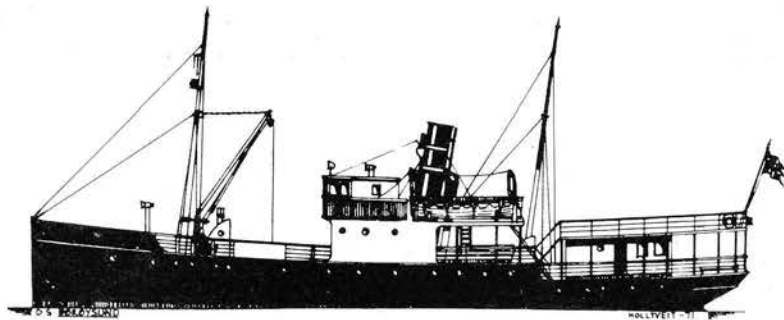
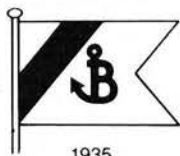


dampskibs posten

Nr. 15 (hefte 2 - 1984)



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

SNOW WINNER



Varm og
behagelig –
god på kaldt
og glatt føre.

FØRES AV

o/s **arena**

SKOTOIMAGASIN

TELEFON 41 64 75

BROGT. 12

Å ta vare på gjenstander

Noen refleksjoner omkring NOU 1983:33

(«Konservering av gjenstander ved norske museer»)

Som vi før har tatt opp på lederplass, kan NVKS sies å drive museumsarbeid i den forstand at man har tatt på seg å bevare og forvalte gjenstander og formidle kunnskap om dem.

I forpliktelsen til å bevare inngår også nødvendig konservering av de gjenstandene man forvalter. Men hva vil det si å konservere?

Går man dette begrepet nærmere etter i sømmene, viser det seg å innebære i hvertfall to ulike holdninger. Her i Norge vil vi vel si at en gammel gjenstand har størst museal verdi dersom man har greid å bevare dens opprinnelige materiale og å hindre den fra videre forfall. Tar vi en stavkirke som eksempel, så ønsker vi at mest mulig av byggverket skal bestå av de samme materialer som kirken opprinnelig ble bygget av (med spor etter menneskers bruk, for eksempel i form av nedslitte terskler) men samtidig være så godt preparert at videre forfall og slitasje stanses. Da kan vi sitte andektig på en av de gamle benkene og tenke at «akkurat her har mange generasjoner sittet og lyttet til guds ord».

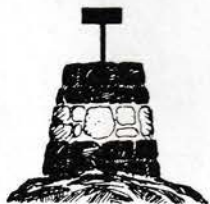
I Østen, og særlig i Japan, har man visstnok en helt annen innstilling til hvordan gamle gjenstander best skal bevares. Der er det tradisjon for å skifte ut en del av f.eks. et tempel straks den blir ødelagt eller får for sterkt preg av slitasje. Det vil si at det i et tusen år gammelt byggverk kanskje ikke finnes en eneste opprinnelig del: alt er pietetsfullt byttet ut i kampen med tidens tann, men nota bene: i akkurat samme form som det opprinnelig hadde! Med andre ord, gjenstanden ser akkurat ut som den gjorde da den var ny, og det er god konservering, etter japansk målestokk.

Kanskje kan denne flertydigheten i begrepet 'konservering' være grei å ha in mente når vi diskuterer hvordan vi best kan ta vare på «Børøysund». For en slik gjenstands vedkommende kompliseres forøvrig forholdene ytterligere ved at den også skal tilfredsstille sikkerhetsmessige krav. Hvis vi hadde kunnet sette «Børøysund» i forseglet glasskasse, så ville vi kunne legge vekt på å bevare materialene slik de en gang var. Men hvis vår ambisjon er å bruke båten i en demonstrasjon av tidligere tiders transport- og samfunnsforhold, tvinges vi til i noen grad å adoptere den japanske måten å tenke på. Om hundre år har vi kanskje ingenting igjen av den opprinnelige «Børøysund», og likevel vil vi si at det er «Børøysund» folk reiser med også da!

T.Å.

PS. Dette nummeret av DS-posten har ligget klar til trykking siden april i år, men fordi styret ikke har maktet å reorganisere annonsetegningen, kommer ikke bladet ut til medlemmene før i november.

Red.



Pipervika i 30-årene*

Av Carl Wilhelm Bordsenius

Et stemningsbilde

Ekkoet av Skillebekktrikkens grin da den skakket seg ut på Tordenskiolds plass, klang ennå mellom Rosenkrantz-gatens husvegger da vi samlet sammen ryggsekk, nett og pakkenelliker og bega oss rundt Trygdekassens hjørne og fikk sydvesten stikk i stevn. Det duftet sjø og salt, og vi skulle til sommerhuset og gjøre klart for sesongen.

Vi var ikke de eneste som denne eftermiddagen krysset plassen. Fra tilstøtende gater kom et jevnt, nesten umerkelig sig av mennesker på vei, over gaten, gjennom lunden med Havnebanens gressgrodde skinnegang, alle søkende bevisst mot «sin» båt ved en av utstikkerne.

Hønefossrutens «Ormen Lange» og «Halfdan Svarte» var kjørt frem og sto klare for opplasting. Sporveibussenes aluminium skinte i solen foran det ennå uferdige Rådhus, og fra bryggene kom den umiskjennelige lukt av travel kullrøk.

Ved Akershusbryggen rådet stillheten. Kystruten til Sørlandsbyene skulle ikke gå før kl. 20; man holdt ennå på med å ta ombord de siste kolli innen lukelemmene ble lagt på. Godsrutene til Moss var forlengst gått, men ved Utstikker A var det liv og røre.

Fremmedartede skorstener

Utbyggingen av Pipervika i slutten av 30-årene kulminerte med de to nye utstikkerne C og D. Bundefjordbåtene, som hittil hadde holdt til ved Flytebryggen ved Østbanen, var nå overført til Pipervika, og hadde overtatt Utstikker A som hjemmehavn.

Fra begge sider av utstikker A lyste Bundefjordsekskapskapets sorgmuntre malteserkors på blått belte om de hvite, sorttoppede skorstener. Selv om de hvite prammer og snusbrune styrehus ikke skilte seg særlig fra naboen lenger vest, var flåtens profil avgjort «annerledes». Riktignok var både «Nesodden» og «Bundefjord» geografiske begreper som man var fullt fortrolig med; noe vanskeligere og mer eksotisk ble det når man ble konfrontert med «Angelo», sågar med hollandske aner. Også gamle «Helvig» var noe utenom det vanlige, tiltross for at hun vitterlig var begått på Moss, riktignok allerede i 1884.

Alle Bundefjordbåtene hadde mast, noen sågar to, men tonnasjen var langt ifra ensartet. Og alle, med unntak av ovennevnte flamlender, bar stolte navn fra fjordarmens geografi. Man anløp begge sider av fjordarmen fra Bekkensten inn til Nesset, for i de dager var det fjorden som bandt landet sammen, derfor hørte også Nesodden en tid under Oppegård, hvor forøvrig Roald Amundsen også en tid bodde.

* Denne artikkelen er tidligere trykt i Oslo Bymuseums blad BYMINNER 1981/82 og bringes med tillatelse fra museet.

Anemisk med ND

Utstikker B var forbeholdt Nesoddbåtene, som da bare trafikkerte halvøyas vestside. Nesoddbåtene hadde bare bokstavene ND i blått på sine hvite skorstener, og muligens av denne grunn kunne de ofte virke noe anemiske der de kom sigende i kjole og hvitt. Dessuten var de ikke alltid like hvite heller.

Også Nesoddbåtene bar navn på anløpsstedene langs de steinete strender like syd til Drøbak. Videre sydover gikk bare «Oscarsborg I», som var oppkalt etter samme svensk-norske konge som festningen, og som gjerne ville være litt stor på det. Den var dessuten av fin familie, og holdt standarten høyt hevet på sin sorte skorsten. Det røde belte med hvitt flagg og lyseblå strek og prikk symboliserte rettlinjethet og punktlighet, og familiens minste-barn underholdt linjen til Hvitsten og Soon, navn som man bare hadde hørt tale om i vennekretsens mer bereiste del.

Såvel Bundefjord- som Nesoddbåtene hadde svært ofte løftebom, og det er ikke få melkespann som i årenes løp er kommet sjøveien til Pipervika. Ellers var de to selskapers båter svært like. Etterhvert fulgte selskapene hinannen i ett og alt, valgte de samme verksteder og den samme båttype. til sist gikk det ikke bedre enn at de også valgte samme administrasjon, men det skjedde ikke før i 40-årene.



Hele flotiljen klar for avgang. - Foto: J. H. Koenholdt A/S.

Askerbåtene

Vi satte kursen for Utstikker C, som var utgangspunkt for båtutene på Askerlandet. Askerbåtene utgjorde en broget flotilje, som alle hadde gul skorsten med to hvite ringer. Skorstenstoppen var alltid sort, men gulfarven bidro til å sette et klart skille mellom Askerbåtene og «de andre». «Louise II» representerte fergetypen. Hun var lik for og akter, og som barn var vi alltid i tvil om hvordan hun egentlig ble styrt, og hvilken side og ende som var hva. Lenger ute lå selveste stasbåten: «Sætre» var vel landets eneste lokalbåt som flottet seg med to skorstener. Riktignok røk det aldri av den bakerste, men imponerende var det å se båten komme feiende nedover langs Askerlandet. Sammen med «Duen 2» representerte den tyskernes måte å bygge lokalbåter på, åpenbart ut fra forskjellige forutsetninger.

Ytterst på utstikkeren lå lille «Oscar», en vakker liten båt på 109 br.reg. tonn, bygget på Aker før man begynte å skrive hovedstadens navn med K. Den kronede «Oscar» var ofte å se på ruten Vettre — Volden, mens de tre ovenfor gikk på de lange rutene.

Med promenadedekk

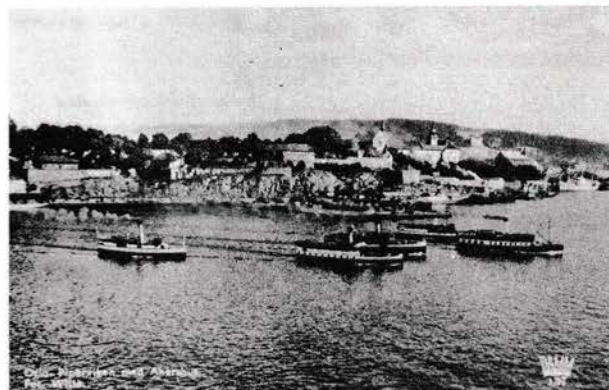
På utstikkerens vestside fant man bredvommede «Hval», som flottet seg med mast, og som kunne gjøre respektabel fart når bare maskinisten var i humør til det. Men å høre dampen buldre ut av spillrøret var i sannhet litt av en påkjenning, især for barneører. Ombord på «Hval» fantes dessuten promenadedekk, som var godt besøkt om sommeren. Man fant seg gjerne først en plass «ovenpå», deretter oppsøkte man trisa og fikk noe å drikke, og så kunne man sitte i fred og ro med en kopp kaffe og en avis, og la tiden drive inntil man var fremme.

Promenadedekket strakte seg fra styrehuset helt akter til davitene, og nettopp dette at styrehuset var så lett tilgjengelig, gjorde det ekstra fristende å stå i den åpne døren og se på mannen bak rattet. Kaptein Støa hadde stor forståelse for ivrige beundrere. Var opphavet i nærheten, kunne det hende at Støa overlot knaggene til den yngre, og slo seg ned på benken bakerst i styrehuset sammen med en av foreldrene. Tar jeg ikke meget feil, var de like stolte alle sammen.

Aktenfor «Hval» lå flåtens representant for de trauste lastedragere. «Asker» var passasjerbåt god som noen. Men den var tung og treg og virket lite inspirert. Fra å være ren passasjerbåt i 1893 ble den etterhvert om- og innbygd, og fikk styrehus på stylder. Ikke fantes det promenadedekk, og fordekket var også helt ubrukelig til passasjerformål. Båten hadde mast med bom, lasteluke og to nedgangskapper, samt en masse ruskomsnusk utover hele dekket. Kloakkrør, bord, planker, sementsekker og drenerør var til stadighet å finne blant tjærepappruller og soilrør, og hvor ivrig den enn blåste på topp før avgang, så kom den alltid sist avsted.

Favoritten

Innerst på utstikkeren lå motsetningen. «Sport»s vedderbaug, som kunne bringe tanken hen på en boksåpner, og høye, sterkt aktoverhelligende storsten røpet fart. Og den heldige som fikk adgang til maskinrommet, fikk syn for sagn: Trippelmaskin med et ekstra hakk for *Fuld Fart*, og vannrørskjel. Folk som mente å vite det, kunne fortelle at båten ble bygget slik for at den så lett som mulig skulle kunne gli inn i Den Kgl. Marine, dersom det skulle komme til militær konfrontasjon med Broderfolket øst for Kjølén. «Sport» var bygget et stenkast unna i 1899, og gjorde makelig sine 13 knop forbi barndommens bedding uten at hakket for «*Fuld Fart*» ble brukt.



....Og så avsted! I teten «Fagerstrand», fulgt opp av «Spro», «Duen 2» og «Asker». Bakerst kommer «Sport».

Foto: A. B. Wilse.

Utenfor konkurranse

Utstikker D var forbeholdt den mer langveisfarende del av lokaltrafikken. Her fant vi «Svan» og «Holmestrand», bound for Filtvedt, Tofte og hjembyen, og her holdt fremfor alt «Jarlsberg» til: Denne lange, gråmalte båten som hver formiddag ved 1/2 11-tiden med stor fart pløyde seg innover forbi Nesoddtangen. Den var farlig rask, «Jarlsberg», men fordi den var så stor og tungvint å snu, ble den aldri noen konkurrent av betydning i lokalbåtenes ukentlige kappløp til Dyna Fyr.

Innerst ved D, der «Børøysund» holdt til tidligere, residerte godsdampskibet «Bygdin». Gråmalt med Tønsbergs byvåpen på romslig belte rundt en altfor smal, sortmalt skorsten som sto nesten over roret, og med en eneste mast midtskips, med en bom sprikende i hver retning, var «Bygdin» så langt fra noen skjønnhetsåpenbaring. Og skulle man si noe om farten, så måtte det bli at den ikke gikk for fort. Såvidt jeg minnes, laget den propellvann etter seg, men aldri bølger.

Ved Pipervikas vestligste brygge lå M/S «Vestmar», som tok med last til Grenland og Kragerø. Tingvallabryggen er idag en del av verftsområdet, men ble flittig

brukt av godsbåtene tidligere, bl.a. av VDS med «Senja», «Nordkyn» og «Stamsund». Men nå altså «Vestmar», som bar umiskjennelig preg av å være beregnet på ganske annen fart. Den vertikale baug og butte hekk med flaggstang ende til vær, røbet sans for sluser, og i dens tidligere liv hadde det vært nok av *dem* tvers gjennom hele Sverige. Nei, «Gøta Kanal VI» var og ble et fremmedelement, høy og rank som den kunne virke.

Efterhvert som uret på Rederforbundets Hus stadig dro seg nærmere og nærmere 14.30, ble passasjertilgangen mer og mer påtagelig. Innen avgang skulle man jo ta baug- og aktertrossa, varme opp og move maskinen, og friske litt på varmen for å få manometernålen opp mellom de to røde strekene som indikerte ønsket damptrykk.

Rådhusplassen var på dette tidspunkt like full av røk som den tidligere hadde vært full av folk, de siste reisende svang seg ombord, båtene lå med maskinene i gang og med stramme spring, med besetningen klar til øyeblikkelig innsats i samme stund som tiden var inne og kappløpet kunne begynne.

Men *det* er en annen historie.

C. W. Bordsenius

Dampskipet «Kolbein» av Røssvassbukt

Av Ingolf Førnes

I mine guttedager — for en to tre generasjoner siden — gikk det på Røssvatnet — en liten dampbåt som hette «Kolbein». Båten fraktet varer — mennesker og dyr m.m. på landets tredje største innsjø og ble visst også benyttet til sleping av tømmer og materialer når det var behov for det.

Mannen som drev «rederiet» — het så vidt erindres Helmer Hansen og var nok en ytterst allsidig person. Foruten å være skipper og maskinist, utførte han også det meste av skipsvedlikeholdet — selv om han vel hadde hjelp av en assistent om bord. For oss smågutter var det stor stas å komme ombord og beskue «underverket».

Under dekk var det meste av skroget fullsatt av dampmaskinen og bunkersen. Det ble sagt at den var tungfyrt og hard på brenselet. — Fremdriftsmaskinen ble fyrt med bjerkeved — som det var rikelig av oppover i liene. «Forståsepgære» regnet ut hvor mange år det ville ta før «Kolbein» hadde brent opp alle bjerketrærne i de tilstøtende bygder.

I forbindelse med kraftutbyggingen i distriktet i siste halvdel av 1940-årene ble blant annet Røssvatnet, Tustervatnet og andre nærliggende vann oppdemmet til en sammenhengende innsjø — nå landets nest største. De avsidesliggende bygdene gjennomgikk store forandringer, og mere moderne kommunikasjonsmidler overtok transporten.

Dampskipsfarten på Røssvatnet ble således innstilt før bjerken ble utryddet, og dampbåten med mannskap gikk formodentlig i opplag. — Det skulle være interessant å høre fra velunderrettet hold om båtens og førerens videre skjebne — gjerne med fotografi.

Sviktende salg av jubileumsmynt?

Som Dampskibspostens lesere sikkert kjenner til, ble det bestemt at overskuddet fra salget av Kong Olav's jubileumsmynt skulle gå til bevaring av gamle båter og skip.

Nå viser det seg imidlertid at salget av mynten går tregt, til tross for at den er fullt gangbar som hundrekroner. Nesten halvparten av myntene er ikke solgt, og følgelig er det ikke blitt noe overskudd til skipsfondet.

Oppfordringen går hermed til medlemmene av Norsk Veteranskibsklub om å kjøpe minnemynten. I *Seilas* nr. 10/83 gjengis et forslag fra Colin Archer-klubben. Forslaget er litt uaktuelt akkurat nå, men får fornyet aktualitet til høsten: «Har du ennå ikke betalt restskatten, så sørg for å betale den i minnemynt. Kanskje innbetalingen av disse pengene da også føles lettere i og med at man gjør en god gjerning og støtter opp om de gamle skutene!»

Kanskje bør vi også tenke på muligheten av å selge jubileumsmynten ombord på «Børøysund» til sommeren. For hva skriver ikke redaktøren av *Seilas* i samme nummer som ovenfor nevnt?

Ærlig talt, her må det være en skremmende mangel på ideer og talent. Sitter de begunstigede beskjedent med hendene i fanget og venter på at millionene skal trille inn av seg selv? Slik virker det på meg. Jeg var f.eks. invitert ut med D/S «Børøysund» nylig, i anledning dampskipets 75-års jubileum. Det var en trivelig rundtur på fjorden, fin servering og mange hyggelige mennesker. Jeg hadde tatt med et par hundrelapper fordi jeg regnet med at her får man sikkert sjansen til å støtte en god sak ved å kjøpe minnemynten (uten at det koster en øre!) Nei, «Børøysund» og entusiastene som holder skuta i hevd må vel være blant de mest beskjedne personer som finnes i dette land. Beskjedenhet er en dyd, bevars. Men det er også noe som heter å være dumsnill — og det har da ikke vi båtfolk lov til å være?

Nå deler ikke Norges Bank uten videre den oppfatning-
en at salget av Kong Olav's minnemynt går tregt. Det har
vært som ventet, sier man fra det hold. Likevel vil banken
iverksette en salgskampanje utpå våren 1984. Arrangør av
kampanjen er InfoMedia A/S og fra dem har vi mottatt
følgende:

Det skal i uke 19, fra 7. til 14. mai settes i verk en
omfattende kampanje for om mulig å få solgt det rest-
opplag på 350.000 jubileumsmynter à kr. 100,- som
fortsatt ligger på lager.

Overskuddet av salget skal gå som tilskudd til driften
av skoleskipene og til bevaring av verneverdige
fartøyer.

Kampanjen vil bestå av fem hovedelementer:

1. En trykksak som vil gå som ilegg fra bankene
og Postsparebanken til samtlige lønnskontoinne-
havere i Norge.
2. En plakat som vil bli brukt på samtlige av land-
ets postkontorer og i alle banker, og ellers av

venneforeninger som de forskjellige bevarings-
verdige fartøiene har.

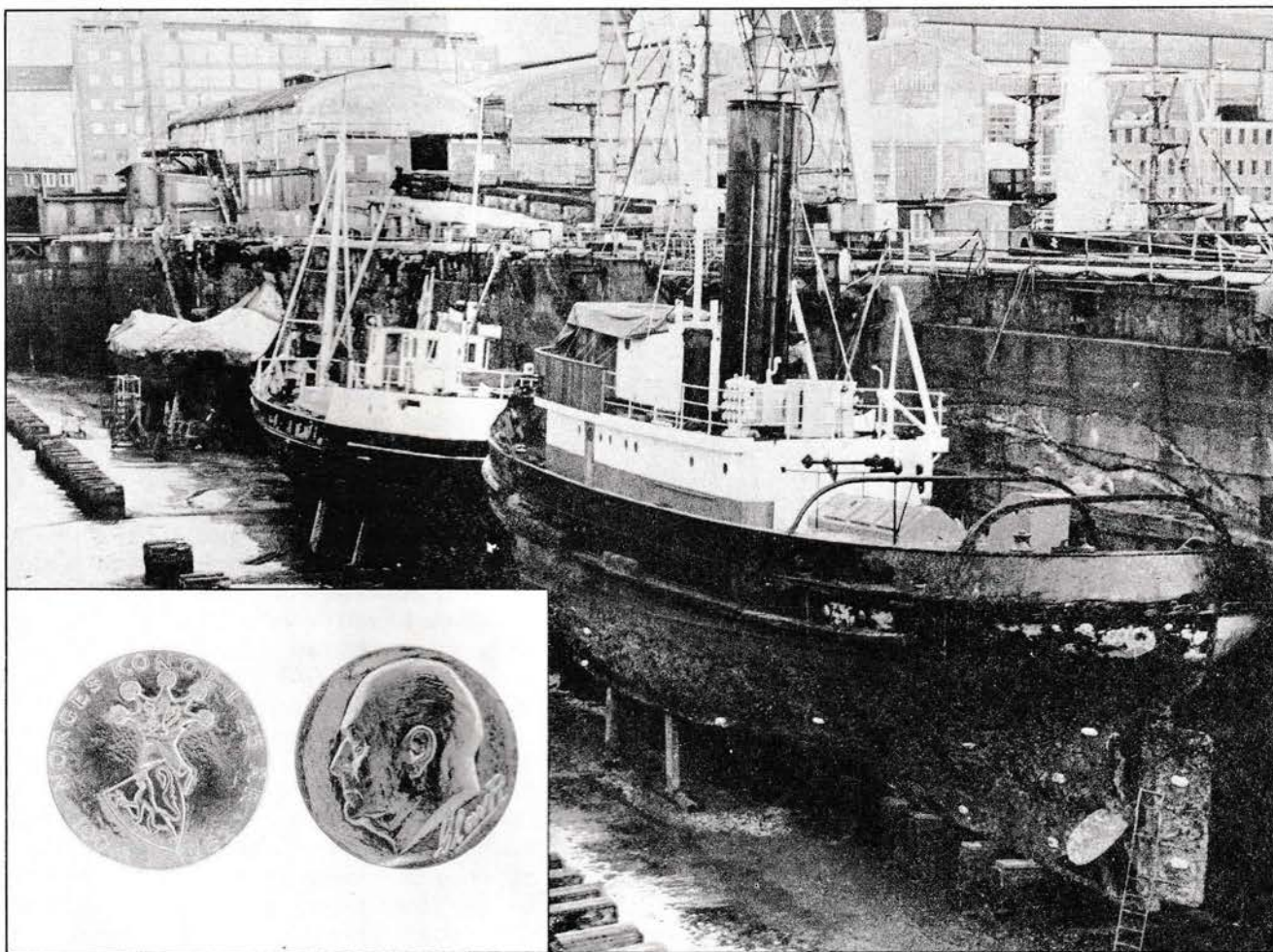
3. Annonser i samtlige av landets 185 aviser, i de
store ukebladene og de tre økonomiske tids-
skrifter og i Seilas og Båtliv. Dato: 8. mai eller
nært opptil.
4. Artikler i pressen om formålet med overskud-
det m.m.
5. Omtale i radio og TV, nærradioene og lokal-
TV.

Annonsene, plakatene og den trykksak som skal gå
ut fra bankene, vil få et stort bilde av Kongen som hoved-
motiv og med en tekst som angir hva denne mynten er,
hva den koster og hva overskuddet av salget vil bli brukt
til.

Det er tatt kontakt med NRK for om mulig å få plassert
informasjon i Frokost-TV, Norge rundt, Nitimen m.m.

Og, kjære medlem av Norsk Veteranskibsklub: I denne
kampanjen kan også *du* spille en rolle, som holdnings-
påvirker og som kjøper av minnemynten!

Red.



Langt igjen før overskuddet av minnemynt-salget kommer veteranbåtene til gode. Her et glimt fra tørrdokka på gamle Aker.
Nærmest: «Styrbjørn», deretter den tidligere fjordbåten «Oscarsborg» og innerst «Hansteen».

Veteranskiplaget Fjordabåten og «Stord I»

Av Jostein Osnes

Det er nå 2 1/2 år sidan «STORD I» ex. «O.T. MOE» ex. «STORD» forlet Oslo hamn med kurs mot Vestlandet og heimedistriktet sitt. Godt samarbeid mellom Norsk Veteranskiplubb i Oslo og Blå Kors gjorde det mogeleg for Veteranskiplaget Fjordabåten å få kjøpa «O.T. MOE» for å restaurera han og få han tilbake til 1931-versjonen. Veteranskiplaget Fjordabåten vart skipa hausten 1980 og har som eit av sine mest konkrete mål å få «STORD I» i drift som veteranskip på Vestlandsfjordane.

Før «O.T. MOE» forlet Oslo, hadde han hatt ein tur i dokk ved Nylands Verksted for reingjering, priming og stoffing og kontroll av skroget. Ivrige vestlendingar reiste med bilar over fjellet for å gjera dugnad. Heimturen for «STORD I» skjedde ved sleping i maksvær rundt sørlandskysten og til Stord.

Her vart båten liggjande i ein liten dokk som Stord Verft stilte gratis til disposisjon for oss. Båten kunne kjøpast takka vera ei gåve frå ein skipsreiar i Bergen.

Då båten vel var på plass på Stord, starta Veteranskiplaget Fjordabåten for alvor planlegginga av det vidare restaureringsarbeidet.

Tre hovedoppgåver peika seg ut i første omgang:

1. Organisera dugnadsarbeidet slik at me kunne få gjort mest mogeleg ved hjelp av innsats frå medlemmer og andre interesserte.
2. Samla inn pengar til kjøp av maskineri, verkstadararbeid m.m.
3. Undersøkja i inn- og utland om det var mogeleg å skaffa eit brukande maskineri, helst dampmaskin.

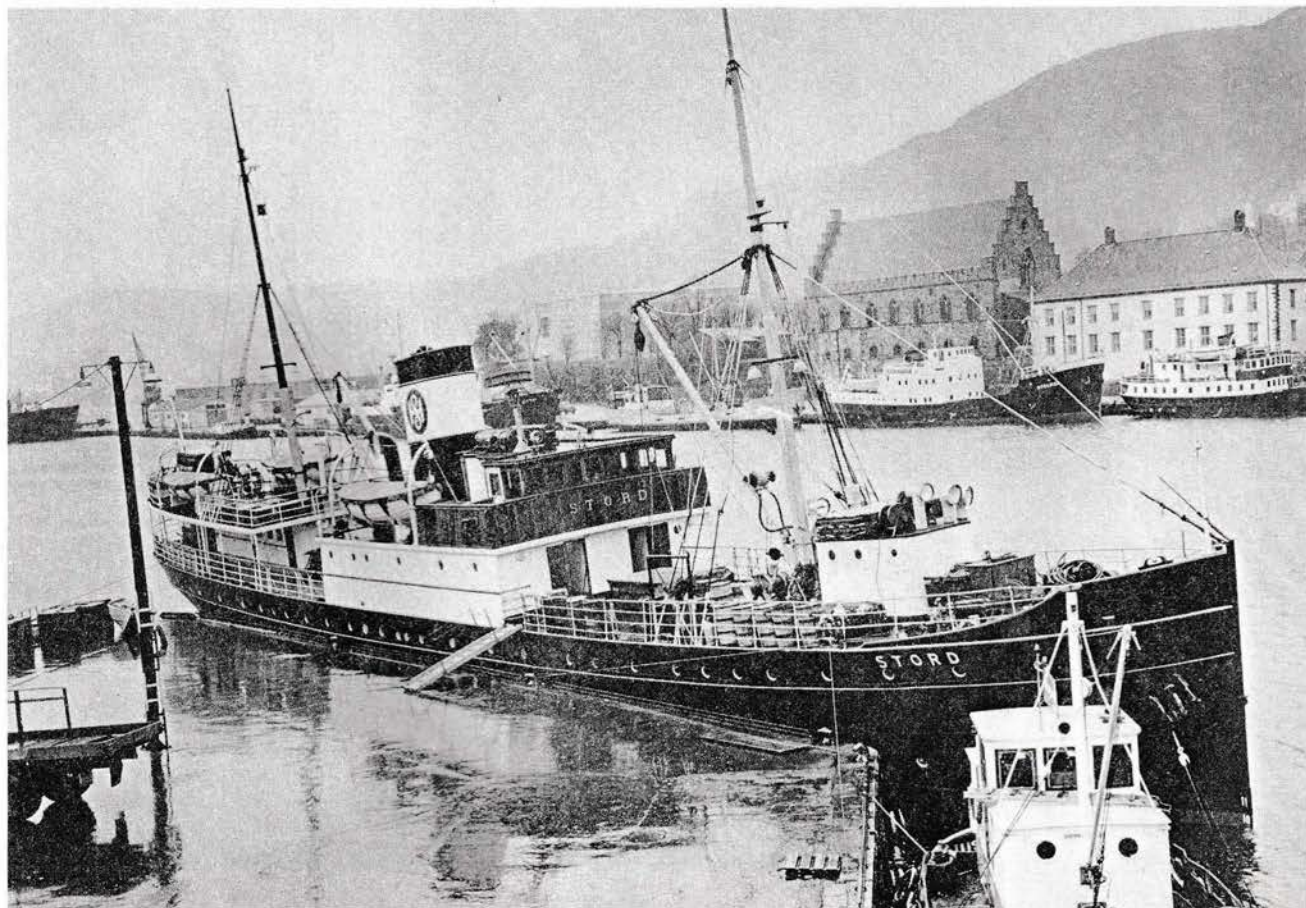
Dugnadsarbeidet

Dugnadsinnsatsen første hausten var god. Lasterom og maskinrom vart delvis reinska for unødvendig inventar. Dei gamle Paxman-Ricardo-dieselmotorane som sto i ombord, vart saumfarne i von om at dei kanskje kunne setjast i stand og brukast på nytt. Det viste seg snart at det var ein draum som ikkje kunne oppfyllest. Dei var så sundrusta at dei ikkje var til å redda. Me kom derimot over nokre brukte maskinar av same slaget i England. Utviklinga vidare gjorde det ikkje naturleg å satsa på dieselmotorar.

Utover vinteren vart det vanskelegare å få dugnadsarbeidet til å gli. Uvisse om kva maskineri som skulle installast, gjorde det uklart korleis arbeidet vidare burde gripast an. Dessutan gir ikkje Vestlandsvintrane det beste grunnlaget for utarbeid.

Våren og sommeren 1982 tok dugnadsarbeidet seg oppatt, særleg når det gjaldt skraping og lakking av utvendige trematerialar på brua o.l. og sandblåsing og rustbanking på skroget. Men planane var større enn resultatane. Erfaringane me gjorde var at det er få personar som finn tid til å delta i dugnadsarbeidet og at det stort sett er dei same som deltek heile tida.

Våren og sommaren 1983 fekk dugnadsarbeidet ein ny oppsving og ytterlegare auka innsatsen då «STORD I» i august 1983 vart slept frå Stord til Bergen for å liggja ved kai hjå Mellem og Karlsen. Dette verftet hadde sagt seg villig til — på så rimelege vilkår som mogeleg — å gjera ein del verkstadararbeid i samband med klargjering av



«Stord» som båten såg ut ved kai i Bergen.

Kjøp av maskineri

Skulle «STORD I» få damp eller diesel som framdriftsmaskineri? Meiningane var delte i laget. Utan damp er «STORD I» null verdtt hevda mange. Damp er urealistisk hevda andre. Det er viktigast at båten kjem i drift så snart som mogeleg uansett om det blir med damp eller diesel hevda ei tredje gruppe.

Styret i laget arbeide på ulike måtar for å få kartlagt maskinerialternativ. Det dukka opp fleire meir eller mindre velegna dieselmotorar som var rimeleg til sals. Vanskelegare var det å finna eit velegna dampalternativ. Men etter mange bomskot, lukkast det styret å oppspora ein dampmaskin som er komplett med kjele, hjelpemaskineri og alt nødvendig utstyr. Maskin og kjele var same type som opprinneleg hadde vore installert i «STORD I». Maskineriet sto i en kysttankar, ein gamal marinebåt som låg i opplag i Newcastle. Eigane var viljuge til å selja båt og maskineri til laget og me forhandla om vilkåra for salet. Desse forhandlingane drog ein god del ut. Det var viktig for oss å sikra at me ikkje kjøpte katta i sekken. Fleire delegasjonar med dampmaskinistar var over til Newcastle for å sjå på båt og maskineri. Alle konkluderte med at dette var eit godt brukande maskineri. I kontrakten med eigane vart det gjort avtale om kjøpesum, £ 18.000 og leveringskostnader på ca. £ 5.000.

Ingenting av kjøpesum eller leveringskostnader skulle betalast før den engelske båten var levert i Bergen og etter ein prøvetur for å sjå maskineriet i funksjon.

Fredag 10. juni 1983 kom SSC 609, den engelske båten til Bergen. Etter prøvetur laurdag 11. juni vart båten lagt til kai hjå Mjellem og Karlsen. Maskineriet er demontert og er klar til å bli flytta over i «STORD I». Kva tid dette kan skje er avhengig av to ting:

- Laget treng ytterlegare pengar for å betala nødvendig verkstadarbeid.
- Arbeidssituasjonen ved Mjellem og Karlsen. Avtalen med verftet er at dei skal arbeida på «STORD I» når dei har rolege periodar med andre oppdrag. Diverre for oss har verftet for tida meir enn nok å gjera med meir forretningsmessig gunstige prosjekt. Men dei har prosjektert kostnadene med å laga fundament i «STORD I» for maskineri og kjele, for å få desse store einingane ned i maskinrommet og få dei montert. Det er vår von at maskineriet skal vera på plass i «STORD I» til sommaren, men me kan ikkje garantera det.

Frå årsmeldinga til veteranskipslaget Fjordabåten sakser vi elles:

Styret har i meldingsåret vore samansett av representantar frå ulike stader i Hordaland, men med hovudtyngda på Stord. Sidan laget ikkje har eigen administrasjon som kan førebu saker for styret, blir det styremedlemmene og styret i møte som må gjera arbeidet.

Pr. 1. november 1983 er talet på medlemmer som har betalt medlemskontingent for 1983 115. I tillegg er det registrert 163 som betalte i 1982.

Norsk Veteranskibsklubs avdeling i Trøndelag en realitet

Fra et brev fra formannen i den nye avdelingen til styret i Veteranskibsklubben har vi sakset følgende gledelige (og lett redigerte) utdrag:

Norsk Veteranskibsklubs avdeling i Trondheim ble formelt oppstartet ved foreningens første årsmøte den 15.11.83. På dette møtet ble det valgt et styre på seks personer. Det ble vedtatt at dette styret skulle konstituere seg selv. På styremøte den 10.1.84 var samtlige styremedlemmer samlet, og styret ble konstituert med følgende sammensetning:

Formann:
Harald Hagen
Asbjørn Øverås. 1d
7000 Trondheim
Tlf. (07) 96 54 32

Nestformann:
Karl Aage Glad
Udbyesgt. 7
7000 Trondheim
Tlf. (07) 52 58 71

Sekretær/kasserer:
Svein Guldjord
Gamle Kongevei 66
7000 Trondheim
Tlf. (07) 52 46 60

Styremedlem:
Øystein Sørgaard
William Farresv. 18
7000 Trondheim
Tlf. (07) 55 99 05

Styremedlem:
Nils E. Bjørn
Mathias Lundsgt. 14
7500 Stjørdal
Tlf. (07) 82 58 69

Styremedlem:
Einar O. Øyer
Kong Øysteinsv. 15d
7000 Trondheim
Tlf. (07) 91 64 31



Presentasjon av arbeidsoppgaver og ansvar til D/S «Børøysund»s båtutvalg

Av Laila Andresen

For å avlaste styrets arbeid med den løpende drift av D/S «Børøysund» er det oppnevnt et båtutvalg som skal ha ansvar for en rekke forskjellige områder rundt driften av skipet.

Vi lister her opp de viktigste oppgavene:

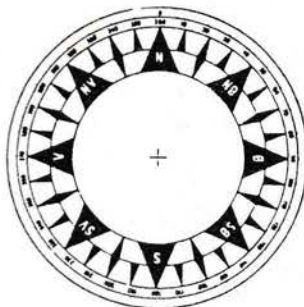
1. Mannskap
 - Innkalle til mannskapsmøter når seilings-sesongen nærmer seg.
 - Sørge for mønstring av mannskap, herunder kriterier for mønstring dvs. hva kreves av de personer som ønskes mønstret på dekk og maskin før de kan få mulighet til mønstring, hva må de kunne av arbeidsoppgaver og hva som forventes av de mønstrede.
 - Sørge for oppfølging av mønstrede, eventuelt avmønstring.
 - Sørge for ajourførte lister over mønstret og ikke mønstret mannskap.
 - Planlegge mønstringsbehov.
 - Opplæring av mannskap, herunder brann-/og redningsøvelser.
 - Utarbeide seilingslister i samarbeid med bookingansvarlig.
 - Utnevne mannskapssjef som skal sørge for kvalifisert mannskap til alle turer.

2. Sertifikater
 - Sørge for at båten alltid har gyldige sertifikater og at de forefinnes på reglementert sted til enhver tid.
 - Sørge for at det gjennomføres teknisk prøvetur i samarbeid med skipskontrollen.
3. Drift
 - Sørge for drivstoff o.lign. til båten.
 - Føre kontroll over hvem som til enhver tid har nøkler til båten, eventuelt levere ut mot kvittering.
 - Sørge for instruksjoner for klarering av båten før og etter avgang og at disse finnes lett tilgjengelig på båten.
 - Sørge for at det utarbeides vedlikeholdsplaner og standard systemer for utførelse, f.eks. malingssystemer, systemer for dekkbehandling, for teakbehandling m.v.
 - Samarbeide nært med de ansvarlige for reparasjoner og restaurering av båten.

Styret i NVSK skal være representert i båtutvalget, og denne personen rapporterer tilbake til styret. Styret må på sin side holde utvalget orientert om sine planer og beslutninger vedrørende D/S «Børøysund».

I denne sesongen er oppnevnt Nik Rød fra styret.

Arnold Lindner representerer maskinen, Magne Hansen representerer brua og Laila Andresen representerer dekksmannskapet.



Fra andre blader

Havnelagerbygningen er et kjent trekk i bybildet for oss som damper rundt kaiene i Oslo. Fra Oslo Havnesens blad *Havnenytt* nr. 3-4/83 har vi med tillatelse sakset følgende lille redegjørelse med tilhørende illustrasjon:



Havnelagerbygningen har for mange stått som et monument — både for sin tids byggestil og for en æra i Oslos havns utvikling som for lengst er passert. Men selve havnelagerbygningen er langt fra passé — tvert imot. Som en Fugl Phoenix har den reist seg fra sin «elde» og framstår i disse dager som et av Oslos mest attraktive og interessante kontorbygg. Bygningen har gjennomgått en interiørmessig forandring som får en besøkende nesten til å måpe — går det virkelig an?

Det går an, men det har kostet sin pris. Likevel, når man vurderer alternativet — som var riving — (og det til tonene av anslagsvis 9 millioner kroner som representerer omtrent det samme bygget kostet nytt) er det riktig det som har vært gjort. På en elegant måte tar vi i bevaring et monumentalt byggverk — reist under første verdenskrig og ferdigstilt i 1921 som Nord Europas største lagerbygg og i en byggestil av klassisk karakter. Og så ualminnelig solid. Så solid at OHV — som overtok bygningen etter leietidens utløp i 1981 — droppet tanken på riving og heller inngikk avtale med Oslo Havnelager om fortsatt leie og disponering på mer moderne premisser slik at vi ser resultatet av ombyggingen idag.

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 Kaare Svendsen, tlf. 41 64 75 for nærmere opplysninger.



Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB
Redaktør:
Trond Ålvik
Redaktørens adresse:
Boks 1004, Skurva,
2601 LILLEHAMMER.
Klubbens adr.: Boks 1287, Vik, 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 1984 er på minimum kr. 100,—.

STYRET 1983:

Kaare Svendsen, formann	tlf. 41 67 75
Arne Nik. Rød, viseformann	tlf. 66 60 50
Heddy Lindseth, kasserer	tlf. 41 50 70
Anne Thorbjørnsen, sekretær	tlf. 20 36 50
Arne Drage, styremedlem	tlf. 41 70 60
Olaf T. Engvig, styremedlem	tlf. 55 89 00
Georg Jensen, styremedlem	tlf. 03-82 02 66
Tore Bilet, varamedlem	tlf. 45 89 30

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 ivarettatt. 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
Anne Thorbjørnsen, tlf. 20 36 50
Henrik Ørsted, tlf. 60 11 40
Rolf Nordby, tlf. 44 45 70

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

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