepebåt.

192? innkjøpt til Norge av et intresentskap i Kristiania.

1922 innkjøpt av Nesodden—Frogn—Nordby D/S.

1925 Overtatt av A/S Bundefjord Dampskibsselskap.

1941 Inn i det sammensluttede A/S Nesodden—Bundefjord Dampskibsselskap.

1950 Solgt til Simon Innvær i Urangsvåg, innsatt motor.

1951 Solgt til Halvard Koløy i Sæbøvik, omdøpt til M/S "Koløyholm".

1954 Solgt til Ola Økland Auklands-havn, omdøpt til M/S "Høievarde".

1966 Solgt til Selmer Knutsen, Moster-havn, omdøpt til "SKS".

Fortsatt i trafikk som lastebåt.

D/S "Tindfos".

Bygget 1910 ved Kristiansand Mek Verksted for Tindfos Papirfabrikker i Skien.

1916 Solgt til Stig Bjørn i Kristiansand.

1917 Solgt til Sundalen Dampskibsselskap.

1924 Solgt til et intresentskap på Nesodden.

1925 Overført til A/S Bundefjord Dampskibsselskap.

1927 Solgt til Indre Nordhordaland Dampbåtlag i Bergen, omdøpt "Hamre".

1949 Nedrigget til lekter.

1950 Solgt til Nils Blaaid i Måløy, ombygget til motorlastebåt, omdøpt "Blåøy".

1965 Solgt til Leif Myklebust i Fønnes.

1971 Solgt til Nils Fjledvær i Trondheim, omdøpt "Miar".

Fortsatt i drift.

D/S "Nordfjord 3" (leiebåt i 1923).

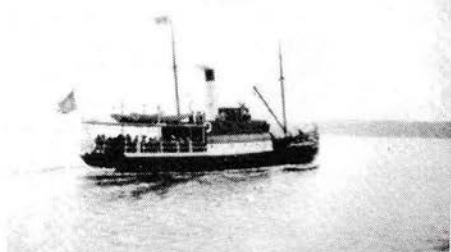
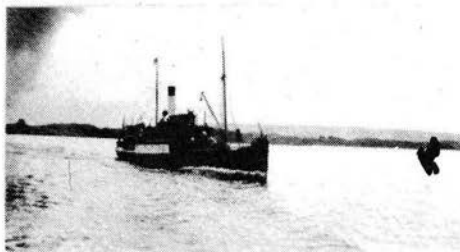
Bygget i 1917 i Sverige og kom til Norge i 1894 til A/S Dalen i Telemark, om-

døpt "Dalen".

1905 Solgt til Johs. Hansen i Eydehavn, omdøpt "Nordfjord 3".

1923 Leiet av A/S Nesodden—Frogn—Nordby D/S og senere A/S Nesodden Dampskibsselskap.

1951 Solgt til Belgia for opphugging.



D/S NORDFJORD 3, 80 brt., med Nesodden Dampskibsselskaps vimpel i aktermasta

KYSTPOSTRUTEN

KRIGS- OG ETTERKRIGSTID 1940–69

Bård Kolltveit

Krigsårene 1940–45 gjorde ikke store innhogg blant de skip som gikk i kystpostruten. Det var bare ett skip, Arendalskes "Tromøysund", som gikk tapt mens det seilte i ruten. "Kong Oscar II" ble også senket, men det skjedde ved Sandnessjøen i januar 1945, etter at skipet hadde vært under tysk kommando siden 9. april 1940.

I tiden umiddelbart etter tyskerens overfall den 9. april, var all kysttrafikk lammet. Men alt den 10. mai kom Arendalske og Stavangerske overens med staten om å forsøke ruten gjenopprettet, først med to skip, "Bergen" og "Kristiansand" (fra Arendalske). Kort etter kom også "Christiania" inn i ruten igjen, og seilingsantallet økte etter hvert til tre ganger i uken.

Arendalske mistet som nevnt råderetten over "Kong Oscar II" alt den 9. april, men nedgangen i rutefrekvensen gjorde at selskapet likevel ble sittende med overflødig tonnasje i forhold til behovet. I desember 1940 ble Arendalskes da eldste kysttruteskip, "Dronningen", solgt til Det Helgelandske Dampskibsselskab, og satt i rute mellom Trondheim og Harstad. Da Sørlandskystens dronning forlot sitt

opprinnelige fartsområde for siste gang, fikk skipet bl.a. disse "minneord" i en av sørlandsavisene:

"Dronningen" var blitt ett med kysten her. Og vi takker den for hvad den har vært for oss her nede, alle uværsdagene den ikke sviktet, men greide å komme frem, alle vinterdagene da den kjempet sig gjennom tung havis, alle november-nettene den ulte sig frem gjennom skjærgårdens tåketeppe. Men først og sist takker vi den for de øieblikk av stemning og fest den skaffet oss de mange blanke sommerdager når den gled inn byfjorden med sin høireiste baug med det gule baug-spydet som solen gjorde til gull og som hele sørlandets kystbefolkning smilende nikked til.

Etter tjeneste nordpå, også i hurtigruten like etter frigjøringen, ble "Dronningen" i 1948 solgt til Hellas, og under navnet "Ionion" figurete skipet i registrene like til 1961.

Høsten 1941 kolliderte "Björgvin" med Bergensdampskipet "T. G. Halvorsen" ved Hattholmen nær Mandal. Skipet fikk så store skader at det måtte landsettes, og selv om det bare tok en måned å få det flott, ble "Björgvin" lagt opp

for resten av krigen. Først i 1947 kom skipet på nytt i fart, i fullstendig ombygd stand.

Det vakte atskillig oppsikt da "Galtesund", som før krigen gikk i ruten Oslo—Kristiansand, men nå var overført til kystruten, forsvant sporløst etter avgang fra Flekkefjord den 15. mars 1942. Mysteriet ble oppklart noen dager senere, da det ble kjent at "Galtesund" var ankommet i god behold til britisk havn. Skipet var blitt "kapret" av en gruppe unge motstandsfolk, og ført over Nordsjøen.

Forsøket ble gjentatt med dampskipet "Tromsund" året etter. "Tromsund" var også overført fra Kristiansandruten. Men dette skipet kom aldri til Storbritannia. Det forsvant, sammen med kaprerne, den 26. mars 1942, sammen med de to passasjerene.

I 1942 forlangte ellers de nye makhaverne at to av Stavangerskes kystrutebåter måtte skifte navn. Det var selvsagt "Kong Haakon" og "Kronprinsesse Märtha" som ikke kunne tåles. For resten av krigen ble de følgelig omdøpt til "Kong Sverre" og "Ryfylke".

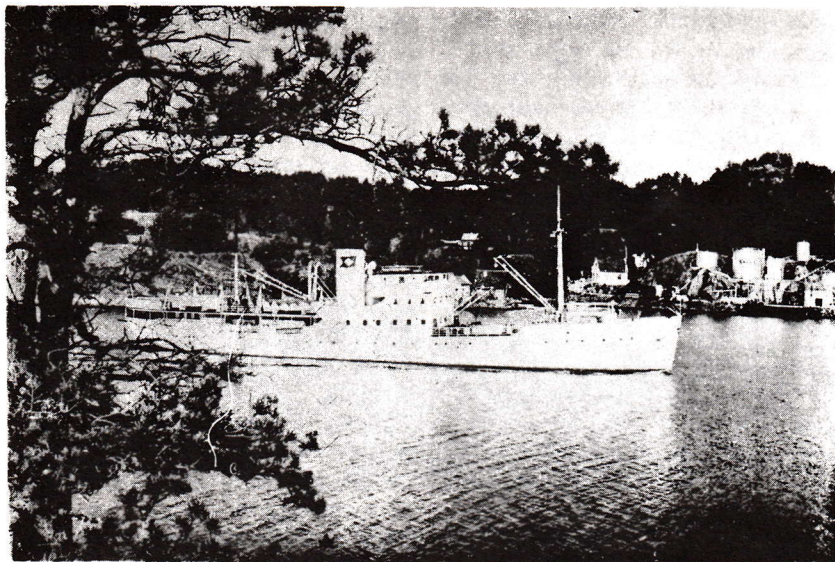
"Sanct Svithun" ble bomet i senk høsten 1943, og "Kong Sverre", alias "Kong Haakon" ble deretter tatt ut av kystruten, denne gang for godt. Skipet ble værende i hurtigruten til det nye "Sanct Svithun" ble levert i 1950. "Kong Haakon" ble i 1953 solgt til opphogging i Tyskland.

Mot slutten av krigen ble forholdene i kystfarten gradvis mer umulig. Dette var delvis forårsaket av minefaren og likende årsaker,

men også på grunn av stadig mindre tilgang på brensel. Mot slutten av 1944 hendte det at en rundreise Bergen—Oslo kunne ta opptil 8 — åtte uker. De kaotiske ruteforholdene kom ikke i orden igjen før etter frigjøringen.

Av de skip som normalt gikk i kystruten like før krigen — "Oslo", "Björgvin", "Kong Oscar II" og "Dronningen", og "Kronprinsesse Märtha", "Kong Haakon", "Christiania" og "Bergen", var det bare "Bergen" og "Oslo" som var umiddelbart disponible for ruten ved frigjøringen. De første forsøksvise seilingene kom i gang i juli, men da Arendalske satte inn "Galtesund" og Stavangerske "Kong Olav" fra slutten av august, kom seilingstallet opp i tre for uken. Dette ble også den faste ruteordningen i etterkrigstiden. "Kong Olav" var innkjøpt av Stavangerske fra Hallands Agnfartygs AB i Göteborg, som erstatning for krigsforliste skip. "Kong Olav" var bygget i 1912, og var på 789 BRT. Det forrige "Kong Olav" ble beslaglagt av tyskerne og forsvant sporløst under krigen.

De reduserte inntektene forårsaket av Sørlandsbanens fullførelse og den kraftige økningen i driftsutgiftene for kystfarten like etter krigen, medførte at kystruten etter krigen måtte tilføres et stadig økende statstilskudd. Det var i første rekke rutens betydning som passasjerrute som forsvarte tilskuddet, og etter hvert som passasjerbelegget ble stadig mer konsentrert om turistsesongen i forhold til resten av året, ble det gjentatte ganger reist spørsmål om riktig-



"Björgvin" ex-"Norge", fotografert i Sørlandsleia etter ombyggingen i 1947.

heten av at det offentliget ytet direkte tilskudd til noe som etter hvert tok preg av å være en ren turistrute.

I 1953 var det årlige tilskuddet kommet opp i 660 000,— men det påfølgende år ble dette av departementet foreslått redusert til 490 000,—. Som ved tidligere framstøt fra statens side slo hele Sørlandskysten alarm, og det ble igjen sendt tallrike resolusjoner og protester til regjeringen. Etter at spørsmålet ble fremmet i Stortinget, oppnådde man ennå en gang å redde ruten over kneiken og beholde de 660 000,—. Fremdeles var det hensynet til næringslivet på de mindre anløpsstedene som var det viktigste argument i saken. Hvis det offentlige tilskuddet falt bort, ville selskapene stå fritt til å velge de

mest lønnsomme anløpssteder. Samme argument ble brukt under stortingsdebatten om ruten i 1908.

For å bote på den uøkonomiske driftten, ble dampmaskinen i "Kronprinsesse Märtha" i 1948 skiftet ut med en dieselmotor. Det samme ble gjort med søsterskipet "Rogaland", som forøvrig ble sterkt skadd ved eksplosjonskatastrofen i Bergen i april 1944, og som i 1947 ble satt i en ny godsroute Bergen—Oslo, med sterkt reduserte passasjerbequemmeligheter. Da denne godsruten ble tilført spesialtonnasje fra 1954, ble "Rogaland" overført til kysttruten. "Christiania" og "Bergen" ble solgt til opphogging i 1952 og 1954. Det var ikke formålstjenlig å satse store beløp på ominnredning og modernisering av så tilårskomne skip.

Etter langvarig opplag og verkstedopphold etter havariet i 1941, kom "Bjørgvin" på nytt inn i kystruten fra mai 1947. Det var blitt fullstendig ombygd både uten- og innenbords. For å gjøre skipet mer fleksibelt som passasjer- og lasteskip etter sesongenes behov, var en del lugarer gjort uttagbare.

Det første nybygget til kystruten etter krigen, motorskipet "Arendal" (III), ble levert til Arendalske fra Sølvesborg Varv i februar i 1955. Selskapet hadde gått nye veier med planleggingen av det nye skipet. All innredning var plasert akterut, mens midtskipet var avsatt til oversiktige lasterom, med store luker og gjennomgående dekk. Lasting og lossing foregikk med elektriske kraner, som nådde ned til hver krok av rommene. "Arendal" hadde en del passasjerlugarer, men kapasiteten var betydelig redusert i forhold til rutens tidligere skip.

"Arendal" (III)'s innsats i kyst-ruten ble meget kortvarig. I mai ble skipet chartret til et svensk selskap, og senere samme år solgt til myndighetene på Falklandsøyene, hvor det siden har vært anvendt i rutefart mellom øyene og det søramerikanske kontinent, under navnet "Shackleton".

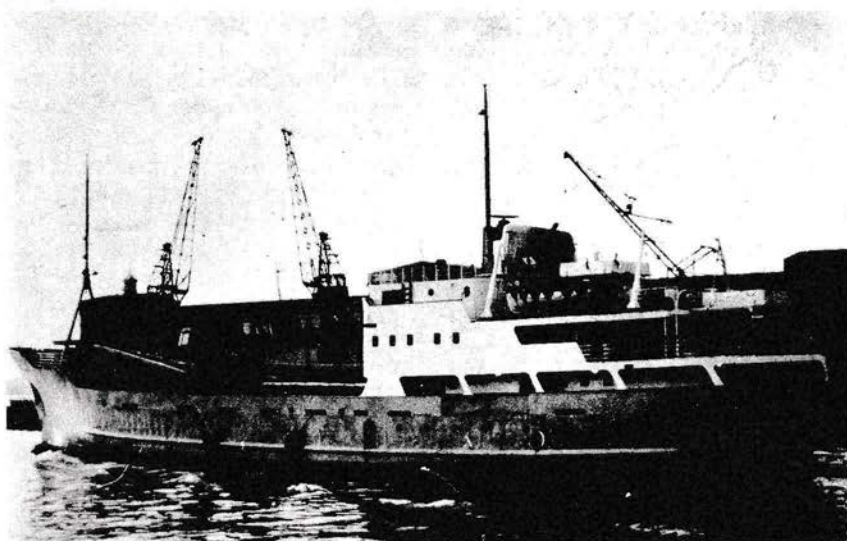
Selskapet hadde imidlertid erfart at skipstypen var velegnet for sitt formål, og en fjerde "Arendal" ble levert fra Pusnes Mek. Verksted i hjembyen i 1957, det året Arendalske rundet sine hundre år. Det nye skipet var i hovedtrekkene et søsterskip til forgjengeren fra 1955.

Ved innsettingen av "Arendal" (IV), lå "Kronprinsesse Märtha" ved Stavangerskes verksted og slik-

ket sårene etter at skipet i mai 1956 sprang lekk og havarerte i nærheten av Risør. Etter bergingen av skipet bestemte Stavangerske å gi det en gjennomgripende modernisering, og først i mai 1958 var den foryngede "Kronprinsesse Märtha" på nytt i fart, fra da av mest i sommertiden. Om vinteren ble det brukt som reserveskip for Stavangerskes andre ruter, særlig nattruten Stavanger-Bergen, hvor det fortsatt utfører en seiling i uken.

"Bjørgvin" hadde som nevnt to alvorlige havari bak seg da det kom i fart etter krigen. I mai 1960 berørte skipet en grunne i nærheten av Tønsberg Tønne, og totalforliste. En erstatning ble bestilt ved Mjelle & Karlsen i Bergen, og "Oslo", som ble levert i 1962, var stort sett lik "Arendal". "Oslo" ble også det siste kystruteskip innredet for passasjerer, og det første skip på kysten med "bulb-baug". Ved leveringen av det nye skipet ble Arendalskes siste dampskip "Oslo" solgt til Hellas. Under navnene "Aegeus" og "Kefallinia" gikk det i kystfart til det totalhavarerte under en brann mens det lå opplagt i Pireus i 1968.

I 1960 ble spørsmålet på nytt reist om berettigelsen av statsstøtten til kystruten. Transportøkonomisk Institutt fikk på denne bakgrunn i oppdrag å foreta en analyse av transportforholdene langs Sørlandskysten. Resultatet av undersøkelsen konkluderte ubønnhørlig med at statsstøtten burde sløyfes. Rasjonelle lasteskip uten passasjerbequemmeligheter ville kunne drive ruten uten tilskudd, og som passasjerrute hadde den utspilt sin



"Oslo" (II) forlater Bergen på en av sine siste turer i 1969.

rolle. Det var omtrent utelukkende hensynet til turisttrafikken som forsvarte innredning av passasjer-bekvemmeligheter, og her sto ikke utgiftene i forhold til gevinsten. Statstilskuddet ble derfor opphevet fra og med juli 1963.

Som en konsekvens av statens avgjørelse, trakk Stavangerske "Kronprinsesse Märtha" ut av ruten, som heretter bare er blitt betjent med skip uten passasjersertifikat. Arendalske holdt det foreløpig gående med "Arendal" og "Oslo", men i 1968 ble "Arendal" solgt til Senegal og i 1969 sa også "Oslo" Sørlandskysten farvel med kurs for Canada. Arendalske, som også i lang tid har drevet rutebiltrafikk, satte i

stedet inn trailere på strekningen Oslo—Kristiansand.

Da "Oslo" for siste gang pløyet Sørlandsleia, markerte den slutten på et av de lengste kapitler i vårt lands kommunikasjonshistorie. Med uhyre få og små avbrekk hadde det da i omtrent 140 år vært mulig å foreta en reise sjøveien mellom landets to største byer. Fra mange og famlende forsøk hadde kystpost-ruten vokset fram til å bli den ene av Norges to fremste innenriks passasjerruter, betjent av store, komfortable ruteskip.

Det var mangelen på tid som ble passasjerrutenes skjebne. Den kunne i lengden ikke konkurrere

tidsmessig med jernbanen, bilen og flyet. Og dermed har vel de reisende fått det som de ønsker eller for tjener. Man kommer hurtigere fram med land- og luftverts transportmidler. Men mon ikke en og annen likevel sender kyst-, post-, Vestlands- eller Osloruten (kjært barn har mange navn) en og annen vemodig tanke, i vår fartsstressede tid? Kanskje blekner etter hvert erindringsbilder som dampskipslukt, sjøsyke, overfylte salonger, dekk og ganger, vinsjelarm om nat-

ten eller forblåste timer i påvente av en båt fire timer etter ruten. I stedet minnes en fredelige timer i en dekkstol mens kystnaturen passerte revy, sett fra den vinkel Amaldus Nielsen så den. En minnes dampmaskinens rytmiske pulsslag gjennom skroget, restauratrisens gong-gong, de varme luftningene fra maskinskyllighet på kalde vinterdager, eller postflagget, måkene og kjølvannsstrípen i solblanke sund om sommeren.

STENER WOLD & CO. A/S



RÅDGIVENDE INGENIØRKONTOR

VARME - SANITÆR - OG VENTILASJON

SENTRALBORD (02) 46 59 60

JOHN COLLETTS ALLÉ 75

OSLO 8



FORENING FOR BEVARING AV ELDRE SEILFARTØYER

HENVENDELSE:

Norsk Sjøfartsmuseum, Bygdøynevn. 37,
Oslo 2 – Telefon: (02) 55 63 95

eller helst

Tryggen Larsen, Rute 16 – Svestad, 1450
Nesoddtangen – Telefon: (02) 91 92 11

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
Familiemedlemmer	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.

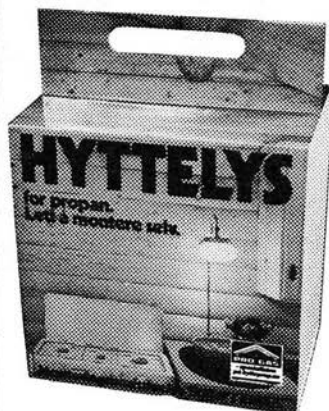
Museets bibliotek er åpent i kontor-
tiden og til kl. 21.00 tirsdag og torsdag.



Norsk Sjøfartsmuseum

Bygdøynevn. 37 – Oslo 2 – Tlf.: 55 63 95

Propan hyttelys kan du lett montere selv.



Du får et komplett sett med lampe og tilbehør som vil gi godt arbeidslys på kjøkkenet.

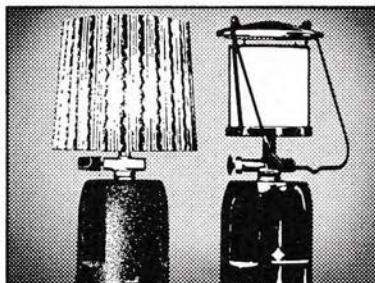
Settet er beregnet for montering til samme propanflaske som kokeapparatet. Lysstyrke tilsvarende 60 Watt.

Montering gjør du lett i løpet av en ettermiddag. Detaljert monteringsbeskrivelse i esken.

Vi sender deg gjerne monteringsbeskrivelsen.



Besøk vår nye forretning i
RYENSVINGEN 1 – MANGLERUD
Tlf. (02) 67 05 80



Lys uten strøm

Har De en flyttbar gasslampe eller -lykt i huset, slipper De å ty til stearinlys eller parafinlampe når strømmen er borte. Og De kan alltid få skikkelig lys der strøm **ikke** er innlagt - i uthus, loft, naust o.l.

Fordelene er mange: Sikker, luktfri og renslig belysning. Ikke noe søl eller sot. Driftssikre, lette å betjene. Regulerbar lysstyrke gir både lese- og koselys. Maksimal styrke tilsvarer hele 80 W.

Confort bordlampe m/gnisttenning
Smart liten lampe – 25 cm høy.

Lumogaz lykt.
Hendig og robust lykt med bærebøyle – 30 cm høy.



Bruk kun de originale blå gassboksene til Camping Gaz-apparatene.

RDA 31

Nytt fra veteranskipfronten.

Utklipp fra Suldalsposten
26. oktober 1978.

«Suldalsdampen» skipa

• VIL TA VARE PÅ M/S SULDAL

På eit møte i Suldalsosen sist torsdag var laget «Suldalsdampen» skipa. Laget skal ha til føremål å ta vare på gamle «Suldal». På møtet vart det vald eit arbeidsutval med Ommund Berge som formann og Josef Bråtveit og Lars Våge som medlemmar. Atle Ingar Vold vart vald til skrivar og kasserar i laget.

Det første ein vil gjera er å søke dampskipsselskapet om å få overta båten. Det reknar ein med vil gå i orden. Så vil ein i neste omgang gå i gang med å søke om pengar for å kunne ta vare på og restaurere han.

Ein vil og nå legge ut lister på handelslaget på Nes,

hos posten i Bråtveit, hos handelslaget og Stråbø i Suldalsosen, filialen på Vasshus og Sand bok og papirhandel slik at folk kan teikne seg som medlemmar. Medlemspengane skal vera 10 kr.

Skipinga av laget har påkalla stor interesse også andre stader. Både radio og fjernsyn har nå laga reportasjar om tiltaket og frå Norsk Veteransklubb er det kome helsingstelegram. Ommund Berge vonar derfor at det også i Suldal vil vera stor interesse for å ta vare på gamle dampen, og at tiltaket kan få den tyngda eit stort medlemstal vil gi.

Wijt Dampf i b. En kombineret Ræs-
fager- og Skærbærd bleo ikag sat paa
Rædret ved Troudhjems metanille Berf-
fæb. Skibet er beffilt af Troudhjems Aag-
færbomann og fil Raaret „Din“.

Dampffisjorinfelse. 3 Gruet-
fisket v. „Deila“, som ventes indbragt, er
blevet 15 Timer forfisket og kommer først
dertil indvogen Stædt.

Profesjor Dbland oppholder sig for tiden her i Byen.

Brugslup findes den 27de ds. paa Gøt-
menboften af Gæstern Anna Munnich-
terlen, Datter af Pastoratet ved Stobens-
bøns Underlærst Gulds Sæterten og af-
bøde Stene, født Munch, og sit. Støtstør-
i Trostbøgens Døret C. Birch.

20. jūni 1908

Ifjens stridsmandningsskottors mandlige
 afstedning var storstilet mellem Tilbud
 og Efterfølgende i Juli 49. Stridsfølgende
 paa 48 ledige skibde med i Juni 65 paa
 31 og i Juli efter 32 paa 38. Med efter-
 nemme Stridsfølgende var storstilet fol-
 gende: Stridsfølgende 3 paa 4; Stridsfølgende 17
 paa 2 og efter Stridsfølgende 13 paa 39.

Attaché Grilb Smilfeldt er nu
færdig frif efter Ulykkesilfældet, han var
indsat for i Winter, at han kan foretage
høiere Skoleture.

Dampffibel et "D bin" — Røglert=komponist nre Knab — alt igarv sproes-
tur. Effekt er bygget pœ Knudbjerns me-
kaniske Verftfab og giœr en Gatt af 10,7
Gmœb.

Man bifta bet fer bet ved Epistler-
gen brendte Dampveri „Gigano“ af Dan-
nif Ipholbt fig igaar her i Byen paa
Gjennemtrejde til Sjemsfædet. De vilde fyd-

5. august 1908

Revende Cit til Hæverindstillingen i Trondhemsthal Goben Stensaa, 1840, en af de første Dage. Stensthal anbringer i Trondhemsthal i Trondhemsthal.

Agte Tab er indgaet i den nyeste
Negation i Bonbon mellem Jæden Sag=
na Solm og Eftbæder Dito Thoren.

Gira Rundhjems met. Der
 fte ber i disse Dage til Rundhjems Røg-
 teumbygning afleveret en kombineret Røg-
 fager og Støbebaad. Støbet har Støvg-
 bimenjurer 106 X 18,3 X 9,4½ og Maffi-
 nei paa 250 Gøstetøffer. Støbet til De-
 tilfikat har 170 Røg-fagere og glørde paa
 Grøvetruen 10,7 Mm.

fabriksbøtterne. De Officer,
som skal belægge i Fabriksbøtterne i Græ-
nsebøtterne, famles især her i

6. august 1908