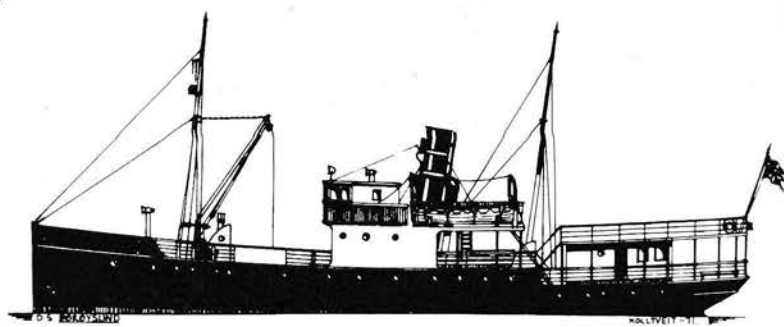
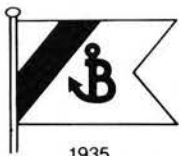


dampskibs posten

Nr. 12 (hefte 1 - 1983)



Medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub



1935



EDDA



SIG. BERGESEN D.Y. & CO.

Drammensvn. 106
Postboks 7600 Skillebekk
Oslo 2 - Tlf. 02/56 78 00

REDERE
«VI SKAL VIDERE»

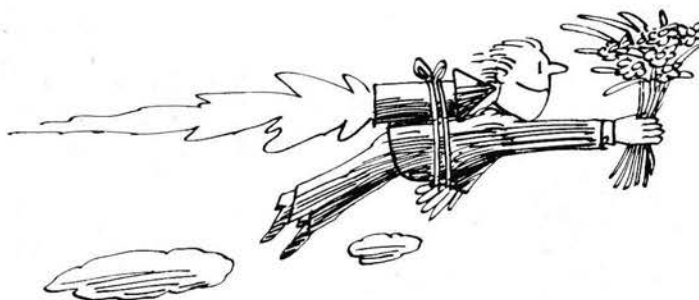
Erichstrupsgt. 14
Postboks 187
4001 Stavanger - Tlf. (04) 52 70 00

NORGES RASKESTE LEVERANDØR AV DATASATS
OG ANDRE GRAFISKE TJENESTER, GRATULERER

D/S Børøysund

MED

75 ÅRS JUBILEET



dataprint as

— NÅR DET ER TIDEN SOM TELLER —
Kjelsåsveien 51, Oslo 4 - Tlf. (02) 15 60 96

Dampskibsposten

utkommer her med sitt tolvte nummer etter en tids fravær. Som leserne vil se, har bladet fått en enklere form og et litt mindre omfang enn tidligere. Styrets tanke er at Dampskibsposten skal utkomme med 3 — 4 nr. pr. år og blant annet fungere som et meldingsblad til medlemmene av Norsk Væteranskibsklub. Bladet vil bringe informasjon om aktivitetene i klubben, styrets virksomhet og hva som til enhver tid foregår ombord i klubbens båter. Og naturligvis vil sommerens begivenheter bli viet særlig omtale.

Redaktøren håper på god tilgang av stoff fra klubbens medlemmer. Du kan gi din mening til kjenne om klubben, dens formål og virksomhet, eller du kan bidra med stoff og bilder om sjøens — og særlig dampskibets — gleder! Velkommen som skribent i bladet.

Trond Ålvik



Litt om vinterens arbeid på «Børøysund» og i skurene på kaia

I «Børøysund»'s maskinrom har det vært virksomhet både i høst og i vinter. Kaskadetanken har vært tatt ned og blitt banket fri for rust samt mønjet og malt. Skottet bakenfor og endel dekkshjelker er også blitt rustbanket. Ellers pågår vanlig vedlikeholdsarbeide, overhaling av lagre, ventiler etc. Zahl, Ovesen og Arnold har ledet arbeidet.

I rommet har Arne Engeseter banket rust og mønjet i forkant der vi skal sette opp hyller for verktøy og utstyr, mens Norman Dean driver med oppussing i ruffen. — Utover dette har det ikke vært så mye virksomhet på «Børøysund».

Et stort savn gjennom mange år har vært lagerplass, et lite kontor og et møterom. Materialer til innredning av de tre små husene på kaia har ligget lagret lenge, men dugnadsinnsatsen har ikke strukket til. Nå er imidlertid savnet ved å bli avhjulpet. I høst fikk vi bevilget 145.000 kroner fra Oslo kommune. Disse pengene skal brukes til å innrede husene, dessuten til hyller i skur 28 og endel utstyr (traller, stiger etc.) som vi også har savnet.

I det røde huset skal vi få et lite kontor og et møterom, i det ene gule et verksted og i det andre gule et lager for mer ømfintlige ting. I skur 28 får vi vårt hovedlager. I halvparten av den delen som vi disponerer bygger vi en mellometasje for å få utnyttet den store takhøyden best mulig. Store, tunge ting blir stående på paller på gulvet, mens lettere ting lagres i reoler som vil gå helt opp til taket.

Arbeidet i skur 28 er igang på dugnad, mens innredningen av de tre husene blir satt bort til en byggmester. Han kan imidlertid ikke begynne før materialene som er lagret i det røde huset er flyttet over til skur 28.

Når «Børøysund» så er tilbake i Oslo en stund etter påske, er det vårpussen som står for døren.

Georg Jensen

Dugnadsarbeidet på D/S «Styrbjørn»

Dugnadsarbeidene på «Styrbjørn» kom først skikkelig i gang i begynnelsen av juni måned 1982. Målet var først og fremst å få båten i stand utvendig, slik at den ikke skjemte seg ut på havnen. Det var en liten gjeng som gikk i gang med arbeidet, og den bestod av 4—5 personer.

Vi fant ut at vi skulle begynne øverst og arbeide oss nedover, og vi begynte med broen. Det første vi måtte gjøre var å ta for oss teaken. Vi skrapte først av den gamle lakken, slipte, smurte den hele inn med olje og til slutt ga vi den tre strøk med lakk; på denne jobben brukte vi omtrent to uker.

Etter mye om og men fant vi ut at det neste vi skulle begynne med måtte være å rustbanke skorsteinen. Dette var en énmannsjobb, så vi andre begynte så smått å rustbanke overbygget. Vi ble ikke ferdige med overbygget, men skorsteinen ble i alle fall ferdig.

I midten av juli måned ble dugnadsarbeidet på «Styrbjørn» avbrutt av sommerturen med «Børøysund», og utover dette ble det ikke noe særlig jobbing den sommeren.

I midten av september kom 14 elever fra sjømannsskolen som skulle jobbe på «Styrbjørn». De skulle fortsette utvendig der vi slapp. De begynte med å rustbanke overbygget, mønje og til slutt male. Etter at de var ferdig med dette, gikk de løs på skroget, og det fikk gjennomgå den samme prosessen som overbygget. Etter disse betydelige arbeider så båten ut som om den nettopp skulle ha kommet ut fra verftet i 1910! Men det var fortsatt en del som gjensto. Da elevene var ferdig med det utvendige, gikk de straks løs på det innvendige, og nå var det de to akterste mannskapslugarene som sto for tur. Etter mitt syn så de rett og slett forferdelige ut. Det hadde lekket inn enormt mye vann så det meste av interiøret var råttent og fuktig. Det må antakelig skiftes ut. Elevene gikk i gang med å bære ut det som ikke kunne brukes, skrape skottene og til slutt få luftet skikkelig slik at vi kunne bli kvitt all fuktighet etc.

Etter at elevene hadde gjort sin betydelige innsats, kom den samme gjengen igjen og begynte så smått og rydde, vask og i det hele tatt gjøre klart for vinteren. Hovedpersonene: «Styrbjørn»-gjengen er Arne Holm, Kjell Sandberg og Erik Steen.

Vi har så vidt begynt å jobbe innvendig nå, og vi har begynt i bunnen, nærmere bestemt i maskinen. Vi har tatt for oss en av Duplex-pumpene, demontert den, skiftet alle pakninger, samt smurt den til slutt. Ellers har vi begynt å åpne ventiler og gå over dem.

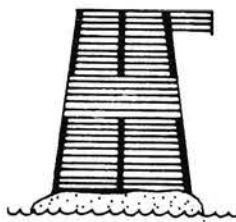
Nå har «Styrbjørn» kommet i dokk på Nylands Verksted, og det som står for tur er å skrape den i bunnen og utføre de reparasjoner som må utføres før den blir satt på vannet igjen.

Etter endt sommer og mange timers hardt arbeid ser «Styrbjørn» meget fin ut der den ligger anstendig i dokken.

Ole-Bjørn Wiig



D/S «Styrbjørn» ankommer TMV i mai 1979. Bildet gir en pekepinn om hvilket arbeid som ligger i oppussingen av et fartøy som er tæret av tidens tann (Foto: VG).



Ramsalt hurtigrute-reise på Sjøfartsmuseet

Søndagens lysbilde-kåseri på Sjøfartsmuseet 6.3. handlet om Hurtigruten som i år fyller 90 år. I konservator Bård Kolltveit, som er kjent for mange av klubbens medlemmer, har svært allsidig kunnskap om denne tradisjonsrike skipslinjen. Med hans engasjerte fortellerform ble det et levende kåseri, som sammen med et rikt antall instruktive lysbilder ga en interessant innføring i «institusjonen» Hurtigruten. Kolltveit har i studietiden selv seilt som reiseleder i flere sesonger på disse skipene, og kåseriet var krydret med morsomme anekdoter og situasjonsbilder som på en treffende måte beskrev livet ombord og omkring hurtigrutefarten.

I første del av kåseriet tok han for seg ruten fra Bergen til Kirkenes med anløpsteder og landemerker langs leden — denne beskyttede og isfrie veien mot nord som internasjonalt har gitt landet Norway, Norwegen osv. Bildene var delvis egne opptak ombord og på land, og mange nikket gjenkjennende mens andre nok ble inspirert til å foreta en reise selv.

Et lite innblikk i dagens avanserte navigasjonshjelpemidler tegnet klart avstanden i tid og forhold til det første egentlige hurtigruteskip med helårig seiling, døgnet rundt: VDS'

D/S «Vesteraalen», som la ut fra Trondheim i juli 1893. Dengang var det kompasset, klokken og propellens omdreiningstall (kurs, tid og fart) en hadde å hjelpe seg med i mørke og ta ke langs en dårlig merket led. Men likevel, nå som da, losen må en ha.

Siste del av kåseriet var viet den historiske utvikling, fra Richard Withs initiativ som resulterte i regulære helårsseilinger fra 1893, gjennom de forskjellige epoker frem til i dag med tre 160 millioners skip av den nye generasjon i fart. For oss dampskipsentusiaster viste lysbildene mange godbiter. Nesten alle skipstypene som har tjenestegjort i Hurtigruten var representert. Det er en broget samling som spenner fra det engelske kongeskipet «Alexandra» fra 1907 som ble ombygget for formålet, til lastebåten «Sigurd Jarl» som på grunn av krigens store tap ble gjort om til Hurtigruteskip og seilte i mer enn 10 år i ruten.

En av de omtalte sliterne som nå har fått avløsning etter ca. 30 års populær tjeneste, er Nordenfjeldskes «Håkon Jarl» som nå er fortøyet bak «Børøysund» som hotell- og restaurantskip. Med to av kystens mest kjente skorsteinsmerker — rød og blå ring i samme mønster — vil nok disse fartøyene danne et kjent og kjær motiv: Hurtigruten og lokalbåten ved samme kai.

Kolltveit avsluttet med noen refleksjoner om Hurtigrutens fremtid som nærmest konkluderte på følgende måte: Hvis alle som ønsker å beholde den hadde vært like ivrig til å bruke den, så hadde den langt på vei vært sikret. Med andre ord: Reis — og da helst utenfor høysesongen.

I følge Kolltveit minnet tilstrømmingen til kåseriet om de beryktede forhelgsavgangene fra Bodø på nord-reise. For egen regning vil jeg legge til: Ingen så på klokken før det var slutt — etter nesten 1 1/2 time.

Magne H.

D/S «Hestmanden» – En levende legende

Tekst og foto: Olaf T. Engvig

Del I

En gammel sliter

For en tid siden gikk et uvanlig slep sørover leia fra Sandnesjøen til Trondheim. Gamle «Hestmanden» var på vei tilbake til sivilisasjonen etter 17 års opplag i en bortgjemt fjord.

Skipet har lenge vært en levende legende. «Hestmanden» er eneste bevarte dampskip fra utenriksfarten, den siste rest av verdens største rederi — Nortraship — og for alltid knyttet til gjenreisningen av Finnmark. Skipet er et levende krigsminnesmerke der det nå ligger i dokk ved Trondheim Mekaniske Verksted.

Lastedamper «Hestmanden» ble bygget av Laxevaag Maskin & Jernskipsbyggeri i 1911 for Vesterdaals Dampskipselskap. Stokmarknes og var på 979 bruttotonn. 186,1 fot lang, 30,1 fot bred og 20,4 fot dyp. Den ble bygd under tilsyn av Veritas og fikk en trippel ekspansjonsmaskin på 475 indikerte hestekrefter og en kjele med tre fyrganger og 180 pounds trykk. Fart 9 knop. Veritaslistene viser at båten har beholdt alle hovedmål samt maskin og kjele fra 1911. Men den er en del ombygd i overbygningen akterut og har fått høyere bro.

Unngikk senkning

«Hestmanden» var tiltenkt kyststruten, men havnet snart i utenriksfart, vesentlig på Østersjøen og Nordsjøen. Etter utbruddet av første verdenskrig gikk båten med transitvarer fra Nord-Norge til Frankrike og England. Senere ble den satt i den farlige kullfarten mellom Rouen og Middlesbrough. Tonnasjeavtalen mellom Norge og Storbritannia førte til at «Hestmanden» ble rekvirert i 1917 for resten av krigen og fikk seile med britisk befal.

Skipet fikk etter hvert ord på seg for å seile under en lykestjerne. I en konvoi fra Arkangelsk i 1915 sammen med 15 andre var kun 4 igjen da de nådde norskekysten. Samme år ble søsterskipet «Raftsund» senket av en tysk ubåt. Året etter på vei til Middlesbrough i konvoi klarte ikke «Hestmanden» å holde dampen og sakk akterut. Det var ekstra farlig å miste den kontakt og beskyttelse som konvoien gir. Kapteinen valgte derfor å gå inn på grunt vann og ankre, da man ikke ville rekke fram til minefeltene forut før natten og disse ikke kunne forseres i mørke. Mens «Hestmanden» lå for anker passerte enheter fra den tyske marine. De beskjøt byene innenfor og «Hestmanden» uten å treffe skipet. Krigsskipene tok senere igjen konvoien, som ble fullstendig tilintetgjort. Folk i Middlesbrough nektet å tro sine egne øyne da «Hestmanden» intetnende seilte inn på havnen som eneste overlevende fartøy.

Senere ble havnet bombet fra Zepperliner og «Hestmanden» fikk en del splinttreff. En granatsplint satt som souvenir over døra til bestikken i mange år.

Båtens Chat Noir

Sjømenn og overtro var nært forbundet i gamle dager. Skipets stadige hell under krigsseilasen ble tilskrevet den svarte skipskatten «Sara». Den var ombord fra båten var ganske ny, men ble ofte borte under land. Engang manglet katten da båten skulle gå og mannskapet somlet ekstra med fortøyningene i håp om at den ville dukke opp. Skipperen ble

irritert og ga et godt støt i fløyta. Dermed kom katten pilende og smatt ombord, den kjente fløyta. Senere var dette fast rutine. Katten kom ofte ombord som sistemann etter at kapteinen hadde fløytet på den. «Hestmanden» gikk ikke uten at «Sara» var vel ombord.

Enkelte skip i utenriksfarten fikk personer som ble ombord i mannsaldrer. Det spørs om ikke båtsmann Bendik Kristiansen er blant de lengstseilende. Han var ombord i «Hestmanden» fra våren 1914 og seilte med båten under to hele verdenskriger og mellomkrigstiden. Han fikk Kongens fortjeneste medalje da han mønstret av i 1948.



Siste del av Nortraships flåte. Med kystvaktskipet «Møgsterfjord» som slepebåt går det sagnomsuste dampskip med fart under to verdenskriger til Trondheim for restaurering.

Nortraship-tjeneste

I mellomkrigstiden gikk «Hestmanden» i godsruta på norskekysten. Skipets størrelse gjorde det populært i den vanskelige perioden på 30-tallet. I 1940 unnslopp båten det okkuperte Norge, men ble i Nord-Norge til 7. juni. Med en halv kullast fra Svalbard stakk den til sjøs fra Tromsø og fant etter to døgn en britisk konvoi som den hengt med til Færøyene. «Hestmanden» ble innlemmet i Nortraships flåte som et av de mindre skipene og satt i konvoi og kystfart på de britiske øyer med en enkelt tur til Island.

Trafikken i konvoi på østkysten av England var en stor nervepåkjenning. Angrepene kunne pågå i timer. Mannskapet opplevde at skip i konvoien ble tatt foran og bak dem og at torpedoer passerte like forbi uten å treffe. «Hestmanden» hadde kanon, men det er uklart om båtens to engelske «gunners» skjøt ned noe fly. Ett tysk fly ble likevel kreditert «Hestmanden». Det måtte til pers da det i iver etter å komme på skuddhold ikke klarte å styre unna skipets formast og kolliderte. Til alt hell gikk det meste av skroget og bombelasten over rekka og i sjøen. Bare metallbiter havnet ombord. Masten knakk. «Hestmanden» fikk ikke verre skader av angrepet enn at den tok seg til verksted for egen maskin. Senere gikk skipet helt over i skrapmetallfarten.

Ferdighus til Nord Norge

Sommeren 1945 returnerte «Hestmanden» til Oslo og ble tilbakelevert Vesteraalens Dampskibsselskab. Skipet påstås å være første båt nordover fra Oslo med varer til Nord Norge i 1945. Den innledet dermed den storstilte transport som gjenreisningen av landsdelen krevde. I tiårsperioden 1945—55 gikk båten i godsruta Oslo — Kirkenes og fikk for alltid sitt navn knyttet sammen med «broen til Nord Norge» og dette interessante kapittel i vårt lands samferdselshistorie. «Hestmanden» ble det skip nordlendingen først og fremst forbinder med gjenreisningen. Skipet ble en legende.

Alle som seilte utenriks på 1950-tallet husker de mange historier om «Hestmanden». På frivakta kom de, historien om «Bæstmann på Hestmann» og båtens selvsomme liv. De nordnorske kjøpmenns variant av «Dessverre utsolgt» var alltid «Det kjæm me Hestmann».

Annen og siste del av Olaf T. Engvigs artikkel om «Hestmanden» kommer i neste nummer av «Dampskibsposten».

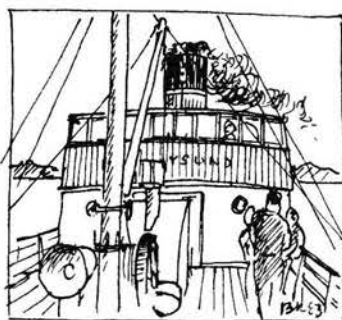
Siste om «Hestmanden»

Skipet har vært til foreløpig reparasjon på Trondheims Mekaniske Verksted. Skroget er nå brakt i en slik stand at skipet flyter trygt. Anbud blir i disse dager innhentet på reparasjon av overbygget.

Når skipet er istandsatt og «konservert» slik at videre forfall stanses, er det tanken at det skal bli liggende i nærheten av TVM inntil beslutning blir tatt om hvor det skal få sin endelige plassering.



«Dampskibsposten» vil forsøksvis bringe noen mindre, faste spalter med stoff fra arbeidet ombord i «Børøysund». Og her følger den spalten vi har fått ferdig til dette nummeret:



Båttutvalget nedsatt av styret, Laila Andresen, Per K. Bølstad og undertegnede, har siden januar planlagt nedseilingen av «B» til Göteborg hvor båten skulle vises frem som dokumentasjon under voldgiftssaken mot verkstedet som utførte de store utskiftningene i akterskipet våren 1981.

Fartstillatelse ble søkt, maskinen gjort klar og funnet i orden av Skipskontrollen. Men så, i siste øyeblikk endte striden mellom NVSK og Donsö Varv med forlik! Så i stedet går turen lørdag 26. mars til Horten Verft, som skal utføre nødvendige arbeider på skroget. Livbåtene er under tetting med talg som en foreløbig sikkerhetsforanstaltning før istandsetting vil finne sted av fagfolk under oppholdet i Horten. Det er under bestilling folk for kontroll av skipets radar, radio-utstyr med fornying av sertifikatet for dette, kompasskorrigering osv. Mannskapslisten for nedseilingen er klar. Nypåmønstret smører er Ole Bjørn Wiig.

Over påske blir så «Børøysund» å se ved kai i Oslo igjen. Velkommen til ny vårpuss!

Magne H.

Fra bro og dekk

I vinter er det blitt foretatt en grundig opprydding i «Børøysund»'s bestikkklugar. Kataloger, rundskriv, bruksanvisninger o.l. er fornyet og komplettert, navigasjonsutstyr er reparert eller anskaffet, ekkoloddet er renset og peileskiva har fått stativ for oppbevaring på skottet. — Trond Ålvik, som mønstret styrmann sist sommer, har forestått arbeidet. Magne Hansen og Trond har også gått gjennom skipets kart med tanke på arkivering og fornying.

T.Å.

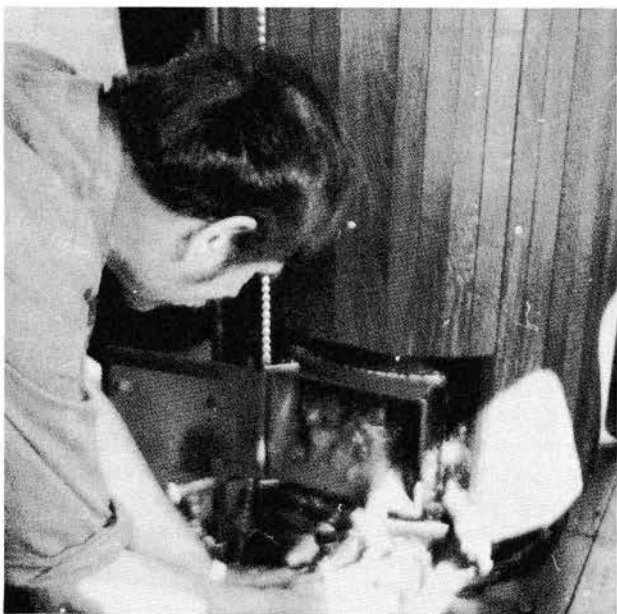
Hva med sommerturen 1983?

Formannen i Norsk Veteranskibsklub, Kaare Svendsen har snakket med Trondheims Mekaniske Verksted om muligheten for å legge sommerturen dit. TMV svarer imidlertid at det ikke er sikkert at det blir drift der til sommeren og at man nødig vil binde seg til et besøk så tvilsomt som situasjonen ser ut i dag.

Det er derfor nå besluttet at D/S «Børøysund» i stedet vil delta på Veteranskibsmøtet i Mariestad i juli, og Dampskibsposten vil komme tilbake med nærmere opplysninger når dato og program er fastlagt.

Dampmaskin – ikke bare for veteranskip!

Om det er de økende prisene på energi eller om det er interessen for gamle framdriftsformer som ligger bak, skal være usagt. I hvert fall opplever vi nå en økende interesse for damp som drivkraft også i mindre fartøyer. En av dem som har realisert denne ideen er Håkon Elset i Son. Han har montert en énsylindret, dobbeltvirkende dampmaskin med tilhørende kjele i sin 22 fots plastsnekke av merke «Polar». Maskinen ble levert i halvfabrikat fra Sverige, og Elset har gjort den ferdig med god hjelp fra mekaniske verksteder i Moss og Asker.



Oppfyring av kjelen som står på høykant midt i båten.

Maskinen har vært i drift i to somre nå, og det er ikke tvil om at den fungerer! Endel barnesykdommer har det selvsagt vært: det viste seg ønskelig å endre propellens stigning og diameter, det ble nødvendig å montere en forvarmer og det kan være problemer med å skaffe strøm fra dynamoen ved lave turtall. Men Elset løser problemene ettersom de melder seg. Den nyeste installasjonen består av et sammenhengende system av tanker for ferskvann som tilsammen gir nok til en tur på flere timer. Maskinen er ikke utstyrt med kondensator, så kjelen er avhengig av å få tilført ca. 60 liter friskt vann pr. time.

Hittil er kjelen blitt fyrst med kull og ved, og Elset har plass til rikelig med brensel under dørken, noe som samtidig bidrar til å gi båten bedre stabilitet enn normalt. Fyring med ved eller kull er imidlertid nokså tungvint i en slik liten båt, og Elset arbeider derfor med planer om å installere oljefyr.

Ettersom Elset har måttet bygge dampmaskinen nesten «from scratch», er den blitt et nokså kostbart driftsalternativ. Hittil har maskin, kjele og nødvendig utstyr kommet opp i vel 50.000 kroner. Men når steam'en er oppe, kan Elsets snekke konkurrere både i driftsøkonomi og fart. Kullforbruket er ca. 6 kg pr. time, og med de 16 hestekreftene som maskinen utvikler, er det mulig å holde en marsjfart på 4 – 5 knop. — Og så er båten helt stillegående!

Elset tror at ideen med dampmaskin i småbåter vil gripe om seg her til lands. I Sverige er det allerede flere slike båter i drift. Undertegnede så et morsomt eksemplar av arten på Dalslands kanal sist sommer. Riktignok er dampmaskinen tungvint i forhold til vanlige motorer, men Elset fastslår at den til gjengjeld er morsommere å kjøre med og at den på sikt antakelig også kan konkurrere med diesel- eller bensindrevne motorer når det gjelder økonomi.

T.Å.



En noe uvanlig snekke med høy skorstein og kullrøyk.

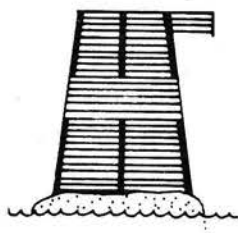
Annonsér i Dampskibsposten!

Det er styrets og redaktørens håp at Dampskibsposten skal utkomme med flere nummer pr. år og slik fungere som et bindeledd mellom Veteranskibsklubbens medlemmer. For å nå dette målet trenger vi bl.a. inntekter som i noen grad kan dekke trykningsutgiftene. Medlemmer eller andre lesere som ser en mulighet til å annonsere i Dampskibsposten kan ringe til Anne Thorbjørnsen, tlf. 02-20 36 50 for nærmere opplysninger.

Red.



D/S «Styrbjørn» ankommer TMV i mai 1979. Bildet gir en pekepinn om hvilket arbeid som ligger i oppussingen av et fartøy som er tæret av tidens tann (Foto: VG).



Ramsalt hurtigrute-reise på Sjøfartsmuseet

Søndagens lysbilde-kåseri på Sjøfartsmuseet 6.3. handlet om Hurtigruten som i år fyller 90 år. I. konservator Bård Kolltveit, som er kjent for mange av klubbens medlemmer, har svært allsidig kunnskap om denne tradisjonsrike skipslinjen. Med hans engasjerte fortellerform ble det et levende kåseri, som sammen med et rikt antall instruktive lysbilder ga en interessant innføring i «institusjonen» Hurtigruten. Kolltveit har i studietiden selv seilt som reiseleder i flere sesonger på disse skipene, og kåseriet var krydret med morsomme anekdoter og situasjonsbilder som på en treffende måte beskrev livet ombord og omkring hurtigrutefarten.

I første del av kåseriet tok han for seg ruten fra Bergen til Kirkenes med anløpsteder og landemerker langs leden — denne beskyttede og isfrie veien mot nord som internasjonalt har gitt landet Norway, Norge osv. Bildene var delvis egne opptak ombord og på land, og mange nikket gjenkjennende mens andre nok ble inspirert til å foreta en reise selv.

Et lite innblikk i dagens avanserte navigasjonshjelpemidler tegnet klart avstanden i tid og forhold til det første egentlige hurtigruteskip med helårig seiling, døgnet rundt: VDS'

D/S «Vesteraalen», som la ut fra Trondheim i juli 1893. Dengang var det kompasset, klokken og propellens omdreiningstall (kurs, tid og fart) en hadde å hjelpe seg med i mørke og å ta langs en dårlig merket led. Men likevel, nå som da, losen må en ha.

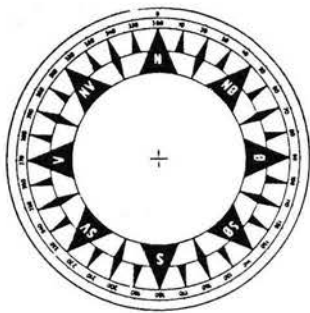
Siste del av kåseriet var viet den historiske utvikling, fra Richard Withs initiativ som resulterte i regulære helårsseilinger fra 1893, gjennom de forskjellige epoker frem til i dag med tre 160 millioners skip av den nye generasjon i fart. For oss dampskipsentusiaster viste lysbildene mange godbiter. Nesten alle skipstypene som har tjenestegjort i Hurtigruten var representert. Det er en broget samling som spenner fra det engelske kongeskipet «Alexandra» fra 1907 som ble ombygget for formålet, til lastebåten «Sigurd Jarl» som på grunn av krigens store tap ble gjort om til Hurtigruteskip og seilte i mer enn 10 år i ruten.

En av de omtalte sliterne som nå har fått avløsning etter ca. 30 års populær tjeneste, er Nordenfjeldskes «Håkon Jarl» som nå er fortøyet bak «Børøysund» som hotell- og restaurantskip. Med to av kystens mest kjente skorsteinsmerker — rød og blå ring i samme mønster — vil nok disse fartøyene danne et kjent og kjær motiv: Hurtigruten og lokalbåten ved samme kai.

Kolltveit avsluttet med noen refleksjoner om Hurtigrutens fremtid som nærmest konkluderte på følgende måte: Hvis alle som ønsker å beholde den hadde vært like ivrig til å bruke den, så hadde den langt på vei vært sikret. Med andre ord: Reis — og da helst utenfor høysesongen.

I følge Kolltveit minnet tilstrømmingen til kåseriet om de beryktede førhelgsavgangene fra Bodø på nord-reise. For egen regning vil jeg legge til: Ingen så på klokken før det var slutt — etter nesten 1 1/2 time.

Magne H.



Aktuelle blader og bøker

Et av våre søsterorganer, *Ångbåten*, er utkommet med sitt nummer 56 (!) Der finner vi bl.a. en artikkel om vedlikehold av D/S «Bohuslän», og mange vil nikke gjenkjennende til de problemer som man strir med i form av kjelesjau og utette dekk. Videre opplyses det at damperen «Färjan» antakelig kommer i regulær trafikk igjen mellom sentrum og Cityvarvet på Götaverken, dels av praktiske og dels av PR-messige grunner. Endelig finner vi en lengre reportasje om jubileumssommeren på Göta kanal 1982 (150 år siden åpningen) samt opplysninger om en rekke svenske dampfartøyer av ulike størrelser.

Norsk Jernbaneklubb sender oss også materiell, og opplyser at det blir tur med damplokomotiv på Bergensbanen i tiden 6. — 8. mai i anledning 100-års jubileet for Vossebanen. Jernbaneklubben har nå nesten 1700 medlemmer.

Talrøret nr. 2 1982. *Talrøret* er som kjent bladet for selskapet «S/S Trafik's venner». Hefte 2/82 inneholder en lengre beskrivelse av en tur som S/S «Trafik» gikk gjennom Göta kanal fra sin hjemby Hjo ved Vättern til Stockholm og retur. Foranledningen til turen var et dobbelt jubileum: I 1982 fylte S/S «Trafik» 90 år samtidig som det var 150 år siden Göta kanal ble åpnet av kong Karl XIV Johan.

Talrøret nr. 2/82 inneholder også en artikkel om de gamle hjuldamerne på Göta kanal. For å redusere skipenes bredde ble de utformet som en «fiolin» med hjulene plassert i innbuktninger i fartøyet's sider!

G. Ulseth og T. Johansen: *Veien til sjøveit*, Autoriserte Trafikkskolars landsforbund, Oslo 1982. 256 s.

For den som ønsker å skaffe seg eller utvide sine kunnskaper om sjøveit, er det nå utkommet ei bok som på en grundig måte tar for seg de ulike sidene ved det å ferdes på sjøen. Boka gjennomgår pensum for Båtførerprøven, og inneholder i tillegg endel stoff om vedlikehold og reparasjoner, førstehjelp m.m. Bak i boka finnes en maritim ordliste og et fyldig stikkordsregister som gjør den velegnet som oppslagsbok ombord.

I tillegg inneholder boka en fullstendig, kommentert og illustrert utgave av sjøveireglene. Denne delen av boka er spesielt merket, slik at den skal være lett å finne fram i.

Med sine 31 kapitler og sine mange illustrasjoner i flere farger utgjør *Veien til sjøveit* en verdifull tilvekst til det som finnes av litteratur om båtbruk og sjøveit på norsk.

I siste nummer av *Miljøverndepartementets tidsskrift* har Henrik Lund en gjennomgang av utredningen fra det såkalte «Organisasjonsutvalget» som i 1979 fikk som oppgave å utrede organisasjonsspørsmål innen kulturminnevernet i Norge. Utredningen er nå ute på høring, og Miljøverndepartementet vil vurdere utvalgets forslag når høringen er avsluttet. Da spørsmålet om bevaring av kulturminner også i høy grad berører NVSK's virksomhet, sakser vi her litt fra slutten av Lunds artikkel:

Lov om kulturminner – økt innsats

Den nye lov om kulturminner som ble vedtatt 9. juni 1970 forutsetter økt innsats når det gjelder vern om kulturminner. Presset på kulturminner forårsaket av utbygging, er sterkt og økende. Men samtidig øker også interessen og forståelsen for verdien av å bevare minner om våre forfedres livsform og kultur. Slik organisasjonsmønsteret hittil har vært innen kulturminnevernet — med ansvaret spredt på flere statlige organer og uklart formulerte oppgaver for fylkeskommunene — har det vært vanskelig å få gjennomført en samlet kulturvernpolitikk.

Det er imidlertid sterkt ønskelig å få utviklet en enklere og mer slagkraftig verneorganisasjon, en organisasjon som kan ta vare på hensynet til en samlet politikk innen kulturminnevernet på en bedre måte enn hittil.

Den foreliggende utredning synes å gi et godt grunnlag for vurderingen og oppbyggingen av en slik organisasjon.

Harald Lorentzen: *Fjordbåtenes saga*, Schibsted, Oslo 1981, 135 sider.

Denne boka er skrevet av en som forener sitt daglige yrke i Nesoddselskapet med en stor kjærlighet til og innsikt i båttrafikken i Oslofjorden fra midt på 1800-tallet fram til idag. Vi som nærmer oss livets middagshøyde husker godt «pappabåtene» som dampet ut fra Rådhusbryggene ved kontortidens slutt. Spesielt på lørdager kl. 14.30 kunne det stå tett med røyk over Rådhusplassen og i gatene ovenfor.

Undertegnede arbeidet selv en periode som lettmatros på D/S «Fjellstrand». Den hadde en styrehusinnredning som minnet om «Børøysund»s, med et stort ratt plassert i akterkant. De to dekkfolkene vekslet mellom å styre og å kaste trossa over pulleren på land. Og når ruta kunne gå helt fra Oslo til Drøbak med talløse anløp underveis, hadde man følelsen av å bli nokså lang i armene.

I *Fjordbåtenes saga* blir alle pappabåtene fra de siste generasjonene omhyggelig beskrevet, men Lorentzen går også helt tilbake til den gang dampskipstrafikken startet i indre Oslofjord, og han forteller levende om de fartøyene som den gang var i bruk.

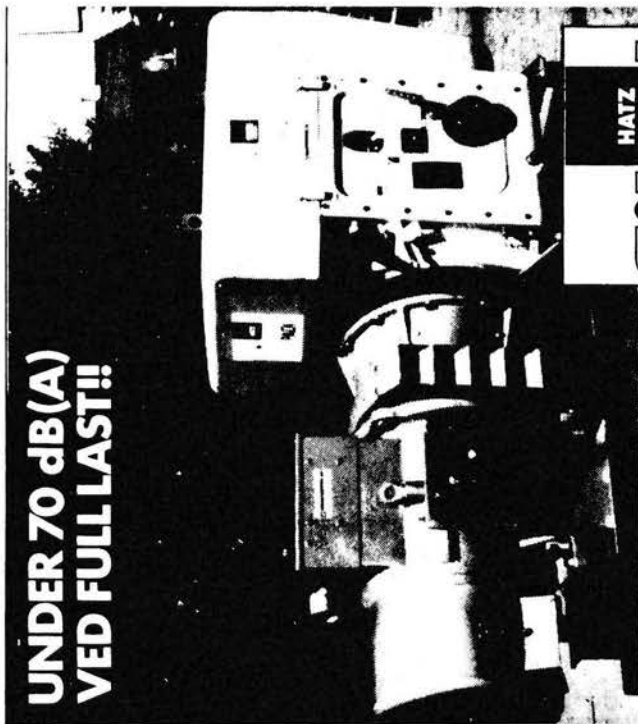
Bakerst i boka finnes 15 sider med nøyaktige data om og tegninger av de båtene som er behandlet, og enda noen til. Tegningene er laget av Bård Kolltveit, som også har skrevet et innledningskapittel om «pappabåtene».

T.Å.

Super stillegående dieselaggregat inntil 20 kVA



**UNDER 70 dB(A)
VED FULL LAST!!**



**Industri-og
marineutførelse.**

INDUSTRIDIESEL AS

Kjelsåvn, 174 — Tlf. (02) 23 61 80
Postboks 31 — Korsvoll, Oslo 8

Hold deg orientert!

**Les om
båt i...**

...Seilas & Båttiv som hver måned bringer verdifulle vink om hvordan du oppnår en mer økonomisk båtbruk.

Det er mye penger å spare på riktig valg av forsikring, finansiering, utstyr, båttype osv., samtidig som du selv kan utføre mange av de reparasjoner som vanligvis belaster kontoen «båt» unødig mye.

Seilas & Båttiv kan du kjøpe i Narvesens utsalg over hele landet for kr 22,- pr. utgave. Hvis du vil bli mer kjent med Seilas & Båttiv tilbyr vi deg ett års abonnement til bare kr 155,-. Du sparer da kr 87,- i forhold til løssalgsprisen.

**Les om
brett i...**

...Brettseilas som utkommer med 4 fargefylte og innholdsrike utgaver i 1983.

Brettseilas bringer deg nyttige tips om brettseiling, valg av brett og utstyr, selvbygging av brett osv.

I fargesprakende reportasjer tar vi leserne med til regattaer og brettssamlinger i inn- og utland — fra Lindesnes til Hawaii.

Som abonnent får du også tilsendt Brettseilas siste nytt.

Brettseilas kan du kjøpe i Narvesens utsalg over hele landet for kr 20,- pr. utgave.

Ett års abonnement på Brettseilas tilbyr vi deg for bare kr 70,-. Du sparer da kr 10,- og får bladet hjem i postkassen.

**SEILAS
& BÅTTIV**

Abonnementsavd.
Boks 5928, Hegdehaugen, Oslo 3
Tlf. (02) 46 95 00

**BRETT
SEILAS**

Abonnementsavd.
Boks 5928, Hegdehaugen, Oslo 3
Tlf. (02) 46 95 00

NY BÅTHALL I OSLO SENTRUM!

ASKELADDEN **Buster** TERHI **Wuth®**

Landstedsbåter 8-20 fot

EVINRUDE UTENBORDSMOTORER

Salg – Deler – Service – Rekvisita

SPECIALITET: Maritimt sengetøy.

BILHUSET A/S

Kundeparkering: Innkjøring Grønlandsleiret.
SCHWEIGAARDSGATE 26 – TLF. 68 67 10
Torsdag til kl. 19 – lørdag til kl. 14.

dampskibs posten

Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Redaktør:

Trond Alvik

Redaktørens adresse:

Boks 1004, Skurva,

2601 LILLEHAMMER.

Klubbens adr.: Boks 1287, Vika, Oslo 1

Kaiplass: Nordre Akershus kai

Telefon «Børøysund»: 41 70 41

Postgirokonto: 2 01 30 01

Bankkonto: 6001.05.20080

NORSK VETERANSKIBSKLUB ble stiftet i 1964, og er en ideell forening med formål å arbeide for bevaring av maritim kulturhistorie med særlig vekt på å bevare, samle opplysninger om, samt utbre interesse for eldre dampskip og andre sjøverts transportmidler.

Siden 1969 har klubben forestått restaurering og drift av passasjerskipet D/S «Børøysund» (bygget 1908, 179 brt.). I 1977 overtok klubben bruksretten til tre bygninger på Rådhusbrygge 1. Husene er under restaurering og vil brukes som senter for klubbens virksomhet.

I 1979 ble fraktfartøyet «D/S «Hestmanden» (1911, 755 brt.) og slepebåten D/S «Styrbjørn» (1910, 166 brt.) reddet fra opphogging og innkjøpt av klubben.

Alt arbeid i klubben foregår på frivillig basis som ubetalt dugnadsarbeid. Årlig nedlegges over 10.000 dugnadstimer.

Hovedinntektskilden for klubbens virksomhet er seilingsinntekter fra D/S «Børøysund». Men det mottas også betydelige beløp i støtte fra det offentlige, samt bidrag fra private, og medlemskontingent.

Medlemsskap i Norsk Veteranskibsklub er åpen for alle som støtter klubbens formål. Kontingenten for 1983 er på minimum kr. 100,—.

Norsk Veteranskibsklub

STYRET 1983:

Kaare Svendsen, formann	tlf. 41 67 75
Arne Nik. Rød, viseformann	tlf. 66 60 50
Heddy Lindseth, kasserer	tlf. 41 50 70
Arne Drage, sekretær	tlf. 41 70 60
Per Bølstad, styremedlem	tlf. 17 80 80
Olaf T. Engvig, styremedlem	tlf. 55 89 00
Morten Stamnes, styremedlem	tlf. 44 60 21
Tore Bilet, varamedlem	tlf. 45 89 30
Georg Jensen, varamedlem	tlf. 03-83 19 00

Båtutvalget tar seg av de formelle sider ved driften av D/S «Børøysund». Medlemmer:

Sertifikater, mønstring:

Magne Hansen,	tlf. 23 61 80
Laila Andresen,	tlf. 29 50 00

Maskinteknisk:

Per Bølstad,	tlf. 17 80 80
--------------------	---------------

Booking:

Kaare Svendsen,	tlf. 41 64 75
-----------------------	---------------

Hovedkontakt vedr. D/S «Hestmanden» eller D/S «Styrbjørn»:

Olaf T. Engvig,	tlf. 55 89 00
-----------------------	---------------

Klubbkomiteen skal sørge for at virksomheten i forhold til medlemmene blir ivaretatt. Den vil planlegge og gjennomføre medlemsmøter, medlemsturer og andre aktiviteter for å engasjere medlemmene sterkere i klubbens arbeid.

I utvalget er disse med:

Tore Bilet,	tlf. 45 89 30
Bente Halvorsen,	tlf. 41 50 70
Rolf Nordby,	tlf. 44 45 70

Nordsteam — kontakt- og samarbeidsorgan for veteraniskip i Norge, Danmark og Sverige. Klubbens representanter er:

Tore Bilet,	tlf. 45 89 30
Arne Nik. Rød,	tlf. 66 60 50