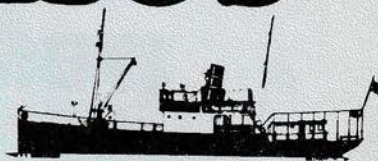


dampskibs posten



MEDLEMSBLAD FOR NORSK
VETERANDAMPSKIBSKLUB

Nr. 7

Juni/juli

1977



D/S "NESODDTANGEN" og D/S "HVAL" i isbaksen ut for Nesoddtangen. Ca. 1942.

dampskibs posten



medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Redaktør: C. W. Bordsenius.

Foreningens adresse: Postboks 1287 Vik
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

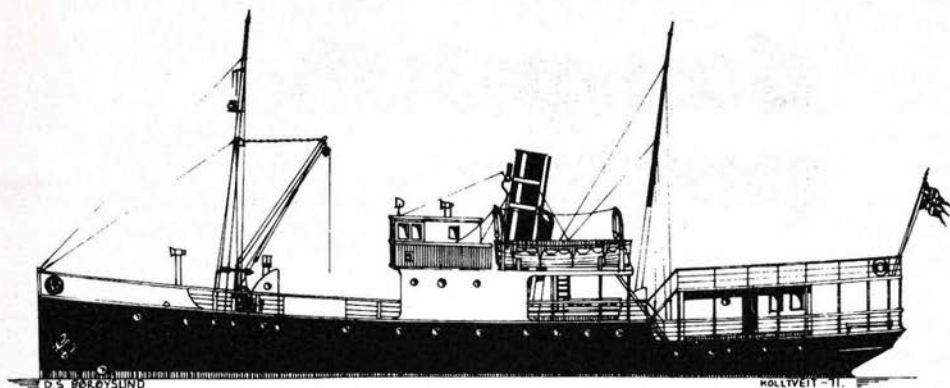
privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over Statsbudsjettet v/Norsk Kulturråd. Vi har dessuten mottatt årvisse bidrag fra kommunene Oslo og Bærum, samt fra en del interesserte redere.

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 1977.

INNHold

Meddelelse om redaktør og foreningens formål	side 2
Vårt kjelebarn	side 3
Lederartikkel	side 3
Kystfart på frimerker	side 4
Nytt veterandampskibsmåte	side 6
Overraskende bevilgning — Søknad	side 7
Formannen har ordet	side 9
Glimt fra Askerbåtenes tid	side 10
For 10 år siden	side 19
Klubbkomiteen — hva er det?	side 20
Kyst-postruten mellom Oslo og Bergen	side 21
Byggekontrakt vedr. S/S 133.	side 29



VÅRT KJELEBARN

er begynt å trekke på årene, og må vel sies å ha passert konfirmasjonsalderen. Ihvertfall begynte den å lage røre da våre ivrige kullkastere begynte å mate innpå med gamle dekksplanker og ditto kullstubb. Man kan tenke seg formannens situasjon da det ble klart at den avtalte første tur – fredag 13. mai – måtte avlyses – for ikke å si avblåses –. Omtrent samtidig ble det åpenbart for alle som hadde interesse av å kaste et sotfylt blikk innover rørsatsene, at disse var modne

for utskifting. Og det altså i slutten av mai, med Kr. Himmelfartsdag, 17. mai og pinse innimellom oppdagelsestidspunktet og junirushet.

Men takket være A.M.Anderssen A/S mek. verksted og en interessert kjelespesialist, ble samtlige av kjelens røkrør – ialt 94 stk. – skiftet ut i løpet av pinsen. Og lørdag 14. juni kunne "gamle dampen" atter legge ut, mer lettfyrt enn hun har vært på lenge.

Vår honnør til A.M.Anderssen A/S.
Moral: Begynn ikke sesongen fredag 13.!

LEDERARTIKKEL

Det er i år 150 år siden vårt første dampskib "Constitutionen" skovlet seg sydover fra Christiania og innvarslet en ny æra i kystdistriktenes kommunikasjonsmønster.

Denne epoke er allerede et tilbakelagt stadium. Sjøveien, som av kystbefolkningen helt frem til etterkrigstiden ble betraktet som hovedtrafikkåren, er i

våre dager forlatt til fordel for landeveien som spiser seg rundt stadig nye nes og odder, og som bare i ytterste nød, motvillig lar seg stanse av en brygge – for bare å fortsette videre fra nærmeste nes på den andre siden av fjorden.

Men dampskibsepoken er ennå ikke gått helt i glemmeboken. Man kan fortsatt oppleve at folk taler om både damp-

skibsekspeditorer og dampskibsanløpssteder, og folk litt opp i årene benevner ofte lokalbåten som "dampen", selv om det bare dreier seg om en prosaisk, steril og ristende ferge.

Og i 1827 fikk vi altså "Constitutionen" som vårt første postdampskib. I dag, 150 år etter, har vi 3 stk. Disse er – i alfabetisk rekkefølge – D/S "Børøysund", D/S "Kysten I" og – den eldste av dem alle – Mjøsas 121 år gamle, hvite svane, "Skibladner".

Alle er de akterutseilt av utviklingen, men standhaftige inntil siste stempelslag. Og i erkjennelse av at disse anakronismer virkelig har noen berettigelse i dagens effektive, høyglanspolerte tid, har alle tre pensjonister fått hederlig omtale av Stortingets samferdselskomite, og dertil en post på Statsbudsjettet.

Intet under om de tre feller noen gledestårer fra klysset – .

KYSTFART PÅ FRIMERKER

150 år siden vårt første dampskib ble satt i drift.

Båter på frimerker er populært for motivsamlere verden over, og 22 juni kan det norske postverket bidra med et fint tilskudd på dette området. På 4 nye frimerker er det gjengitt tilsammen 6 båter. Det er "Constitutionen", Norges eldste dampskib på Arendals havn, D/S "Vester-aalen" utenfor Bodø, slik båten så ut ved åpningen av hurtigruten i 1893, de gamle kysttraveme "Kong Haakon" og "Dronningen" på havnen i Stavanger, og et møte mellom to av dagens hurtigruteskib, "Nordstjernen" og "Harald Jarl".

Med denne frimerkeserien markerer Postverket at det er 150 år siden Norges første dampskib ble satt i drift, foruten at frimerkene understreker hva kyststrutefarten har betydd for landet vårt gjennom denne tidsepoken.

Norges befolkning er firedoblet fra begynnelsen av forrige århundre til i dag. Enda sterkere har utviklingen vært når



det gjelder levestandard, økonomi og kultur.

En slik utvikling har selvfølgelig mange årsaker, men vi kan vel ihvertfall slå fast at den ikke hadde vært mulig uten en tilsvarende bedring i kommunikasjonene.

For et land med en kystlinje, uten fjorder og øyer, på 2.800 km ble sjøen tidlig en viktig ferdselsvei.

Siden kom veiene, jernbanen, privatbilismen og flyene med sine eksplosive utviklingetrinn. Men sjøen har alltid vært der. Det var den som førte til verden der ute, og det var kystleden og fjordene som brøt isolasjonen. Her seilte de og her rodde de.

Inntil menneskene ga seg selv en ny gave – dampskibet.

"Constitutionen" vil for alle tider bli stående som en milepæl i landets samferdselshistorie. Den var vårt første dampskib. Sammen med "Prinds Carl" vil den også for alle tider ha sin plass i posthistorien. Ikke bare fordi dampskibene betydde et stort skritt i riktig retning når det gjaldt postgangen, men fordi Postverket på den måten ble landets første dampskibsreder.

Kjøpesummen ble betraktet som lån av Postverkets kasse, og selve driften foregikk i postal regi. Passasjerene måtte for eksempel melde seg på postkontorene, og billettene ble utstedt av postmestrene. Skibene var da også i første rekke anskaffet for å få fart i postgangen med utlandet, særlig pakkeposten. Men de fikk vel så stor betydning for passasjertrafikken.

"Constitutionen" ble en kjær gjest langs kysten, når den første redselen hadde lagt seg. Mange ble vettskremte

av det røkspyende uhyret som plutselig dukket opp, og andre ble betenkt på hele verdens vegne når menneskene var kommet frem til noe så naturstridig som båter som gikk av seg selv. Fiskerne var bekymret for at kolossen skulle skremme bort fisken, og så var det brannfaren. Til å begynne med var det forbud mot å legge til kai. "Constitutionen" måtte ekspederes ute på havnen. Men fremskrittet har jo alltid seiret, når det bare får litt tid på seg til å overbevise menneskene. Og dampskibet var et virkelig fremskritt – et av de store i vår historie.

Omtrent samtidig med statsskibene kom de første fremstøt for privat dampskibsfart. Et selskap i Bergen kontraherte et skib i Sverige og ga det navnet "Oscar", men måtte siden selge det igjen. I 1838 fikk vi det tredje statseide dampskibet, og samtidig ble Nord-Norge trukket inn i en utvikling som landsdelen trengte mer enn noen. "Prinds Gustav" ble satt i fart mellom Trondheim og Hammerfest, men bare i den lyse årstid.

I 1871 solgte Staten sitt siste rute-skib, men allerede fra 1850-årene hadde den private dampskibsfarten overtatt det meste både i kyst- og utenriksfarten. Samtidig vokste lokalrutene frem.

Den lange krisen var overvunnet. Det moderne Norge begynte å ta form. Pulsen slo fortere. Det ble mer å frakte, reisetiden måtte ned, posten fikk hastverk. Veinettet ble utvidet, jernbaner ble bygd, og dampskibsselskaper ble stiftet i de fleste byer. Innsjøfarten hadde sin storhetstid, med dampskib på alle de store innsjøer. Alle hadde samme syn: Uten bedring av kommunikasjonene, ingen fremskritt for landet. I denne his-

torien må ett navn nevnes: Richard With, mannen bak den store begivenhet i 1893, på D/S "Vesteraalen"s kommandobro: Åpningen av hurtigruten til Nord-Norge.

Intet postverk i verden har hatt et så forgrenet postnett basert på båtkjølen, som Norge. En tid hadde vi mer enn 200 postekspedisjoner på skib, og den viktig-

ste har vært hurtigruten Bergen—Kirkenes.

Flyene går hurtigere, bussene er flere, jernbanen går oftere. Båtene har fått andre fremdriftsmaskiner, men det var dampskibene som startet løpet og fikk fart i utviklingen.

NYTT VETERANDAMPSKIBSMØTE DENNE SOMMER I KØBENHAVN

Under fjorårets veterandampskibsmøte i Göteborg, ble det etablert et nordisk samarbeidsorgan som skulle ha til oppgave å ivareta de forskjellige dampskibeieres felles interesser, og dessuten forestå arrangementet og lignende møter i fremtiden.

Organisasjonen fikk etter mye om og med navnet

Nordic Veteran Steamships Association.

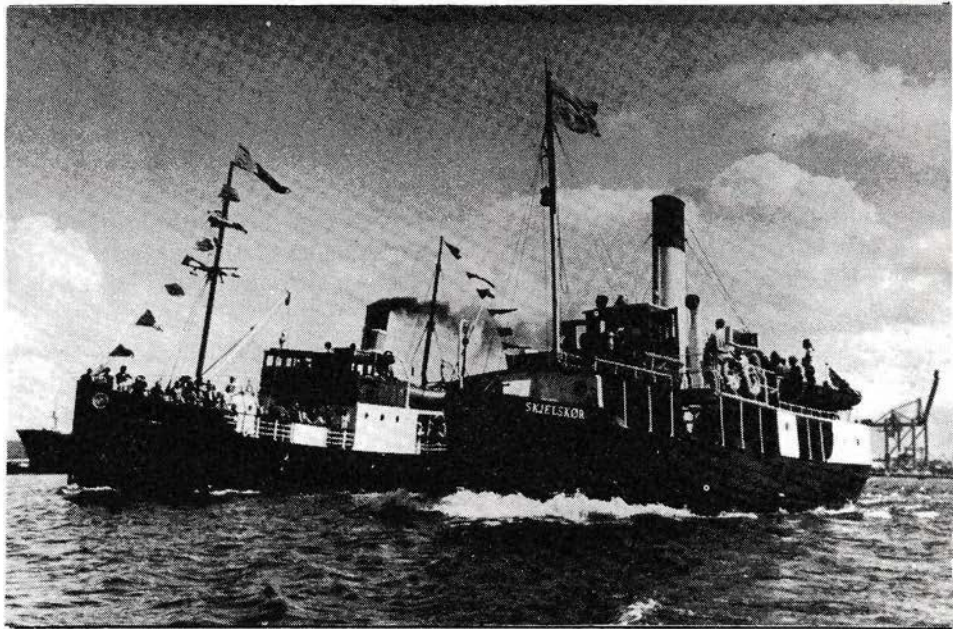
Årets veterandampskibsstevne vil i 1977 bli lagt til København i dagene 15–16–17. juli, og følgende fartøyer vil etter de foreliggende påmeldinger delta:

D/S "Alma"

D/S "Bohuslän"

D/S "Børøysund"

D/S "Skjelskør"



Fra fjorårets veterandampskibsmøte i Göteborg. D/S "BØRØYSUND" og danske D/S "SKJELSKØR". (Foto: Berlingske Tidende)

De to førstnevnte fartøyer skal representere de svenske farver, og da det erfares at D/S "Kysten I" ikke kommer til å delta i år, blir Norge representert av D/S "Børøysund".

Vertslandet stiller med sin kjære D/S "Skjelskør", som er like liten som landet er yndigt.

OVERRASKENDE BEVILGNING TIL D/S "BØRØYSUND"

På siste års generalforsamling kunne medlemmene glede seg over en opplysning i presse og kringkasting samme dag, om at Stortingets samferdselskomite "enstemmig hadde tatt opp spørsmålet om å sikre driften av våre tre siste veteranskip, "Børøysund", "Kysten" og "Skibladner". Komiteen foreslo en foreløpig bevilgning og ba departementet vurdere videre skritt som kan sikre driften av disse siste dampskip, som den senere tid har vært i kroniske pengevanskeligheter".

Under behandlingen av Samferdselsdepartementets budsjett bevilget Stortinget kr. 150.000,— for året 1977. Beløpet ble delt likt mellom skibene med kr. 50.000,— på hvert. Det var ellers oppmuntrende at en rekke talere fra alle partier uttalte seg positivt om skibene og støttet tanken om at også myndighetene hadde et ansvar for å bevare veteranskipene i aktiv drift for ettertiden.

Det gjenstår nå å se hvordan Samferdselsdepartementet velger å etterkomme Stortingets henstilling. Uansett — debatten har ihvertfall vist oss to ting:

Forholdet kullfyrt/oljefyrt er 2 mot 1, mens D/S "Alma" stiller alene i kakkelovnsklassen. Hun er vedfyrt. Da hun skal gå for egen maskin begge veier, går vi ut fra at hun denne gang må fyre med dobbel-V.

For det første har Stortinget gitt klart uttrykk for at myndighetene har et medansvar for å bevare veteranskipene for ettertiden.

For det andre er det blitt gitt en offentlig anerkjennelse av vårt bevaringsarbeid som Klubben kan være stolt av — ingen nevnt og ingen glemt.

SØKNAD AVSENDT TIL SAMFERDSELS- DEPARTEMENTET

Som nevnt, har Stortinget henstillet til Samferdselsdepartementet om å bidra til å sikre driften av de siste veteranskip i Norge. Som en følge av dette ble "Børøysund", "Kysten" og "Skibladner" andet om å sende inn budsjettforslag og søknad om bevilgning til Samferdselsdepartementet.

For å drøfte den nye situasjonen de tre veteranskip befant seg i og retningslinjene for søknadene, inviterte stortingsmann Platou, styreformann i A/S Opplandske Dampskipselskap, til et møte. Det ble snart klart at de tre skibene har

både ulike driftsformer og kapitalbehov. D/S "Børøysund" og NVSK står på mange måter i en særstilling. "Børøysund" er det eneste skib som kan oppvise et "overskudd" på driften, takket være medlemmenes dugnadsinnsats. På den annen side understreket vi at vi så en rekke oppgaver og muligheter for "Børøysund" og NVSK dersom vi ikke i den grad som nå var avhengige av å kjøre fullt betalte turer gjennom hele sesongen. Vi gav også uttrykk for at klubbvirksomheten og det miljø som er skapt rundt "Børøysund" er en uadskillelig del av den bevaringspolitikk vi har basert "Børøysund"-prosjektet på.

Det ble under møtet avtalt at hver båt fremlegger et 5-års budsjett sammen med søknad om bevilgning for året 1978.

Dette påla naturligvis restaureringskomiteen et stort arbeide og tidsfristen var knapp – bare noen få uker. Arbeidet

ble imidlertid løst med glans og i løpet av januar forelå en fullstendig restaureringsplan for årene 1978-81 med kalkyler så langt dette overhodet var mulig.

Det vil gå for langt å beskrive planen i detalj, men for å antyde de viktigste tallene kan nevnes at planen forutsetter følgende investeringer i perioden – målt i 1977-priser, 1978: kr. 456.000,-, 1979: kr. 325.000,-, 1980: 371.000,-, 1981: kr. 295.000,-. Tilsammen rundt 1,5 millioner kroner.

Etter fradrag av egne midler, gaver fra Kulturfondet og andre, fremkom et kapitalbehov på kr. 341.000,) for 1978 som vi har søkt Samferdselsdepartementet om.

Sammen med søknaden ble oversendt en fyldig dokumentasjon over klubbens virksomhet og det allerede utførte restaureringsarbeidet på "Børøysund".

Så nå er det bare å krysse fingre.

reklamen **som tenner**

**GI REKLAMEFYRSTIKKER TIL DERES KUNDER
– FYRSTIKKER TAS ALLTID I MOT MED TAKK**

Vi har det beste utvalg i reklamefyrstikker,
både esker og mapper.

NITEDALS TÆNDSTIKFABRIK A/S

Postboks 6000, Etterstad, Oslo 6 - (02)67 18 80

FORMANNEN HAR ORDET

I og med at Stortinget har bedt Samferdselsdepartementet om å bidra til å sikre driften av de siste veteranskip i Norge, synes det som også "Børøysund" skal havne på statsbudsjettet. Jeg ser da bort fra de beløp vi har fått fra Kulturfondet.

I dette ligger det en betryggelse og ikke minst en anerkjennelse av vår virksomhet — over dette er det all grunn til å glede seg.

Nå har jeg allikevel lyst til å gjøre noen reflekser rundt vår nye situasjon. Refleksjoner som vi bør ha i tankene både i vårt eget videre arbeid i klubben og i forholdet til våre myndigheter. Det faktum at klubben nå vil motta et større beløp og på en mer permanent basis fra Staten, vil medføre at båndet til myndighetene styrkes.

Med de beløp vi i dag taler om, vil antagelig myndighetene være tilfredse med en rimelig kontroll med at midlene benyttes etter forutsetningene. Dersom beløpet blir vesentlig høyere, kan dette endres. Et årlig beløp, eksempelvis i million-klassen, vil naturlig kunne reise krav om "styring av virksomheten", "innsyn" og "medbestemmelse" i bruk av midlene o.l.

Dersom Statens bidrag tilnærmet vil dekke hele underskuddet, vil naturlig nok spørsmålet om full overtagelse av skibet melde seg, fordi klubbens eget bidrag egentlig ikke blir nødvendig for bevaring eller drift. Dersom eksempelvis en høy andel av driftsbudsjettet går til lønninger og administrasjon, vil naturligvis klubbens "ideelle" fundament og berettigelse svekkes.

Også andre elementer kan bidra til en slik utvikling, la meg peke på enkelt:

Dersom skipet blir betraktet som et "nasjonalt klenodium", kan dette utløse et ønske om overtagelse og innlemmelse i en passende institusjon, eksempelvis Sjøfartsmuseet.

Ønsket om alminnelig adgang for publikum til skipet, på linje med vanlige museer, kan utløse lignende krav.

Dersom sikkerhetsforholdene ombord i en eller annen gitt situasjon kunne gi grunnlag for kritikk, kan det lett reises spørsmål om klubbens evne til og berettigelse i ansvaret for skip og passasjerer.

De offentlige bidrag kan få innflytelse på den driftsform klubben har valgt, eksempelvis i spørsmålet om charterturer kontra faste ruter, dugnad kontra fast ansatte o.s.v.

Disse og lignende tanker bør vi alle gjøre oss, slik at hva vi enn velger, bør det være gjennomtenkt.

Skulle jeg selv gjøre opp noen høyst private meninger, antar jeg vi bør sørge for at klubbens egen innsats fortsatt må være hovedkilden til drift og bevaring av D/S "Børøysund". De beløp vi søker om og mottar, bør ligge på et rimelig nivå både absolutt og i forhold til vår egen innsats, slik at vi ikke spiller oss selv utover sidelinjen.

Klubbmiljøet og samarbeidet ombord og i land må fortsatt være en uadskillelig del av hele bevaringsarbeidet. Det er dette som gjør D/S "Børøysund" levende og kanskje til et eksempel på "kulturaktivitet" på sitt aller beste.

GLIMT FRA ASKER-BÅTENES TID

D/S "Børøysund's" skingrende fløytestøt over et Middagsbuktas høyglanspolerte plastarmada vekket tillive følelser i oss som vi ikke kunne huske å ha hatt siden vi sist fikk dotter i ørene av en annen dampfløyte på disse kanter, dengang vi for drøyt et kvart århundre siden for siste gang reiste hjem fra landstedet på Brønnøen med "vårt" spesielle sommerskip D/S "Sport".

Markerte slutten

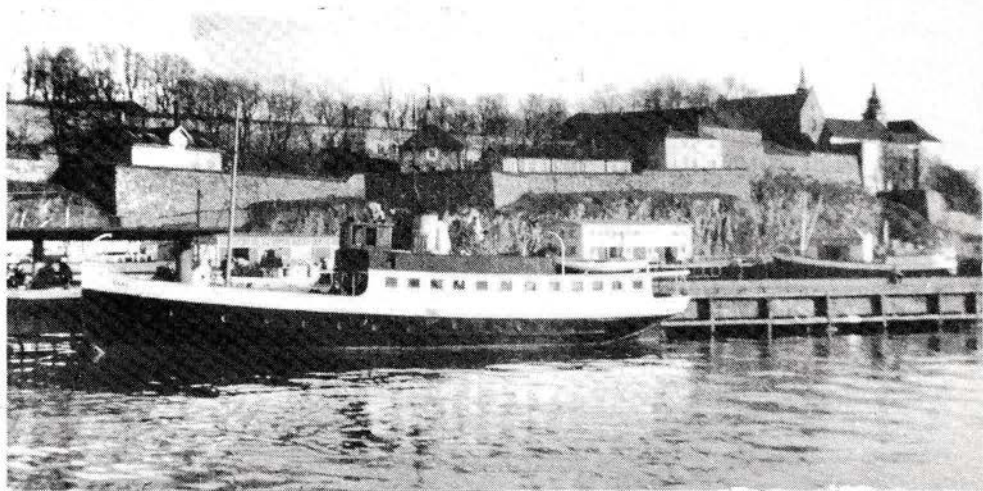
Lite ante vi dengang at vår spesielle "pappabåt"s karakteristiske baug ikke mer skulle pløye Vestfjordens bølger, og at vår hjemreise derfor markerte slutten på dampskipstrafikken mellom Asker og Bærums øer og holmer. Senere på året, selvsamme høst, måtte nemlig dampskipsselskapet av forskjellige grunner innstille sin virksomhet, og derved var det satt en endelig punktum for dampskipstrafikken i Asker og Bærums skjærgård.

Helt fra før århundreskiftet hadde kystdistriktene vært knyttet til hovedstaden med dampskipsruter. Mange forskjellige selskaper hadde i tidens løp forsøkt å opparbeide disse ruter med vekslende hell. Båtenes størrelse varierte noe fra selskap til selskap, men stort sett lå størrelsen i mellomkrigstiden på en bruttotonnasje fra 85 og opp til ca. 200 br. reg. tonn.

Båtenes navn bar mestedels bud om hvor de hørte hjemme. Det var D/S "Hval" (ex Røken), D/S "Asker", D/S "Sætre" (med to skorstener) og D/S "Vestfjorden", som var lik for og akter. Dessuten hadde man D/S "Oscar" og D/S "Louise", begge oppkalt etter tidens monarker, og sist men ikke minst, D/S "Sport", den hurtigste av dem alle.

Hele kyststrekningen

Før den 2. verdenskrig var det disse 7 båter som utgjorde flåten til Dampskips-



"HVAL", her som M/S ved Utstikker B i 1952. (Foto: C.W.Bordsenius)

aktieselskapet Asker-Røken & Hurum, og som trafikerte hele kyststrekningen og mellomliggende øer fra Halden brygge på Snarøen til Sætre i Hurum og Håøen i Frogn.

Selv om Vestfjorden til tider kunne være temmelig lei, så var de aller fleste av disse båter adskillig mindre enn dem man idag kjenner fra Nesodden, og de var alle ganske typiske "sommerbåter", med store åpne dekkarealer.

I sommermånedene var båtene jevnt godt belagt, både med gods og passasjerer. At man i første rekke tok sikte på ren passasjertrafikk, belyses kanskje best ved at det kun var D/S "Asker" som var utstyrt med bomløft, dampwinch og lasterom. De øvrige båter hadde bare en davit med enkel taljeblokk helt foran i baugen, sammen med den obligatoriske, høye flaggstang. Selv ikke "Hval", som smykket seg med mast, hadde noe spill for tunge løft, så stort sett måtte man klare seg med taljer og rå håndkraft.

Belegget avtok

Om vinteren derimot, kunne det ofte være temmelig glissent mellom passasjerene, og den omseggripende hyttebygging som fant sted mot slutten av tredeårene, bedret ikke trafikkgrunnlaget i den mørke årstid. Når høsten kom for alvor, og belegget avtok i takt med den fallende temperatur, lot derfor båtselskapet etterhvert båtene gå i opplag. Om vinteren var det derfor som regel bare to båter som opprettholdt trafikken, nemlig D/S "Duen 2" og D/S "Hval". Disse var nemlig de eneste båtene som var såpass runde i baugen at de var egnet til å gå i is. Og is var det nok av i de årene, og en rekke anløpssteder ble derfor sløyfet.

Dagens hjelpemiddel nr. 1 i tåke og snedrev, radar, kjente man naturlig nok ikke til de tider. Man klarte seg som best

man kunne med klokke, kompass og flittig bruk av dampfløyten.

En riktig utrivelig lørdagseftermiddag i begynnelsen av desember, gikk vi ombord i gamle "Duen 2" for å reise til Brønnøen. I Pipervika var det råkalde og en tanke disig, og følgelig altfor surt til å oppholde seg på dekk. De passasjerer som var kommet ombord, hadde alle tydd ned i skibets varme indre, der duften av nykokt kaffe kildret i neseborene sammen med den ramme eien av "karva bla", varm maling og maskinolje. Dugg på ventilglassene umuliggjorde enhver sikt fra passasjerbekvemmelighetene.

Straks etter avgang ble disen til tåke, og Dyna fyr ble passert på kloss hold. Det forsvant imidlertid raskt akterover i tåken, og kun tåkeklokkens melankolske klemt røbet det lille fyrs beliggenhet. "Duen 2" skar seg nesten lydlost gjennom det blikkstilte, oljeblanke vannet, mens tåken stadig ble tettere og tettere. Tilslutt ble det så ille at skipperen måtte få en mann frem på bakken for å holde utkikk. Men om dette hadde noen som helst hensikt, lurte vi sterkt på, all den stund man fra styrehuset knapt kunne skimte utkikken forut.

"Stopp" og "Akterover"

Da den gamle vekkerklokken som hang på en bøyd spiker under styrehustaket forkynte at man burde være ved første anløpssted Gåsøen, ble det slått "Stopp" og derefter "Akterover" i maskinen. Og så lå vi der og duvet ganske sakte i våre egne dønninger, uten at vi kunne se eller høre noe som helst. Skipperen stakk hodet ut av styrehusvinduet, og forkynte at vi nå hadde seilt kursen og tiden ut, og at vi skulle være rett i nærheten av bryggen. Det var bare det at det lå noen skumle skjær i nærheten av den samme bryggen.

Skipperen tydde nå til det gamle knep med å trekke i fløytesnoren for ved hjelp av lyden å danne seg et bilde av hvor langt det kunne være til land. Men da vi stadig ikke kunne høre noe ekko, foretrakk han å bli liggende hvor han var, i påvente av at forholdene skulle bedre seg.

Plutselig, efter at vi hadde ligget stille noen minutter, ble tåken løftet til side som av en kjempehånd, og man kan forestille seg vår overraskelse over å se bryggen mindre enn 10 meter unna.

Efter å ha satt i land en håndfull skikkelser, som omgående forsvant i tåken, kastet vi loss og bakket ut, for derefter å gå i en stor sirkel nord- og vestover innen kursen ble satt for Lille Oust. Hvordan skipperen klarte å finne veien i sundet mellom Gåsøen og Ostøen i den tåken, kan jeg fremdeles ikke fatte, til tross for at han stadig brukte dampfløyten som navigasjonsinstrument. Efter noen minutters lengre tid enn vanlig, klappet vi til kaien på Lille Oust, innen vi nesten umiddelbart satte avsted mot neste anløpssted, Søndre Brønnøen brygge i Langårasundet.

Issørpe og stålis

Tåken var nå lettet såpass at vi kunne se både kosten og staken mellom Ostøen og Hareholmen, og vi sto nå inn mellom disse og møtte nesten umiddelbart den første issørpe. Isen ble tykkere lenger inne i Langårasundet, og "Duen 2" måtte ta rennefart etpar ganger for å stange seg igjennom stålisen.

Vi gikk fra borde her, efter nok en opplevelsrik tur.

Så snart vinteren var på vida ble alle de andre båtene hentet fra sin opplagsplass ved Tistelholmen, eller "Padda" ved Bekkelaget. Og efter en grundig oppussing var det atter en varm maidag å

finne ved Utstikker C i Pipervika, dufte nymalt, varm maskinolje og litt innestengthet, med flagg og navnevimpel kjekt vaiende fra flaggstengene.

Og så, når lørdagseftermiddagene kom, og klokken på Redernes Hus nærmet seg 14.30, ble det atter liv i de gamle skrog. En stadig strøm lett nervøse passasjerer hastet utover utstikkeren, en tanke forvirret over de mange båter som plutselig var å finne, og engstelige for at de ikke i tide skulle finne ut av hvilken av alle disse nymalte båter som skulle anløpe "deres" brygge.

Flåten på rekke og rad

Hele vinteren igjennom hadde det jo bare vært "Duen 2" og "Hval", men nå? Her lå jo hele flåten på rekke og rad. Vinterbåtene hadde på sin side av bryggen fått selskap med "Louise" og "Sætre", og på den andre siden lå "Oscar", "Asker" og aller ytterst "Sport", som nettopp var kommet inn fra Brønnøen, og som ennå ikke hadde rukket å varpe seg rundt.

D/S "Sport" var i mange henseender noe for seg selv. Den hadde, i motsetning til alle de andre fjordbåtene, en såkalt "panserbaug". Mens andres stevn enten var loddrett eller buet innover i vannflaten, var "Sport's" baug buet nedover og fremover, slik at man rett under vannflaten fikk et slags horn. Minst like karakteristisk var den høye, slanke lett bakoverhellende skorsten, som raget opp midtskips.

Sammen med den skarpe panserbaug og de slanke linjene i skroget, fremhevet den høye skorsten inntrykket av fart, og dette inntrykk ble ytterligere forsterket når man så den komme for full fart gjennom leden.

D/S "Sport" var bygget ved Aker Mek. Værksted i Christiania i 1899. Den

var på 110 br. reg. tonn, og hadde sertifikat for 213 passasjerer. Damptrykket var satt til 228 lbs pr. kvadrattomme, og når steamen var på topp, ga dens triple ekspansjonsmaskin båten en fart på henimot 13 knop.

Båten hadde ingen egentlig bro. Skipperen måtte klare seg med et temmelig trangt styrehus, som var plassert helt foran på hoveddekket, men på en sokkel som var akkurat så høy at man fra styrehuset kunne se horisonten rundt. Foran styrehuset var et halvdekk hvorfra en leder førte ned til korridorene på mellomdekket, der passasjerene kunne ta opphold på harde trebenker, hvis det skulle bli for surt og blåsende på dekk.

Åpent dekk

Rett bak styrehuset gikk en tversgående vindskjerm av teak, og umiddelbart bak denne var en trang lugar fylt av hyller

for post og aviser. Bortsett fra denne skjermen og den seilduksbetrukne rekke var dekket helt åpent på sidene. De passasjerer som slo seg ned her, måtte enten sette seg på langsgående sprinkelbenker ved rekken, eller de kunne sikre seg en klappstol. Disse lå alle sammen stablet opp i et slags hyllearrangement over maskinskyllighet umiddelbart bak skorstenen, som raget opp gjennom soltaket.

Akterfor maskinskyllighet var en annen vindskjerm med skyvedører. Gikk man gjennom en av disse, kom man akterut til det luneste dekket, der passasjerene først samlet seg. Også her fant man de samme brunmalte, harde sprinkelbenkene som overalt ellers ombord, men her hadde man også ly for vind og sjøsprøyt, idet det langs rekkene var bygget opp vindskjermer av teak, hver med 5 vinduer i.



D/S "SPORT", her i Drammenfjorden ca. 1958. (Foto: Johansen)

Men ved akterlig vind var det jo også her åpent . . .

Rett akterfor denne siste tversgående skjermen fantes nedgangen til salongen. Med kokosmatte i trappen og med blankpussede messinghåndtak til å holde seg fast i. Ved foten gikk man gjennom en forseggjort mahognydør og trådte dermed inn i salongen, som nok opprinnelig hadde vært tiltenkt reisende på 1. plass. Utstyret var også derefter, med skinntrukne benker og rygglenere og med utskårne speil mellom ventilene. Aller bakerst var et imponerende, ovalt mahognybord, med en like imponerende messing parafinlampe over. Aller bakerst et stort speil med slepent glass som fikk hele salongen til å virke dobbelt så stor.

Men tilbake til lørdagseftermiddagen.

Efterhvert som avgangstiden nærmet seg, ble det trangere og trangere ombord. Passasjerene strømmet inn over landgangen midtskips, og sementsekker, planker og alskens byggematerialer og mine-ralvannskasser ble stablet forut.

. . . man kastet på kull . . .

Fra maskinrommet kunne man nå høre lyden av slamringen fra fyrdørene og skrapingen av skuffen for hver gang man kastet på kull, og fra skorstenen begynte det å strømme ut tykk, svart kullrøk. Samtidig kunne man merke at man var begynt å varme maskinen før avgang, og idet man hadde 5 minutter igjen, begynte man å tørne maskinen for å få varmet den opp.

Presis kl. 14.30 lød den første skipsklokken, og dermed fulgte de øvrige 21 andre, i alle tempi og tonearter, noen klangfulle, andre mer sprukne i klangen. "Sport" la seg tungt over, mens maskintelegrafene iltet klemtet "Fuld fart Agterover" idet man kastet loss og lot dampfløyten prestere tre korte, hissige støt.

Med røken veltende ut av skorstenen og med sikkerhetsventilene hvislende av glede over å kjenne den dirrende manometernålen kile tallskivens røde strek, bakket vi inn mot Akers Mek., ga styrbord ror og et nytt kort støt i fløyten. Nye iltre signaler i maskintelegrafene, og maskinen formelig holdt pusten et øyeblikk mens den ble kastet om til "Fuld Fast Forover". Men så hugg den i, og for full fart skar vi rundt flytedokken med sterk babord slagside og med kjølvannet støtvis fossende ut av styrbord skuteseide.

Og så var kappløpet i full gang.

Det hadde seg nemlig slik at alle fjordbåtselskapene hadde fellesavgang lørdag kl. 14.30. Dette var jo lenge før lørdagsfrien holdt sitt inntog, og de aller fleste mennesker hadde sitt daglige arbeid innfor en halv times spasertur til Pipervika.

Ukens fellesavgang resulterte i at samtlige 22 fjordbåter stakk ut samtidig, og det hadde i alle år vært en stilltiende kappløp om hvem som først kunne passere Dyna fyr. Takket være "Sport"s fremragende egenskaper som hurtigløper hadde den alltid de beste sjanser til å nå frem først, men i midten av tredveårene lot Nesodden Damskipsselskap bygge D/S "Fjellstrand", som meget nødig måtte bite i gresset. Den eneste sjansen vi hadde til å slå den, var når "Sport" hadde et for hastigheten gunstigere passasjerantall og var bedre trimmet enn konkurrenten. Ja, det hendte til og med en gang at styrmannen kom rundt og fordelte passasjerene slik at vi skulle kunne gjøre størst mulig fart. Alle var jo klar over denne konkurransen båtene imellom, så anmodningen ble smilende imøtekommet.

Første stoppested

Fra Dyna fyr ble kursen satt for det

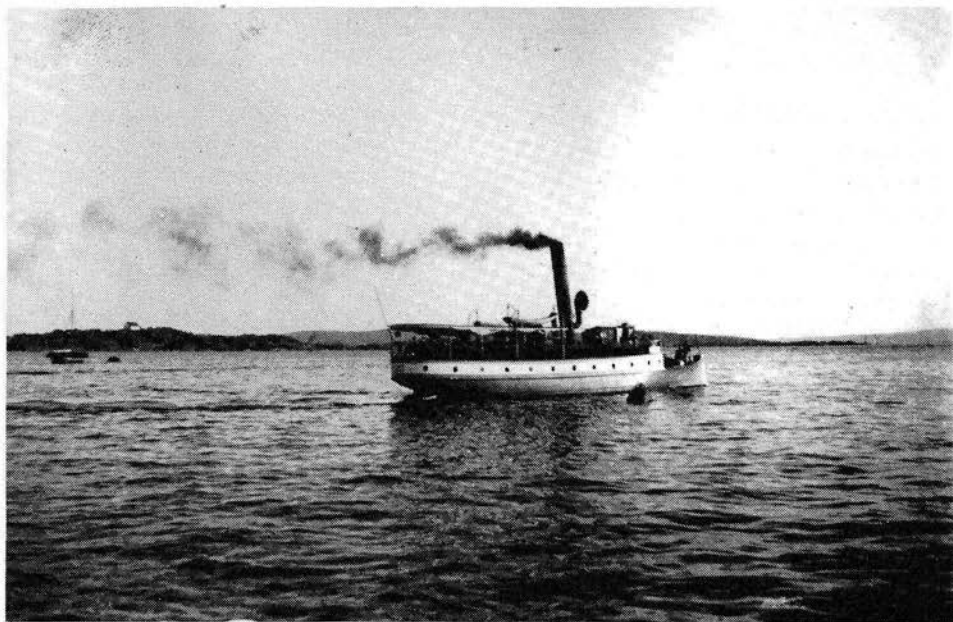
første anløpsstedet, som var Strøms brygge på Snarøen, rett innenfor Vassholmene. Selv om det falt seg så at det ikke var noen som skulle iland der, så gikk man alltid innom, om ikke annet så for med den største forsiktighet å sette i land en liten koffert, som ble efterlatt på bryggen sammen med et rungende ul fra fløyten.

En stund senere kunne man iaktta en eldre herre som iført stråhatt, sort vest og skjorteermer rodde sin pram over fra Vassholmen.

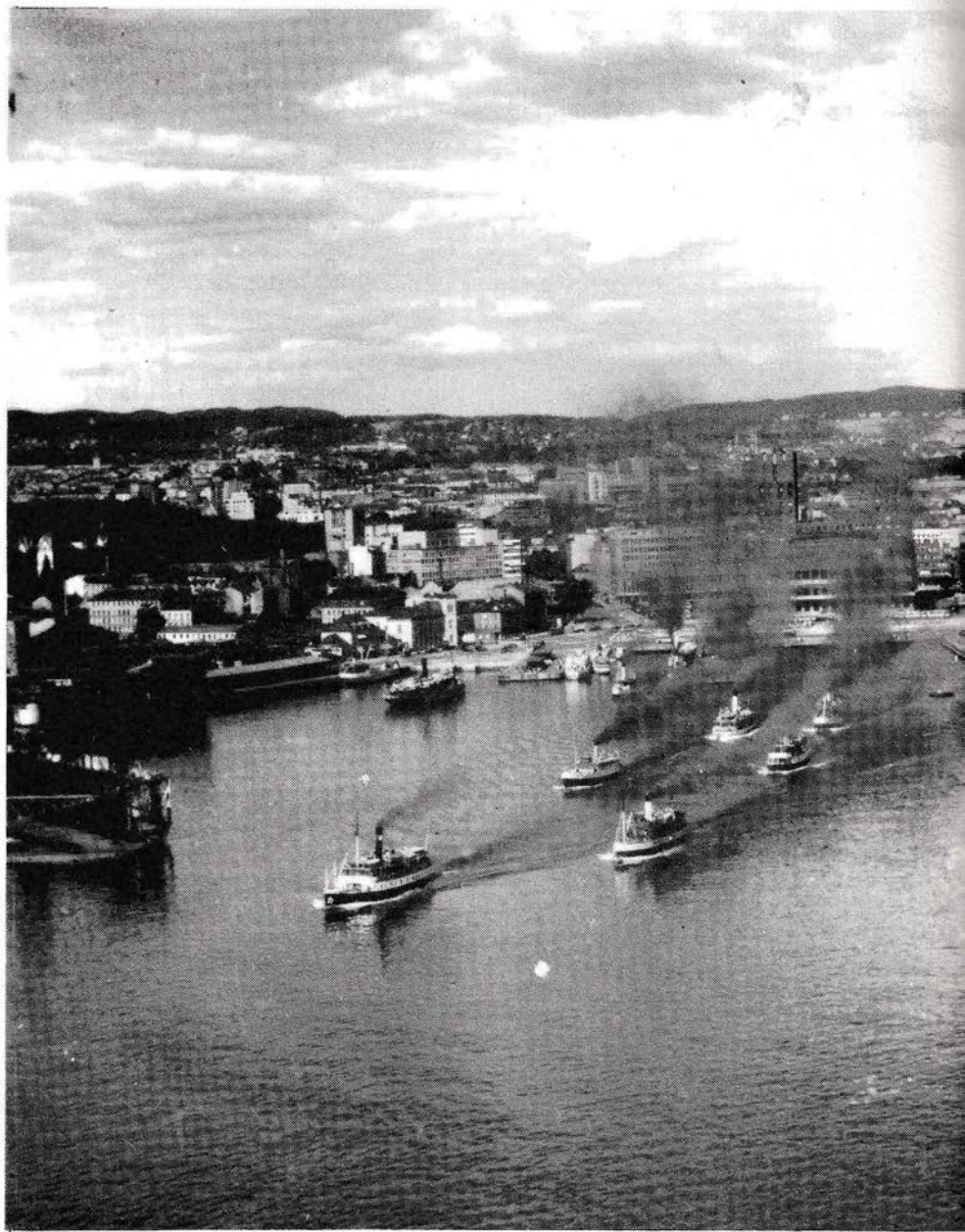
Straks efter Strøms brygge gikk man inn Snarøysundet, der man anløp Grimsøen, og derefter sto vi mellom denne og Kjeholmen langs innsiden av Ostøen, forbi staken på Gryteberget, og med kurs for villaen på Kreierskjær. Tvers over store Ostsund ble kursen lagt om for anløp av Brønnøen, Nordre brygge. Derefter tøynet man rundt, gikk forbi den store

brune arbeiderbolig som nå forlengst er revet og styrte ut Store Ostsund, forbi Færderodden til Brønnøens Østre brygge. Herfra var det rettlinjert kurs mot villa Blåskjell på Hareholmen, for å få den rette svingen på akterskipet som skulle til for å gjøre et perfekt anløp av Hareholmen.

Med sakte fart i maskinen manøvrerte man seg så forsiktig mellom alle motorsnekkene og seilbåtene i Middagsbukta og sto ytterst varsomt gjennom Langårsundet til Brønnøens Søndre brygge, der gårdbruker Anthonisens hest med flatvogn sto klar for å bringe alle kassene med øl og mineralvann opp til landhandleriet på Brønnøen Hovedgård. Dessuten gikk her alle de i land Langåra. Bryggen på Langåra er jo av forholdsvis ny dato og eksisterte ikke dengang man reiste med dampbåt.



D/S "SPORT" i sin opprinnelige skikkelse går ut fra Pipervika. Ca. 1908.



Sommeren 1948. "Pappabåtene" på vei ut



pervika i Oslo, lørdag kl. 14.32. (Foto: Harstad)

... raskeste veien tilbake ...

Så bar det videre gjennom Langårasundet, med anløp av Spannløkket og Torbjørnsø, derefter i siksak over mot Nesøens Søndre brygge, forbi Sandbugten og den gamle, karakteristiske kalkovn på Ingwald Nielsens eiendom. Fra Nesøen Søndre begynte det å bli hektisk i maskinrommet. På grunn av den lille avstand mellom bryggene og det trange farvann, ble det nokså meget manøvrering, og det gjorde neppe saken bedre at man akkurat her måtte kaste på mer kull for å holde steamen oppe.

Vestre Brønnøen ble anløpt, og utallige ganger har vi ligget der mens røken har steget rett opp fra skorstenen, og fine sotflak har drysset ned over vårt sommerhvite tøy.

Under den videre ferd gjennom Vendelsundet fortsatte røken å strømme opp av skorstenen, og med den svake, sydvestlige vind som var den fremherskende på denne tid, så bygget røken seg etterhvert opp til en veritabel sky som ble hengende over båten inntil vi klappet til kai ved Østre Nesø brygge. Men innen vi kom så langt, hadde vi gått gjennom det lite oversiktlige og smale sund som skiller Nesøen fra den holmen som er forbundet med Brønnøen ved en hengebro.

... alle er borte ...

Østre Nesø brygge var siste anløpssted om lørdagene. Herfra stevnet "Sport" raskeste veien tilbake til Pipervika og lørdagskvelden. Vi som var gått i land på våre respektive brygger, hadde derfor ingen annen mulighet for å komme tilbake til byen enn å ta "Hval" som anløp Søndre Brønnøen utpå kvelden.

Men fra vårt utsiktspunkt kunne vi hele sommeren igjennom følge båtenes røkstriper over fjorden, og deres ankomst- og avgangstider delte tiden opp for oss

like godt som noen klokke. Vi lærte oss å kjenne de forskjellige båter på lyden av fløyten, eller av spesielle lyder fra maskineriet. "Duen 2" ble av mange kalt for "Dunken" fordi man langt unna kunne høre en helt spesiell dunke-lyd (fra en eller annen punpe formodentlig). Og det merkelige var jo at denne lyden kunne man ikke høre når man befant seg ombord.

Men tilbake til avgangstidene. Når vi hørte "Louise" fløyte om aftenen for Søndre brygge, visste vi at nå var det på tide å komme hjem til aftensmaten, for ve den som ikke hadde innfunnet seg ved bordet samtidig som det hvite skroget kom tilsyne på Middagsbukta.

Vi vil aldri mer oppleve Askerbåtene på Middagsbukta. De er borte alle sammen, hugget opp, ombygget til ugjenkjennelighet eller rett og slett sunket.. Hele stemningen, atmosfæren fra den tid da folk virkelig hadde tid, er borte, og tilbake står vi med minnene, samt en rekke høyeffektive, høyglanspolerte og forkrommede fartsvidundere. Ikke med damp og plysj, men innredet med stålrørsben og respatex, og totalt blottet for sjel.

Men fremdeles er det altså håp for alle dem som føler dette som et savn. Synet av D/S "Børøysund", en gammel havtrosser fra en annen og villere Vestfjord, har tent et håpets flamme i alle sanne dampbåtvenners bryst. Måtte man bare energi og midler nok til å holde henne intakt, slik at ikke minnene om dampbåttiden skal innskrenke seg til bilder og smågjenstander.

C.W.Bordsenius

FOR 10 ÅR SIDEN

Utdrag av styrets Årsberetning for driftsåret 1967.

I perioden har det vært avholdt 6 styremøter. I likhet med foregående år har man innkalt til dugnadsmøter på "Pelle" som hele tiden har ligget i opplag hos Båtservice på Gressholmen. Dette har gitt gode resultater selv om det vesentlig var styremedlemmene som møtte opp.

"Pelle" har ligget trygt på land og hele skroget har dermed vært tilgjengelig. Arbeidet har derfor for det meste bestått i rustbanking og maling, og det har lyktes å rengjøre skroget fullstendig under vannlinjen og innsette det med møyje. — I denne forbindelse vil vi rette en spesiell takk til vårt medlem Ola Hald som ved iherdig innsats har nedlagt et betydelig arbeid på "Pelle". Til våren er det så meningen å fornye dekket og taket så langt det er mulig.

I forrige årsberetning ble det nevnt at vi avventet påleggssliste fra Skipskontrollen. Denne er nå mottatt og består av hele 27 punkter, så det er tydelig at mye arbeid gjenstår før "Pelle" kan bli seilklar. Det er fare for at omfattende reparasjoner forlanges innen båten blir erklært sjødyktig. Klubben vil derfor trenge all den hjelp som kan gis, både i form av penger og arbeidsinnsats.

Som det fremgår av årets regnskap er klubbens finansielle stilling ikke den beste. Styret har imidlertid fortsatt sine anstrengelser også i det forløpne år for å trygge "Pelle's" fremtid etter de samme retningslinjer som tidligere. Arbeid er i gang med å få satt opp et overslag over

hvor mye det vil koste å oppfylle Skipskontrollens påleggssliste samt innhente tilbud for rutefart fra et interessert trafikkelskap. Positive krefter har sagt seg villige til å sikre det finansielle grunnlag for "Pelle's" istandsettelse så snart det forannevnte er brakt i orden. Klubbens styre ser derfor tross alt lyst på fremtiden.

Vi vil samtidig benytte anledningen til å takke for bidrag på kr. 200,— mottatt fra Norges Rederforbund. Ved en enestående imøtekommenhet fra Nylands Verksted er Klubben blitt ettergitt en reparasjonsregning på kr. 5.000,—. Nevnte gaver er kvittert for ved andelsbrev. Likeledes vil vi fremheve fabrikkene Alf Bjercke som stadig forstrekker oss med den nødvendige maling og bunnstoff som gave.

Som i tidligere år har vi hatt det beste samarbeide med direktør Molaug og Norsk Sjøfartsmuseum. Vi kan også nevne at Klubben har opptrådt som konsulent for Imperial War Museum, London, som ønsket opplysninger om vårt arbeid med å bevare en gammel dampbåt fra undergang og glemsel.

I årets siste timer fikk Klubben forespørsel fra dir. Molaug om den kunne påta seg det løpende vedlikehold av den for omtalte D/S "Hyma". Klubben svarte bekræftende på dette, og det ser nå ut til at Sjøfartsmuseet vil erverve seg skipet. Hvorledes klubben skal disponere skipet er ennå ikke helt klart. En nærmere avklaring ventes med det aller første.

Oslo, i mars 1968.

KLUBBKOMITEEN – hva er det?

Klubbens medlemmer har i første halvår av 1977 mottatt invitasjoner til medlemsmøter og dugnad fra klubbkomiteen, og flere lurte nok på hva klubbkomiteen er og hvilke oppgaver den har.

Bakgrunnen for at komiteen kom i gang, var etter oppfordring og ønske fra noen medlemmer om flere aktiviteter for *alle* klubbmedlemmer. Da det på Generalforsamlingen høsten 1976 ble reist kritikk over det lave aktivitetsstilbud og informasjon til medlemmene, ble dette arbeidet satt i gang.

Det har lenge vært behov for en større og bedre kontaktflate blant medlemmene. Av forskjellige grunner har ikke alle de samme muligheter for å gå inn i aktivt arbeide for klubben, og dette har resultert i at bare de aktive har vært informert om D/S "Børøysund" og om det som skjer i Norsk Veteranskibsklub.

Dette vil vi prøve å rette på, men vår tanke er ikke at alle skal bli aktive, (det ville bli for trangt ombord) men å gi dere en følelse av å være medlemmer av NVSK og at noen får lyst til å komme ombord og kanskje ta i et tak.

For at kontaktflaten skal bli bedre vil komiteen arrangere klubbafstener, julebord, medlemsmøter og turer, eventuelt også andre utflukter.

Klubbkomiteen består av Jon Schrø-

der, Gunilla Øst, Trine Jørgensen og Laila Andresen. Disse vil sitte ett år (til omkring Generalforsamlingen) og to vil da gå ut og to nye komme til.

De arrangementer som har vært holdt i vinter kan vi vel si var vellykkede. Det første møtet, 3. mars, med et interessant foredrag av konservator Bård Kolltveit og Olav Joki's morsomme kåseri fra Veteranskibstreffet i Göteborg sommeren 1976, viste at flere av de tilstedeværende kunne komme med tilleggsopplysninger om de båter de ble snakket om. Temaet for møtet 21. april var bakgrunnen for at D/S "Børøysund" kom til Oslo og overtagelsen av båten i Melbu og ferden sydover.

Etterpå gikk vi ned til D/S "Børøysund" som ligger på Nylands Verksted, hvor ertesuppe ventet, og Jon Schrøder avsluttet kvelden med en orientering om restaureringsarbeidet ombord, hva som er gjort og videre planer for arbeidet.

Har noen av klubbens medlemmer ideer og forslag til møter og andre aktiviteter, mottas dette med takk. Vi håper også at flere etter hvert vil få anledning til å være med på våre arrangementer.

Med hilsen fra Klubbkomiteen
v/Trine Jørgensen.

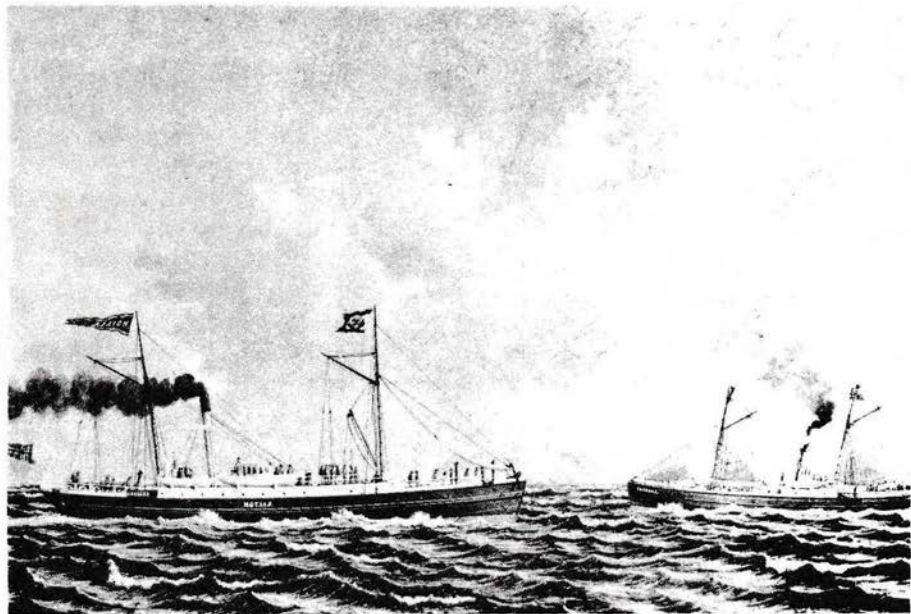
**OPPARBEIDELSEN
AV
KYSTPOSTRUTEN
1865–1899**

Av konservator Bård Kolltveit.

Etter gjestespillet i Danmark i 1864, satte Bergenske på nytt "Bergen" inn i sin uregelmessige Kristianiarute, fra 1865. Samme år begynte et annet fartøy, dampskipet "Arendal", tilhørende Arendals Dampskibsselskab, en liknende rute.

Arendalske ble stiftet i 1857, for å bedre de lokale sjøverts forbindelsene rundt byen. Året etter fikk selskapet levert sitt første dampskip, "Nedenæs" som ble satt i rute

mellom Mandal og Kragerø. "Nedenæs" ble solgt i 1864, og i juni året etter ble "Arendal" levert fra Motala Werkstad (Lindholmen) i Göteborg. Det nye skipet var spesielt konstruert med henblikk på å gå i is, og var på folkemunne i Göteborg blitt kalt "den norske isplogen". Disse spesielle egenskapene gjorde "Arendal" i stand til å forsere større ishindringer enn andre samtidige ruteskip, og "Aren-



Arendalskes to første kysttryteskip "MOTALA" og "ARENDALE". Akvarell signert F.S. 1874.

dal" kunne derfor holde ruten også vinterstid. Rutefarten østenfjells var fortsatt i stor utstrekning avhengig av isfritt farvann, og ble drevet mellom april og desember.

Ved leveringen ble "Arendal" satt i rute mellom Kristiania og Bergen for sommersesongen, mens vinterruten begrenset seg til Kristiania—Kristiansand. "Arendal" viste seg både hensiktsmessig og regningssvarende, og alt i 1867 fikk Arendalske nok et nybygg fra Lindholmen, "Motala", som ble satt inn i samme rute. Bergensruten ble heretter helårlig. "Motala" var en god del større enn "Arendal" — lengden var 143 fot, mot 110. Skipet "udmærker sig ved en smuk Bygning, en hensigtsmæssig Indredning og et glimrende Udstyr". Sammen med "Arendal" utførte "Motala" fjortendaglige turer mellom Kristiania og Bergen.

Året etter "Motala" ble nok et skip satt inn i en tilsvarende rute. Det var Det Stavangerske Dampskibsselskabs dampskip "Stavanger", bygget i Bergen i 1867, og egentlig tiltenkt en rute mellom Stavanger, Bergen og Hardanger. Stavangerske oppnådde imidlertid ikke å få statsbidrag til en slik rute, og "Stavanger" ble i stedet forsøksvis satt i kystrutefart fra våren 1868. Resultatet overgikk forventningene, og selskapet innledet samarbeid med Bergenske, slik at "Stavanger" alternerte med "Bergen" i ruten, som dermed ble ukentlig. Nå var det fire skip som

utførte en regelmessig forbindelse mellom de to byene, i tillegg til de som trafikerte like til Trondhjem.

"Bergen" forliste utenfor Mandal i oktober 1871, og samarbeidet med Stavangerske falt deretter bort. I stedet gikk Bergenske sammen med Nordenfjeldske om å opparbeide den såkalte "Rute 2" eller "hovedkyststruten", som strakte seg fra Kristiania til Hammerfest. Selv om denne ruten hadde en del anløpssteder også øst for Bergen, lå dens hovedbetydning i den forbindelse som ble etablert mellom de sørlige og nordlige landsdeler. Ruten trafikeres den dag i dag av Bergenske, Nordenfjeldske og Vesteraalske, og markedsføres under fellesbetegnelsen Be-No-Ve-ruten.

Men selve hovednerven i rutetrafikken mellom Kristiania og Bergen ble fra nå av den ruten som i første rekke ble innarbeidet av Arendalske og Stavangerske — kystpostruten. Den videre framstilling vil bli konsentrert om denne.

Etter at Bergenske hadde trukket seg ut, forsøkte Stavangerske å opprettholde ukentlige ruter med "Stavanger" alene, men dette viste seg å være for stramt. I 1875 ble det gjort overenskomst med firmaet Hiis & Natvig i Kristiansand om alternerende seilinger. Dette selskapet hadde i 1873 fått levert dampskipet "Nyland" fra Nylands Verksted, og satt det i rute Kristiania—Bergen. I 1880 antok rederiet navnet Dampskibsselskabet

Nyland. Men selv med "Stavanger" og "Nyland" anså Stavangerske tonnasjebehovet for udekket, og generalforsamlingen ga i 1875 enstemmig sin tilslutning til anskaffelse av nok et kystruteskip.

På grunn av de foran nevne omlegninger av Søndenfjeldskes virksomhet, hadde dette selskap etter hvert fått overflødige skip, som ble utbudt til salg. Stavangerske kjøpte "Kong Sverre", som ble satt inn i kystruten i mars 1876. Selv om skipet hadde gitt Søndenfjeldske liten økonomisk glede, viste det seg å være god forretning for Stavangerske. "Kong Sverre" var atskillig større enn "Stavanger" (439 mot 279 BRT), men det viste seg å være trafikkgrunnlag for så store skip. Allerede samme år bestilte Stavangerske et nytt kyst-ruteskip, av størrelse som "Kong Sverre", ved Nylands Verksted. "Kong Haakon" ble levert i 1878, og "Stavanger" ble deretter anvendt som reserveskip før det i 1879 overtok postruten mellom Kristiansand og Frederikshavn.

I 1879 fikk Arendalske også et nybygg. Det var "Lindholmen" som ble satt i kystruten i stedet for "Arendal" som ble solgt. Det nye skipet var også bygget i Göteborg, som selskapets tidligere båter. "Arendal" ble forøvrig først opphøgd i 1970, etter et langt liv, som rutebåt vest- og nordpå, og de siste årene som fraktefartøy. "Den norske ispløgen" var et sterkbygd fartøy.

Dampskibsselskabet Nyland økte sin flåte i 1878 med dampskipet "Harald Haarfager", som ble innkjøpt fra Nordenfjeldske. Skipet var bygget i 1871 i Trondhjem, med særlig henblikk på post og passasjerer. Lasterommet var i minste laget, og "Harald Haarfager" viste seg derfor mindre tjenlig for Nordenfjeldskes ruter. Ved overtakelsen av det nye skipet ble "Nyland" trukket ut av samarbeidet i postruten, og i stedet ble det med de to skipene startet en konkurrerende ekspressrute, som var ca. 12 timer raskere enn de øvrige skipene. Dette ble oppnådd ved nedkorting av oppholdet i Kristiansand, som vanligvis tok omtrent ti timer, av hensyn til korresponderende ruter. Nylandselskapets ekspressrute ble imidlertid ingen suksess, og alt året etter var begge skip på nytt engasjert i det vanlige ruteopplegget.

I 1879 ble ruteforbindelsen Kristiania-Bergen således utført av følgende rederier og skip: Arendalske: "Lindholmen" og "Motala", Stavangerske: "Kong Haakon" og "Kong Sverre", Dampskibsselskabet Nyland: "Harald Haarfager" og "Nyland". Sammenlagt utførte disse selskapene en forbindelse tre ganger om uken hver vei. I tillegg kom Bergenskes og Nordenfjeldskes hovedkystruter, slik at det ble sjøverts postgang fem ganger om uken mellom Kristiania og Bergen. Hovedkystrutene hadde imidlertid langt færre anløpssteder.

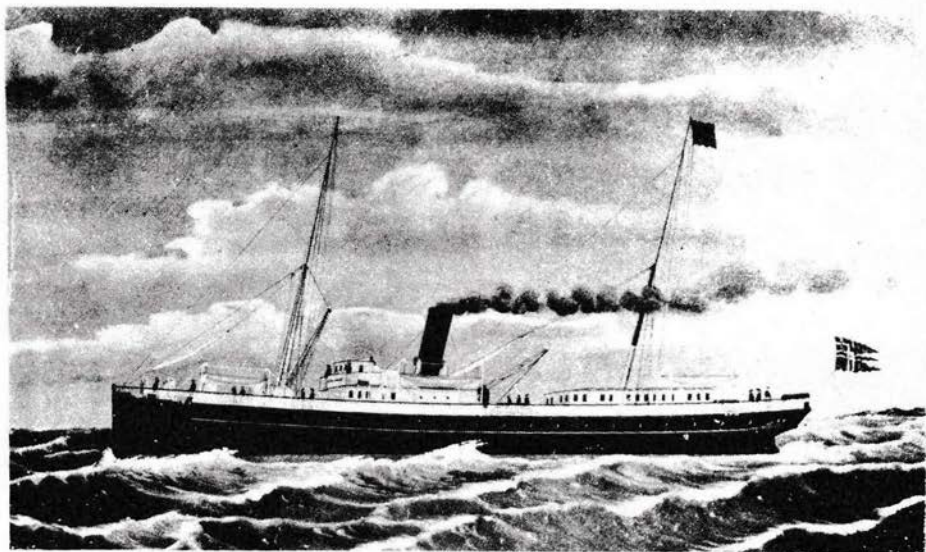
Samarbeidet selskapene imellom var ikke det beste de første årene. Det var omtrent umulig å enes om felles fraktsatser, bl.a. fordi Bergenske og Nordenfjeldske tilbød lavere frakt. Til stor irritasjon for de øvrige, fulgte Stavangerske dette eksempel. Det gikk særlig ut over Nylandselskapet, som hadde den svakeste økonomi, og i 1881 fikk Stavangerske tilbud om å overta "Nyland" og "Harald Haarfager", pluss deres andel i seilingene. Det kom ikke noe ut av disse forhandlingene, og konkurransen fortsatte som før.

I 1883 satte Stavangerske fram forslag om samseiling og deling av overskuddet etter en skala basert på Veritastaksten av de forskjellige skipene. Det var også på tale å slå alle kystselskapene sammen til ett,

men heller ikke disse prosjektene førte til noe.

Skipene var postførende alt fra begynnelsen av 1870-årene, men den første tiden opptrådte selskapene separat overfor Postvesenet i sine forhandlinger. Folk flest betraktet likevel de ulike selskaper og skip som deltakere i en felles rute, som etter hvert ukrystalliserte seg som hovedpostruten mellom Kristiania og Bergen.

Da kontrakten om postbefordring ble fornyet i 1885, kom nok et skip med i ruten, "Excellencen" av Risør, bygget i 1857. Inntil 1873 hadde det under svensk flagg som "Excellencen Toll" gått i postruten Kristiania–Göteborg–København, da det ble innkjøpt av et interessentskap i Kristiansand og Arendal for fart mellom Kristiania og



D/S "KONG HAAKON", bygget i 1878 for Stavangerske. Akvarell signert H. Mikkelsen 1887

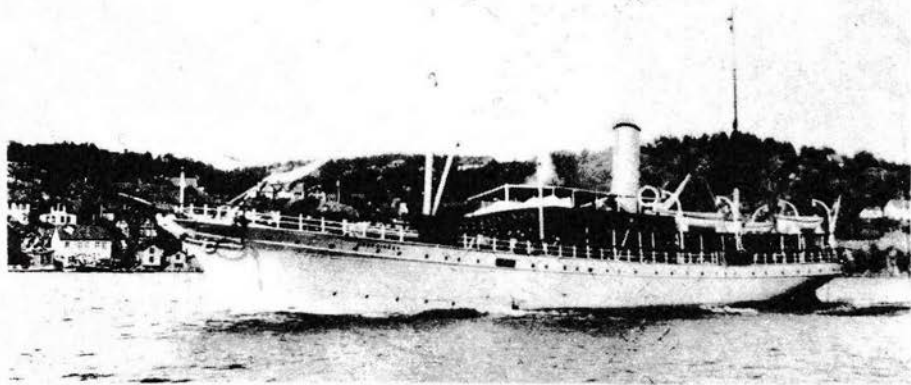
Kristiansand. I 1879 ble "Excellencen" overtatt av skipsreder I. W. Prebensen i Risør. Med "Excellencen" kom antallet seilinger i kyst-postruten opp i fem for uken, hvorav fire ble utført av kyst-post-rutens skip.

Forhandlingene med Postvesenet hadde, til tross for mange indre motsetninger, lært selskapene at en nådde lengst med felles opptreden. Dette ble ytterligere understreket under forhandlingene i 1887, da staten mottok et tilbud fra Bergenske og Nordenfjeldske om postbefordring også mellom Kristiania og Bergen, som lå 100 kroner lavere pr. tur enn det de andre selskapene hadde forlangt (400 mot 500 kroner). Det endte med at Stavangerskes direktør underskrev kontrakt på 400 kroner på eget ansvar, og dermed sikret postførselen for de tidligere kontraktbegerne. Avtalen innebar at de samseilende

selskapene besørget seks turer i uken. Samtidig gjorde selskapene avtale seg imellom om gjensidig godtakelse av billetter, og om felles fraktsatser. Konkurransen var blitt avløst av samarbeid

Både Arendalske og Stavangerske hadde i 1880-årene tilført kyststruten nye skip. "Arendal (II)" ble levert fra Lindholmen i 1883, og var den gang kanskje det mest elegant innredete passasjerskip på norskekysten. Særlig oppsikt vakte spisesalongen som på svensk maner var plasert midtskips. For å gi ekstra dekkshøyde, lå dørken i salongen lavere enn resten av hoveddekket. Skottene ut til skipssiden var forsynt med rektangulære vinduer i stedet for vanlige runde ventiler.

Samme år fikk Stavangerske "Kong Olaf" fra Støberi & Dok i Stavanger, men det ble først satt i selskapets Fredrikshavnsrute. I 1887 ble postbidraget til denne



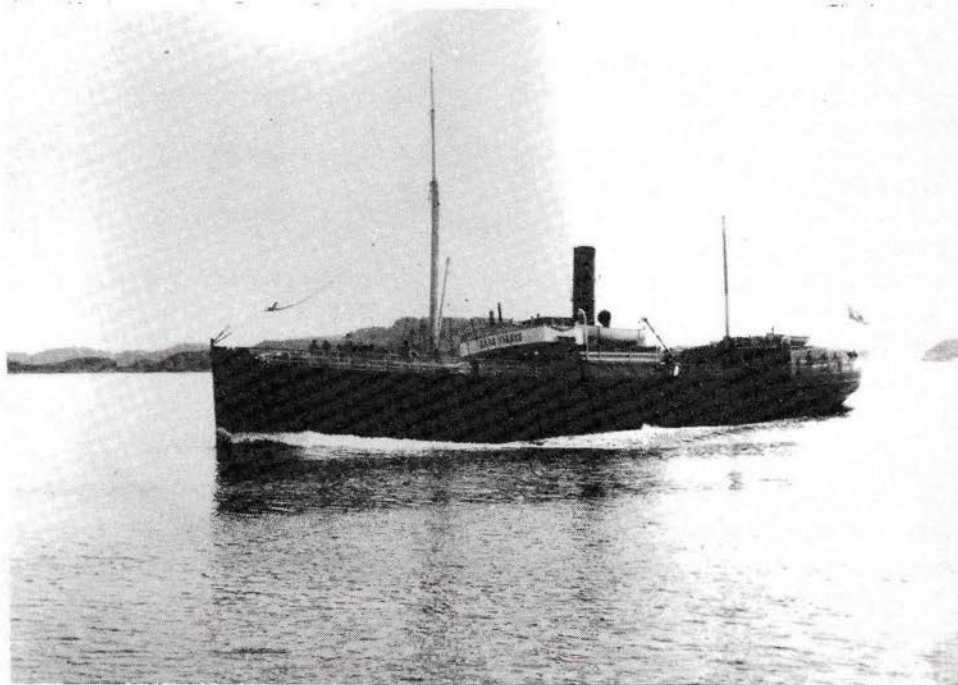
Sørlandskystens stolthet – "DRONNINGEN" – bygget for Arendalskes i 1893. (Foto: Wilse 1902)

ruten gitt til reder- og meglerfirmaet Meinich & Co, som samme år hadde overtatt Dampskibsselskapet Nyland. "Nyland" ble deretter satt i Frederikshavnsruten, mens "Kong Olaf" overtok dens plass i kystruten. I 1888 var "Kong Olaf" utsatt for et alvorlig havari ved Torungene, og ved den påfølgende reparasjon ble skipet forlenget med 21 fot, samtidig som innredningen ble gjort mer tjenlig for kystfarten.

I 1891 var Stavangerske utsatt for et enda alvorligere uhell, idet "Kong Haakon" totalforliste ved Gjeslingene. Selskapet deltok en tid bare med to skip i kystruten inntil dampskipet "Ryfylke", bygget for

fjordfart i 1891, ble ombygget og satt inn i kystruten i 1893.

Samme år fikk Arendalske levert dampskipet "Dronningen" fra Fevig Skibsbyggeri. Sjelden har skip og skipsnavn harmonert så godt som i dette tilfellet. Klipperbaugen, de loggende mastene og skortsteinen, og det skinnende hvite skroget, ga skipet mer inntrykk av å være en lystyacht enn en kystrutebåt. Navnet tok skipet i arv fra en hurtiggående hjulbåt, som mellom 1876 og 1889 trafikerte strekningen Kristiania–Kristiansand. Etter overtakelsen av "Dronningen" lot Arendalske alle sine kystskip bli hvitmalt, med gul skorstein. Tidli-



D/S "KONG SVERRE" (Foto: Wilse)

gere var skipene svarte eller grønne, med svart og hvit skortstein. Den gule skorsteinsfargen ble i 1908 byttet ut med svart, like til den andre verdenskrigs slutt. Stavangerskes kjennetegn, svart skrog og svart skortstein med tre røde ringer, har vært beholdt uforandret siden 1870-årene.

Innehaveren av Meinich & Co var Bertrand Heyerdahl, en av pionerene i rutefarten på Østlandet. Ved overtakelsen av "Harald Haarfager" og "Nyland" startet han Kristiania Kyst-Dampskibsselskab, et navn man erindrer fra den aksjonen som førte til byggingen av "Kong Sverre" for Søndenfjeldske. Det nye selskapet deltok heretter med ett skip i kystpostruten, "Harald Haarfager". I 1894 forliste skipet utenfor Stavanger, og året etter ble dampskipet "Christiania" overlevert selskapet fra Helsingør Maskin- og Jernskibsbyggen. Om skipet ikke hadde "Dronningens"s ytre eleganse, så mente den danske "Nationaltidende" at "Christiania" "hvad Komfort og elegant Udstyr angaar, forgjæves skal søge sin Lige blandt det, der paa dette Omraade hidtil er præsteret i Danmark, ja maaske i hele Norden... Agtersalonen er ganske overordentlig smukt udstyret, Loftet er beklædt med imiteret Gyldenlæder, Skildewæggene indlagte med fineste Træsorter, ungarsk Ask, Sofaer og Stole betrukne med bedste Plys..." Eksteriørmessig skilte "Christiania" seg opprinnelig ut fra de øvrige kystrouteskip ved å ha to skortsteiner.

Heyerdahl fikk ikke særlig langvarig glede av sitt nybygg. Sommeren 1898 var "Christiania" på reise østover fra Stavanger, da skipet kom ut for så svær sjø, at kapteinen bestemte seg for å ta en sjelden benyttet indre lei ved Ånasira. Dønningene forårsaket imidlertid at "Christiania" tok bunn og fikk revet opp en stor flenge undervanns. Det var ikke annet å gjøre enn å landsette skipet på stranden på Ånasira, like nedenfor kirken. Dette skjedde søndagsformiddag, og det var ikke å undres at det vakte kolossal bestyrtelse blant kirkefolket å se kystruten komme brasende kloss opp til kirkedøren. Gamle koner kastet fra seg salmebøker og tørklær. "Du må stoppa!" skrek de. De ble da også bønnhørt. "Christiania" ble stående i fjæresteinene.

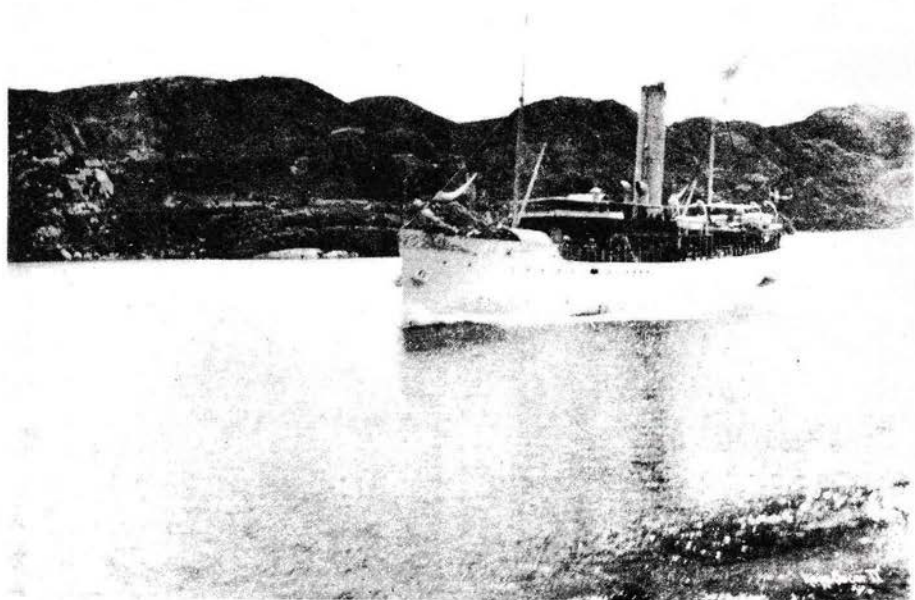
På denne tiden var Heyerdahl nødsaget til å avvikle sine interesser i rutefart. Stavangerske ble tilbudt å kjøpe "Christiania" der den lå, og selskapet slo til. Etter verkstedopphold ved Nyland, hvor bl.a. de to skorsteinene ble redusert til en, gikk "Christiania" på nytt inn i kystruten.

Fra 1899 ble Stavangerske og Arendalske alene om farten, idet "Excellencen" og dens andel ble overtatt av Arendalselskapet. Fra en relativt beskjeden begynnelse med ett skip hver, henholdsvis i 1865 og 1867, hadde de to selskapene bevisst gått inn for å utnytte de mulighetene de mente lå i en slik forbindelse. I 1899 kunne de

betrakte opparbeidelsesfasen som avsluttet, idet postruten fra nå av ble daglig hele året igjennom.

En noe spesiell, men ufarlig "konkurrent" dukket opp i mai 1892. Bergensrederen P.G. Halvorsen var blitt nødsaget til å selge den luksuriøse, men altfor kostbare

Englandsbåten "Britannia" bygget to år i forveien. Et Bergenskonsortium forsøkte å sette skipet i en "Hurtigrute" mellom Kristiania og Bergen, med anløp av Stavanger, Kristiansand og Arendal. "Britannia" gjorde bare to turer, før skipet ble solgt til Amerika.



D/S "KONG OSCAR" for full fart i Sørlandsleden fotografert av Wilse i 1905.

K O N T R A K T

afsluttet mellem A/S Trondhjems Løsterkompagni og A/S Trondhjems
mek. Værksted.

--ooo0ooo--

Herved forpligter A/S Trondhjems mek. Værksted sig til at bygge
og levere til A/S Trondhjems Løsterkompagni en kombineret
fjorddampbaad og slæbebaad af nedenstaaende dimensioner og byg-
get af staal i overensstemmelse med vedlagte specifikation og
efter Norsk Veritas regler til klasse 1 A 1 K speciel besig-
tigelse.

Dimensioner.

Længde overalt	ca. 106' - 0"
Længde mellem p.p.	100' - 0"
Største bredde paa spant	18' - 3"
Dybde i rids midtskibe	9' $\frac{4}{2}$ "

Garanti.

Trondhjems mek. Værksted garanterer for en tid af 6 -sex- maane-
der, regnet fra afleveringsdagen, maskin og kjedle og istand-
sætter i denne tid enhver skade paa samme, der bevisligt er
forarsaget ved slette materialier eller daarligt arbejde.
Skade paa skrog ved kollision, ligesom ethvert tab ved tids-
spilde eller lignende, som saadan maskinskade maatte forarsage,
erstatte værket det ikke.

Værkstedet skal i intet tilfælde være ansvarelig for skader,
der maatte have sin grund i feiltagelse eller ligegyldighed
fra maskinbetjeningens side. *(Garanti maskinisten underskrift)*
Garanti maskinist ansættes af værket det, men betales af rede-
riet.

- Tilsyn.** Rederiet har ret til at inspicere skib og maskineri under bygningen.
- Prøvetur** foretages for værktstedets regning, ^{og} ~~men paa rederiets~~ resiko.
- Certifikat og assurance.** Alle omkostninger til Norsk Veritas for certifikat samt til passagercertifikat bæres af værktstedet.
Bilbrev betales af værktstedet.
Værktstedet overtager al resiko mod brand og sjæskade indtil skibet er færdig til prøvetur. *afleveret.*
- Leverancetid.** Dette skib som beskrevet ifølge vedlagte specifikation og ifølge tegning skal værktstedet levere inden late juli 1908.
I tilfælde af misligholdelse af leverancetiden forplister værktstedet sig til at betale en mulkt af kr. 40 pr. dag for de første 14 dage, kr. 60 pr. dag for de næste 14 dage og derefter en mulkt af kr. 80 pr. dag til levering finder sted.
Foraarsages forsinkelsen ved ildebrand, strike, lockout, forlis eller anden værktstedet utilregnelig grund fritages det for enhver mulkt.
- Betalingsvilkaar.**
For forannævnte skib med maskineri, kjedle og udstyr, som i specifikationen anført betaler rederiet til Trondhjems msk.
Værktsted kr. 79,000,00 - ni og syv ti tusend kroner -
kontant i følgende terminer :
- | | | |
|--------|-------------|--|
| 10.000 | Kr. 45000,- | naar kjelen er lagt |
| | - 15000,- | - spanter og stævne er reiste |
| | - 15000,- | - skibet er oppladet |
| 18.000 | - 15000,- | - skibet er gaaet paa vandet og maskineri og kjedlen er færdig til indsætning. |
| 21.000 | - 19000,- | - tilfredsstillende prøvetur er foretaget. |

Voldgift.

I tilfælde af uenighed mellem de her omhandlede parter om
hærværende kontrakts forståelse og opfyldelse afgjøres
saadan tvist ved voldgift af to sagskyndige mænd, hvoraf
hver af parterne vælger en. Kunne disse ikke komme til
enighed, opnævnes en ogmand af Trondhjems byfoged.
Denne voldgifts kjendelse skal være upaasankelig.

Denne kontrakt er udstedt i to ligelydende eksemplarer.

Trondhjem den 16^{de} October 1907

H. Thim. Løgtekomposui
direktionen
KausBaick fr. Pien
Beiafungs

p. p. Aktieselskabet
Trondhjems mekaniske Værksted
W. H. Sweeney
som: Direktør.

Aktieselskapet
Norsk Kabelfabrik

Telegramadr.. „Kabel“

DRAMMEN

Telefon Nr. 85 - 1285

KAPITAL KR. 4 000 000.00



**Fabrikation av
Gummikabler og elektrisk
Installationsmateriel.**



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