

NR 1 2018



28. ÅRGANG

STAVANGEREN

MEDELSBLAD FOR BYHISTORISK FORENING STAVANGER

TEMANUMMER:

SJØFART I STAVANGER



INNHOOLD

<i>Harald Hamre</i>	
Skipsfarten i Stavanger	6
<i>Elisabeth Lønnå</i>	
To kapteinskoner i seilskute- og dampskipstiden	14
<i>Tønnes Thorsen</i>	
Stavangerske – Kystflåtens første 100 år	28
<i>Anne Tove Austbø</i>	
Kailangs fra Sandvigå til Drollehåla	63
<i>Ole Kallelid</i>	
Husrom og hjerterom for sjømenn	73
<i>Erik Thoring</i>	
Melkebøndene stiftet rederi – 91 år på fjorden med Riskafjord II	85
<i>Robeijne Verstegen</i>	
De flytende kulturminnene Fra antikvarisk vern til motor for byliv	97

BIDRAGSYTERE I STAVANGEREN NR 1 2018

ANNE TOVE AUSTBØ, (f. 1967), historiker, konservator ved Stavanger maritime museum, forskningskoordinator i Museum Stavanger, redaktør for Stavanger museums årbok og redaksjonssekretær for Stavangeren - medlemsblad for Byhistorisk forening.

HARALD HAMRE, (f. 1952), historiker, tidligere direktør ved Stavanger museum, leder av Stavanger maritime museum og seniorforsker ved Museum Stavanger. Arbeider med maritim historie og byhistorie. Har blant annet skrevet ett bind av Egersund bys historie og var redaktør for firebindsverket om Stavanger bys historie.

OLE KALLELID, (f. 1967), Historiker, universitetslektor og stipendiat ved Universitetet i Stavanger. Har skrevet flere bøker om Stavangers historie.

ELISABETH LØNNÅ, (f. 1947), er doktor philos., historiker og faglitterær forfatter. Hun spesialiserte seg tidlig på kvinnehistorie, og har en lang rekke artikler og bøker innenfor dette feltet. Blant disse er *Sjøens kvinner – ute og hjemme*, utgitt på Spartacus i 2010.

ERIK THORING, (f. 1955), journalist og forfatter. Daglig leder i Naturvernforbundet i Rogaland og Jæren våtmarks-senter. Har utgitt flere bøker om Stavangers natur- og kulturhistorie.

TØNNES THORSEN, (f. 1947), Cand philol. med nordisk hovedfag, historie mellomfag, filosofi og mediekunnskap i fagkretsen. Var ansatt i 30 år som lektor ved St. Svithun vg. skole. Har arbeidet med mediehistorie og nyhetsforskning. Har hatt tillitsverv i Utdanningsforbundet, SV og Nei til EU.

ROBIJNE VERSTEGEN, styremedlem i Rygja kystlag og landsstyret til Forbundet KYSTEN, aktiv i gruppa som jobber for å få på plass en samlende veteranbåthavn i Stavanger sentrum.

LEDERENS SPALTE

For oss gutter som vokste opp etter krigen, sto skipsfarten i et helt spesielt – litt glorifisert – lys. Å reise til sjøs betød spenning og eventyr, å komme til de fjerneste verdenshjørner, å få god hyre – i hvert fall etter vår målestokk – og kanskje ikke minst – å komme inn i et system der man med hardt arbeid kunne gå gradene fra dekksgutt til kaptein. Ingen andre arbeidsplasser tilbød noe liknende. Nesten ikke en familie i byen var uten sjøfolk, i hvert fall ikke en eneste gate. En eller flere kamerater hadde far på sjøen. Vi som så dette fra utsiden, tenkte mange ganger på at det må være skrekkelig rart å ha en far som nesten aldri var hjemme, det kunne gå flere år mellom hver gang. Men av en eller annen grunn ble det ikke snakket noe særlig om det.

Nesten halvparten av folkeskoleklassen min på Kvala-berg reiste til sjøs, flere bare for en tur, noen få ble sjøfolk hele livet. Det var utenriksfart som gjaldt. En tur varte i vel to år, da fikk man gratis hjemreise, og kunne riktig gå rundt å brese seg. Med amerikansk tyggi, hawaiiiskjorter, litt penger – kanskje til en Jawa CZ motorsykkel – og søkklastet med historier, den ene mer fantastisk enn den andre. Noen hadde vært så «lenge» ute at de slet litt med norsken de første ukene, uansett var dialekten ofte litt annerledes enn da de reiste ut. Vi landkrabber var helt fortrolige med havneforholdene i Yokohama og på Aruba, hadde ingen problemer med å se for oss hvordan det var om bord under en orkan i Atlanteren eller å skjønne forskjellen på totakts- og firetakts dieselmotorer.

Stavanger var med andre ord sterkt preget av sjøfarten i etterkrigstiden. Men det var bare så vidt det gikk godt for byens redere var lenge inne i en tung tornerosesøvn og overså i årevis at overgangen fra seil til damp var uunn-gåelig. I 1910 var fremdeles nesten halvparten av byens





tonnasje seilskip, i Haugesund utgjorde seilskipene 8 % og i Bergen 4 %. Men i 1920 hadde Stavanger kommet litt til hektene igjen, da utgjorde dampskipene 93 % av tonnasjen, 10 % av alle yrkesaktive menn var sjøfolk.

Men som sjøfartsby i nasjonal målestokk må vi nok medgi at Stavanger ikke hørte med i tetsjiktet. Det var ikke mer enn 3-4 %, opp mot 7 % på 1960-tallet, av landets tonnasje som var hjemmehørende her.

Når Stavanger likevel ble oppfattet som en betydelig sjøfartsby, skyldes nok det at vi vår vane tro drev utstrakt spesialisering. Byens lasteskip var små og få, det var tankskip som gjaldt. I 1950 var det bare Oslo og Bergen som hadde større tanktonnasje enn Stavanger, i 1966 bare Oslo. Rosenbergs spektakulære bygging av kjempeskip nærmest etter samlebandsprinsippet nesten midt i byen for Sig. Bergesen d.y. var en vesentlig bidragsyter til tonnasjeveksten.

På 1960-tallet var hele 10 % av landets passasjerskip hjemmehørende her. Årsaken til det finner vi i geografien, sjøen var uten sammenlikning den mest effektive kommunikasjonsveien mellom Stavanger og omlandet. I Ryfylke-bassenget i trekanten Stavanger-Lyse-Sauda var det 118 ferjekaier som skulle betjenes, de fleste tok Stavangerske seg av. Der så man tidlig behovet for å utvikle båter som reduserte reisetiden maksimalt og ble derfor et foregangsrederi i utvikling, bygging og bruk av nye båttyper. Som regel var det vellykket, men ikke alltid... Stavangerskes tekniske direktør Ludvig Thorsen ble landskjent for utviklingen av sjøbussen, han fikk for øvrig nylig omsider oppkalt en plass etter seg på Holmen.

På god vei inn i et nytt århundre kan vi konstatere at antall skip tilhørende i Stavanger er omtrent uendret fra midten av 1960-tallet, dvs. godt og vel 100. Men sammensetningen av flåten bærer preg av at det har skjedd store endringer innen næringsutvikling og kommunikasjon. Offshoreskipene utgjør en stor del av flåten nå, de hadde ingen hørt om for 55 år siden. Og ferjene blir færre og færre, når Rogfast og Ryfast åpner, vil det

være ca. 20 anløpssteder igjen. Dagbladet konstaterte for noen år siden at «Ungdommene i den tidligere så stolte sjøfartsnasjonen Norge vet nesten ingenting om skipsfart og den maritime næringa, og ingen kan tenke seg en jobb til sjøs»... Hvem skal da fortelle oss med innlevelse om havneforholdene i Buenaventura?

Stavanger våren 2018
Harald Sig. Pedersen

Kilder: Stavanger bys historie, Dag Bakka jr.: Selskabe, SSB

HARALD HAMRE

SKIPSFARTEN I STAVANGER



Stavanger har tidvis vært en av landets største skipsfartsbyer, i hvert fall om vi rangerer etter hjemmehørende tonnasje. Slik har det imidlertid ikke alltid vært – skipsfartsnæringen har både hatt opp- og nedturer.

Skipsfarten vokser fram.

Rogalands vikinger seilte vidt, men det er egentlig først fra 1600-tallet vi ser spirer til skipsfart som egen næring i Stavanger. Mens britiske og hollandske fartøyer kom til kystene våre i hopetall for å kjøpe trelast og hummer, hadde stavangerborgerne bare noen få skip som kunne krysse åpent hav. Enkelte av byens handelsmenn og embetsmenn forsøkte seg på å frakte eksport- og importvarer. De drev skipsfart som bigeskjeft og med vekslende hell. Som på de fleste områder av det økonomiske liv, lå Stavanger fullstendig i skyggen av Bergen. Utover på 1700-tallet kom det en rekke dyktige forretningsmenn flyttende til byen. Flere av dem kom fra Egersund og Sokndal som hadde blitt sentra for kystfraktefarten mellom Bergen og Østlandet. De tok borgerskap i Stavanger og utvidet virksomheten sin herfra. De mest suksessrike av dem var brødrene Jacob og Gabriel Kielland som kom fra Sokndal og Ole Smith Ploug som var sønn av en innflytter fra Kragerø. De etablerte de første egentlige skipsrederiene, og de første skipsverftene, i Stavanger. De investerte i tonnasje ikke bare for å frakte varer for sin egen lokale handelsvirksomhet, men også for å drive varefrakt for andre, både innenriks og utenriks. Med grunnlag i eventyrlige krigskonjunkturer ute i Europa, tjente de store penger på internasjonal trampfart gjennom siste halvdel av 1700-tallet, mens det var flauere tider hjemme. «Kom for all del ikke hjem» skrev Ploug til en av sine dyktige skipperer i 1780, «Her er intet å gjøre».

Utsnitt av skipsportrett av skonnert Alekto av Stavanger, 1857, ført av Capt. Meling. Signert av skipsportrettmaler F. Sørvig, Bergen, 1860. ©MUST/Stavanger maritime museum



Kjølhaling på Steinkaret, Østervåg
1886. Signert av T. Thorsen. ©MUST/
Stavanger maritime museum

Sild og seil

Men fra begynnelsen av 1800-tallet skulle det bli nok å gjøre. De enorme sildeinnsigene hver vinter skapte stor etterspørsel etter tonnasje. Silda skulle fraktes fra fiskefeltene og inn til sjøhusene på land. Der ble den pakket med salt i tønner for eksport. Hver sommer seilte hundrevis av små jakter og slupper fra Stavanger søkklastet med sild til Østersjø-landene. Stavangerflåten vokste fra 35 fartøyer i 1814 til over 200 i 1850, tonnasje ble sjudoblet. Økningen besto for det meste av småfartøyer som egnet seg både til kysttransport og sildefart. Men fra 1830-årene begynte flere av byens kjøpmenn også å investere i større skip, først og fremst for å kunne ta salt hjem fra Middelhavet. Da England og Frankrike opphevet sine navigasjonslover omkring 1850, hadde Stavanger 20-30 fullriggere, barker, brigger og skonnerter som var store nok til å settes inn i den frie konkurransen om varefraktene på verdenshavene. Det dreide seg for det meste om råvarer fra Amerika og Asia inn til det industrialiserte Vest-Europa, kull og industriprodukter ut igjen. Skipsfarten ble for alvor ei egen næring, løsrevet fra byens eget behov for varetransport. Perioden fra 1850 til 1880 var seilskipenes storhetstid. Fraktratene steg og Stavanger-rederne investerte uhemmet. Den norske handelsflåten vokste til å bli verdens tredje største og Stavanger-flåten var nest størst i landet, bare så vidt passert av Arendal. I 1870-årene hadde byen mer enn 600 fartøyer på alle verdens hav. Om lag 400 av dem gikk stort sett på Nordsjøen og Østersjøen, og lå i opplag om vinteren. Resten gikk i internasjonal trampfart året rundt, og var sjelden eller aldri å se i hjembyen. Stavangerflåten sysselsatte mellom 4000 og 5000 mann, de aller fleste var rekruttert i og nær byen, og langt de fleste var under 30 år gamle. Nesten hver tredje yrkesaktive person i Stavanger arbeidet i en eller annen form for skipsfart. De fleste unge menn ville til sjøs så snart de var konfirmert.

Men storhetstida varte ikke lenge. I 1880-åra ble skipsfartsnæringa, og dermed hele byen, rammet hardt av den internasjonale krisa. De aller fleste rederiene gikk konkurs. Skip ble lagt i opplag og solgt, sjøfolkene måtte gå i land. Skipsbygginga stoppet opp. Flåten ble eldre og eldre. Fraktinntektene dekket ikke en gang det mest nødvendige vedlikehold.

Fullrigger «Erling Skjalgson» og barkene «Folkvang» og «Velocity» møtes i rom sjø. Alle tilhørte stavangerrederiet Ths. Falck Stavanger. ©MUST/Stavanger maritime museum





DS Langfond tilhørte stavanger-rederiet Sigval Bergesen og ble senket av en tysk ubåt 28. april 1917 på vei til Island. Dette var det tredje av syv skip i Bergesen-rederiet som het Langfond. ©MUST/Stavanger maritime museum

Fra seil til damp

Overgangen fra seil til damp gikk seinere i Stavanger enn i de fleste andre byer. Det samme gjaldt overgangen fra tre til jern og stål. Byens første dampskip, ds Ryfylke, ble innkjøpt fra Skottland i 1855 av det nyetablerte Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD). Mens seilskipene var avhengige av vær og vind, kunne dampskipene operere i forutsigbare ruter. De egnet seg utmerket til å frakte gods og passasjerer som helst skulle kunne komme raskt og punktlig fram. Men så lenge seilskipsflåten tjente store penger, hadde byens redere liten grunn til å gi avkall på den teknologien de var vant til. Krisen i 1880-årene ble vendepunktet. Mens de gamle handelshusene gikk konkurs, begynte flere nykommere å investere i stål og damp. Og når utviklingen først skjøt fart, kom byens skipsfartsnæring på fote igjen, riktignok på andre bein enn tidligere. Ved inngangen til 1900-tallet hadde Stavanger landets fjerde største dampskipsflåte og et av landets mest moderne og produktive stålskipsverft, Stavanger Støberi & Dok. Omkring en fjerdedel av byens innbyggere fikk sitt levebrød fra skipsfarten og leverandørnæringene.

Tankfart

I 1913 kontraherte Sigval Bergesen Stavangers første tankskip, DS Breifond. På den tid fantes det bare tre slike i Norge. Samtidig forhandlet han fram den første langsiktige fraktkontrakt for en norsk tanker. Selv om Breifond ikke ble noen stor suksess, innevarslet både den og langtidskontrakten hva som skulle bli det viktigste virkefeltet for Stavangers skipsfartsnæring gjennom 1900-tallet, frakt av olje og oljeprodukter på alle verdens hav. Fra slutten av 1920-årene brakte tankfarten nytt liv i Stavangers skipsfart. Ved utbruddet av den andre verdenskrigen hadde Stavanger 12 motordrevne tankskip. Oslo, Bergen og Sandefjord hadde større tankskipstonnasje, men Stavanger hadde den mest moderne. Syv av disse skipene gikk imidlertid tapt under krigen.

Stavangerflåten ble hardt rammet under begge verdenskrigene. Under den første forliste 22 fartøyer og 25 mennesker omkom. Under den andre verdenskrigen forliste 23 fartøyer og 195 menneskeliv gikk tapt. Men til tross for tapene, gikk gjenreisningen raskt. Allerede i 1948 var både tørrlasteflåten og tankskipsflåten tilbake på førkrigsnivå.

MT Berge Bonde. Tankskipet var bygd ved Rosenberg verft i 1961 som byggenummer 176 for Sig. Bergesen d.y. & Co. ©MUST/Stavanger maritime museum



**HYDROFOIL-
RUTEN**

1960

**BERGEN-HAUGESUND-STAVANGER
OG
STAVANGER-KOPERVIK-HAUGESUND**

**DET STAVANGERSKE DAMPSKIBSSELSKAB
STAVANGER**

**SANDNÆS DAMPSKIBS-AKTIESELSKAB
SANDNES**

Hydrofoilruten, DSD 1960.
Illustrasjon: Torfinn Jåsunds samling.

Gjennom siste halvdel av 1900-tallet var det fortsatt tankskipsfarten som dominerte byens skipsfart, men oljepris-sjokket i begynnelsen av 1970-årene tok knekken på de største, tradisjonsrike familierederiene. Med utgangspunkt i olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen kom nye aktører på banen, ikke minst oljeselskapene som til dels bygde opp sine egne tankskipsflåter. Stavangers handelsflåte er i også i dag hovedsakelig engasjert i frakt av råolje, gass og andre petroleumsprodukter. Byen har også en stor flåte av forsyningskip og andre fartøyer som er spesialisert for petroleumsvirksomheten i Nordsjøen. I 2014 startet imidlertid en ny nedgangsperiode for offshorerederiene og oljeservicenæringen, som ble hardt rammet av fall i oljeprisen. Resultatet ble skip i opplag, redusert bemanning og minus på inntektsiden for mange firma.

Fjordafart og kystruter

Skipsfarten på fjordene og langs kysten har lenge hatt stor betydning for byen. Siden starten i 1855 har Det Stavangerske Dampskibsselskab dominert lokalruteafarten med gods og passasjerer. Selskapet har bidratt til å knytte bygd og by sammen. I kystruteafarten har DSD samarbeidet med andre rederier for å gi regionens næringsliv effektiv tilgang til varemarkedene. Før Sørlandsbanen ble åpnet var dette nettet av lokalruter og kystruter av uvurderlig betydning for byen og distriktet omkring. I 1937 lanserte DSD den første «sjøbussen» som representerte noe helt nytt i lokalruteafarten. Sjøbussene var lette og hurtiggående fartøyer som først og fremst var tilpasset passasjerenes behov for raske kommunikasjoner. De vakte oppsikt både nasjonalt og internasjonalt. Sjøbussene representerte starten på en utvikling der de kombinerte gods- og passasjerskipene etter hvert ble skiftet ut med spesialfartøyer for frakt av enten passasjerer, biler eller gods. Lokalruteafarten med hurtiggående passasjerbåter og bilferger var lenge av avgjørende betydning for kommunikasjonen mellom Stavanger og omlandet. Men etter som biltrafikken ble tilgodesett med stadig flere bruer og tunneler, ble mye av sjøtransporten også tilpasset veitrafikkens behov.

(Artikelen er, med små oppjusteringer, tidligere publisert i Stavanger byleksikon, Wigstrand forlag, 2008)

ELISABETH LØNNÅ

TO KAPTEINSKONER I SEILSKUTE- OG DAMPSKIPSTIDEN



Denne artikkelen handler om sjømannskoner i to generasjoner, som begge fikk tilværelsen preget av utviklingen i norsk sjøfart. Hanna Ellingsen var fra Gressvik ved Fredrikstad, men flyttet til Stavanger, hvor datteren Kaia ble født. Både mor og datter var gift med sjømenn som etter hvert ble kapteiner. Deres liv som sjømannskoner spente over et tidsrom på nesten 50 år – fra 1887 til midt på 1930-tallet, og fra seilskuter til damp og senere dieseldrevne motorskip.

I 1964 lyste Nasjonalforeningen for folkehelsen ut en konkurranse for folk født før 1900 som ville fortelle om sitt liv. Kaia Anda skrev ned historien om sitt og morens liv som sjømannsbarn og sjømannskoner, og gjorde seg sine refleksjoner om dette livet. Hennes minneoppgave er utgangspunktet for, og den viktigste kilden til denne artikkelen.

Seilskutefart

I 1849 opphevet England navigasjonsakten, og slapp dermed løs den internasjonale handelen til sjøs. Skip fra hvilket som helst land kunne nå frakte varer til og fra de mange engelske koloniene, og til og fra England via tredjeland. Norske skipsbyggere kastet seg inn i det som skulle bli en enestående gullalder for sjøfarten. I 1850 hadde flåten 19 000 sjømenn. I 1880 var antallet steget til 62 000. Norge hadde nå verdens tredje største flåte. De to byene som ledet an i utviklingen var Arendal og Stavanger.¹

Den voldsomme utbyggingen av seilskuteflåten fra 1850-årene av forandret livet ikke bare for dem som var til sjøs og for dem som tjente penger på farten, men også

Dette fotografiet formidler kanskje litt av opplevelsene til kapteinskonene som seilte ute med mennene sine. Her er det mannskapet og kaptein Waage med kone om bord på Sigval Bergesens stålbark «Charles Racine» som er samlet på dekk i Genova, Italia ca. 1892-1910. Imotsetning til Kaia Ellingsen har også datteren til kapteinen fått være med på turen. ©MUST/Stavanger maritime museum

for svært mange norske familier. I folketellingen fra 1900 svarte 14678 kvinner at de var sjømannshustruer uten eget erverv. Det vil si at de i hovedsak levde av trekk fra mannens hyre. 36258 barn hørte med i familiene deres. Dermed hadde 50936 familiemedlemmer sjømenn som forsørgere eller delforsørgere.² Det var litt flere enn de 49918 sjømennene som var i arbeid på skip i den norske handelsflåten.³

Kapteinskoner til sjøs

Helt fra 1850-tallet av hadde kapteiner tatt med konene sine på langfart over havet. Reiser med seilskuter på verdenshavene var fulle av opplevelser, men også farlige. Det gjaldt ikke minst på slutten av seilskipstiden. Norske redere kjøpte da opp billige, brukte seilskuter for å spare penger, og taptallene var meget store.⁴ Noen kapteinskoner seilte jorden rundt flere ganger – andre fikk nok etter en eneste tur. Andelen kvinner av alle personer om bord på skip i utenriksfart var nesten forsvinnende liten. I 1875 var antallet kvinner om bord på utenriksflåten fra Arendal og Stavanger bare 33 av 4105 personer – det vil si 1.6 prosent.⁵

Nesten alle voksne sjømenn sendte «trekk» fra hyren hjem til familien. En sønn, en mann eller en far på sjøen kunne gi en god inntekt for noen, andre fikk et tross alt kjærkomment tilskudd til et knapt levebrød. Prisen var engstelige foreldre, lengtende kjærester, koner og barn. Mange fikk bare treffe mannen og faren med års mellomrom. Sjømannsykket var i tillegg farlig både når det gjaldt sykdom og ulykker på sjøen. Falt hyren bort på grunn av dødsfall eller sykdom, var familien ille ute – også blant dem som hadde hatt en god økonomi.

Fra seil til damp

På 1880-tallet startet en omfattende omstilling til damp, som også fikk mye å si for sjømannsfamiliene. Dampkraft betydde at skipene ikke var så avhengige av vær og vind, og dermed kunne holde mer forutsigbare ruter. Da ble det mulig å frakte gods og passasjerer som skulle raskt og punktlig frem til bestemmelsesstedet. I stedet for trampfart, ble det nå vanlig med linjefart. Et skip i trampfart dro fra havn til havn uten faste ruter. I linjefart var rutene fastlagt på forhånd, og man visste når og hvor skipene anløp.

Det ga trygghet for familien å vite at både rederen og kapteinen visste hvor skipet befant seg. Kontakt mellom skipene ute og familiene hjemme ble også enklere, og det var lettere for koner og barn å være med på reisen. Andelen koner og voksne døtre på skip i utenriksfart økte til fem prosent i 1900.⁶ Når tallet fremdeles var såpass lite, skyldtes det at med noen få unntak var det kapteinen og ingen andre som fikk ta med kona og eventuelt barna til sjøs. Først etter andre verdenskrig fikk sjømannskoner være med uansett mannens rang.

Omstilling i Stavanger, stillstand i Fredrikstad

Overgangen til damp foregikk ulikt fra by til by og fra distrikt til distrikt. I 1880-årene ble skipsfartsnæringen i Stavanger meget alvorlig rammet av den internasjonale krisen. Gamle handelshus gikk konkurs, skip gikk i opplag eller ble solgt, folk mistet arbeid og levebrød. Men krisen skulle vise seg å bli et vendepunkt. Byen hadde vært sent ute med overgangen til dampskip. Nå investerte nye redere i stål og damp. Stavanger Støberi og Dok og noe senere Rosenberg verft satte i gang bygging av toppmoderne skip. I begynnelsen av 1900-tallet hadde Stavanger landets fjerde største dampskipsflåte, og var dermed en av de viktigste sjøfartsbyene.⁷

Andre byer og distrikter klarte ikke denne overgangen. Det gjaldt den store seilskutebyen Arendal, men også den mindre sjøfartsbyen Fredrikstad. Stavanger hev seg på modernisering av flåten og lyktes med det. Fredrikstad, som også ble rammet av den økonomiske krisen, fortsatte de innarbeidede seilskutetradisjonene. I 1890-årene kulminerte byggingen av treskip med seil, og etter dette ble få nye skip bygd. Fredrikstad var Norges største treskuteby helt frem til første verdenskrig. Det var ikke bare en fordel. «Sjelden bygdes en ny skute for noen Fredrikstad-reder, og som helhet gjorde flåten utvilsomt et velbrukt og bedaget inntrykk,» heter det i boken *Fredrikstadskuter på de syv hav*.⁸ Det var ikke noe kompliment til nyskaping og omstillings-evne, og lokket ikke til seg ærgjerrig ungdom.

Hanna Ellingsen gifter seg og drar til sjøs

Hans Marentius Ellingsen og hans kone Hanna kom fra det

lille tettstedet Gressvik rett utenfor Fredrikstad. Han ble født i 1860, hun i 1863. I 1860- og 70-årene hadde sagbruksdrift i stor stil vokst frem i og rundt Fredrikstad. Med brukene fikk også seilskutefarten vind i seilene – bokstavelig talt. Skipsfarten lokket med penger og opplevelser i fremmede land. På Gressvik var ungdommene nesten like mye på vann som på land, og mange gutter ønsket å bli sjømenn. Det ønsket hadde også Hans Marentius.

I 1887 ble han, 27 år gammel, skipper på «Parry», en liten treseilskute fra Fredrikstad på 172 bruttotonn, som han også hadde andel i gjennom et partsrederi.⁹ Samme år giftet han seg med barndomsvenninnen Hanna. Hun reiste ved juletider dette året til den engelske havnebyen Hull, hvor «Parry» lå ankret opp med kull i lasten. Vielsen fant sted den 20. desember. En knapp uke etter gikk de nygifte sammen med mannskapet om bord i skuta, kastet loss og seilte gjennom den engelske kanal og derfra videre til Maracaibo i Venezuela, en reise på tre måneder.

Det var en farefull ferd for en liten seilskute. Denne var attpåtil så fullastet at det bare var noen få fot fribord igjen. Men kapteinen og hans kone var nygift og lykkelige, så alt var bare solskinn. «Kan du forstå at jeg turde?» spurte Hanna datteren Kaia mange år senere. For selvsagt hadde det vært farlige situasjoner. Men selv da de nesten slapp opp for vann, gikk det bra. Sammen med mannskapet ba de til Gud, og om natten kom regnet som reddet dem.

Krise i Fredrikstad

Erfaringen med den lille og tunglastede «Parry», som seilte på Vest-India «til tross for sin beskjedne størrelse»¹⁰ må ha fått Ellingsen til å ønske seg til et annet skip eller en annen jobb. I Fredrikstad var det lite å finne på denne tiden. I 1889 sa han opp stillingen til sjøs, gikk i land og tok seg en jobb i Riga i det som den gang var Russland. Her var onkelen norsk konsul. Hanna var med til Riga, og der ble eldstedatteren Lillian født. Men enten fikk ikke Ellingsen forlenget stillingen sin i Riga, eller han kunne ikke unnvære sjøen. Året etter hadde han fått hyre som førstestyrmann på dampskipet «Suldal» fra Stavanger.



Ny hyre og flytting til Stavanger

DS «Suldal», en hurtiggående båt på 442 bruttotonn, ble levert til rederiet Madsen & Jespersen fra Stavanger Støberi og Dok i november 1890. Skipet var bygd for fruktfart, og skulle gå med bananer fra Mellom-Amerika til USA og levere stykkgoods tilbake igjen.¹¹ Ellingsen var ikke lenger kaptein på egen skute, men han kunne gå om bord på et raskere, større og tryggere skip.

Familien flyttet nå til Stavanger, for på denne tiden var det vanlig at offiserene bosatte seg der rederen var. Det var kanskje også nødvendig, men må ha vært en tøff avgjørelse for Hanna og Hans Marentius Ellingsen. På Gressvik visste alle hvem de var, de hadde familie, venner og fremfor alt sine høyt elskede foreldre. I Stavanger kjente de ingen som kunne støtte og hjelpe.

Den 20. november 1890 kom Kaia til verden. I minneoppgaven sin forteller hun at faren hennes stevnet ut Byfjorden på DS «Suldal» allerede dagen etter at hun ble født.

Kapteinen på et av Sigval Bergesens dampskip. ©MUST/Stavanger maritime museum.

Siden fikk han ikke se døtrene igjen før de begge var godt og vel konfirmert.

Hanna bodde i andre etasje i Løwoldsgade 29 med en ettåring og en nyfødt. Hun hadde ingen fortrolige rundt seg, men vi må gå ut fra at hun som andre middelklassekvinner hadde hjelp i huset. Etter noen år ble mannen kaptein, og økonomien må da ha blitt svært mye bedre. I 1900 viser folketellingen at Hanna Ellingsen hadde både husholderske og tjenestepike. Den lille familien hadde dessuten fått gode kontakter både i rederiet og i byens sjømannsfamilier. Hanna og barna feiret julaften og ulike høytidsdager sammen med andre kapteinsfamilier som ikke hadde faren hjemme. Bilder av fedrene i uniform sto da midt på bordet. Kontakten med far ble opprettholdt med fotografier og brev.

Til sjøs med kapteinen

Da Hanna Ellingsen mente barna var store nok, dro hun igjen til sjøs med sin mann. Reisen gikk først til England og så videre med Cunard Line eller White Star Line. Nå var hun ikke alene om bord, men sammen med flere kapteinskoner som hadde mennene sine i USA. Etter hvert ble det flere reiser på henne. Hun seilte med mannen i 6 til 8 måneder av gangen. I mellomtiden ble barna enten passet hjemme i Løwoldsgade av husholdersken Lena Løken, som de kalte tante, eller de ble plassert hos reder Jonas Jespersen, som skal ha vært «en stille og bramfri mann» og utvilsomt hadde rikelig med kvinnelig arbeidshjelp i den store villaen sin i Egenesveien.¹² Hvor gamle kan de da ha vært? I alle fall så store at de ikke fikk være med fordi de måtte gå på skolen. Men barn var de fullt ut fremdeles.

Registreringen av skip i forbindelse med folketellingen i 1900 viser at Hanna Ellingsen dette året var ute til sjøs med D/S «Suldal». Skipslisten ble ført av kaptein Ellingsen under opphold i Bluefields i Nicaragua og levert i New Orleans den 13. desember. På dette tidspunktet var elleve år gamle Lillian i Riga. Ti år gamle Kaia bodde hjemme i Løwoldsgade 29 sammen med fru Løken og tjenestepiken Anna Horn.

Ti og elleve år gamle var barna fremdeles altfor små til å være plassert hos andre i månedsvis, kan man tenke. Hvorfor gikk moren med på dette? Det kan ikke ha vært lett

for henne. Hun måtte velge mellom forholdet til mannen og omsorgen for barna. Kanskje la han press på henne for å få henne med, slik noen kapteiner kunne gjøre i all sin ensomhet om bord.¹³

Da må det ha vært en lettelse for moren at de to døtrene fikk være hos besteforeldrene på Gressvik om sommeren. Der var det sang og musikk med fløyte, fiolin og spinett i et stort hus med fri beliggenhet og hage rundt. Besteforeldre og flere barnebarn samlet seg rundt middagsbordet, og alle spiste selvsagt opp maten uten å mukke. Hjemmet på Gressvik sto for Kaia som «min barndoms have».

Sjømannskoner

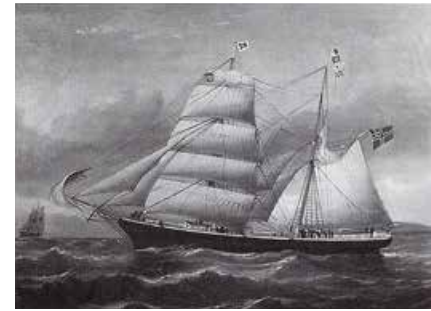
I sine memoarer har Kaia ingen kommentarer til at moren reiste ut. Hun betydde alt for henne og søsteren, og Kaia hadde i hvert fall i ettertid ingen innvendinger. De fleste sjømannsbarn var fullt klar over morens krevende innsats for familien. «Mor måtte være både mor og far», har en sjømannssønn skrevet, og en annen formulerte det slik: «Min far var jo på sjøen, og lite hjemme. Så min mor måtte være både mann og kvinne.»¹⁴ Slik var det også i Kaias familie.

Mor var den som hentet hyretrekket på rederikontoret i Valberggaten 5 hver måned og sørget for at pengene strakk til. Hun arrangerte sammenkomster og selskaper, strøk Kaias kjoler og passet på at ballkjolene var riktig fine. Barna fikk gå på Platous privatskole for gutter og piker. Kaia tok middelskoleeksamen der i 1905 – en god utdanning og slett ingen selvfølge for jenter den gangen.

Kapteinen vender hjem

På denne tiden hadde ikke sjøfolk krav på ferier eller hjemreiser, men måtte mønstre av i en havn de kunne komme seg hjem fra, og så skaffe hyre eller betale for hjemreisen selv. Først i 1939 fikk Sjømannsloven en bestemmelse om at sjøfolk i utenriksfart kunne få tilskudd til hjemreise under visse betingelser. Ikke før i 1953 fikk de rett til fri hjemreise etter to år.¹⁵

Hans Marentius Ellingsen seilte i skyttelfart mellom Karibia og USA, og lå i havner det ikke var så greit å komme seg hjem fra. Først etter rundt 15 år kunne han sette bena på norsk jord. Da skulle DS «Suldal» klassifiseres, og det skulle skje i Stavanger.



Skonnertbriggen «Parry» ble bygd på Ulefos i 1871. I 1887 ble den kjøpt av kaptein Hans Martenitus Ellingsen og andre partseiere fra Gressvik utenfor Fredrikstad.

I slutten av desember 1887 gikk kaptein Ellingsen og hans kone Hanna Ellingsen om bord i «Parry», som lå i havn i Hull. «Parry» var liten og fullastet. Men det unge paret hadde giftet seg bare noen dager før, og seilte lykkelige og fryktløse av sted med kurs for Venezuela - en reise som skulle vare i tre måneder.

Bildet av «Parry» trykkes med tillatelse fra Knut W Engebretsen, forfatter av boken «Fredrikstadskuter på de syv hav. Seilskipsfarten i Fredriksgad fra 1800 til 1937».

En regntung dag sto Kaia og den ett år eldre søsteren Lillian på kaia hvor båten var ankret opp. Været var så elendig at de bare så vidt kunne skimte ansiktene om bord på båten. En mann sto alene på kommandobroen. «Tror du det er han», spurte Lillian. «Jeg vet ikke», svarte Kaia. Det viste seg snart at mannen på kommandobroen faktisk var faren deres. Men Jentene var så generte, så generte, og far fortsatte å være en fremmed for dem.

Som voksen reflekterte Kaia over hvordan barns tanker og forhold til far ble under slike omstendigheter. Hun kom til at i barnets øyne var far bare snill og god. «Men slik inderlig kjærlighet som et barn behøver blev det ikke.» Hun hadde et kritisk blikk på sin tid og sin egen oppvekst. Ingen tenkte på barns følelser på den tiden, hevdet hun. Det var disiplin og høflighet som gjaldt, både i skolen og i hjemmet.

Backfisch i Stavanger

Likevel tok hun med seg gode minner fra Stavanger. Ungdomstiden her var «lys, skjønn og ren», skriver hun. Særlig var hun begeistret for juletiden. Når kadettene da kom fra Kristiania i flotte uniformer, flokket hun og de andre backfischene (tenåringene) seg sammen og gikk arm i arm frem og tilbake på strøket og beundret dem. Så kom juleballene med skriftlige invitasjoner og fin ballkjole i tynt stoff med prikker og kapper nederst. Pikene ble kjørt til ballene i landauer med to hester foran. Det var en imponerende eleganse over slike ball, skrev Kaia mange år senere.

Størst og finest var ballene alltid hos rederen Sigval Bergesen senior. Dit var det en ære å bli invitert. Klasseforskjellene var meget store i Stavanger, og familien Bergesen tilhørte det aller øverste sjiktet, sammen med andre skipsredere, direktører og fabrikkherrer. Bergesens hadde seks barn, noen av dem noenlunde jevngamle med Kaia. Disse barna var svært bevisst sin overlegne posisjon i stavanger-samfunnet. Datteren Charlotte (gift Maartmann-Moe), som var to år yngre enn Kaia, har skrevet om sitt miljø: «Vi var rike, og vi visste at vi var rike. Vi ble oppdratt til å være sammen med andre rike.»¹⁶ Som kapteinsdatter ble Kaia akseptert som en av denne eliten.



En sjømanns brud

I 1910, da Kaia Ellingsen var 20 år, dro hun for første gang sammen med moren til USA for å treffe faren og seile med ham. Skipet de reiste dit med var et splitter nytt dampskip fra Stavanger, ført av den unge kapteinen Tønnes Anda. Det tok ikke lang tid før han og Kaia forelsket seg i hverandre. Året etter ble de viet i New Orleans. «Jeg ble en sjømanns brud», skriver Kaia. Hun var 21, han var 27 – samme alder som Hanna og Hans da de giftet seg i Hull.

Kaia fikk det lettere enn moren sin, i alle fall de første årene. Hun og Tønnes bosatte seg i New Orleans. Han førte skipet DS «Escondido», bygd av Stavanger Støberi & Dok og levert Skipsreder C. Mathisen i Bergen i januar 1912.¹⁷ Båten gikk i fruktfart mellom New Orleans og Mellom-Amerika, og kom hjem hver 12. dag.

Farlige situasjoner oppstår til sjøs. I dette området var syklontiden i august-september fryktet. Under en slik syklon opplevde hun at to fruktskip ikke kom til havn – «Escondido» og et annet og større skip. «Escondido» hadde ikke

På begynnelsen av 1900-tallet inngikk pianospilling i oppdragelsen til mange av døtrene i borgerskapet i Stavanger. Her fra et tidstypisk interiør fra perioden 1900-1917. Fotograf: Julie Lund. ©MUST/Stavanger maritime museum



radiostasjon, og ingen visste hvor båten befant seg. Kaia var fra seg av bekymring – alene i et fremmed land med ett lite barn og et annet barn på vei. Etter 9 døgn på en reise som normalt skulle ta fire dager, kom «Escondido» endelig til land. Det andre skipet ble aldri funnet.

Kaia forteller at hun «hadde det deilig på alle måter» i de fire årene de hadde hjemmet sitt i New Orleans. Men så kom første verdenskrig. I 1916 la rederiet om ruten til nordlige strøk, og familien Anda reiste da hjem til Stavanger. Ferden gikk på den første båten til Den Norske Amerikalinen, DS «Kristianiafjord». Året etter gikk «Kristianiafjord» på grunn og sank i havet etter et par uker. «Escondido», som befant seg vest for Ytre Hebridene, ble stanset av en tysk U-båt og torpedert. Heldigvis kom alle om bord på skipet fra det med livet i behold.

De siste årene

Tønnes Anda fortsatte som kaptein for forskjellige skip. Kaia var ofte med – hun seilte flere ganger gjennom Panamakanalen, fikk se mye av verden og var takknemlig for det. Hvor barna var mens hun var ute, skriver hun ikke noe om, men det er ikke usannsynlig at de fikk være med om bord når det passet. Familien bodde i Stavanger i alle fall til 1930, hvor vi finner skipsfører Anda oppført i adressebok for Stavanger. Noe senere flyttet de til Oslo.

Midt på 1930-tallet ble kaptein Anda anklaget for brutalitet om bord, og kom opp i en meget krevende retts sak, som fikk stor oppmerksomhet i pressen. Utgangspunktet var uenighet med to styrmenn om behandlingen av en blindpassasjer på skipet «Viking II» under et anløp i Port Said. Anda fikk bare en bot, men han ble sterkt preget av saken. Han gikk ikke til sjøs igjen, og døde få år etterpå.

Kapteinskoner - en privilegert, men krevende tilværelse

Både Kaia Anda og Hanna Ellingsen var kapteinskoner, og tilhørte en privilegert gruppe sjømannskvinner. Begge fikk reise til fremmede himmelstrøk sammen med mannen, og ble kjent med land og skikker som svært få andre fikk oppleve. De hadde også en omgangskrets og en økonomi som langt overgikk situasjonen til flertallet av sjømannskoner.

En rekke norske dampskip gikk inn i fruktfarten mellom Mellom-Amerika og USA. Her er D/S «Mercator» (Fevig 1899), fotografert under losning av bananer i Houston mars 1911 som den første båten som kom dit da havnen ble åpnet. ©MUST/Stavanger maritime museum



Dagliglivet deres ville likevel de fleste kunne kjenne seg igjen i. I lange perioder hadde de en krevende tilværelse som alenemor. Ensomheten og lengselen etter mannen var stor. Det var også gleden når han kom hjem. Samtidig visste de at han alltid måtte reise ut igjen, og det var vondt nok, både for dem og barna.

Kaia vokste opp som sjømannsbarn, og hadde det ikke enkelt når begge foreldre var borte. Senere i livet fant hun trøst og glede i egne barn, barnebarn og senere oldebarn. Hun hadde reist mye, men var mest opptatt av norsk natur. Som eldre dro hun sammen med svigersønn, datter og et barnebarn med hurtigruta til Tromsø og deretter med bil over Karasjok til Tana. For henne var dette en større opplevelse enn alle reiser utenlands.

Litteratur

- Andersen, Arne Bang (1978): *Stavanger sjøfartshistorie. Fra seil til damp*. Dreyer, Stavanger.
- Austbø, Anne Tove (2008): *Stavanger byleksikon*. Wigestrands, Stavanger.
- Borgen, Erling (1984): *Huset Bergesen*. Cappelen. Oslo .
- Engebreetsen, Knut W (1999): *Fredrikstadskuter på de syv hav. Seilskipsfarten i Fredrikstad fra 1800 til 1937*. MITT forlag – Skahjem, Svein: Fredrikstad.
- Hamre, Harald (1989): «Unge menn under seil. Sjøfolk i Arendalsflåten og Stavangerflåten i seilskipsfartens storhetstid.»
- Johnsen, Berit Eide (red.) (1989): *Sjøfolks hverdag*. ADH-serien, Agder distriktshistorie. Kristiansand.
- Hodne, Fritz (1981): *Norges økonomiske historie 1815-1870*. Cappelen. Oslo.
- Lønnå, Elisabeth (2010): *Sjøens kvinner: Ute og hjemme*. Spartacus.
- Skadberg, Karsten (1974): *Stavanger – vår egen by*. Stavanger kommune. Stavanger.

Kilder

- Kaia Anda: Minneoppgave for eldre 1965. Norsk folkeminnesamling, Oslo. Arkivsignatur NFS MO64 OSLO1
- Anda-saken: *Arbeiderbladet* 15.02.1935, *Norges Handels- og Sjøfartstidende* 05.02.1935, *Dagbladet* 01.10.1935, *Arbeiderbladet* 13.01.1938

- Digitalarkivet: Folketelling for 1890 og skipslistene for 1900-tellingen
- Skipet, nettside for Norsk skipshistorisk forening: <http://www.skipet.no/skip>, hentet 18.08.2017
- Lillesand Sjømannsforenings skipsregister på nett: <https://www.sjohistorie.no>, hentet 10.08.2017
- Skipshistorie: <https://skipshistorie.net/>
- Stavanger rederiforenings historie: <http://stavanger-rederiforening.no/historie>, hentet 10.08.2017
- Statistisk Sentralbyrå: *Historisk statistikk 1968*. Norges Offisielle Statistikk XII



TØNNES THORSEN

STAVANGERSKE – KYSTFLÅTENS FØRSTE 100 ÅR

Et 1960-tallsminne: Jeg kjørte min bestefar¹, han var godt over 90 år gammel, en biltur fra Vågen langs Dusa-vikveien, en gang mot slutten av tiåret. Få år før hadde familien fått bil, bilturer var en luksus. Da fikk vi øye på et av Bergesen dy.s nye oljetankskip på mer enn 200 000 tonn, som var ankret opp ved Rosenberg på Buøy, på andre siden av Byfjorden. Vi var uforberedt på dimensjonene. Bestefar ble forferdet og ga klar beskjed om at vi skulle snu.

Han fikk sin opplæring på seilskip, og seilte dampskip på under 1000 tonn. Han hadde også vært kaptein på dampskipet Rogaland fra det ble bygget på Stavanger Støberi og Dok, til han gikk av med pensjon i 1936.

Teknologiskifter endrer byer. Stavangerske Dampskipsselskap var en sentral bedrift i Stavanger da jeg vokste opp, flere jeg kjente var knyttet til dette rederiet. I denne framstillingen av de første 100 år er søkelyset i første rekke på skip, teknologi og samfunn, ikke personer.

Statens dampskip

Det første norske dampskipet var den statlige hjuldampere *Constitusjonen* som ble satt i ordinær rutefart i 1827. I første halvdel av 1800-tallet finansierte den unge, norske staten en rekke tiltak for å bedre post- og passasjertrafikken. Det var en rivende teknologisk utvikling i sjøtransporten på denne tiden, og staten satset på hjuldampere på ruter langs norskekysten, hel, delfinansiert eller subsidiert fra staten.

Det ble mye prøving og feiling, i starten med ruter med svakt trafikkgrunnlag og kort varighet, men trafikken med statens dampskip økte jevnt og sikkert. I 1847 hadde man

gått til den første reduksjon i billettprisene, med ytterligere reduksjon i 1853. Godstakstene ble redusert samtidig med passasjertakstene. 1841 gikk Marinens dampskip *Norcap* på strekningen Christiansand, Bergen og Trondhjem hver tredje uke. En mindre hjuldamp, *Bjørgvin*, ble i 1841 satt inn på rute mellom Bergen og Stavanger. Forsøket varte til 1847. I 1849 hadde Stavanger anløp av statens dampskip fem ganger hver vei i løpet av året. I 1851 begynte et engelsk selskap en 14-daglig rute mellom Bergen og Hamburg, hvor de også hadde anløp i Stavanger.

I 1855 hel- eller del-finansierte staten driften av 11 hjuldampere. Det ble etterhvert en betydelig statlig utgiftspost, og i 1857 ble det vedtatt at staten heller skulle satse på veibygging, kanaler, jernbaner, fyr og telegrafnett. Siste halvdel av 1800-tallet, særlig i 1870- og 80-åra, ble det sterk økning av private, fylkeskommunale og kommunale selskap som ønsket å drive gods og passasjertrafikk langs kysten. Staten bidro også med økonomisk støtte og konsesjoner til sjøtransporten.

Handelsforeningen tar initiativ

I 1855 bestemte Handelsforeningen i Stavanger seg for å ta initiativet til å stifte et dampskipsselskap. Statens dampskip hadde skapt liv og røre i byen og hadde også økonomisk betydning. Veiene var lite utviklet på denne tiden, så det var mest praktisk å reise og frakte varer med båt.

Den første som luftet tanken om et selskap i Stavanger var en handelsmann som var bosatt i Hjelmeland, Ole Thorsen. Han mente at et dampskip burde drive rutefart på fjordene i Ryfylke. Det var derfor viktig å henvende seg til menn som hadde muligheter for å skyte inn kapital. Høsten 1854 kom flere avisartikler, bl.a. en stor artikkel i Stavanger Amtstidende og Adresseavis der det ble pekt på behovet for bedre kommunikasjoner mellom Stavanger og Ryfylke². Og løsningen måtte være at en fikk regelmessige dampskipsanløp. Steder som ble nevnt var Sand, Sandeid, Vikedal, Skjoldfjorden, og Haugesund med anløp Skudesnes, Tysvær og Kopervik. Det ble i artikkelen ikke nevnt kystfarten til Kristiania, Bergen eller Trondheim og heller ikke utlandet, det var lokaltrafikken som sto i sentrum for interessen.

I 1854 ble forslaget tatt opp på generalforsamlingen i Handelsforeningen og det ble tegnet aksjer for 4600

spesiedaler (ca 1 million i dagens kroneverdi). Kapitalen ble fastsatt til 16-20 000 spesiedaler (ca 4 millioner kr), hver aksje skulle være på 100 spesiedaler (ca 20 000 kr). I begynnelsen av 1855 fant Handelsforeningen at det var tid for å innkalle til konstituerende møte.

Hjuldamp

Det ble gitt fullmakt til innkjøp av et dampskip med 50 til 60 hestekrefter, det skulle være av jern og det skulle være hjuldrevet, dvs. en hjuldamp. På den tiden var det i gang forsøk med skruedrevne skip, dvs. med propeller, men de første modellene ristet slik at det ble en plage å være om bord i dem. De langsomme, men pålitelige dampskipene tar over i kystfarten, i kanal- og utenriksfarten. Skrogene var av tre, men kledd med jernplater. Fyren på dampmaskinen ble fylt med kull av fyrbøterne. Det ble brukt spade og tril-lebør for å lempe kull fra kullageret («baksene») inn i fyren. Dampmaskinen måtte stadig fyres med kull for å holde varmen oppe. Fyrbøterne skulle også justere dampen.

Dampskipet som ble bestilt var 90 fot, med bredde 22 fot, og det var noenlunde samme mål som *Constitusjonen*. Skipet skulle bygges i Glasgow i Skottland.

Skipet skulle ha passasjerplass, med 12 soveplasser, det skulle være herre og damekahytt med 8 plasser. Båten skulle hete *Ryfylke* og skulle opprettholde dampskipsfart mellom Stavanger og Ryfylke fogderi, besørge sleping av seilskip og utføre andre «forefallende ture». Dampskipene tok også med post.

I september 1855 blir mannskapet tilsatt. Maskinist, to fyrbøtere, styrmann, to matroser og to jungmenn. Det ble en sensasjon rundt i Ryfylkefjordene. I en lokalhistorisk beretning står det at *Ryfylke* kom «fossande inn fjorden med bulder og brak med ein svart sky yver seg. Det var den nye tid som kom. Folk sto og stirde på land og såg med åpen munn på dette stortrollet med det veldige hjul som kunne komme seg fort fram utan segl og årar.»³

Vekst i skipsfarten

I 1865 hadde Stavanger 16 667 innbyggere, og i løpet av 1860-årene skjedde det en voldsom vekst i byens skipsflåte. Bakgrunnen var bl.a. opphevelsen av den britiske navigasjonsakten i 1849. Da denne loven ble opphevet kunne varer



Modell av hjuldamp «Ryfylke». Foto: ©MUST/Stavanger maritime museum.

til og fra Storbritannia og de britiske koloniene, føres på norske skip.

Det ble gjort viktige tekniske forbedringer med dampmaskinene på denne tiden. I 1850-årene utviklet en dampkjeler som kunne tåle langt høyere trykk enn tidligere.⁴ Det gjorde dampskipene mer økonomiske i drift og mer konkurransedyktige overfor seilskipene. De var heller ikke avhengige av vind.

De første havgående dampskipene kom i slutten av 1860-årene. Åpningen av Suezkanalen i 1869 førte også til økning av skipsfarten. I første halvdel av 1870-årene var det uvanlig gode fraktkonjunkturer, og byens skipsflåte økte med 42 % i løpet av fem år.⁵ Dette var for det meste seilskip, og skipsverftene arbeidet med full kapasitet.

Byfolk drar på landet

Mot slutten av 1860-årene hadde Stavangerske to skip, *Ryfylke* og *Stavanger*. *Stavanger* kom i 1867 og var det første skipet i selskapet med propelldrift. Stavangerske økte stadig flåten og bedret forbindelsen mellom byen og omlandet, selv om det ikke var så store overskudd. I 1878 kom den første jernbanen i Rogaland, Jærbanen fra Stavanger til Egersund. Da ble det bedre forbindelse til Jæren og større aktivitet med skipsrutene.

Fra 1880-årene ble det en del byfolk som hadde landsteder innover i Ryfylke. Det ble et velkomment trafikktilskudd. Flere ganger i uken ble det anledning til å komme inn, og for mange ble det eneste atkomst til hyttene.

I tillegg til feriegjestene kom det engelske turister, og særlig Sand ble et populært mål på grunn av laksefisket. Suldal og Røldal ble og turistdestinasjoner. I 1885 kunne DSD sette i gang dampskipet *Suldal* på Suldalsvatnet. Det var i fart til 1975. Da var dampmaskinen skiftet ut med dieselmotor.

Fra seil til damp

I andre halvdel av 1870-årene ble det et vanskeligere økonomisk klima. Det var synkende priser på verdensmarkedet som førte til synkende fraktpriser for utenriksflåten. Omleggingen fra seil til damp rammet byene på Sørlandet særlig hardt. De var ensidig innrettet mot seilskipsfart og hadde ikke kapital eller andre ressurser til å henge med i

omleggingen til maskinskip. Verft og skipsindustri ble lagt ned og stagnasjonen førte til stor utvandring.

En viktig årsak til at Norge hang etter i teknologiutviklingen var at seilskipene i perioden fram mot århundreskiftet ga stor fortjeneste, og det krevde mye kapital for å skaffe dampskip. Et nybygget seilskip kostet i innkjøp bare 1/3-del av prisen for et dampskip (1880), et brukt skip kostet 1/6-del.⁶ Men driftsinntektene for et dampskip kunne være fire ganger inntektene for et seilskip, på grunn av større hurtighet og pålitelighet. Seilskipene var jo avhengige av vindforholdene.

Nordmennene konkurrerte på kost og hyrer og kunne underby de store nasjonene i utenriksfart, på trampfart, tilfeldig last til ulike destinasjoner. Det var ofte dårlige forhold ombord. Det rømte et par tusen sjøfolk fra norske skip hvert år.⁷På lengre sikt kunne ikke seilskipene konkurrere. Storparten av de norske dampskipene gikk i kystfart, som var linjefart, faste ruter til bestemte tider. Her var også arbeidsforholdene og hyrene bedre.

Det var mange skipsforlis i utenriksfarten i 1880- og særlig i 1890-årene. Over 300 mistet livet i forlis årlig. Alderen på seilskipene økte, og mange skip ble lastet for tungt. I 1894 forliste 300 norske skip.⁸ Rundt århundreskiftet ble forholdene for arbeidsfolk langsomt bedre, også på sjøen. «Tugteretten» som var understreket i sjøloven av 1860, ble opphevet i 1891, da ble det ikke lenger lov å slå underordnede. Sjødyktighetsloven ble vedtatt i 1903 og Sjøfartsdirektoratet ble opprettet.⁹ Det ble grundigere skipskontroll og undersøkelser ved ulykker til sjøs.

Det var ikke noe krav om utdanning for å gå til sjøs. I 1890 kom det krav om maskinistkole for dem som hadde ansvar for dampmaskinene. I 1893 kom stuertutdanning og i 1906 ble den obligatorisk for stuerter. Da var det utdanningskrav for alle offiserer om bord.

Fagforeningene kom noe seinere enn på land. Skipsførerene organiserte seg allerede i 1889. Det norske maskinistforbund kom i 1902 og Norsk matros- og fyrbøterunion ble opprettet i 1910. Den første maskiniststreiken i kystflåten i 1912 førte til kollektive tariff- og bemanningsregler. De første tariffavtalene kom under 1. verdenskrig.

I 1878 var den britiske dampskipsflåte større enn den samlede seilskipsflåte, i Norge utgjorde dampskipsflåten i

1880 bare 3,5 % av samlede tonnasje¹⁰. Den byen som var fremst med å ta i bruk dampskip var Bergen. Det krevdes førsteklasses skip for å frakte varer og passasjerer på den værharde strekningen til og fra Bergen. Og byen hadde den kapital som krevdes.

Revolusjon i skipsbyggingen

Tidligere hadde verftene ligget ved kysten. De var ikke særlig dyre i anlegg. De kunne ligge ved en by, men også inne i fjordene. I Ryfylke var det en rekke skipsverft som laget meget gode seilskip.

Materialene ble hentet fra skogene i landet, gjerne lokalt. I en viss utstrekning ble det også importert mahogni og teak. Lokale smier laget beslag og annet utstyr. Hamp og seilduk ble importert, men bearbeidet på reperbaner og seil loft til utstyr som ble brukt på seilskip. Det var ofte seilskipsrederne som eide skipsverftene, og det var fem skipsverft som var i drift i Stavanger i 1870-årene, eid av redere.

Dampskipene representerte en revolusjon i skipsbyggingen. De gamle skipsverftene var ikke egnet. Nå måtte en ta i bruk nye materialer og ny teknikk. En rekke seilskipsverft i Stavanger ble nedlagt, og det samme skjedde i Ryfylke.

Med dampskipene krevdes det ikke lenger de gamle håndverkene på samme måten som før, men det trengtes maskiner og maskinelt utstyr til bearbeiding av plater og spant. Etterhvert gikk en over til stål, og en fikk stadig bedre yteevne fra dampmaskinene.¹¹

Den største mekaniske bedriften var *Stavanger Støberi* og *Dok*. Den overlevde overgangen til bygging av dampskip, som det eneste av de gamle verftene. Den betjente i starten seilskipene med reparasjoner, seinere gikk en over til bygging og reparasjoner av dampskip. Det startet på Roaldsøy i 1851 som støperi. Seinere ble det utført reparasjoner av seilskip. I 1881 ble det første skipet sjøsatt fra verftet.

Stavangerflåten øker

I 1875 hadde Stavanger byområde 26 000 innbyggere, inkludert Madla og Hetland (som var egne kommuner). Det var 4500 sjøfolk på byens skip.¹² Stavanger hadde 114 000 tonn tonnasje. Selv om det var vanskelige konjunkturer i 1870-årene ble det anskaffet flere dampskip i Stavanger og andre skipsfartsbyer. Silden hadde flyttet seg nordover til

Mørkekysten og enda lenger nord. Derfor forsøkte de som drev med sildehandel å skaffe seg dampskip, som var hurtige og pålitelige.

Ved utgangen av 1870-årene var Bergen blitt den ledende dampshipsbyen i Norge. Flåten besto av 85 skip. Nå var Kristiania kommet opp på andre plass med 39 skip og Stavanger på tredje plass med 24 dampskip.

Stavanger i 1880

I 1880 hadde Stavanger by 23 500 innbyggere og byen hadde tre aviser. Den eldste var *Stavanger Amtstidende* og *Adresseavis* som var startet i 1833. I 1871 ble den dagsavis. Den var konservativ, opplaget var 400 (1878), «men ble lest av de mektigste menn i byen». *Stavangeren* kom i 1852. Den var talerør for liberale byborgere, kjøpmenn, lærere og håndverkere. *Vestlandsposten* ble startet i 1878. Redaktøren var presten Lars Oftedal, som fikk en dominerende stilling i byens liv. *Vestlandsposten* var i sin storhetstid landets nest største avis, etter *Verdens Gang*. I 1884 var opplaget 9000. Avisen representerte motkulturene, lavkirkelige strømninger, avholdssak og målsak. Lars Oftedal gikk av som redaktør i 1891 og i 1893 startet Oftedal *Stavanger Aftenblad*.¹³

Stavangers samlede skatteinntekter i 1881 var 332 000 kroner. Rederne brødrene Berner hadde en anslått inntekt på 135 000 og skipsreder Falch hadde 93 000. De betalte heller ikke særlig mye skatt, så de kunne holde herskapelige hus med stort tjenerskap og også utfolde en viss velgjørenhet.

Byen hadde en middelklasse av embetsmenn, velstående skippere og næringsdrivende. Adjunktene på Kongsgård, som var embetsmenn, hadde en årsinntekt på 2500. En sogneprest hadde inntekt på 8000 og en skipper tjente mellom 2 og 5000 alt etter skipenes størrelse. Hvis de var med og eide skipet, kunne de komme opp i 8000. Arbeidsdagene var lange, og det var ikke ferie. En fikk ikke betaling for heligdager. En årsinntekt for en arbeider var 560 kroner om en hadde en stabil arbeidsplass og god helse.

Den første hermetikkfabrikken i Stavanger, *Stavanger Preserving*, kom i gang i 1873. Hensikten var å forsyne skipsflåten med hermetikkproviant. I 1879 startet en med å bruke brisling som råstoff, noe som det ble stor etterspørsel etter. Ved utgangen av 1880-årene var det ti hermetikkfabrikker i drift.



Sommerruter DSD 1888 og 1912. Tillhører Torfinn Jåsunds samling.

Depresjonen

Depresjonen i 1880-årene hadde utgangspunkt i kraftig internasjonal konjunkturedgang som startet i USA i 1873 og spredte seg til resten av verden. Den varte til ut i 1880-årene i Storbritannia, som hadde stor betydning for norsk skipsfart og fikk kraftige ringvirkninger i Norge. Stavangers næringsliv var sterkt knyttet til konjunkturutsatte næringer som skipsfart og fiske. Sildefisket i Nordland og på Island slo feil i 1882. Mange handelshus i byen hadde satsset på dette fisket, og i kjølvannet av tapene kom en rekke konkurser. Byens største handelshus gikk over ende¹⁴: Det startet med C.B. Svendsen, også Køhler (Hillevåg) og Plough & Sundt (Bjergsted) gikk konkurs. I løpet av et par år var det 27 konkurser. Handelsomsetningen sank fra 12 millioner til 4,75 millioner og den skattbare formuen ble redusert fra 28,5 til 17,75 millioner. Arbeidsledigheten førte til sterk økning i personer som trengte fattigunderstøttelse.

En stor del av byens formue var plassert i seilskipsflåten, og under depresjonen på 1880-tallet hadde formuen blitt redusert i takt med verdireduksjonen av skipene. En virkning av krisen var at antallet dampskip økte. En begynte å bli klar over fordelene ved dampskip, bl.a. større forutsigbarhet i inntekter. Vinfrakt fra Frankrike og Spania var den mest lønnsomme farten. Den rederen som gikk for fullt inn for å kjøpe dampskip var Sigvald Bergesen.

Krisen ebbet ut i løpet av 1880-årene. Det ble ikke lenger bygd seilskip på byens verft. Det ble bygd et par dampskip av tre, og på Stavanger Støberi og Dok ble det bygd dampskip både til innenbys og utenbys rederier. Det var fremdeles redere som anskaffet seilskip, men i løpet av 1890-årene ble det en stadig økning av dampskipsflåten og reduksjon av antallet seilskip.

«Statsbidraget ble i 1884 fastsatt til 8000 kroner som året før».¹⁵ Statsstøtte ble gitt til ruter som ikke var lønnsomme. Fordi Stavangerske fikk større inntekter, ble bidraget satt ned til 6000 året etter.

Veksten i 1890-årene

På grunn av bedre kommunikasjoner og mekanisering av jordbruket med nye driftsmetoder ble det en sterk utvikling av Jæren. Jærbanen ble åpnet i 1878 og bedret transportmu-

lighetene for jordbruksprodukter radikalt. Nå ble Jæren et av landets viktigste jordbruksområder, med stadig økende eksport via Sandnes og Stavanger til andre deler av landet. Sandnes vokste fram som ny by i bunnen av Gandsfjorden. I vekstperioden på 1890-tallet økte folketallet i Stavanger med 25%.

Kystruten

Kystruten startet i 1868. Det nye skipet *Stavanger* gikk hver 14. dag til Kristiania. Etter et år økte frekvensen til hver uke. Det var fire selskaper som etter hvert konkurrerte på denne strekningen. I 1865 hadde Arendal satt inn et nybygd dampskip på ruten, så kom både Bergenske dampskipsselskap og Nordenfjeldske. Det ble da innledet et samarbeid og fordeling av avgangene. DSD satte i 1891 inn *Kong Olaf* og seinere det nybygde dampskipet *Ryfylke* (527 t). Det var en rute som tok lang tid, 56 timer, når en skulle innom mange steder langs kysten. Kystruten ble drevet sammen med Arendals dampskipsselskap. Rundt 1910 hadde flåten en kapasitet på rundt fire skip. Det største var *Kong Haakon* på 870 bruttotonn.

Postruten

Et fellesanbud fra tre kystdampskipsselskaper på Sørlandet og Østlandet og Stavangerske førte til en felleskontrakt med Postdepartementet for tre år i 1888, med seks ukentlige turer om sommeren, fire om høsten og tre turer ukentlig om vinteren. I 1881 hadde selskapene inngått et felles fraktregulativ. Senere ble ruten utvidet til daglig postgang året rundt. «Dermed var den for hele det sydlige Norge så overordentlig verdifulle kystpostrute etablert» ... «I over 40 år holdt ruten stand som den regelmessige sikre daglige forbindelse mellom byerne på kysten fra Oslo til Bergen, den eneste ubrutte, regelmessige forbindelse»¹⁶.

Et problem var den lange transporttiden som gjorde at jordbruksvarer kunne miste mye kvalitet på veien. Derfor ble det i 1904 opprettet en såkalt hurtigrute mellom Sandnes, Stavanger og Kristiania, som sløyfet mange anløpssteder og fraktet gods og passasjerer raskere. Dette var i starten i 1903 et samarbeid mellom rederne Tygho Sørensen i Oslo og rederen N. Chr. Sørensen i Stavanger. De satte inn dampskipet *Aurora*.¹⁷

DSD satte året etter inn *Kong Olaf* for å ta opp konkurransen. Den hadde stor lastekapasitet og kunne by på god passasjerkomfort. Ruten med *Aurora* ble da innstilt. *Kong Olaf* fortsatte i hurtigruten til Kristiania, og i 1913 ble den supplert med *Austri* og *Vestri* som gikk tre ganger i uken. Disse skipene hadde kjøleanlegg, slik at kjøtt og landbruksprodukter kunne nå raskt til Kristiania. Det var mange passasjerer som tok denne ruten, som ble kjent for stabilitet og presis betjening av stoppestedene. I mellomkrigstiden startet Sandnes Dampskibsselskab opp en hurtigrute til Kristiania, noe som førte til hard konkurranse mellom selskapene.

Konkurranse om rutene

I 1890-årene var det stort oppsving i lokalruteferien. Det var også kommet konkurranse på flere av linjene lokalt. I 1885 ble det opprettet et selskap som trafikkerte ruten Stavanger – Sandnes og inn til Høgsfjord, som disponerte to små passasjerskip *Oscar 2.* og *Eira*. Stavangerske fikk også en konkurrent med dampskipet *Robert* som ble satt i rute i 1892. Den var bygd i Trondhjem i 1877. DSD kjøpte opp *Robert*, som gikk i fart for DSD i 26 år.

I 1892 ble det opprettet et rederi som het Øernes dampskipsselskap, som satte inn *Øybuen* på Ryfylkefjordene, og 7 år etter satte de inn *Fjordbuen* og hadde da to skip. I 1892 dukket det også opp en slagkraftig konkurrent i Sandnæs Dampskibsaktieselskab, som hadde rutefart på Høgsfjord.

Nattruten til Bergen

Nattruten til Bergen ble opprettet i 1892 og ble drevet fram til 1974. Turene gikk om natten, en sov seg fram til Bergen. Sandnes Dampskibsselskab satte inn et kombinert laste- og passasjerskip *Sandnæs*, som var bygd ved Stavanger Støberi og Dok og hadde en ukentlig tur til Bergen. Senere ble ruten utvidet til to og seinere tre ukentlige turer. Førdesvik, Kopervik, Haugesund og Leirvik var også anløpssteder. DSD inngikk et samarbeid og satte i 1897 inn *Stavanger* på Nattruten, slik at selskapene delte ruten mellom seg: Med avgang både fra Stavanger og Bergen hver kveld i uken. Det ble en økonomisk meget vellykket rute.

Trafikken mellom Stavanger og Bergen fikk ny stimulans da det i 1909 kom jernbane mellom Bergen og Kristiania.



Mange passasjerer tok da Nattruten til Bergen. Ankomst korresponderte med dagtoget til Kristiania. En kunne reise fra Stavanger til Oslo via Bergen og unngå den lange sjøreisen langs kysten.

Det var mye gods som ble sendt med nattruten til Bergen. Varer som melk, meieriprodukter, korn, slakt og grønnsaker ble fraktet til Bergen, i tillegg til hermetikk. Det ble også fraktet murstein og takpanner produsert i Stavanger og Sandnes. Industriprodukter bl.a. maskiner og maskindeler var varer som ble fraktet den andre veien.

Det var et stadig økende behov for passasjer- og gods-transport, og i 1903 ble *Sandnæs* skiftet ut med et nytt skip med samme navn, og DSD satte inn et nytt nattruteskip, *Stavanger 1* som ble levert fra Trondhjems Mekaniske Verksted i 1914.

Ryfylkekaaien, lastning av D/S Kong Sverre (bygd 1897). Foto: ©DSD-MUST/Stavanger maritime museum.

Nattrutten ble kjent for presisjon og pålitelighet. Dette var værharde strekninger som var avhengig av mange fyr og lykter og loser. Foran sto en styrmann og en matros, og på broen sto losen og skipperen og navigerte ved kompass og klokke. Det var havstrekninger som kunne være vanskelige, Boknafjorden sør for Karmøy og Sletten nord for Hauge-sund. Det var gode og sjødyktige skip og det var ikke ofte at det oppsto vanskeligheter.

Hurtigruten til Nord-Norge fra Stavanger

Fra 1919 korresponderte Nattrutten til Bergen med Hurtigruten nordover fra Bergen til Kirkenes. *Kong Haakon* fra DSD ble i første omgang chartret til å dekke hele strekningen fra Stavanger til Bergen og nordover. Skipet fortsatte med å trafikkere hele strekningen fra 1923. Hurtigruten fra Stavanger til Kirkenes var et samarbeid mellom ruterederiene Stavangerske, Bergenske, Nordenfjeldske og Vesteraalen Dampskipsselskab. Stavangerske hadde gjort flere framstøt for å komme med i dette samarbeidet og i 1919 lyktes selskapet. Stavangerske fikk ukentlige avganger til Kirkenes.

Det oppsto etterhvert et behov for et større, mer tidsmessig skip på denne ruten. I 1927 blir *St. Svithun* bygd ved Danziger Werft. Fra 1927 trafikkerte *St. Svithun* for DSD hele strekningen til Hurtigruten nordover. Jubileumsboken fra 1930 melder at «pressen i Nord-Norge er overstrømmende i ros over skibet». ¹⁸ Det siteres fra bladet *Nordkap* som skriver at «Sanct Svithuns første tur i Hurtigruten blev et triumftog. Overalt hvor skibet la til vant det udelt begeistring og fikk mange lovord» «Så å si alt hvad hjertet begjærer under en komfortabel reise, finner man om bord i den båten»!

I 1929 ble søsterskipene *Kronprinsesse Märtha* og *Rogaland* sjøsatt, det ene bygd i Danzig, det andre ved Stavanger Støberi og Dok.

I 1931 ble kontrakten på Hurtigruten nordover forlenget og *Sanct Svithun* fikk inninstallert kjølerom for ferskfisk. Samtidig blir skipet utstyrt med radiotelegrafi. ¹⁹ I 1933 hadde Stavangerske to ukentlige anløp av Hurtigruten i Stavanger. Hensikten var bl.a. å skaffe råstoff til hermetikkindustrien og føre jordbruksvarer og frukt nordover.

Hurtigruten til Oslo

Hurtigruten til Oslo var viktig også for fiskefrakten. DSD utviklet en egen konstruksjon hvor levende fisk ble transportert med friskt sjøvann som sirkulerte gjennom kummer, og fisken kom levende fram til Oslo. Dette var et stort konkurransefortrinn. Fisken, hovedsakelig torsk, men også flyndre og andre fiskesorter, fikk så godt rykte for god kvalitet at det ble betalt høyere pris for dette enn for annen innført fisk på Østlandet. Fem ganger i uken gikk skipene mellom Sandnes, Stavanger og Kristiania (som fikk navneskifte til Oslo fra 1925): *Austri*, *Vestri*, *Kong Olaf*, *Tungenes* og *Rogaland*.

Ruten med avgang fra Sandnes på tirsdagen var en spesiell rute som sikret importørene i Oslo ferskt kjøtt. Det aller flotteste skipet på denne ruten var dampskipet *Rogaland* som kom fra Stavanger Støberi og Dok i september 1929. Skipet var som de andre kystskipene, også passasjerskip. I Norges handels og sjøfartstidende sto der en artikkel at skipet representerte «en ny epoke i kystfarten»²⁰, «(..)Det smagfulde arrangement og den praktiske innredning kappes overalt om at tiltrekke seg oppmerksomhet. Hele forskibet er avsatt til last, der finnes altså ingen lugarer, hverken for passasjerer eller besetning. Av de 2 lasterom foran, er det forreste innredet som et kjølerom med et kjølemaskineri med 40 kilokaloriers kapasitet. Slaktet føres til og fra lastelukene ved hjelp av meget praktisk anordnede glidebaner, hvorpå slagtet henger under reisen. To luker sikrer hurtig innlastning og lossing av disse varene. Aktenfor her er der er der et stort og klart lasterom.

Midtskips ligger alle 1. plads passasjerlugarer, 26 i tallet. På promenadedekket forkant er spisesalen med store vinduer forover og til siden, utført i bjerk, på samme dekk ligger røkesalongen som er utført i kaukasisk nøttetre. Gangene er mahogni. Et meget stort og bekvemt promenadedekk. Alle 1. klasselugarer er utført, foruten kaldt, også varmt, rennende vann ved thermotankventilasjonssystemet tilføres hvert enkelt passagerrom i hele skibet frisk luft, kald eller oppvarmet, alt efter årstiden.»

Fædrelandsvennen i Kristiansand skriver: «Det nye skib er ualmindelig vakkert og ved dets innredning er alle de siste oppfinnelser tatt i bruk. Lugarene og salongene er meget vakkert og praktisk innredet og størst beundring vakte dog lasterommene og kjølerommene. De er som et eventyr.

De som husker litt tilbake under de forhold hvorunder kjøtt og fisk da måtte sendes, kan ikke annet enn imponeres over denne båts innredning. Både i praktisk og hygienisk henseende er det ordnet på aller beste måte, fra den største til den minste detalj.»²¹

Av de skipene som var på ruten Sandnes, Stavanger, Oslo var *Rogaland* den største: på 900 registertonn, *Kong Olav* var på 562, *Tungenes* på 560 og *Austri* og *Vestri* på ca 500. *St Svithun* som gikk på Nord-Norge var på 1400 registertonn. På Natrutten hadde de to skip, *Stavanger 1* og *Bergen*, på henholdsvis 500 og 700 tonn. Det var i tillegg sju passasjerskip og to slepebåter som var knyttet til fjordrutene.

Østersjøruten

Stavangerske hadde også to båter på Lübeck og Stettin, *Jæren* og *Ullsnes*. Ruten til Østersjøen ble drevet i mellomkrigstiden, først med ett, så med to skip. Det ble samarbeidet med Bergenske Dampskibsselskab og andre rederier. Det førte til at ruten i 1931 ble ruten utvidet til Königsberg og Vestsverige.

Stavangerske hadde stor betydning for byens økonomi. Det var i 1928 ansatt ca. 600 i selskapet, på skip og i land. 2 millioner årlig ble utbetalt i lønninger, hyrer og kost. 1/25 av byens befolkning hadde ansettelse i selskapet. Til Stavanger kommune betalte Stavangerske 125 000 i skatt.²²

I 1929 ble det fraktet 289 000 passasjerer med selskapets båter. I 1938 hadde Stavangerske 29 store og små skip og en omsetning på 6 millioner.

«Rutekrig» mellom Sandnes og Stavanger

I 20-årene fikk hurtigruten til Oslo tre nye skip. Sandnes hadde startet en hurtigrute til Oslo med skipene *Gand* i 1927 og *Jadarland* i 1928²³. Stavangerske hadde da fem skip som trafikkerte Oslo og Østlandet. Stavangerske satte inn *Kronprinsesse Märtha* og kortet ned tiden med halvannet døgn til 26 timer. I tillegg hadde rederiet *Ryfylke* og *Rogaland* på strekningen.

Det ble hard konkurranse mellom Stavangerske og Sandnes Dampskipsselskab. DSD oppfattet hurtigruten som uønsket, de mente de hadde hevd på ruten til Oslo og satte inn et ekstra skip tre ganger i uken, samme dag som dampskipet Sandnæs. Kampen om rutene spredte seg også



M/S «Fjorddrott», 1939. Foto: ©DSD-MUST/Stavanger maritime museum.

Passasjerer på dekket av «Kronprinsesse Märtha». Skipet ble bygget i 1929 og gikk blant annet i natrutten mellom Stavanger og Bergen i slutten av 1950-årene, og i kystpostrutene mellom Bergen og Oslo i 1960-årene. Foto: ©DSD-MUST/Stavanger maritime museum.

til Natrutten til Bergen. Dette ble kalt for «rutekrigen» og hadde stor medieinteresse. Det var folk på kaien når de to natrutteskipene satte ut fra kai, både i Stavanger og Bergen.

Striden ble bilagt i 1930 da Lars Oftedal, som var statsråd i Handelsdepartementet, gikk inn som mekler. Begge selskapene skulle få trafikkere strekningen, men Sandnæs Dampskibsselskab skulle trekke dampskipet *Gann* ut av hurtigruten til Oslo, men fortsette med *Jadarland*. Selskapene hadde hatt samme rutetider og konkurrert om passasjerer og gods. Begge selskapene skulle nå «legge vinn på lojal konkurranse»!²⁴ Dette ble akseptert av begge partene.

I 1931 anskaffet DSD enda et hurtigruteskip. De hadde tenkt å bygge det ved Stavanger Støberi og Dok, men det viste seg at et tysk verksted la inn et billigere bud, og DSD fikk kjøpe et emigrantskip i England, *Baltriger*, bygd i København i 1917, til gunstig pris. Da ble nybyggingen kansellert og det nyinnkjøpte skipet ble bygget om på DSDs eget verksted på Klasaskjæret på Buøy. Skipet, *Ryfylke*, viste seg være fullt på høyden med *Konprinsesse Märtha* og *Rogaland* både når det gjaldt passasjerkomfort og godstransport, og det var også litt større. *Ryfylke* ble et av de mest populære skip på ruten i 30-årene.²⁵

Første verdenskrig

Til tross for norsk nøytralitet gikk mange norske skip i utenriksfart tapt under 1. verdenskrig. 2000 norske sjøfolk mistet livet. I 1917 gikk 424 skip gikk tapt, hvorav 13 fra Stavanger.²⁶ I alt mistet byen 22 skip og det omkom 25 sjøfolk.

Det var stort behov for forsyninger under krigen, og det var stor etterspørsel etter sjøfolk. Redere tok stor risiko. Hyrene steg under krigen, men det meste ble spist opp av prisstigningen. Mange redere høstet store gevinster. De første tariffavtalene til sjøs kom under 1. verdenskrig. Arbeidslivet ble i større grad enn tidligere regulert av myndighetene. I 1919 kom lover om arbeidstid og bemanning, og LO fikk gjennom kravet om 8 timers arbeidsdag i industrien.

Stavangerskes drift ble innskrenket under krigen. Kystfarten og lokalfarten ble ikke påført tap, slik det skjedde i utenriksfarten. Et kullfartsskip *Habil*, eid av Stavangerske gikk i fart på England. Det ble kjøpt i 1915. I 1917 gikk skipet i konvoi fra Norge til England da det ble senket av en torpedo fra en ubåt. Alle om bord ble reddet. I hurtigruten til Kris-

tiania gikk bare ett av skipene *Austri* og *Vestri*. Fjordrutene ble også redusert. Bare natrutten til Bergen ble opprettholdt som vanlig.

Etter den økonomiske oppgangen like etter krigen, kom et kraftig tilbakeslag i 1920. «Verdenshandelen sank betydelig. I 1920-21 var volumet 20 prosent lavere enn i 1913. Fra dette året og fram til inngangen av 1920-årene var verdenstonnasjen økt med 35%. Resultatet var et betydelig tonnasjeoverskudd. I 1921 lå 50 prosent av verdens samlede skipsflåte i opplag.»²⁷

Også en stor del av den norske handelsflåten kom i opplag. Arbeidsledigheten steg raskt. Ved tariffoppgjøret i 1921 ble det storstreik med 150 000 arbeidere i streik. *Stavanger 1* ble forsøkt stanset i Bergen 9. mai. «Et forsøk på å hindre *Sandnæs* avgang, hindres av politiet, som bruker køllerne» heter det om situasjonen 10. mai i en overskrift i *Stavanger Aftenblad*²⁸. Det ble voldgift som fastsatte lønnsnedslag. Matrosene fikk senket lønnen fra 3160 til 2620 kroner i året. Voldgiftsdommen ble et alvorlig tilbakeslag for LO som fikk halvert medlemstallet. Arbeiderpartiet ble splittet ved inngangen til 1920-årene. To nye partier ble dannet, Norges Socialdemokratiske parti og Norges kommunistiske parti. Arbeiderpartiet og Norges Socialdemokratiske parti slo seg sammen før valget i 1927. Arbeiderpartiet fikk regjeringsmakt for første gang, etter at seieren ved valget førte til at partiet ble det største på Stortinget. Regjeringen ble felt etter tre uker, men erfaringen ga partiet håp om regjeringsmakt i fremtiden. Arbeidskonflikter, kriser og politiske motsetninger preget mellomkrigstiden.

Framgang for DSD i en vanskelig tid

Ledelsen i Stavangerske satset i oppgangskonjunktorene etter krigen i juni 1919 på en rekke tiltak: deltakelse i Hurtigruten på Nord-Norge, nytt skip til kystruten, utvidelse av hurtigruten til Oslo med nye skip og nye anløp i Oslofjorden.

Det var et sterkt fall i ratene på begynnelsen av 1920-tallet. Bergesens flåte ble halvert mellom 1921 og 1925. Av 51 rederier i 1900 var det 20 i 1925. Bare to rederier hadde mer enn fem båter. Ett av dem var DSD.

Hva var bakgrunnen for dette? Det var jevn vekst i passasjerer og gods for selskapet i denne perioden, og DSD var lokalt forankret i næringslivet på Jæren og i Ryfylke. Stavangerske sørget for kommunikasjon mellom Stavanger og byer og bygder nordover med kystruten, og til markedene på Østlandet.

Denne stabiliteten og framgangen var desto mer bemerkelsesverdig fordi mellom 1900 og 1925 ble tonnasje i byen halvert til en samlet tonnasje på 47 000 tonn mot 109 000 tonn i 1900. DSD hadde i 1900 åtte båter på samlet 3200 bruttotonn. I 1914 hadde de fordoblet tonnasje til 15 båter på 5900 bruttotonn.

Byens næringsliv ble rammet av problemer i 20-årene. Hermetikkindustrien fikk vanskeligheter med eksport, og den kommunale økonomien led under det, med stor gjeld og lite skatteinntekter.

Likevel ble nye fabrikker startet. 1921-24 kom det 9 nye hermetikkfabrikker. Eksporten var betydelig. 15 millioner kilo hermetikk ble fraktet i 1923. Det var en vekselvirkning mellom hermetikkindustrien og skipsfart.

Stavanger Støberi og Dok hadde i 1929 bygget *Rogaland* til DSD og deretter i 1930 lastedamperen *Vardvik* til skipsreder Erling Marcussen i Lyngør. Men siden var ordrebøkene tomme. For Rosenberg var det enda verre stilt på 1920-tallet. En hadde ikke hatt nybygginger siden *Handicap* som ble bygget i 1921. På arbeidsmarkedet var 20 % arbeidsledige i 1930. Gjennomsnittet for byene ellers i landet var 14 %.

I 1925 var det en betydelig usikkerhet i redermiljøene. På grunn av dårlige rater og krig hadde det utviklet seg en frykt for å ta sjanser. Det var passasjer- og godsrutene som berget økonomien, med 24 fartøyer som utgjorde 14 % av samlet tonnasje.

Tankfart med dieseldrift

Det var stagnasjon i lasteflåten, men ekspansjon i tankflåten på 1930-tallet.

Det var i denne perioden Bergesen satset på tankskip. Han hadde vært tidlig ute i 1914 med *Breifonn* som ble solgt i 1922, og fra 1926 begynte stavangerrederne å satse på motorisert tankfart, dvs. med dieselmotorer. Ratene for frakt av olje var bedre, og i forbindelse med opprustningen på 1930-tallet ble det svært profitabelt å frakte olje.

Lyspunktet var tankmarkedet. Tankskipene var bundet opp i 5- og 10 års-kontrakter med oljeselskapene. Disse kontraktene ga rederne langsiktig og jevn fortjeneste med gunstige og langsiktige kreditter.

I løpet av to år, fra 1928-1930 ble tankskipflåten fordoblet. Fra 1927 falt tankratene og nybygde skip kom i



DSDs bilferje «Ropeid» legger til kai i Sandsfjorden i Suldal. Foto: ©DSD-MUST/Stavanger maritime museum.

En bilferje legger til ved Ryfylkekaien utenfor DSD-bygget i 1950-årene. Foto: ©DSD-MUST/Stavanger maritime museum.



opplag. I 1929 steg tankfraktene igjen, men da ble lasteskip rammet av krisen i New York. Hverken i 1930 eller 1931 kunne en drive nye skip med fortjeneste. I 1931 var 1/6 av tankskipsflåten i opplag. Oljeforbruket sank markant.

Utover på 30-tallet tok etterspørsel etter olje seg opp, og i siste halvpart av 1930-årene var en voldsom ekspansjonsperiode for norsk tankfart. Byggeprisene for nye skip stagnerte og skipene kunne igjen bindes opp til langsiktige kontrakter som ga jevn og stabil inntekt. I 1940 hadde Norge 242 tankskip, 19% av den samlede verdenstonnasjen.

Når det gjaldt varetransport i utenriksfart ble den ført på beskjedent utstyrte dampskip. Linjefart var det lite av. DSD hadde *Ulsnes* og *Tungenes* i fart mellom Vestlandet og Østersjøen.

Ryfylketrafikken

Til lokalfrakten på fjordene ble det brukt mindre skip. De var enklere utstyrt og hadde mindre fart enn nattrutte- og hurtigrute-skipene. I denne farten begynte det å dukke opp konkurrerende selskap. Jøsenfjord Ruteselskap kom i 1910. Motorskipet *Fisterfjord* som først ble anskaffet, var bygd i Bergen i 1921. *Ombøfjord* var et 38 år gammelt dampskip som ble kjøpt inn i 1922. Fra DSD fikk Jøsenfjord Ruteselskap kjøpe *Robert* som ble omdøpt til *Årdalsfjord*. I 1938 ble dampskipet *Erffjord* kjøpt, også dette et eldre skip, bygd i 1904. Det ble et konkurranseforhold som førte til at de to selskapene forsøkte å konkurrere hverandre ut.

I 1937 ble Høgsfjord Rutelag stiftet ved en sammenlutning av to eldre selskaper. De trafikkerte Høgsfjord og Lysefjord, men kom ikke i konkurranse med DSDs ruter. De disponerte *Høgsfjord 1*, *Hølefjord 1*, *Lysefjord 1*. Det var samme type dampskip som de hadde drevet med i nærmere 50 år. *Haukelid* og *Skjold* var bygd i 1869 og 1871.

Stavanger var i mellomkrigstiden Norges tredje største havneby i antall skipsanløp, foran Trondheim. Særlig når det gjaldt kontakten med Ryfylke hadde DSD en viktig rolle. I 1930 var det mellom åtte og ni skip med daglig fart på 85 anløpssteder i Ryfylke. I 1938 kjøpte rederiet seg inn i rutene på Vindafjord, Fogn, Finnøy, Talje og Rennesøy. De hadde i 1936 16 små dampskip og 15 enda mindre motorfartøyer i denne farten.

Dieseldrevne fjordbusser.

Kullfyring var vanlig på skip fram til 1930. Stavangerske utviklet på slutten av 1930-tallet såkalte fjordbusser, som var hurtiggående, dieseldrevne skip som både fraktet passasjerer, post og lettere reisegods. De ble kalt buss, fordi innredningen og seteradene liknet på en buss. De ble bygd på selskapets verksted på Klasaskjæret ved Buøy. Platene ble sveiset sammen for å minske vekten, ikke naglet sammen, som det var vanlig å gjøre. Det første skipet ble satt i rute i 1937. Skipet hadde åpenbare fordeler framfor de gamle fjorddamperne. Det hadde forholdsvis stor fart, 13 knop, mens de andre hurtigruteskipene hadde 9 knop.

Fjordbussen var lett å manøvrere, klarte seg godt i sjøgang og ble raskt lønnsom. *Ekspress* ble navnet på det lille, hurtiggående fartøyet. I 1938 kom *Express 2* og i 1939 *Fjorddrott* som gikk enda raskere. Den hadde plass til 400 passasjerer. Det var bare en klasse, og *Fjorddrott* var det første skipet med bilport bak og bildekk med plass til 12 til 14 biler, i tillegg til betydelig last. Også *Fjorddrott* var dieseldrevet passasjerskip. Skipet var bygd ved Rosenberg og utstyrt ved selskapets eget verksted. Det kunne gjøre 15 knop og kunne gå fra Sauda til Stavanger, tur retur til Haugesund og så tilbake til Sauda på en dag, noe som ikke var mulig med de andre skipene. Nå ble det enkelt for folk på Karmøy og Haugesund å komme seg til Oslo via Stavanger.

Fjordbussen var rimelig i drift og pålitelig. DSD hadde eksperimentert seg fram til tre skip som innledet en ny epoke i lokaltrafikken.

Arbeidsledighet og politiske motsetninger

Det største problemet i Stavanger i 1930-årene var stor arbeidsledighet, i 1935 to tusen arbeidsledige sjøfolk. Situasjonen i arbeidslivet førte til sterke politiske motsetninger. I Arbeiderpartiet hadde den revolusjonære retningen stor oppslutning helt fram til 1936. Arbeiderpartiet lå 5-8 % høyere enn landsgjennomsnittet i 1933-37. NS sto sterkt i Stavanger i perioden 1933-1936 med 12 % oppslutning ved kommunevalget i 1934. Ved stortingsvalget i 1936 mistet partiet 2/3 av stemmene.

Kriseforliket mellom Arbeiderpartiet og Bondepartiet i 1935 la grunnlaget for at Arbeiderpartiet fikk regjerings-



M/S «Haugesund» kommer inn i Vågen. Torget i forgrunnen. ©Olaf Ellingsen-MUST/Stavanger maritime museum.

makt ved valget i 1936, med 42,5 % av stemmene.²⁹ Hovedavtalen mellom LO og NHO kom også i 1935. I 1938 var vesentlig flere kommet i arbeid. Lønnsnivået for sjøfolkene steg på 1920- og 30-tallet. Skipene ble bedre og kosten og mannskapslugarene fikk høyere standard. I 1936 ble sykestrygden for sjøfolk innført. Det var et vesentlig framskritt.

Tysk okkupasjon³⁰

Norge ble angrepet av tyske styrker 9. april 1940. Da hadde allerede 60 skip i utenriksfart blitt senket, tross norsk nøytralitet. 400 sjøfolk hadde mistet livet. Utenriksflåten var gjennom Notraship, det statlige rederiet, viktige for krigføringen på alliert side. 25 000 sjøfolk deltok i uteflåten ved krigsutbruddet 9. april. Totalt gikk ca. 400 norske skip tapt og 3200 norske sjøfolk mistet livet. I tillegg mistet nærmere 700 sjøfolk livet i hjemmeflåten.³¹

Da krigen i 1940 kom hadde DSD 27 skip i rutefart. Tusener ville ut av byen og tok båt inn i fjordene for å søke sikkerhet. Tyskerne sperret denne trafikken. Rutene ble innskrenket på grunn av drivstoffmangel og ulike restriksjoner.

Kong Haakon var nylig gått inn i Hurtigruten på Nord-Norge. Også *St. Svithun* var i Nord-Norge og slapp unna den tyske okkupasjonen den første tiden. *Kong Haakon* ble rekvirert av norske militære myndigheter, seinere ble det brukt til transport av britiske tropper. Da kampene opphørte i 1940, gikk skipet til Trondheim.

Sju skip ble beslaglagt av den tyske okkupasjonsmakten i 1940: *Austri*, *Kong Olaf*, *Ekspress I og II*, *Kvitsøy* og *Stavanger I*. Også *Ryfylke* og *Fjorddrott* ble rekvirert.

I begynnelsen av mai 1940 kom kystskip igjen i rutefart. Også kystpostruten ble satt i gang. Hurtigruten til Oslo startet opp igjen. Natruten kom ikke i gang, men det ble satt opp en bergensrute på dagtid. Hurtigruten på Nord-Norge kom i gang igjen mot slutten av året. *Ryfylke* ble frigitt for Nord-Norge, i samarbeid med Nordenfjeldske.

Allierte angrep mot kystflåten

Hjemmeflåten var på 800 000 tonn.³² En stor del av hjemmeflåten, mellom 300 000 og 350 000 tonn ble beslaglagt av det tyske okkupasjonsregimet. Om lag 150 000 tonn var opptatt med kystfarten og ble drevet av rederiene som holdt i gang ordinær rutefart, så langt det var mulig. Resten ble

disponert til frakt mellom Tyskland og Norge. Av inn- og utførsel til sjøs til Tyskland sto denne frakten for om lag ti prosent, mens den fraktet en til to prosent av den krigsviktige malmen. Omlag 43 % av forsyningene fra Tyskland til Norge gikk på norske skip.³³

Kystflåten, den delen av hjemmeflåten som ble drevet av kystruteselskapene, ble hardt rammet av krigføringen. Kystrutene måtte operere i et nazistyrte Norge og under kontroll av tyske myndigheter. Ved inngangen til 2. verdenskrig hadde Stavangerske 27 skip. Skip i kystflåten blir senket under hele krigen, og tapene skyldes i hovedsak britiske fly, miner og ubåter. Skipene var hele tiden sårbare og utsatt for allierte angrep. Særlig de større skipene var synlige og lett identifiserbare mål for krigføringen.

Det første krigsåret var det ingen skip som ble angrepet. I 1941 førte utbyggingen av tyske ubåtbaser langs norskekysten mot den britiske flåten til en rekke allierte angrep også mot den sivile kysttrafikken.

Ryfylke ble torpedert av en britisk ubåt utenfor Stad 5. februar 1941, mens den gikk i Hurtigruten for Nord-Norge. Skipet ble senket, men passasjerer og mannskap ble reddet. 21. februar 1941 ble *Christiania* bombet av britiske fly, men slapp unna med skader på skipet. *Vestri* ble utsatt for bombeangrep i slutten av juli 1941 og måtte settes i dokk. I september 1941 gikk *Rogaland* på en mine i Oslofjorden, uten at menneskeliv gikk tapt. Skipet ble reparert på Nylands mekaniske verksted i Oslo.

Da *Vindafjord*, som gikk i rute mellom Kvitsøy og Skudeshavn, ble senket av allierte fly 28. november 1941, omkom 30 passasjerer og fire av besetningen.

Da *Vestri* ble angrepet av britiske fly 4. desember på vei til Oslo, ble fire av mannskapet drept. Skipet gikk tapt.

22. desember ble *Kong Haakon* utsatt for bombeangrep utenfor Jæren, men kunne fortsette uten skader.

I januar 1942 meldte den tyske okkupasjonsmakten at antiluftskyts med tysk besetning ville bli plassert på alle ruteskip. *Kong Haakon* og *Kronprinsesse Märtha* måtte skifte navn til *Kong Sverre* og *Ryfylke*. NS-regjeringen forsøkte å opprette et rederforbund under naziledelse, men styret i Stavangerske avsto henvendelsen.

I 1942 og første halvdel av 1943 unngikk DSDs skip krigshandlinger og ulykker som følge av krigen. I septem-

ber 1943 ble det innført restriksjoner på reising, og det ble forbud mot å reise mer enn 3 mil uten spesiell tillatelse.

Det ble problemer med å holde i gang både kyst og lokalruter. *Fjorddrott* ble nektet olje til driften på grunn av knapphet på forsyninger. Allierte flyangrep, minefelt, sperringer og konvoier av kysttrafikk førte til at frekvensen måtte settes ned. Det hendte at en båt brukte 10 dager på Stavanger – Bergen og 7 uker på Sandnes – Oslo – Sandnes.

St. Svithun ble skutt i brann av britiske fly i 30. september 1943. 43 passasjerer og mannskap mistet livet, 24 norske passasjerer, 19 fra mannskapet og «et ukjent antall tyske soldater» omkom.

23. mars 1944 ble *Ryfylke* utsatt for alliert flyangrep ved Lista. Skipet som ikke hadde passasjerer, ble tatt inn til land ved Flekkefjord. Ingen fra mannskapet omkom.

Rogaland ble sterkt skadd i en eksplosjonsulykke i Bergen 20 april 1944, men ble seinere reparert. En av mannskapet på Rogaland ble drept, flere ble skadet. Også *Kong Sverre* fikk store skader. *Christiania*, som ble brukt på Hurtigruten nordover, gikk på en mine 19. oktober 1944. Den kom i opplag utenfor Ålesund for resten av krigen.

Saude, som trafikkerte i nattrutene, kolliderte med en tysk ubåt 13. november 1944 i Vatlestraumen og sank, alle om bord ble reddet.

Kong Olaf forliste i 1944 som eskorteskipp med tysk mannskap.

Tungenes ble beskyttet at tyske batterier på Lista 24. januar 1945 og gikk til bunns, de som var om bord kom seg i land.

Nattruteskipet *Austri* ble angrepet av allierte fly sør for Leirvik 21. februar 1945. Skipet kom i brann og sank. 9 av mannskapet, 17 russiske kvinner og et ukjent antall tyske soldater mistet livet.

Stavanger 1 kolliderte med en tysk lastebåt i Karmsundet og fikk stavnen slått inn.

Samlete tap

Hurtigruten fra Stavanger til Kirkenes var et samarbeid mellom ruterederiene Stavangerske, Bergenske, Nordenfjeldske og Vesteraalen Dampskipsselskab. Allerede under kampene i Norge etter invasjonen gikk fem hurtigruteskip tapt. «Noen av de styggeste forlis under krigen rammet hurtigruten på Finnmarkskysten».³⁴ Fra høsten 1941 gikk



«Haugesund» og «Tungenes» losses i Kopervik. Foto: ©Johannes Østvold-MUST/Stavanger maritime museum.



Syklist ved «Fjorddrott». Foto: ©Johannes Østvold-MUST/Stavanger maritime museum.

Hurtigruten bare mellom Bergen og Tromsø. Hurtigruteskipene ble stadig færre, til slutt var det bare tre igjen. Til sammen 13 skip som seilte i Hurtigruten gikk tapt. I alt 167 besetningsmedlemmer og ca 310 passasjerer gikk tapt.

Til sammen mistet Stavangerske åtte skip i krigsårene, blant dem alle skip som før krigen hadde trafikkert ruten mellom Stavanger og Oslo.³⁵ Stavangerske mistet seks av ni store eller mellomstore skip i kystrutefart etter august 1943. 35 sjøfolk fra rederiet mistet livet.

«Mens senkningene i det sydlige Norge hovedsakelig skjedde ved flyangrep, ble de fleste senkningene nord for Stad utført ved undervannsbåter. Lengst nord i landet var det de russiske ubåtene som jaktet på fartøyene»³⁶

Til sammen gikk 180 skip i den norske hjemmeflåten tapt under 2. verdenskrig. 1030 sjøfolk og passasjerer ble drept ved allierte angrep. I tillegg kom et ukjent antall tyske soldater og krigsfanger.³⁷

Når det gjelder Stavangerske heter det i selskapets jubileumsbok fra 1955³⁸ «En rekke av selskapets mannskaper, arbeidere og funksjonærer ble i løpet av okkupasjonstiden arrestert eller måtte gå i dekning for å unngå arrestasjon. Selskapet sørget for at ingen led økonomisk nød».

Sommeren 1941 ble det startet forhandlinger med Nylands verksted om nybygningskontrakter. Det ble seinere inngått kontrakter om bygging av to lasteskip. Rosenberg fikk bestilling på to skrog av samme type skip som «Fjorddrott».

I 1944 ble det vurdert erstatning for tapt tonnasje sammen med andre selskaper som drev Hurtigruten på Nord-Norge.

Verftsindustrien hadde et sterkt oppsving under krigen. Sysselsettingen ved Rosenberg steg fra 240 i 1939 til 550 i 1945, og omsetningen økte fra 2 millioner til vel 6 millioner. For første gang på mange år ble det etterspørsel etter aksjene.

Allierte fartøyer kjøpes inn for å erstatte tapene

Etter frigjøringen i 1945 ble det undersøkt mulighetene for å kjøpe skip i Sverige. Dette var eldre skip dampskip som det ble nødvendig å kjøpe inn for å få rutene i gang igjen. Selskapet søkte også om å få overta tysk tonnasje, som den norske regjeringen stilte til disposisjon for selskaper som

hadde mistet minst halvparten av sin tonnasje. Stavangerske hadde mistet halvdelen, men kom ikke i betraktning.

Det var vanskelig å skaffe nye skip. Det var bestilt to skip ved Nyland mekaniske verksted i Oslo, men det var lange leveringslister.

En rekke marinefartøyer brukt under krigen ble nå lagt ut for salg i Storbritannia og USA. De hadde sterke motorer og kunne bygges om til rutefart. Stavangerske hadde eget verksted og teknisk kompetanse til å utføre slike arbeider. De kjøpte også en 60 meter lang flytedokk med utstyr som ble en viktig forsterkning til verkstedet på Klasaskjæret ved Buøy. To britiske skip ble kjøpt inn, *Kilbirnie* ble bygget om til *Haugesund* og *Kilchattan* ble omdøpt til *Stavanger*.

Stavangerske skiller seg fra de andre norske ruteselskapene ved at en stor del av fornyelsen kom fra allierte overskuddslagre og ombygninger på eget verksted. Selskapet fikk en samlet erstatning på noe over 6 millioner for krigstapene.³⁹ I tillegg ble det tatt opp obligasjonslån på 12 millioner. Ombygningene ble foretatt perioden 1946-53.

Haugesund ble sjøsatt i juli 1947. Motorene ga 1800 hk med 17 mil toppfart, plass til 22 biler og passasjerkapasitet på 740 «innenskjærs», 450 i «åpent farvann».

Rosenberg leverte skrogene til de to nye fjordbussene som var bestilt. Stavangerske sørget for innredningen på eget verksted. Det første helt *Fjordsol* og ble levert i april 1948. Kapasiteten var 405 passasjerer og 12 biler, med toppfart 16 mil. I juni 1948 kom *Fordbris*.

Det neste skipet som ble levert var nattrouteskipet *Stavanger* i mars 1950, et ombygget amerikansk eskorteskip på 1315 bruttotonn.

I slutten av 1949 ble det vedtatt å kjøpe inn flere britiske marinefartøyer. Skroget til *Sauda* ble bygget om i Haugesund og innredet på DSDs eget verksted våren 1950. Det ble innredet som en fjordbuss med sertifikat til 428 passasjerer og plass til 16 biler.

Det tyske motorskipet *Bremen*, bygd i Cuxhaven i 1947, ble ombygget i 1952 og fikk navnet *Bokn*. Det kunne frakte 294 passasjerer. I tillegg kommer *Sand*. Skroget til dette ble bygget i Haugesund og innredet ved DSDs verksted

Sanct Svithun, det nye skipet for natttruten til Nord-Norge, kom i mai 1950, levert av et italiensk verft. Det var

på 2095 bruttotonn og hadde dieselmotor som ga 2500 hk. Det kunne frakte 450 passasjerer, 850 på «sommersertifikat»! Skipet gikk representasjonstur i Nord-Norge som gamle *St. Svithun* hadde gjort i 1927 og «ble hilst med begeistring på alle anløpssteder». Den var bygd etter samme tegninger som øvrige nye skip i Hurtigruten til Nord-Norge med mye moderne teknisk utstyr.⁴⁰ «St. Svithun kom til Stavanger 7. juni til flaggsmykket by. Ved mottagelsen om bord ble det talt om det lykkelige samarbeidet der hadde vært mellom Hurtigruteselskapene om denne nye skipstypen. Stavangers ordfører, Magnus Karlson, berømmet Stavangerske for det initiativ selskapet hadde vist i senere år.»⁴¹

De nye fjordbussene førte til et oppsving i fjordtrafikken. I 1953 ble det fraktet 80000 passasjerer med Stavangerske. De nye båtene førte til arbeid med å bedre kaiforholdene i fjordene, med en rekke nye ferjestøer, i Sandeid, på Tau og i Sauda. I Børevigen i Stavanger ble det opparbeidet nye ferjestøer.

Overgangen fra damp til diesel fullføres

Gjenoppbygningen etter frigjøringen i 1945 førte til en snering av mange av de gjenværende dampskipene. Overgangen til motorskip med diesel som drivstoff, som startet på 20-tallet og skjøt fart med fjordbussene på 1930-tallet, ble nå gjennomført. På samme måte som første verdenskrig ble et endelig punktum for seilskipene, forsvant dampskipene når flåten ble fornyet etter andre verdenskrig, enten ved ombygging av eldre skip eller bestilling av nye til erstatning av de som ble senket eller ødelagt under krigen.

Kronprinsesse Märtha og *Rogaland* fikk dieseldrift i 1949 - 1950. *Tungenes* fikk oljefyring sommeren 1950. *Kong Sverre* ble motorskip og ominnredet i 1951. Før 1955 fikk *Kong Olav*, *Hjelmeland*, *Vestri* og *Øybuen* dieseldrift. Resten av selskapets dampskipstonnasje ble solgt, de fleste til opphogging. Det eldste var *Haukelid*, som ble bygget i 1869.

Den hvite flåte

Allerede i 1945/46 var kystruten i gang igjen. «Den hvite flåte» ble et begrep fra 1947, da hvitfargen ble et kjennetegn for Stavangerske. Fjordbussene som startet opp i 1937 hadde innledet perioden med hvitmalt båter. Nå ble det gjennomført også for andre skip i Stavangerske.

Sommeren 1947 var en meget varm sommer. Den innevarslet de varme somrene på 1950-tallet som førte til stor utflukt til feriehyttene i Ryfylke med fjordabåtene. Det var årene for de gode eple- og plomme- avlingene dette tiåret og sylting av frukt og bær ved bruk av Norgesglass, som ble et ikon for perioden. Det var år med knapphet på varer og rasjonering av «luksusvarer», noe som førte til at «matauk» på hytte- eller gårdsferie ble en viktig aktivitet for mange familier. Dette ble kystflåtens storhetstid.

En ny transportrevolusjon.

På 1950-tallet opphører Stavanger som endestasjon for Hurtigruten til Nord-Norge. I 1962 forliser Sanct Svithun på vei fra Trondheim til Rørvik. 48 ombord blir reddet, men 42 mister livet, deriblant hele mannskapet.⁴²

1960-årene ble regnfulle på våre kanter, og charterturene med fly til syden som startet sommeren 1959 ble en velkommen mulighet for solhungrige rogalendinger. Innenlandske flyturer ble også mulig for mange med SAS og Braathen SAFE, som setter inn Fokker Friendship på innenlandsrutene på 1960-tallet. Sommeren med hytteferie ble mindre attraktiv.

I oktober 1960 blir rasjoneringen på biler som hadde vart siden krigen, opphevet. Det fører raskt til en mangedobling av bilparken. Privatbilismen begynner å dominere transportutviklingen. Bussene overtar for rutebåtene. Veibygging blir en stadig viktigere prioritering, og nye fergekai-er supplerer anløpsstedene for fylkesbåtene. Det første rene fergesambandet blir opprettet mellom Stavanger og Tau i 1961. Fra 1960 ble hurtiggående italienskbygde hydrofoilbåter satt inn i de de nære rutene mellom Ryfylke og Stavanger og Bergen. *Vingtor* kom i 1960, *Sleipner* og *Ekspressen* ble sjøsatt i 1961.

I 1969 blir kystruten til Oslo lagt ned, Natruten forsvinner i 1974. I 1978 blir det siste hurtigruteskipet fra Stavangerske, *Kong Olav*, solgt.



Luemerke. Foto: ©MUST/Stavanger maritime museum.

Hovedkilder

Lorentzen, R.A. (1955). *Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855 - 12. februar - 1955*.

Bang-Andersen, Arne (1978). *Fra seil til damp: Stavanger sjøfarts historie*. Dreyer bok. Stavanger.

Det Stavangerske dampskibsselskap gjennom 75 år (1930).

Dreyers grafiske anstalt. Stavanger.

Litteratur

Bakka, Dag jr. (2005). SELSKABE. *Det Stavangerske Dampskibsselskab 150 år*.

Kallelid, Ole (2012). *Stavanger Bys historie. Sild og seil 1815-1890* (Bind 2). Wigestrands forlag. Stavanger.

Haaland, Anders (2012). *Stavanger bys historie. Industribyen 1890-1965* (Bind 3). Wigestrands forlag. Stavanger.

Austbø, Anne Tove, m.fl. red. (2008). *Stavanger byleksikon*. Wigestrands forlag. Stavanger.

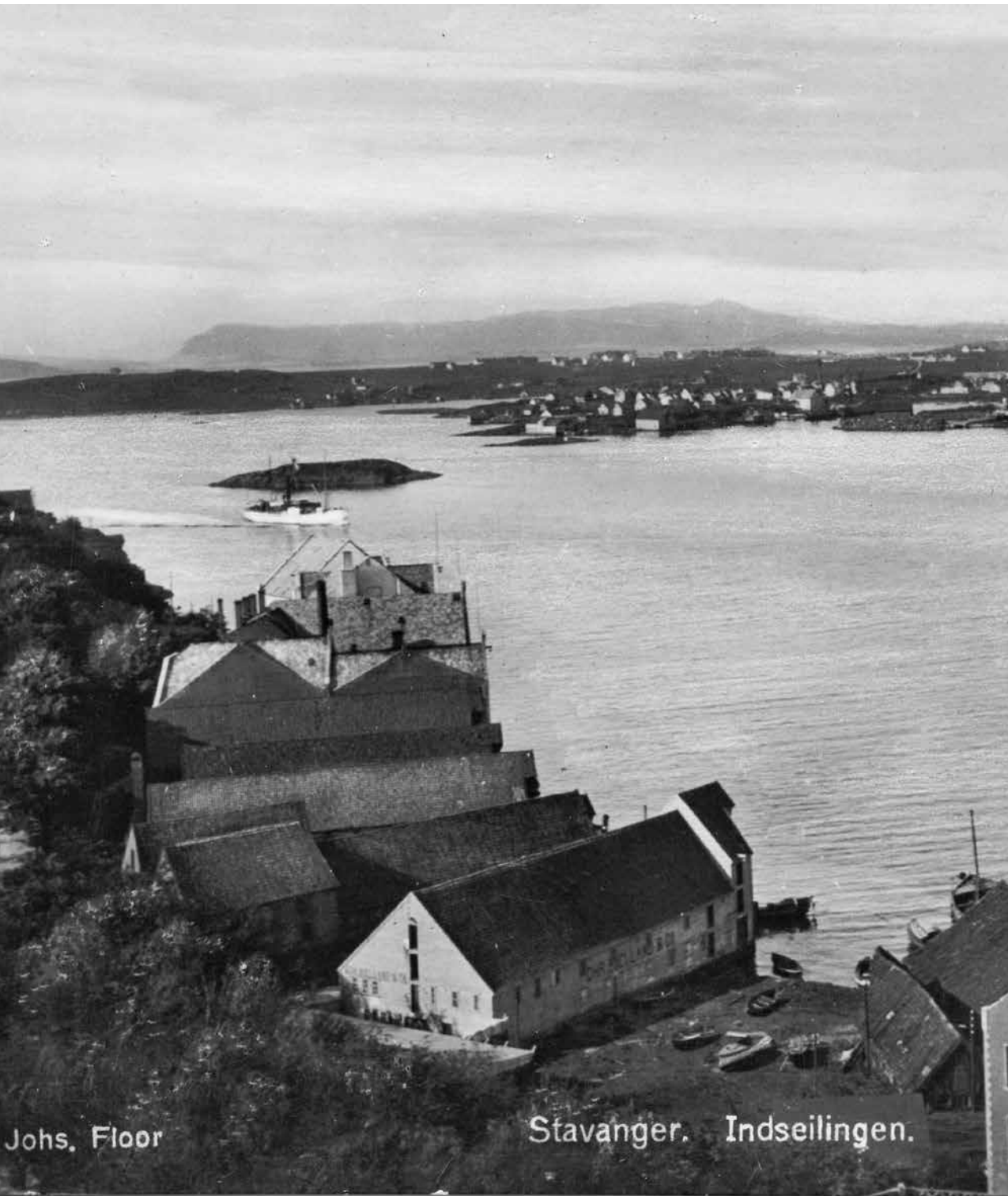
Flo, Idar red. (2010). *Norsk presses historie. Norske aviser fra A til Å* (Bind 4). Universitetsforlaget. Oslo.

Nilsen, Tore I. og Thowsen, Atle (1990). *Handelsflåten i krig 1939-1945*.

Noter

- 1 Jacob Elias Jacobsen (1875 – 1970). Han tok styrmannseksamen i Haugesund i 1894 og begynte i DSD i 1897. Han var styrmann på Kong Olaf (567 brt) fra 1904 til 1912 og kaptein på Austri (491 brt) 1912-1927. Han var kaptein på Rogaland (901 brt) fra 1929 til 1936, da han gikk av for aldersgrensen.
- 2 Fra Lorentzen (1955) *Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855 - 12. februar - 1955*, s 13
- 3 Gjengitt fra Lorentzen (1955), s 26
- 4 Compound-maskinen hadde en stor og en liten dampylinder. Under stort trykk gikk dampen først inn i en høytrykksylinder. Derfra ble dampen ført inn i en lavtrykksylinder hvor den resterende del av kraften ble utnyttet. Slik ble varmeenergien i kullet utnyttet bedre.
- 5 Bang-Andersen (1978) *Fra seil til damp: Stavanger sjøfarts historie*, s 24
- 6 Bang-Andersen (1978) s.46
- 7 Bang-Andersen (1978), s 103
- 8 Elisabeth Koren og Tore L. Lien (2014) *Med saltvann i årene* Utgitt til Grunnlovsjubileet 2014
- 9 Elisabeth Koren og Tore L. Lien (2014)
- 10 Bang-Andersen (1978), s 46
- 11 Tyskeren Henry Bessemer lyktes i 1855 å omforme jern til stål i smelteovner ved en relativt enkel prosess. Karbonet i jernmalmen ble brent ut ved å tilføre en kraftig luftstrøm. Det førte til en sterk økning i verdensproduksjonen av stål.

- 12 Det var registrert 242 skipsførere, 27 jekteskipperere, 174 styrmenn og 790 matroser. Bang-Andersen (1978), s 39
- 13 Fra Sven Egil Omdals omtaler i Idar Flo (red.) (2010)
- 14 Bang-Andersen (1978) s. 56-57
- 15 Lorentzen (1955) s 98
- 16 Jubileumsskriftet (1930) *Det Stavangerske dampskibsselskab gjennom 75 år*, s 24
- 17 Lorentzen (1955) s 144
- 18 Jubileumsskrift ved 75-årsjubileet (1930) side 54
- 19 Lorentzen (1955) s. 167
- 20 Fra jubileumsskriftet (1930) s 40
- 21 Fra jubileumsskriftet (1930) s 43.
- 22 Fra jubileumsskriftet (1930) s 63
- 23 Lorentzen (1955) s 168
- 24 Lorentzen (1955) s 73
- 25 Det var tredje skip i Stavangerske med navnet Ryfylke, det første var hjulbåten innkjøpt i 1855, det andre var Ryfylke bygd i 1891, som nå fikk navnet Finnøy og ble kondemnert få år etter.
- 26 Bang- Andersen (1978) s 165 og 167
- 27 Bang-Andersen (1978) s 179
- 28 Stavanger Aftenblad 11. 5. 1921
- 29 Om de politiske motsetningene i mellomkrigstiden, se Torgrim Titlestad: *Stavanger – Norges røde by* (1988) og Jan Magne Arntsen og Thor Geir Harestad: *Triumf og tragedie. Historien om NS-minister Gulbrand Lunde* (2012).
- 30 Fra Kapittel 18 (s. 193 – 208) i Lorentzen (1955)
- 31 Elisabeth S. Koren og Tore L. Nilsen (2014) *Med saltvann i årene*. Utgitt til Grunnlovsjubileet 2014
- 32 Finn Olstad (2006) *Vår skjebne i vår hånd*. Norsk sjømannsforbunds historie. Pax forlag. Oslo. s 315.
- 33 Finn Olstad (2006) side 317
- 34 Tore I. Nilsen og Atle Thowsen (Bergen 1990) *Handelsflåten i krig 1939-1945* s 104
- 35 Lorentzen (1955) s 202
- 36 Tore I. Nilsen og Atle Thowsen (Bergen 1990) s 105
- 37 Tore I. Nilsen og Atle Thowsen (Bergen 1990) s 105
- 38 Lorentzen (1955) s206
- 39 Bakka (2005) s 37
- 40 Lorentzen (1955) s 230
- 41 Lorentzen (1955) s 230
- 42 Monrad Pedersen (2016) *Hurtigruten. Skipene og historien gjennom storm og stille*. Wigmostad og Bjørke forlag s. 148



ANNE TOVE AUSTBØ

KAILANGS FRA SANDVIGÅ TIL DROLLEHÅLÅ

I 2015 utviklet Stavanger maritime museum et turforslag langs kaiene fra Sandvigå til Drollehållå. Dette var en del av katalogen som museet laget i samarbeid med firsamarbeidet «En kjede av fyr», og et bidrag til markeringen av Friluftslivets år. Turforslaget er fortsatt like aktuelt, og vi anbefaler absolutt en vandring langs Stavangers opprinnelige sjølinje. Forslag til små stopp underveis finnes til sist i artikkelen. Sandvigå er et naturlig utgangspunkt for en havnevandring. Men kanskje er historien i ferd med å komme litt i skyggen av de siste årenes store utbygginger? Derfor tar vi med en kort introduksjon til dette interessante stedet i Stavangers industrihistorie.

Alle som følger skipsleden fra Nordsjøen og ankommer Stavanger i båt må passere det gamle håndverks- og industriområdet Sandvigå i innseilingen ved Bjergsted. Også de som kommer seilende gjennom Østre havn fra Byøyene, Ryfylke og Gandsfjorden har viken rett i baugen. Her har mange generasjoner mennesker levd og arbeidet. Utviklingen av Sandvigåområdet og Bjergsted er nært forbundet med historien til Stavanger by. I dag skjuler imidlertid Stavanger konserthus, Stavanger kulturskole og en moderne havnefront den gamle strandlinjen og restene av gammel maritim industrivirksomhet.

Byens historiske havnefront strakk seg fra Kalhammaren i nordvest og sørover langs Straen, helt inn i Vågsbunnen og videre mot Østre havn, til innløpet av Gandsfjorden. I kjernen av dette landskapet ligger middelalderbyen Stavanger, vendt mot sjøen. Sjølinjen langs sentrumskjernen er omkranset av sjøhus og kaier som ble bygd for handel og kontakt med omverden. På 1800-tallet lå sjøhusene i en nesten ubrutt rekke langs sjøkanten helt fra Sandvigå til Strømsteinen. Senere har havnefronten blitt utbygd av

Sandvigå, Byfjorden og Buøy, 1920-1930. Sandvigsverven, det store sjøhuset og flere av industribygningene i forgrunnen. Fotograf: Johs. Floor/ Stavanger Byarkiv.



Bark Jury, bygget i Sandvigen i Stavanger 1859 – 60 av byggmester Hærem for reder Chr. H. Gabrielsen, med unionsflagg. Maleri: Stavanger maritime museum-MUST

moderne kaianlegg og gater, og sjøhusene har mistet den direkte kontakten til sjøen.

Den opprinnelige strandlinjen til Stavanger har kronglet seg forbi knauser og inn i småviker langs et bratt og ulendt byterreng, men med båt har det vært enkelt å ta seg fram. I dette havnelandskapet ble fastland og øyer knyttet sammen av sjøen.

Rosenberg- og Sandvigå-området har vært enkelt å nå for alle som ferdes i båt. Sjøkanten her var tatt i bruk lenge før området ble utviklet til et av byens første industristeder. Gårdsbrukene i nærheten trengte naust og brygger til båter som ble brukt til transport og fiske. Byens håndverkere og handelsmenn hadde behov for å bygge skip og legge til rette for annen næringsvirksomhet. Også sjøområdet utenfor Bjergsted ble tatt i bruk. Her kunne skip ankre opp. På 1700-tallet ble seilskip som skulle hente varer i Stavanger pålagt av havnemyndighetene å dumpe ballasten sin på dypt vann her ute, for at ikke havneområdet lenger inne i Vågen skulle fylles opp.

De tidligste håndverksbedriftene som vi kjenner i dette området ble også etablert på 1700-tallet. Sandvigsbryggen er en av de gamle bryggene i Stavanger. Den lå innerst i viken, i tilknytning til et stort sjøhus som bla ble brukt til salting under de store sildefiskeriene på 1800-tallet. sildefiskeriene. Litt lenger oppe i skråningen lå en liten, udekket reperbane som ble etablert av i 1770-årene, men som senere ble utvidet og påbygd. Denne strakte seg fra området ved dagens inngangsport til Bjergstedparken og sørover mot Løkkeveien, fram til den ble nedlagt i 1850-årene.

Verftsområdet Sandvigsverven var det største og eldste av Stavangers første skipsverft, etablert av handelshuset Kielland i 1790-årene og i virksomhet fram til seilskipsnæringen. Mange kjente stavangerskip gikk av stabelen her. Den første som kan spores er imidlertid handelshuset Kiellands brigg Det Norske Akademie fra 1793, og det siste var skonnerten Just in Time, som ble bygd av skipsbyggmester Rasmus Hærem i 1884. Også Brødrene Berner etablerte verft i Sandvigå i 1870-årene, og bygde bla barken Rosenberg fra 1875.

Skipstømmerne og de andre håndverkere i området bygde og utrustet skipene med seil, tauverk og annet utstyr som var produsert på håndverksbedriftene i området.

1800-tallets Stavanger var en by basert på sjøfart, handel



Bildet er tatt fra toppen av tanken til Stavanger Gassverk og viser Byfjorden med Lilleborg fabriker i forgrunnen og Rosenberg Mek. Verksted i bakgrunnen. Foto: Randi Rugland/Stavanger maritime museum-MUST.

og håndverk, og på slutten av århundret startet en stor industri-reising. Ved inngangen av 1900-tallet var det hermetikkindustrien og skipsbyggingen som drev økonomien fram. Sandvigå utviklet seg til en av byens mest sentrale industristeder. I 1908 ble dermed en eldre trebygning revet for at Concord Canning & Co kunne oppføre ny hermetikkfabrikk i mur. Bygningen fikk ble stående etter at fabrikkens la ned i 1941, og Stavanger havnelager overtok lokalene. Senere hadde en rekke ulike fabrikker tilhold her, fram til Stavanger Katedralskoles avdeling for musikk, dans og drama overtok.

Stavanger gassverk startet opp i Sandvigs-området allerede i midten av 1860-årene. Den neste bedriften som etablerte seg her i 1892 var Stavanger Mekaniske Verksted – forløperen til Rosenberg Mekaniske Verksted. Dette ble starten på en storslått skipsbyggingsindustri. Rosenberg bygde og reparerte stadig større skip og innen 1920 måtte bedriften flytte all sin virksomhet over Byfjorden til Buøy på grunn av plassmangel. Da overtok Lilleborg fabrikk AS de gamle verftsbygningene på landsiden og etablerte lager og fabrikk for produksjon av linoljer, kokosoljer og kraftfor. Også Stavanger Beslagfabrikk, Stavanger Traadstiftsfabrikk og Concord Canning Co har drevet sin virksomhet i dette konsentrerte industriområdet. Da hermetikkindustriens epoke ebbet ut i 1960-årene ble mange av bygningene stående tomme, og i løpet av 1970- og 1980-årene ble de fleste revet. Kun Sandvigå 24 og 27 står igjen. Store deler av havneområdet ble utfylt og området fikk nye funksjoner.



I 1975 lå fortsatt en del av de gamle sjøhusbygningene til Bernerverven, eller «Bernerstonå» igjen i Bjergsted. Foto: Ommund Lunde/Stavanger byarkiv.

For mange av menneskene som arbeidet her har det vært kort vei mellom bosted, arbeidsplass og muligheter for fornøyelser og fritid. Sandvigå ligger i utkanten av den gamle, sammenhengene boligbebyggelsen på Straen. Etter hvert som bystrøkene oppover Bjergsted mot Løkkeveien, Kampen og Byhaugen ble utbygget, utviklet også Bjergsted-området seg. I 1858 bygde stadshauptmann L. W. Hansen Stavangers aller første sveitservillaer i Bjergsted, tegnet av Fredrik von der Lippe. I tilknytning ble det anlagt en storslått hage i engelsk landskapsstil. Rester av denne beplantning og stier finnes fortsatt i Bjergstedparken. I 1880-årene kjøpte Stavanger kommune eiendommen, og etter noen år som bla epidemilasarrett ble bygningene tatt i bruk til utstillinger, tilstelninger og feiringer. Rundt 1900 var Bjergstedparken blitt et sentralt forlystelsesområde og festplass, og ble brukt til folkefester og store markeringer. I 1960-årene ble det bygd mer permanente utstillingsbygg som etter hvert ble utgangspunkt for Bjergsted musikkpark med kulturskolen og Stavanger Konserthus – Kuppelhallen.

Ned ved sjøkanten skjedde også store endringer. I 1976 kjøpte Stavanger havnevesen de gjenværende bygningene og bygde en stor kai som ble tatt i bruk til håndtering av containere og utenriks gods. Ferjene til Danmark og England fikk også terminal her for en periode. På 2000-tallet ble området tatt i bruk til trafikk kontroll for Schengen-området, fram til det ble ryddet og klargjort for bygging av det nye konserthus.

Rosenberg- og Sandvigå-området har vært betydningsfulle steder i Stavangers historie i lang tid, men mange av de gamle funksjonene er forsvunnet og nesten glemt. Dette er likevel en god plass for å knytte kontakt med det opprinnelige havnelandskapet.

Den opprinnelige sjølinjen i Stavanger ligger skjult av store moderne kaianlegg, men er likevel lett å følge i bylandskapet: Trehusene fra 1700- og 1800-tallet ble bygd før havneområdene ble utfylt, og sjøhusrekken viser hvor den gamle strandkanten gikk. Sjøhusene ble hovedsakelig brukt til sildesalting. Innimellom lå det små brygger og åpne plasser. I 1870-årene startet store kaiutbygginger som endret alt: Sjøhusene mistet den direkte kontakten til sjøen. Nå kunne stavangerfolk for første gang gå foran bebyggelsen i havnen. Stavanger ble en moderne havneby.

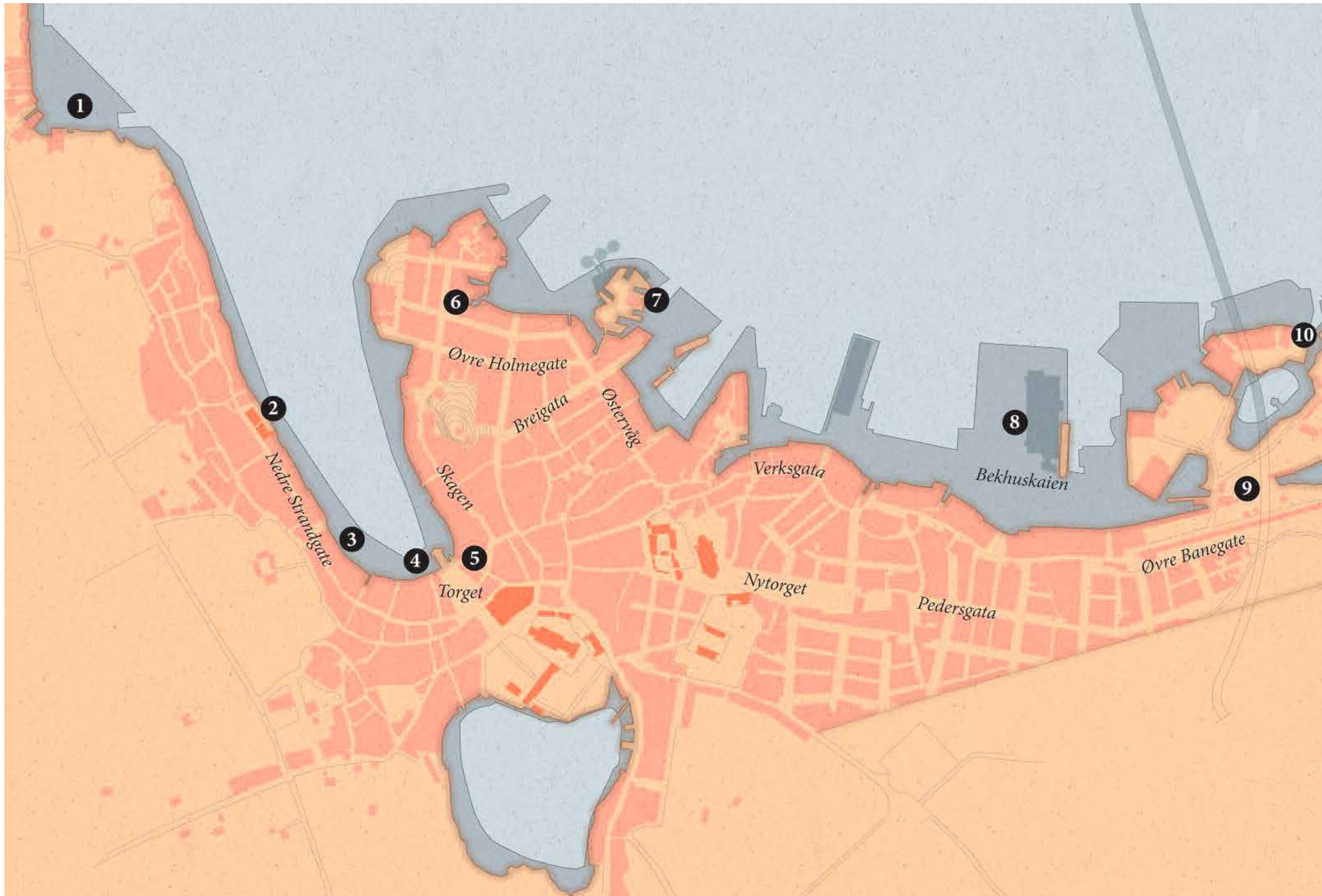


TURFORSLAG INNOM SENTRALE STEDER I DET GAMLE HAVNE- OMRÅDET

Anslått varighet: 90 minutter.

Passer for: *Alle aldersgrupper, inklusive rullestolbrukere.*

- 1 Sandvigå: et av Stavangers eldste industristeder.**
Her lå bla handelshuset Kiellands seilskipsverft i årene 1780-1862. Rosenberg mekaniske Verksted startet her i 1896, men flyttet over til Buøy i årene fram mot 1920. Kunstverket «Ekko» markerer den gamle sjølinjen med en oransje stripe tvers over kai og bygninger.
- 2 Nedre Strandgate 51. Stavangers eldste tollbod.**
Det rosa praktbygget i empirestil ble bygd i 1838-1840. Her måtte alle skip klarere lasten fram til en ny og mye større tollbod ble bygd på Skansekaaien i 1905.
- 3 Stavanger maritime museum, Strandkaaien 22, Autentisk restaurerte sjøhus og kjøpmannsgårder.** Museet har utstillinger om sjøfart, skipsbygging og by- og havneutvikling. Miljøutstillinger viser seiloft, krambod, rederkontor og kjøpmannsleilighet slik det var på begynnelsen av 1900-tallet.
- 4 Vågen. Stavangers hovedhavn i 1000 år.** Naturlig dyp havn som sammen med Torget og Domkirken har vært senter for byutviklingen siden middelalderen. Se langs sjøhusene på begge sider av Vågen: Husene følger den opprinnelige sjølinjen.
- 5 Lindahlsmauet. Opprinnelige smau mellom gateløpet Skagen og Vågen.** Navnet har smauet etter forretningsmannen Hans Lindahl som bodde i Torget 7 (Burger King). I bygningen bak drev fiskehandler Gundersen butikk fram til 1990-årene.
- 6 Holmen. Fram til 1830-årene var Holmen en liten øy.** Da var det mulig å ro gjennom en smal kanal fra Vågen til Børevigå.
- 7 Kjeringholmen og Steinkarkaaien. Steder med viktig og variert aktivitet i flere hundre år.** I løpet av de siste 100 år har området gjennomgått store utfyllinger og kaiutbygginger. På Kjeringholmen lå bla Stavangers kommunale slakteanlegg i årene 1901-1960. Fra Steinkarkaaien gikk fjordabåter og byferjer til nord-fylket, Ryfylke og Byøyene.
- 8 Bekhuskaaien. Fra skjæret med steinhytta ble skip kjølhalt og satt inn med flytende bek – et brannfarlig materiale.** Skjæret lå langt ute i havnen, i trygg avstand fra trehusbebyggelsen på land.
- 9 Øvre og Nedre Banegate. Stavanger reperbane lå mellom disse gatene.** Den 300 meter lange reperbanen produserte tauverk til seilskuter i årene 1785-1909.
- 10 Drollehåla. Ordet drolle betyr «bæsj».** Her drev flytende søppel fra hermetikkindustrien inn i viken blandet seg med innholdet fra nabohusenes dobøtter.



Turkart
basert på C.F.
Torstrups
kart over
Stavanger
1863-67. Foto:
Stavanger
Byarkiv. Bear-
beiding: Berit
Sømme.

OLE KALLELID

HUSROM OG HJERTEROM FOR SJØMENN



Stavanger er blitt beskrevet som misjonsbyen, bedehusbyen, avholdsbyen, organisasjonsbyen og sjøfartsbyen. For litt mer enn hundre år siden, i 1915, fikk byen en institusjon som hadde alle disse ingrediensene i seg. Da ble «Kristelig Sjømandshjems Forening» stiftet i et tidligere bolighus i Valberggata, nær havnen og Vågen. Året etter åpnet dørene for sjømenn som trengte billig kost og losji.¹

De mange lokale kristne organisasjonene og foreningene hadde arrangementer som var åpne for alle, men de henvendte seg i liten grad spesifikt til sjømenn på gjennomreise. Dette ble det en forandring på med foreningsdannelsen i 1915.

Kristent arbeid blant sjømenn var imidlertid ikke ukjent i byen. En eldre forening, «Sjømænds Kristelige Forening» (SMKF), hadde vært i aktivitet i mange år da «Kristelig Sjømandshjems Forening» ble stiftet.² Medlemmene av SMKF besøkte skip som lå til kai i Stavanger. De snakket med mannskapet, delte ut religiøse traktater og hjemmestrikkede sokker og inviterte til foreningens leseværelse i Østervåg. Der kunne sjømennene lese aviser, bøker og blader, de kunne motta post og skrive hjem, og de kunne levere inn oppsparte penger for trygg oppbevaring.

Men i tiden før 1916 hadde ikke sjøfarende et eget overnattingssted i Stavanger. Dette ville Jakob B. Natvig, disponent ved sardinfabrikken «Norrig», og andre som var aktive i byens kristne organisasjonsliv, gjøre noe med. Sjømenn som hadde mønstret av i Stavanger, eller som skulle ta hyre på et skip som lå ved kai i byen, skulle tilbys billig kost og losji i trygg omgivelser. De skulle også inviteres til alkoholfrie

Bildet er tatt idet utenlandske sjøfolk ankommer sjømannshjemmet en gang i 1960-årene. Lokalene i Valberggata som hadde huset foreningen og hjemmet siden oppstarten i 1915, ble revet i 1978. Året etter åpnet det nybygde Havly på den samme tomten. Her tilbys det fortsatt overnatting, men sjømannshjemmet er erstattet av et moderne avholdshotell. Havnemisjonen har ennå medlemsmøtene sine her. Foto: Stavanger havnemisjon.



Julefesten var det årlige høydepunktet til Kristelig Sjømandshjems Forening. Mer enn tusen mennesker, blant dem både besøkende sjømenn og byens egne innbyggere, kunne være samlet når foreningen inviterte til taler, sang, juletre-gang og gaveutdeling. I mange år ble julefesten avholdt på bedehuset Bethania på Bergeland. Midt på bildet ser vi det som var foreningens motto helt fra starten i 1915: «Vore Sjømænd for Jesus». Foto: Stavanger havnemisjon.

arrangementer med klar kristen profil. Natvig innbød derfor i 1915 til stiftelsesmøte for en ny kristen forening, som hadde mål å etablere et kristent pensjonat for sjømenn.³

Hvorfor i Valberggata?

Det er flere grunner til at sjømannshjemmet ble lagt til Valberggata. Denne gata lå for det første gunstig til for formålet. Nærheten til havnen gjorde at sjømenn som var gått i land, og som hadde behov for overnatting, bare kunne ta skipssekken på skulderen og rusle de få kvartalene bort til det nye hjemmet. Dernest var denne delen av byen, fra Vågen og i retning Holmen og Østervåg, allerede etablert som «pensjonatstrøket» i Stavanger. Det var i disse gatene kort mellom de rimelige spisestedene og overnattingsmulighetene.⁴

Under ledelse av den nye foreningens første leder, Jacob B. Natvig, ble huset i Valberggata bygget om for å kunne gi plass til overnattingsgjester og restaurant. I første etasje var det to større rom. Det ene ble innredet til restaurant og kjøkken, mens det andre ble leseverelse med bibliotek. Opp trappen var det syv værelser med til sammen tolv senger. Gjestene hadde felles bad på korridoren. Prisene for overnatting var 1,50 for et enkeltrom og 2,50 for et dobbeltrom. Det ble i andre etasje også innredet et styrerom for foreningen. I øverste etasje, på loftet, var det et rom for bestyrerinnen, som bodde på hjemmet.

Alle som tok inn på sjømannshjemmet, fikk tilbud om å overlate eventuelle penger de hadde tjent opp for oppbevaring. Dette bidrog nok til at mynter som ellers ville ha brent i lommen på sjømannen, ikke ble brukt på nærmeste kneipe, men spart og tatt med hjem.

Hjemmets første bestyrerinne, Ragna Falnæs, ble som en mor for mange av gjestene, og da spesielt for de yngste gjestene. I restauranten bød hun på både kald og varm mat. For 80 øre fikk man frokost, mens middag kostet kr. 1,50 og kveldsmat 1 krone. Maten fikk også blant Stavangers egne innbyggere ord på seg for å være både billig og mettende, så blant middagsgjestene var det også ofte folk fra byen.

Forening og forretning

Ved å studere tidlige protokoller og årsmeldinger får man et innblikk i virksomheten i Valberggata. Matroser utgjorde nesten halvdelen av gjestene. De tilbrakte i gjennomsnitt tre døgn på Sjømannshjemmet. Den nest største gjestegruppen var fyrbø-



Medlemmene i Kristelig Sjømandshjems Forening i 1922, få år etter etableringen av foreningen og åpningen av Sjømannshjemmet. De fleste av foreningens trofaste medlemmer var også engasjert i annet kristent arbeid i Stavanger. Maleriet i bakgrunnen, midt på bildet, er fra 1913 og er fortsatt i foreningens eie. Foto: Stavanger havnemisjon.



tere. Deretter fulgte maskinister, kapteiner, styrmenn, stuerter, kokker, loser, fiskere, skipstømmere og sjømannsprester. Nesten hver femte gjest er kategorisert som «andre reisende». Dette var besøkende som ikke hadde tilknytning til sjømannsyrket.

Den første julen etter åpningen inviterte bestyrerinnen Falnæs og sjømannshjemsforeningen til fest på julaften. I åttetiden om kvelden kom medlemmer av foreningen for å være sammen med overnattingsgjestene, og festen kunne starte. «Et statelig juletræ blev pyntet, og lysene tændt» for de om lag tjue gjestene, skrev Stavanger Aftenblad. I avisreferatet ble det poengtert at de besøkende sjømennene representerte begge alliansene i den pågående verdenskrigen:

«5 nationer var repræsenteret i denne brodering: nordmænd, svensker, finner, tyskere og englændere. De to sidst nævnte repræsentanter syntes helt at glemme, at der var krig mellem de to folk; forholdet mellem dem var likesaa hjertelig som mellem de andre.»⁵

Det var helt fra åpningen god tilstrømning av sjømenn til hjemmet. De besøkende fikk tilbud om en seng og god mat, og de kunne fritt benytte leseværelset. For å holde dem borte fra de mange fristelsene som lurte i sentrumsgatene, arrangerte bestyrerinnen og foreningsmedlemmene møtekvelder, fester, utlodninger og dagsturer i distriktet.

Under mottoet «Vore Sjømænd for Jesus»⁶ hadde virksomheten en kristen og sosial side. Andakter og forkynnelse var en del av hverdagen, og foreningen som stod bak virksomheten, ønsket spesielt at de yngste gjestene skulle oppleve hjemmet som et Hjem. Det ble ved noen anledninger gitt gratis losji til gjester som ikke var i stand til å gjøre opp for seg, men Sjømannshjemmet hadde en klar forretningsmessig profil, med budsjetter, regnskapsføring og faste priser for kost og losji.

Virksomheten hadde også en viktig indre funksjon. Det var ukentlige møter for medlemmene i Sjømandshjemsforeningen (senere Stavanger Havnemisjon) med talere, sang og musikk, og det ble arrangert utflukter og sosiale sammenkomster. Huset i Valberggata ble et samlingssted for medlemmene, og det oppstod vennskap, samhold og tilhørighet til foreningen. For mange medlemmer ble sjømannshjemmet nesten som et andre hjem.

I løpet av en vanlig uke var flere av foreningsmedlemmene innom huset nesten hver ettermiddag eller kveld. De deltok på medlemsmøter i sin egen forening, de bistod ved arrangementer

for sjømennene som bodde der, og de gikk på møter i styrer, utvalg og komiteer. Flere tok dessuten i et tak når bygningen trengte vedlikehold eller reparasjon. Virksomheten i foreningen var i organisert flere underkomiteer og utvalg, og spesielt kvinneforeningen gjorde en innsats som sjelden blir viet mange ord i årsberetninger og andre skriftlige dokumenter.

Fra håndskrevet brev til medlemsblad

Medlemsbladet «Havnen» er en viktig kilde til kunnskap om virksomheten ved hjemmet og i foreningen. Det ble i en periode utgitt hver måned i et opplag på 500 eksemplarer. Hver utgave av bladet inneholdt en bibeltekst og betraktninger rundt denne, en hilsen fra bestyrelsen ved hjemmet, omtale av arrangementer for gjestene og notiser om foreningens indre liv. «Havnen» ble sendt i posten til medlemmene, det ble lagt ut på leseværelset til gjennomlesing og utlån, og det ble delt ut på skip som lå til kai.

Medlemsbladet var en videreføring av de månedlige nyhetsbrevene som helt siden begynnelsen av århundret var levert til sjøfolk i havnen og sendt til skip i andre havner av sjømannshjemsforeningens forløper, «Sjømænds Kristelige Forening». Det var sekretæren i SMKF, og senere initiativtaker til Sjømannshjemmet, Jacob B. Natvig, som stod bak denne virksomheten. I de første årene skrev han brevene for hånd. Senere ble de trykket, og de utviklet seg etter hvert til å bli et månedlig medlemsblad. I sjømannshjemsforeningens jubileumsberetning fra 1950 betones viktigheten av dem:

«Brevene hadde sin store betydning. (...) De tjente til å styrke sjømannens kristne livssyn, som ellers kunne være hardt nok prøvet ved dårlig innflytelse og hånlige spottord fra vantrende kamerater ombord eller på land. Det var ofte ikke så greit for en ung sjøgutt å være alene kristen om bord. (...) For å ruste ensomme guttesinn mot smittfarlige og destruktive livssyn der ute i det fremmede, betød disse månedsbrevene langt mer enn vi landkrabber kan ane.»⁷

«Havnen» brakte jevnlig hilsener fra sjøfolk som under sitt besøk i Stavanger hadde bodd på sjømannshjemmet, eller som på annet vis hadde vært i kontakt med foreningen eller noen av dens medlemmer. I ett av disse skrivene beskrev en matros på et skip som hadde ligget til kai en natt i Stavanger hvordan hele mannskapet hadde blitt invitert til sjømansfest i Valberggata. Alt hadde vært «saa glimrende», påpekte han fornøyd.

Kristelig Sjømandshjemsforening i Stavanger ble etablert i 1915. Organisasjonen Sjømænds Kristelig Forening (senere Stavanger Havnemission og Leseværelse) hadde da vært i virksomhet siden 1900. I 1927 slo de to organisasjonene seg sammen til Stavanger Kristelige Sjømandshjem og Havnemission. Sjømannshjemmet fra 1916 ble revet i 1978. Det ble erstattet av Havly hotell, som i 20 år ble drevet i samarbeid mellom Stavanger Havnemisjon og Den Indre Sjømannsmisjon. I 2000 gikk Den Indre Sjømannsmisjon ut av samarbeidet, og Havly har siden vært eid av Stavanger Havnemisjon.

Finstasen måtte på når de unge sjømennene som hadde overnattet på Sjømannshjemmet, skulle mønstre på et nytt skip. Med skipssekken over skulderen og kofferten i hånden var det kort vei å gå fra Valberggata til havnen. Legg merke til kvinnen med forkle som har tatt turen ut på fortauet for å ta farvel med gjestene. Fra begynnelsen av 1950-årene. Foto: Stavanger havnemisjon.

Underholdningen hadde vært god, og gaven han hadde mottatt, hadde falt i smak: «Jeg blev rigtig fornøid naar jeg kom om bord og aabnet pakken. Baade kniven og barbersaapen var meget kjærkomment, for jeg trængte nok begge dele.»⁸

I en annen notis i Havnen er det referert en hilsen fra en maskinist som hadde overnattet på Sjømannshjemmet. Han takket for både en hyggelig fest på hjemmet og for «de gildeste silkesokker som jeg har set». De var så fine at han straks ville legge opp buksene sine, «saa jeg kan gaa på Karl Johan og konkurrere om Oslo-damene.»⁹

Fra en offiser på et norsk skip kom det et langt takkebrev for julegavene som var blitt brakt om bord da skipet noen uker før jul hadde ligget til kai i Gøteborg. Offiseren ville spesielt rette en takk «til damer der hjemme der til stadighet arbeider, baade sent og tidlig, og aldrig gaar trøtte, for at glæde sjømændene som maa være ute fra sine kjære paa den store høitid.» Dette var til stor oppmuntring for alle om bord, understreket han: «Vi føler ikke savnet og ensomheten saa meget naar vi faar se hvad dere gjør for os.»¹⁰

Julefest på Bethania

Det største arrangementet gjennom året var uten sammenligning julefesten på forsamlingshuset Bethania i Bergelandsgate. Dette var ikke bare en stor hendelse for gjestene på Sjømannshjemmet eller for medlemmene i Havnemisjonen. Julefesten på Bethania var lenge en begivenhet i Stavanger.

En søndags ettermiddag tidlig i januar hvert år gikk det en strøm av mennesker opp bakkene til Bergeland for å ta del i sang, gang rundt juletreet og utdeling av pakker. Opp mot tusen mennesker var samlet, så det er ikke til å undres over at det måtte være åtte ringer rundt juletreet for at alle skulle få plass. Blant deltakerne var innbudte sjømenn fra skip som lå til kai i byen og medlemmer av arrangørforeningen, mens resten var folk fra Stavanger-distriktet.

Styremøtereferatene forteller at planleggingen av festen begynte tidlig på høsten året i forveien. Da ble programmet satt opp, og praktiske oppgaver ble fordelt. Etter at festen var gjennomført, var den så sak på det følgende styremøtet. Hele tilstelningen ble evaluert, og regnskapet ble presentert og diskutert. Dette viste som regel overskudd. Disse pengene ble tilført foreningskassen, og den årvisse julefesten ble dermed etter hvert en del av det økonomiske grunnlaget for virksomheten.

På Leseværelset kunne gjestene på Sjømannshjemmet og andre sjømenn som hadde litt ledig tid i Stavanger, lese aviser fra alle deler av landet. Bøker og blader, gjerne med kristent innhold, var dessuten til utlån. Brevpapir lå også alltid framme for å minne gjestene om at det for familien hjemme ville være kjærkomment med en hilsen fra sønnen eller mannen som seilte ute. Inntil Sjømannshjemmet i Valberggata åpnet i 1916, var det et tilsvarende leseværelse for sjømenn i Østervåg. Foto: Stavanger havnemisjon.



Juletrefesten på Bethania var ikke bare viktig for sjømenn og byens befolkning. Den hadde også en betydelig funksjon innad i sjømannshjemsforeningen. Dette årvisse arrangementet samlet medlemmene til felles innsats, for det var ikke få arbeidsoppgaver som skulle utføres. Det store lokalet skulle pyntes og klargjøres, og ikke minst ryddes etterpå. Program og sanghefter skulle trykkes, talere skulle kontaktes, og det skulle annonseres i byens aviser. Midt under festen, mellom talene og juletrengangen, skulle dessuten mer enn tusen mennesker serveres, og avslutningsvis skulle det deles ut pakker til alle de innbudte sjømennene. Dette krevde et helt apparat av frivillige av begge kjønn.

Høy aktivitet og godt belegg

I 1920- og 30-årene var det jevnt godt belegg på sjømannshjemmet og høy aktivitet i foreningen. De to sjømannsmisjonsforeningene i byen ble etter hvert slått sammen, og det utadrettede arbeidet overfor besøkende sjømenn fortsatte under navnet Stavanger Kristelige Sjømannshjem og havnemisjon. I hele mellomkrigstiden var virksomheten i Valberggata en sentral del av det kristne foreningslivet i Stavanger.

Under andre verdenskrig ble det derimot stillstand i arbeidet. Bygningen ble rekvirert av tyskerne, og det var unntakstilstand i den sivile skipstrafikken. Heller ikke den årvisse juletrefesten på Bethania kunne avvikles, for også det store bedehuset i Bergelandsgate var tatt av okkupasjonsmakten. Det indre foreningslivet levde videre ved at møtene ble flyttet til andre lokaler i byen.

Etter 1945 kom aktiviteten i Stavanger Havnemisjon inn i vanlig gjenge igjen. Som før krigen var det driften av Sjømannshjemmet som var den fremste oppgave. Også den indre foreningsvirksomheten fant fram til kjente spor, med forkynnelser, musikkvelder, sosiale sammenkomster og aktiv møtevirksomhet i ulike komiteer og utvalg. Turer og utflukter var fortsatt faste innslag på programmet. Med buss og båt, og med medbrakte matpakker og termos, gikk turene til blant annet Årdal, Kvitsøy, Finnøy, Oltedal og Vikevåg.

Bare et fåtall av de som engasjerte seg i arbeidet i Valberggata, hadde personlig kjennskap til sjømannslivet. Det var dermed ikke egen erfaring fra livet til sjøs som drev dem i arbeidet, men en plikt og lyst til å bringe det kristne budskapet til en utsatt gruppe mennesker, og da særlig til unge gutter som ble møtt av en tøff hverdag om bord og i havnene. Ved flere anledninger



Kristelig Sjømandshjems Forening var en viktig sosial arena for medlemmene. I tillegg til faste møtekvelder i foreningens lokaler i Valberggata med andakt, musikk og bevertning, var utflukter en fast post på programmet i sommerhalvåret. Bildet er fra en tur i kvinneforeningens regi. Foto: Stavanger havnemisjon.

omtalte medlemmene seg selv i en ironisk tone som «landkrabber». Mange av dem var funksjonærer eller mindre næringsdrivende og var engasjert også i andre former for kristent arbeid i byen.

Til forskjell fra de mannlige medlemmene hadde kvinnene sitt eget forum. Kvinneforeningen samlet jevnlig 50-60 kvinner til medlemskvelder. Med seg hjemmefra hadde de strikketøy eller sytøy, og programmet bestod av andakt, sang og andre kulturelle innslag, håndarbeid og kaffepause. Som i andre frivillige lag hadde ikke Havnemisjonens kvinner formelt ledende posisjoner i hovedorganisasjonen, men de ledet Kvinneforeningen og var svært viktige for den daglige virksomheten i hovedforeningen, ikke minst økonomisk. Hver høst ble håndarbeidsprodukter loddet ut under kvinneforeningens årlige basar, og ved møter og fester var det kvinner som pyntet, dekket bord, handlet inn, kokte kaffe og serverte.

Utover i 1950-årene kom spørsmålet jevnlig opp i Havnemisjonen om det fortsatt trengtes et overnattingstilbud for sjøfolk i Stavanger. Konklusjonen i de interne diskusjonene var at behovet for et sjømannshjem ikke var blitt mindre med årene. Med flere titalls daglige skipsanløp i havnen var det ikke få sjøfolk, i første rekke menn, men etter hvert også flere kvinner, som hadde ledige ettermiddager, kveldstimer og døgn i byen. Skipene var dessuten langt større enn tidligere, og med det økte

besetningen. På den annen side skapte endringene i skipsfarten nye utfordringer. I og med at fartøyene lå stadig kortere tid ved kai, var det mer utfordrende enn tidligere å oppsøke sjømenene.

En ny, viktig målgruppe for Stavanger Havnemisjon i de første tiårene etter krigen, var de unge elevene på skoleskipet «Gann». Dette fartøyet lå fast ved kai i Stavanger, og de 15-16 år gamle guttene bodde om bord i noen måneder mens de fikk opplæring i grunnleggende sjømannskap. Unge gutter hadde ikke mange fritidstilbud i Stavanger. Når de hadde fri fra undervisning og lekser og kunne utforske den ukjente og store byen på egen hånd, hadde de gjerne lite penger mellom hendene. Havnemisjonen inviterte dem derfor på gratis fester, møter og turer. Etter en samling i Valberggata en høstkveld i 1966, kunne foreningens medlemmer i «Havnen» lese et utførlig referat fra arrangementet:

«Salong og leseværelse var utnyttet til siste plass. I alt var vi samlet ca. 90 stk. På tross av at det ble trangt om plassen så det ut for at alle guttene koset seg. Å se utover en gutteflokk på ca. 80 som sitter og lytter til det vi har å gi – er noe av høydepunktet i vårt arbeide. Vi hadde en film om alle slags kryp som lever i havet – og det var virkelig interessant. Fra kjøkkenet fikk alle servert pølser, rundstykker og «Fanta».¹¹

Fortsatt overnattingstilbud og forening i Valberggata

Det er nå gått mer enn hundre år siden sjømannshjemforeningen ble startet opp nær havnen. Det tilbys fortsatt kost og losji her, men det tidligere bolighuset er erstattet med en hotellbygning oppført for formålet. I stedet for sju rom med bad på gangen, er det i dag 42 moderne hotellrom.

Om overnattingsstedet fortsatt er i full vigør, er eierorganisasjonen Stavanger Havnemisjon i en annen situasjon. Den tiden er over da Stavanger Havnemisjon var en kjent institusjon i byen, men foreningen betyr ennå mye for medlemmene sine. Det arrangeres fortsatt treff for disse, men virksomheten i Havnemisjonen er kjennetegnet av høy gjennomsnittsalder på medlemmene og lite rekruttering av nye medlemmer.

Denne utviklingen er ikke spesiell for foreningen i Valberggata, men gjenspeiler en generell samfunnstendens i det frivillige foreningslivet i Norge. Til forskjell fra andre organisasjoner har midlertid Havnemisjonen etablert noe som vil bli stående

igjen etter medlemmene: Et velfungerende avholdshotell i sentrum av en stor norsk by.

(Artikkelen bygger på Ole Kallelids bok 100 år i Valberggata - Havly hotell og er til salg i Valberggata 1. Best Western Havly hotell.)

Kilder og litteratur

Adressekalendere for Stavanger

Stavanger Aftenblad

«Havnen» (medlemsblad)

Foreningens utklippbøker, jubileumshefter, årsmeldinger og protokoller:

«Forhandlingsprotokoll SMK 1900–1915»

«Kristelig Sjømandshjemsforenings Forhandlingsprotokoll 16/5 1915 – 6/1 1927»

«Forhandlingsprotokoll for Stavanger Sjømands Kr. Forening (havnemission og leseværelse)»

«Forhandlingsprotokoll for Stavanger kristelige Sjømannshjem og Havnemisjon 1934–1949»

«Forhandlingsprotokoll for Stavanger kristelige Sjømannshjem og Havnemisjon 1949–1967»

«Styreprotokoll for Stavanger kristelige Sjømannshjem og Havnemisjon 1967–1999»

Noter

- 1 I dag ligger Havly hotell på denne tomten. Hotellet åpnet i 1978 etter at det gamle sjømannshjemmet var revet. En ny bygning ble reist på den samme tomten. Havly er et moderne og sentrumsnært hotell, tilsluttet verdens største hotellkjede, Best Western, men det har tatt vare på egenarten som misjons- og avholdshotell. Havnemisjonen har fortsatt medlemsarrangementene sine her.
- 2 «Sjømands Kristelige Forening» (SMKF) ble stiftet i 1900. Den første formannen, seilmakeren og skipsrederen Johan Pedersen, var aktiv i flere deler av Stavangers kristenliv og organisasjonsvirksomhet. Han var gift med Johanne «Hanna» Christine, født Natvig. Blant barna deres var Gustav Natvig-Pedersen, senere politiker i Arbeiderpartiet og stortingspresident. Johanne Christine var for øvrig søskenbarn av Jacob B. Natvig, som var initiativtakeren til sjømannshjemmet.
- 3 I årene etter 1915 var det dermed to sjømannsmisjonsforeninger i Stavanger, men de slo seg i 1927 sammen til «Stavanger Kristelige Sjømandshjem og Havnemisjon», til daglig bare kalt «Havnemisjonen».
- 4 Adressebøker for Stavanger fra 1910 og 1920 viser at det i tiden omkring oppstarten av Sjømannshjemmet fantes et tjuetalls pensjonater og hoteller i byen. De fleste av dem var små, og komforten var så som så. Spisestedene lå mer spredt, og det var i Stavanger nærmere 30 kafeer eller restauranter.
- 5 Stavanger Aftenblad, 28. desember 1916.
- 6 Senere «Våre sjøfolk for Jesus».
- 7 *Stavanger Kristelige Sjømannshjem og Havnemisjon gjennom 50 år. 1900-1950*: 36.
- 8 «Havnen», nr. 2-3/1930.
- 9 «Havnen», nr. 2-3/1930.
- 10 Havnen», 2-3/1929.
- 11 «Havnen», 10/1966.

Foto: Erik Thoring



ERIK THORING

Melkebøndene stiftet rederi:

91 ÅR PÅ FJORDEN MED «RISKAFJORD II»

3000 fiskere deltar i eventyrlig sildefiskeri på Kvitsøy og Stavanger Skofabrik kunngjør opphørssalg i Stavanger Aftenblad. Samme dag, lørdag 5.mars 1927 glir et uvanlig fartøy inn i Hommersåkvågen.

Det står ingen velkomstkomite klar på kaien for å hilse Riskafjord-rederiets nyervervelse velkommen. Men ryktet sprer seg raskt i bygda. Svenskebåten «Olava» er spesiell av flere grunner. Det er rederiets første stålbåt, den er smal og rank med lavt fribord. Den er holder høy fart og den er rederiets første dampbåt. Rederiet har på dette tidspunkt to treskøyter i trafikk, «Riskafjord» innkjøpt i 1913 og «Riskafjord I» innkjøpt i 1923 og på folkemunne omtalt som «Dunkå».

«Lavå» på folkemunne

«Olava» får naturlig nok navnet «Riskafjord II» og settes i rutetrafikk i mai i 1927. På folkemunne får den navnet «Lavå».

Båten som ble kjøpt fra Halden for 13 500 kroner er allerede godt voksen. Bygd i Gøteborg som «Särø» i 1864 og med 63 års fartstid bak seg når den skifter hjemmehavn til Stavanger og Hommersåk. «Riskafjord II» skal snart vise seg å være et godt kjøp. Båten er perfekt til passasjerbefordring. Den hadde sertifikat for godt over 100 passasjerer og god plass til gods på framdekket. Båten ble raskt populær blant fastboende og det raskt økende antallet hytteeiere på Riskalandet.

Riskafjord-rederiet ble båret fram på misnøye fra melkebøndene i Riska. Siden 1894 hadde Stavangerskes «Strand»

«Turist 1» eller bare «Turisten» var god å ha når folk strømmet til hyttebyene på Riskalandet om sommeren. Noen ganger ble strikken tøyet vel langt. Ved en kontroll 9. juni 1963 talte politiet 276 passasjerer på «Turisten» da den ankom byen. Båten var sertifisert for 177 passasjerer. Det var redningsutstyr om bord til 193 personer. Skipperen ble ilagt en bot på 500 kroner.

«Turisten» var i selskapets eie fra 1937 til 1976. På bildet har «Turisten» sluppet i land på Skjølvik en gang på 1950-tallet. Kiosken til høyre på bildet ble drevet av Margit Årebrot fra 1949 til 1960. Foto utlånt av Jan Terje Jensen.

betjent Hommersåk på sin rute til Jørpeland. Det var ikke daglige anløp til Hommersåk og ruta var lang og kronglete. Fra 1907 ble tilbudet supplert med melkeskøyta «Norden» drevet av en privatperson som leverte melk til Stavanger og omegn meieri på Bagerbrygga.

Rederi stiftet i 1913

Etter flere års misnøye tok melkebøndene skjeen i egen hånd. I desember 1913 stiftet 71 bønder Aktieselskabet Riskafjord. Aksjekapitalen på 11 000 kroner ble brukt til å kjøpe motorkutteren «Ly» som straks ble satt inn i rute til Stavanger med to daglige anløp. Båten hadde sertifikat for 77 passasjerer og god dekksplass til melkespannene. Det var det viktigste.

Stavangerske som hadde hatt monopol på Hommersåkruta siden 1894, tok ikke opp konkurransen med Riskafjord-rederiet og ga opp Hommersåk som anløpssted i 1917. AS Riskafjord var alene om rutetrafikken på Hommersåk helt fram til 1996.

Hommersåk vokser

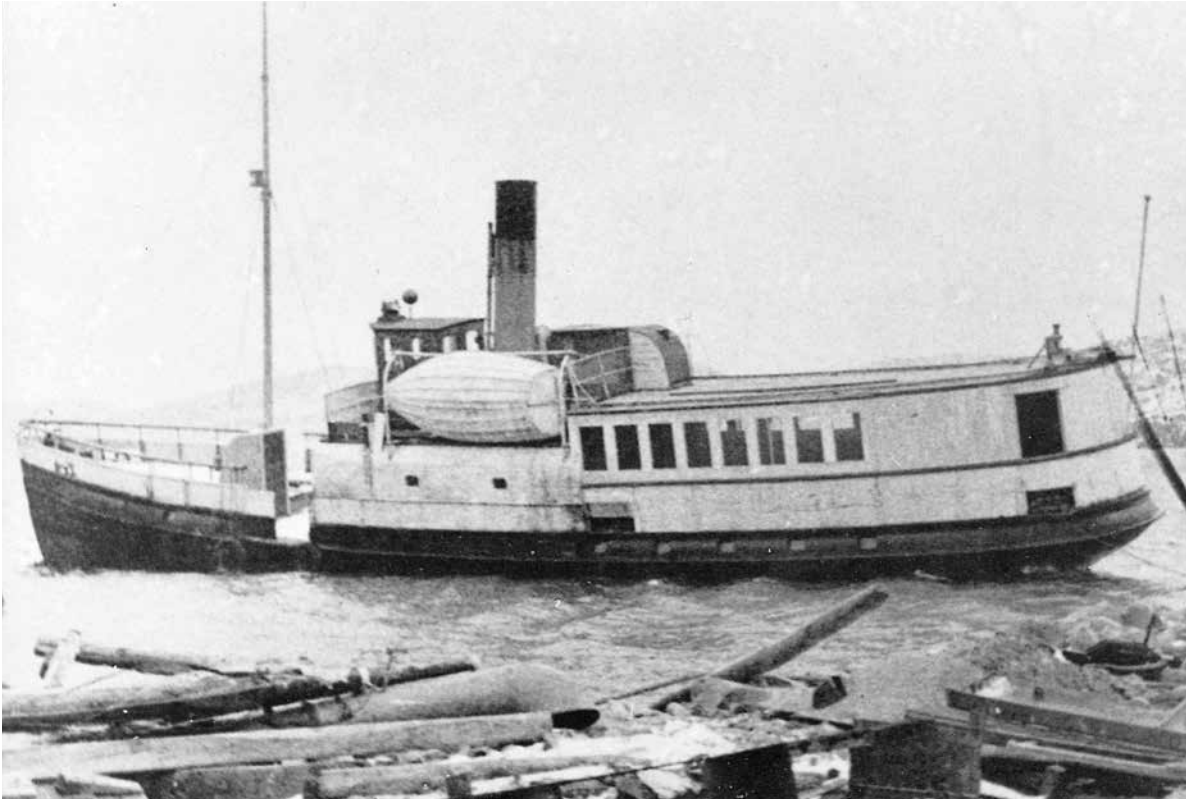
Det var gyldne tider for rederiet. Folketallet i Hommersåk økte, flere bedrifter etablerte seg, blant andre T. Skretting som overtok og utvidet mølledriften i 1922. De første hyttene ble bygd av Stavanger-folk og trafikken økte. Rederiets aksjonærer kunne heve utbytte hvert eneste år siden starten. På midten av 1920-tallet økte utgiftene og økonomien fikk en dupp. Men i stedet for å legge seg på været satset rederiet på bedre materiell og økt kapasitet. Med kjøpet av «Riskafjord II» i 1927 hadde rederiet tre skip med en samlet kapasitet på 377 passasjerer. For nå var det passasjertrafikken som ga klingende mynt i kassen. I 1930 utgjorde passasjerinntektene 60 prosent av rederiets inntekter.

Feilkjøp

Alle piler pekte oppover og rederiet tenkte stort. For stort skulle det vise seg. I 1929 gikk selskapet til innkjøp av «Gulos». Båten var dyr i drift og den var for stor for kaiene denne skulle betjene. Båten ble for det meste liggende i opplag, før det endelig lyktes å selge bomkjøpet til AS Jøsenfjord i 1936. «Gulos» ble omdøpt til «Erfjord» og gikk i rutetrafikk på Indre Ryfylke i over 30 år.



Førprodusenten Skretting fylte nesten hele Hommersåkvågen med sine fabrikkbygg. «Riskafjord II» ligger til kai ved Handelslaget. Bildet er fra 1954. Foto: Stavanger Byarkiv/Widerøes flyveselskap.



Etter hardkjøret under og etter krigen ble «Riskafjord II» kondemnert. Vinteren 1950 brakk fortøyningene i en storm og båten ble liggende halvt nedsunken. Rederiet fikk ikke tak i annen tonnasje og bestemte seg for å renovere båten fullstendig. I følge båtbygger Johannes Sagen ble 75 prosent av båten fornyet og dampmaskinen ble byttet ut med en dieselmotor. 5.juni 1952 var nye «Riskafjord II» på fjorden igjen. Foto: Johannes Østvold.



«Olava» kom til Hommersåk i 1927 og gikk etter kort tid inn i ruta som «Riskafjord II». Det åpne akterdekket ble bygd inn 1934. Her ligger båten ved kai på Usken. Foto: Stavanger Turistforening/Statsarkivet

Gode penger i krigen

Ved inngangen til de fem lange krigsåra hadde rederiet en flåte på tre skip: «Riskafjord I» («Dunkå»), Riskafjord II («Lavå») og Turist I («Turisten»). Rederiet berget alle båtene gjennom krigsåra, men ikke uten betydelige driftsforstyrrelser. Tyske myndigheter satt, om ikke bokstavelig talt, ved roret og bestemte hvor materiellet skulle brukes. «Riskafjord I» og «Turist I» ble i perioder beordret til å frakte arbeidsfolk til Rosenberg. Og «Riskafjord II» ble høsten 1944 satt inn i Årdalsruta fordi det manglet olje til Jøsenfjord-selskapets rutebåter. Riskafjord-rederiet tjente gode penger under krigsåra, baksiden av medaljen var nedslitt materiell.

Men etterspørselen etter tonnasje var stor da freden kom til landet. Derfor fortsatte Riskafjord-båtene i rutene så lenge det holdt. I 1950 var «Riskafjord II» så utslitt at den ble kondemnert av Skipskontrollen og lagt i opplag. Samtidig ble «Dunkå» sendt til evig hvile etter 27 år i rederiets tjeneste. Den ble avløst av en tysk stålbat «Schleswig Holstein» som etter ombygging hos Sagen båtbyggeri fikk navnet «Riskafjord» eller «Litlå» på folkemunne.

«Lavå» får nytt liv

Framtiden til «Riskafjord II» hang i en tynn tråd. Restaurere eller kjøpe et nyere skip? Antagelig var det båtens popularitet hos mannskaper og passasjerer som ga den gamle damen et nytt liv på Riskahavet. Dampmaskinen ble tatt ut og erstattet med en GM dieselmotor (seinere Callesen). Nesten alt over og under dekk ble kassert og båten framsto nærmest som ny.

Ved inngangen til 1950-tallet var rederiet godt rustet med tre skip og en samlet kapasitet på 466 passasjerer. Trafikken var god, men svært ujevn. I sommerhalvåret var det fullt kjørt med en stadig økende flokk hyttefolk. I vinterhalvåret var det desto roligere. Rederiet forsøkte å leie ut ledig materiell til andre selskap. Av og til lyktes det, andre ganger ble enkelte av skipene liggende uvirksomme i bøyene.

Konkurrerer med bil og buss

Samtidig ble bussene et alternativ for mange. Sverre Hagas bilruter ekspanderte og tok stadig mer av Hommersåk-trafikken. Fra 1960 ble dessuten restriksjonene på kjøp av



Jan Terje «Teddy» Jensen var båtfører på «Riskafjord II» fra 1984 til 1996. Teddy har et stort hjerte for «Riskafjord II» og er en av flere som bemanner båten når det er charterturer. Foto: Utlånt av Jan Terje Jensen.

Bordet Riskafjord på fjorden

Hvis bonde Harald Ivesdal tok seg en kort tur ut i beitemarka på Lihalsen hadde han utsikt til Ekofisktanken som lå trygt forankret i Gandsfjorden. Kontrasten kunne ikke vært større. På gården Grønnevig drev han og hans familie med ti melkekyr og 100 sauer. Melka levert han daglig om bord på Riskafjord II. Siden det ikke fantes egnet brygge i Grønnevig, rodde han ut på fjorden og bordet rutebåten. Tunge melkespann ble lastet om bord og om sommeren hadde han også med seg feriegjester som skulle til eller fra byen. Bordningen av Riskafjord II pågikk helt fram til 1976. Da hadde Ekofisktanken for lengst forlatt fjorden og stod forankret på Nordsjøens bunn.



Bonde Harald Ivesdal ved årene når rutebåten ble bordet utenfor Grønnevig ved Lihalsen. Legg merke til melkespannene forrest i robåten. Bordningen pågikk helt til 1976 da gårdsbruket til Ivesdal ble lagt ned. Foto: Utlånt av Jan Arthur Ivesdal.



Rederiets melkebiler kjørte inn solide overskudd som subsidierte rutebåtene. Sjøførene Gunleiv Hogstad (t.v.) og Lars A. Skjørestad i 1962. Foto: Privat

Bilene berget båtene

Det blir sagt om AS Riskafjord at det var bilene som berget båtene. Mens rutebåttrafikken slet med sviktende inntekter på 1960- og 70-tallet, kunne bildriften gjøre opp regnskapene med solide overskudd.

Rederiet startet med en melkebil i 1941. Etter vanskelige krigsår fikk landbruket et oppsving. Bildriften gikk godt og omfattet etter hvert også vanlig godstrafikk for blant andre T. Skretting. Overgangen fra melkespann til tank i 1969 ga enda bedre resultater.

Dette året konstaterte styret at «å drive landtransport viser seg å være uhyre mer lønnsomt enn sjøvertstrafikken».

Men det varte ikke. Fra slutten av 1980-tallet sank lønnsomheten og i 1997 avsluttet rederiet bildriften etter 56 år. Da var det også slutt for «Riskafjord II» og rederiet satt igjen som eier av et sjøhus og en båt uten rutekonsesjon.



«Riskafjord II» ble vernet og siden fredet av Riksantikvaren. Båten skulle bevares slik den var da den gikk ut av ruta i 1996. Men i restaureringen er det gjort flere endringer. Blant annet er teakkledningen på styrehuset tilbake. Foto: Stein Erik Storli

privatbil opphevet. Endringene kunne leses i rederiets røde regnskapstall. Det var ti år siden sist selskapet hadde utbetalt utbytte til sine aksjonærer og utsiktene var ikke lyse.

Siden 1957 hadde rederiet forsøkt å selge «Litlå» («Riskafjord») uten hell. Båten lå for det meste i opplag og hadde i tillegg en defekt motor som det ikke var penger til å reparere. Men så i 1963 kom AS Øyane på banen. De trengte en høvelig båt til rutedriften sin. «Litlå» ble endelig solgt, og snart ombygd til «Øybuen» som trafikkerte i byøyene fram til 1978.

Salget av «Litlå» ga rederiet en pustepause. Men hele 60 og 70-tallet fortonte seg som en kamp i motvind. Båtdriften gikk dårlig, bank og kommune måtte til stadighet trå til for å holde rutetrafikken i gang. Kostnadene økte og inntektene holde ikke følge. Rederiet hadde investert betydelige beløp i opprusting av «Turist I» i håp om inntektsbringende utleie. Det slo ikke til og «Turisten» ble et økonomisk tapsprosjekt for rederiet. Etter flere års forsøk på salg, gikk den opphøging i 1976. Bare Callesen-motoren fikk rederiet betalt for.

På kanten av stupet

I 1974 sto rederiet på kanten av stupet. Kassa var bunnskrappt og det var ikke mer støtte å hente fra Sandnes kommune. Nå var det bare Staten som kunne berge rutetrafikken mellom Stavanger og Hommersåk. Staten kom ikke på banen og rederiets styreleder siden 1958, Lars E. Frøyland, forberedte seg på styrt av avvikling. Men fylkestrafikksjef Jahn Bastiansen ville det annerledes. Han aksepterte ikke nedleggelse av ruta og fikk i løpet av kort tid med seg Samferdselsdepartementet, Sandnes og Stavanger kommune på et spleiselag. I 1975 falt alle brikkene på plass i puslespillet og «Riskafjord II» kunne fortsette i ruta slik den hadde gjort nær sagt sammenhengende siden 1927.

Men offentlig støtte følger det økte forventninger fra befolkningen. Fastboende på Usken og Uskekalven var ikke fornøyd med rutetilbudet og fremmet sine høylydte krav. Mange ville ha «Riskafjord II» erstattet med en hurtiggående båt som kunne trafikkere oftere. Rederiets folk var ikke fremmed for tanken. Men de steilet da myndighetene gjorde det klart at rederiet ikke ville få både i pose og sekk. «Lavå» måtte avhendes dersom det ble satt inn hurtigbåt i ruta. Rederiet nektet fordi de visste at «Riskafjord II» var

Etter at «Riskafjord II» gikk ut av ruta i 1996 har den tjent til livets opphold som charterbåt. Det har blant annet ungene i Stavanger kommunens «Fiks ferige ferie» hatt gleden av. Foto: Erik Thoring



A/S Riskafjord.

Pinse og sommerute fæses ombord.
Merk: søndagsruten fra Stavanger
(8 Hommersåk direkte), 9 – 10.30 –
1.30 – 5.50 – 6 – 7.20 – 8.30 og 9.45.
(STAB)

Klipp ut.

M.k. »Sletten«

RUTE:

1 pinsedag og søndagsrute etter pinse:
Fra Stavanger kl. 9, Lauvås, Vier, Slet-
tén, Idø og Kvalvåg.
Fra Kvalvåg kl. 6.30, Idø 6.45, Sletten
7.05, Vier 7.20, Stavanger 8.
Fra Sletten kl. 9 em., Vier 9.15, Lauvås
9.30, Stavanger 10.

2. pinsedag blir lik 1. pinsedag.
Opptil veiviser fra Sletten til Våril-
varden. — Telefon Hommersåk 19 a.

Ruten til Bymarken

1. og 2. pinsedag.

Ruten vil bli trafikkert hver time fra
Fiskepiren. I tilfelle mange passasjerer
vil elstrømbåt bli satt inn med avg. hver
¼ time. Første tur kl. 9 form., siste tur
fra Bymarken kl. 21.

D.s. „Ragnar“s ruter.

Avgang fra Fiskepiren lørdag den 30.
kl. 3 og kl. ¼8 etterm. 1ste og 2nen pin-
sedag kl. ¼9 og kl. ¼11 form. Fra Nau-
stervik kl. 6 og kl. 8. Anløper Vier,
Lauvås og Uskekølven begge veier

M/S Viervåg I.

Pinsealten fra Stavanger kl. 3 og 7.30
eftm.
1ste pinsedag fra Stavanger kl. 6.30 og 7.45
fm. Fra Vier til Stavanger kl. 6.30 og 7.45
eftm. Fra Lauvåsvåg 6.15 og 8.00 eftm.
2nen pinsedag fra Stavanger kl. 9 og
11 fm. Fra Vier til Stavanger 6.30 og
9.30. Fra Lauvåsvåg kl. 8 og 9.45.
(STAB)

Fjorden var veien og hvert minste
sted i Høgsfjord og på Riska hadde
faste ruteanløp. Pinsetrafikken en
gang på 1930-tallet.

Da sjøen var veien

Alle som ville kunne starte båtrute. Så lenge det gikk i
pluss. Offentlige tilskudd kunne man se langt etter.

Etter at bilen ble allemannseie på 1960-tallet, ble båt-
ruter dårlig butikk. Fra 1970-tallet var Riskafjord den
siste gjenværende båtruta på Riskahalvøya.

Her er de viktigste båtrutene fra 1894 til 1996:

1894-1917: Stavanger-Hommersåk-Jørpeland
Det Stavangerske Dampskibsselskap med dampskipet
«Strand»

1930-1966: Stavanger-Uskakalven – Vier
Knut Vier først med «Vier», deretter «Viervåg» og til
slutt «Viervåg I» (ex. «Riskafjord»)

1936-1960: Stavanger– Sletten (Idø og Kvalvåg)
Olaus og Imanuel Sletten med treskøyta «Sletten».

1914-1996: Stavanger–Usken-Hommersåk
A/S Riskafjord med i alt sju fartøy i fartsperioden.
Det var også flere melkeruter på Høgsfjord og Riska i
perioden 1920 til ca 1953. Lengstlevende i melkeruta
var «Ildsal I».

Ruteanløpene

Fra starten i 1914 gikk «Riskafjord» i følgende rute:
Hommersåk-Usken-Li-Grønnevig –Stavanger.

Etter hvert kom de flere brygger med i rederiets ru-
teplan, til glede for noen og til ergrelse for andre som
fikk lengre reisevei.

Egeberg, fra 1921 til 1971.

Uskakalven, 1966.

Lauvåsvågen, fra 1966 til første halvdel 70-tallet.

Stølsvik, fra siste halvdel 1930-tallet.

Sjølvik, fra 1936.

Rosenvik, fra siste halvdel 1950-tallet.

Li, fra 1914 til 1988.

Grønnevig, fra 1914 til 1976.

Rosenberg verft, fra 1988.

uunnværlig i sommerhalvåret når hyttefolket fylte kaiene
med «halve hytter» i lasten. En slik trafikk kunne aldri en
hurtigbåt håndtere.

Generasjonsskifte

Så mens hele fjordaflåten i Ryfylke sakte, men sikkert ble
modernisert og fornyet gikk den gamle damen over Riska-
havet som en forhistorisk levning. Alle de kjente og kjære
fjordabåtene som hadde delt kai plass med «Riskafjord II»
på Steinkarkaien hadde gått over i historien. Den nye tida
var representert med hurtigbåter som krysset fjordene i 30
knop.

I Riskafjord-rederiet var det også generasjonsskifte. Ole
Usken og hans familie var de største aksjonærene i selskapet
og nå skulle den unge brannmannen fra Riska lede rederiet
inn i et nytt kapitell. Samferdselspolitikkerne i fylket satt på
pengesekken og de ville ha endringer.

Siste reise i 1996

– «Riskafjord II» hører fortiden til. Kulturelle og historiske
hensyn kan ikke stå i veien for samfunnsutviklingen, var
den klare beskjeden fra politisk hold. Debatten startet for
alvor i 1993 og frontene var knallharde: Hytteeierne slåss
for å beholde «Riskafjord II», mens fastboende, særlig på
Usken og Uskekølven, ville ha nytt og moderne materiell.
Det var liten tvil om hvem som ville dra det lengste strået.

Torsdag 31. oktober 1996 gikk «Riskafjord II» sine siste
turer i ruta som den hadde betjent i 69 år. Dagen etter star-
tet den nye tid. Hurtigbåten «Clipper» fra L. Rødne overtok
ruta. «Riskafjord II» forsvant likevel ikke fra fjorden, ei
heller fra rederiet den hadde tjent siden 1927. «Lavå» tjener
i dag til sitt brød som charterbåt, restaurert og fredet av
Riksantikvaren i 2014.

Kilde

«Riskafjord kom seilande», av Erik Thoring, Freke forlag,
Stavanger 2005.



ROBIJNE VERSTEGEN

DE FLYTENDE KULTURMINNENE

Fra antikvarisk vern til motor for byliv



De flytende kulturminnene i Stavanger er en mangslungen samling av små og store båter som representerer sin samtid i ulike tidsepoker, stilarter, fremdriftsformer, materialtyper, bruksområder m.m. De har utstråling, sjarm og tiltrekningskraft som dagens nymoderne fartøy bare kan drømme om. Motorene har en rytme og klang som pulsslag, og en kraft som gjør at du stopper opp. Å møte en konvoi av historiske fartøy på fjorden gjør inntrykk. Det er storslått! Og fartøyene tilhører folket. De er vår historie og grunnlaget for utviklingen av båtene vi bruker i dag til person- og godstransport. Uten dem kan vi vanskelig forestille oss hvordan det var da fjorden var hovedveien mellom Ryfylke og Stavanger, lenge før bilen ble allemannseie.

De flytende kulturminnene – festløver, men foreløpig ikke hverdagshelter

Historien knytter Stavanger til sjøen og båtene var hjørnesteinen i utviklingen. Det er ikke rart at vi dras til byen og kaiene i hopetall, når det er Havnelangs, Tall Ships og Fjordsteam, og et stort apparat av frivillige sørger for at Vågen fylles av norske og utenlandske veteranbåter. Da syder det av liv og folk storkoser seg. Og man kan lett forestille seg hvordan livet utspant seg i byen både 50 og 100 år tilbake i tid. Turistene rusler ned gjennom de trange gågatene i Gamle Stavanger, og stopper opp for å lese informasjonen på skutesida til MS Sandnes og MS Rogaland. Det hender sågar at de forviller seg helt ut til Engøyholmen kystkultur-

Fra Vågen i Stavanger. Fotograf Robijne Verstege.

senter, når Hundvaag I frakter folk til den årlige familiedagen der i regi av Rygja kystlag. Da er det mye skryt å få, og historier utveksles.

Men hvor er alle de gamle flotte båtene til hverdags, når det ikke er folkefest i Vågen? Da er de spredt på bortgjemte kaier på steder som Randøy, Hommersåk og Tau, der få får glede av dem og inntjeningsmulighetene er svært begrenset. Må det være slik? Veteranbåtene er en vesentlig del av samferdselshistorien vår. De forteller mye om livet langs kysten og innover fjordene i tiden etter 1850-årene, og hvordan disse båtene var en livsnerve for folket der. Flere lokalt eide ruteselskap ble etablert. Kjølstripene etter hundrevis av lokalbåter vevde by og land sammen, og la til rette for utvikling og velstand.

Kystkultur og bærekraftig kulturturisme – inntjening, dugnad og skranker for aktivitet

Hvert år legger flere tusen frivillige i Norge ned over 150 000 dugnadstimer på istandsetting, drift og vedlikehold av våre verna og freda fartøy. Med det antall unike historiske fartøy som ligger i Rogaland, er det ikke tvil om at en betydelig del av denne dugnadsinnsatsen skjer her. Og at mange av disse fartøyene har tilknytning til Stavanger. Enten fordi de i sin tid trafikkerte byen, eller fordi noen ildsjeler i eller nær Stavanger har reddet et fartøy som nå gjester byen regelmessig. «Fartøyvernet er helt avhengig av den fantastiske jobben som de frivillige gjør. De er også med på å holde i hevd tradisjonell maritim kunnskap, som i dag er borte fra utdanning og arbeidsliv», sier riksantikvar Jørn Holme i en pressemelding til årets utdeling av midler.

For å holde et fartøy operativt er det imidlertid noen flere utfordringer enn de rent vedlikeholdsmessige. Man må ha nok mannskap med de riktige papirer og sertifikater, og man må gjennom en årlig sertifisering. Og her er det ingen nåde. Om man er aldri så gammel så gjelder akkurat de samme reglene som for Hurtigruta, verdens største cruiseskip og den nyeste danskebåten. Skjønt det kan differensieres om man bare seiler sommerstid. Det er heller ikke særlig slark på sikkerhetsutstyret man skal ha om bord, selv om dette er krevende å tilpasse eksteriøret til en veteranbåt. Og sertifikatene må vedlikeholdes gjennom fartstid på sjøen og kursing av nye regler. Dette er en kostbar affære, og

ikke tilpasset fartøy med lav årlig driftstid på sjøen. Det er i dette landskapet man skal be folk stille på dugnad, gratis og i egen fritid. Nå er det for de fleste verna og freda fartøy den enkleste sak i verden å få utgiftene til å strekke til. Inntektene er derimot noe man må jobbe for.

Fartøyene Riksantikvaren støtter i 2018 – mangfold og historie

For å kunne formidle stavangerregionens sin rike samferdsel- og sjøfartshistorie er det viktig å ta vare på et representativt utvalg av fartøy, i ulike størrelser og fra ulike tids-epoker og bruksområder. Og like viktig er det å gjøre disse tilgjengelige for folk – både lokalbefolkning og tilreisende. Riksantikvaren og fylkeskommunen gir tilskuddsmidler til vedlikehold, men ikke til å sikre den ønska tilgjengelighet, formidling og bruk.

Rogaland har en stor skare fartøyvernutusiaster. Hele 26 veteranfartøy er medlemmer i Norsk forening for fartøyvern, og da er ikke alle historiske fartøy i fylket omfattet. Hordaland følger oss med 20 medlemsfartøy. Rogaland er det fylket som år etter år får mest midler til fartøyvern fra Riksantikvaren. Slik også fra årets pott (2018) på 61,8 millioner. Hele kr 11.8 millioner (inkl. SAVOS-midler) skal gå til antikvarisk istandsetting av seks freda og verna fartøy i fylket. I tillegg kommer kr 950.000 til fartøyvern fra fylkeskommunen i år.

For å kunne søke Riksantikvaren om tilskudd må fartøyet ha status som «verna skip». Og da er to ting spesielt viktig. Det ene er fartøyet sin kulturhistoriske relevans for norsk maritim virksomhet. Det andre er fartøyet sin fysiske tilstand og graden av autentisitet. Riksantikvaren vurderer også realismen i prosjektene og det lokale engasjementet. «Målet med de statlige tilskuddene er å få flest mulig av de historiske fartøyene til å være i bruk slik at mange får oppleve dem i sitt rette element, på sjøen», sa riksantikvar Jørn Holme i 2017. De fleste av de 26 registrerte veteranskipene mottar ikke støtte fra Riksantikvaren.

Veteranskip i stavangerregionen:

Andholmen, Anna af Sand, Caroline af Sandnes, Donald, Ekspresen, Fremad II, Fridtjofen, Frøya, Hundvaag I, Idsal, Jøsenfjord, Kongesjaluppen, Løfjell, Nortun, Nøkk, Oscar



Steinkarkaien i 1920-årene.
Foto: Riksantikvaren



II, Poseidon II, Rapp, Riskafjord II, Rogaland, Sandnes, Sigrund, Sjøskvett, Wyvern

I 2018 får disse fartøyene støtte av Riksantikvaren:

MK «Andholmen» er en typisk representant for de store (70 fot) og sjødyktige trefartøyene som like før krigen var i bruk til fiske og fangst. Den ble bygd i Brattvåg, Møre og Romsdal og stod ferdig i 1938. Som et nytt og førsteklasses fartøy ble den ved krigsutbruddet rekvirert av norsk sjømilitære og brukt under kampene i Ofotfjorden/Narvik-området april/mai 1940, og i juni 1940 seilt over til Shetland for å delta i kampene derfra. I 1942 og 1943 deltok fartøyet i shetlandbussorganisasjonen og gjennomførte åtte turer mellom Scalloway, Shetland og norskekysten. Fartøyet er trolig det eneste norske fartøyet som seilte med splittflagg hele krigen, det vil si som norsk statsflagg, ført av ikke-militære fartøy. «Andholmen» bidrar dermed også til å bevare minnet om krigshistorien i et nasjonalt perspektiv.

Etter krigen kom «Andholmen» tilbake til sivil tjeneste for sine opprinnelige eiere og senere for andre, men fartøyet ble innhentet av utviklingen innenfor fiskeflåten og til slutt var fartøyet svært forfallent. Etter en total restaurering gjennom flere år framstår «Andholmen» i dag eksteriørmessig tilnærmet slik fartøyet var i krigsårene, selv om det er gjort visse praktiske tilpasninger med galgedekk, lasteluke og lignende.

«Andholmen» er det største fartøyet Engøyholmen kystkultursenter har restaurert. Arbeidet ble gjennomført som et samarbeidsprosjekt mellom holmen, Rogaland Sjøfartsdistrikt på Ulsnes og tre av byens videregående skoler. Stiftelsen MK «Andholmen» som i dag eier fartøyet, har til formål å ta vare på fartøyet som kulturminne, med vekt på tjenesten under krigen – et levende sjøkrigshistorisk museum. Det har base i Stavanger.

«Ekar» er en nederlandsk logger, som opprinnelig var et velseilende drivgarnsfiskefartøy med vakre skroglinjer. Den fikk et mellomspill som seilende, tysk fraktesfartøy med hjelpemotor, før den kom til Karmøy i 1954. Der ble den ombygd for fiske og frakt, og var i fart like til 2003. Båten ble da sikret som veteranskip og snart ført tilbake til Haugesund, hvor den avspeiler byens historie innen sildefiske

og handel. Utover sekstitallet, etter at sildefiskeriene mistet sin betydning, gikk loggerne i fraktesfart på heltid. Men de ble gradvis for små til de lange strekningene og ble henvist til mer lokal fart, som sandfart fra fjordene til byene. De fleste loggerne ble svært gamle og først på slutten av åtti- og nittitallet forsvant de i større antall. I 2002 var «Ekar» og den sterkt ombygde VESTFRAKT de to siste i fraktesflåten. Dette danner bakteppet for verneprosjektet.

MK «Fremad II» er et av de eldste og mest markante fartøy i den norske fiskeflåten. Fartøyet ble bygd i Lowestoft i England i 1888, og er en av det store antall engelske seilslupper som ble innkjøpt til Norge tidlig i forrige århundre. Da var de blitt overflødiggjort av nye steamtrålere i hjemlandet. Den kom til Norge i 1905 og i 1920 fikk den sin første motor. Den ble brukt til hav- og kystfiske, men noen kilder antyder at båten også ble brukt til frakt av hummer til Bjel-land & Co i Stavanger.

I april 1940 blei «Fremad II» rekvirert av tyskerne i det de var på seilas til Vaksdal for å laste inn mel. Med tyskerne om bord ble det senere åpnet ild mot båten fra norske styrker, og flere av okkupantene falt, men også en nordmann fra mannskapet mistet livet. I oktober 1941 gikk «Fremad II» til Shetland med 10 ungdommer om bord. Der ble båten værende til over krigen. Trolig ble den brukt i alliert tjeneste.

Gjennom sin lange tjeneste som fiskefartøy på norskekysten har fartøyet gjennomgått en rekke ombygginger, tilpasninger, motorskifter og blitt forsynt med nytt utstyr. «Fremad II» har gått for å være det eldste fiskefartøyet i aktivt fiske. Fartøyet hadde kvoter for norsk vår-gytende sild (NVG-sild), Nordsjøsild, makrell og sei og drev i tillegg i aktiv brislingsfiske frem til 2007.

I 2008 ga Riksantikvaren Fremad II vernestatus. Sommeren 2014 ble fartøyet slept til Hardanger fartøyvern-senter i Norheimsund. Da det kom på slipp våren 2016 viste det seg fort at rehabiliteringa ville bli mye mer omfattende, enn det en foreløpig befaringsrapport fra 2008 regna med. Og en kan nok snakke om en gjenoppbygging av fartøyet heller enn en restaurering. Noen få av de originale spanta fra England er bevart, mens over 90 % er skifta ut etter antikvariske retningslinjer. Fartøyet skal tilbakestilles til slik det var rundt 2000-tallet, da det drev med ringnotfiske

Fra Engøyholmen. Fotograf Robijne Verstege.

og reketråling. Det meste av historien er dokumentert. Dermed vil «Fremad II», i ferdig restaurert tilstand i 2020, formidle hvordan det var nødvendig å tilpasse seg nye utfordringer, for å kunne konkurrere på fiskefeltene.

MS «Jøsenfjord» ble bygget i 1886 ved Christiansands Mek. Værksted. Den fikk navnet «Lindesnæs» og gikk mellom Kristiansand og Farsund fram til 1929. Fartøyet var svært sjødyktig og skal ha rundet Lindesnes mer enn 5000 ganger! I 1930 kjøpte Rutelaget Jøsenfjord fartøyet som fikk samme navn, «Jøsenfjord», og den ble satt i trafikk på Ryfylkefjordene. Kort tid etter ble «Jøsenfjord» ombygget og dampmotoren ble erstattet med en fire sylinders Wickmann dieselmotor med 390 hk. Med sine 11 knop var «Jøsenfjord» den raskeste lokalbåten i Ryfylke før krigen.

Fartøyet har siden hatt mindre ombygginger i 1956 og 1959, og i 1962 ble det forlenget med bildekk og fikk også større passasjerkapasitet. Skipet gikk i rutetrafikk mellom Stavanger og Ryfylke frem til 1978. Deretter ble fartøyet solgt til Tyskland der det har hatt flere eiere. I 1981 ble det omdøpt til «Angelique B.». Senere lå fartøyet som husbåt i Schagen i Nederland, frem til det våren 2011 ble kjøpt og seilt hjem til Norge. Arbeidet med den omfattende restaureringen er påbegynt, og den blir trolig liggende på Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter utenfor Kristiansand til godt ut i 2019 (se mer om prosjektet på fartøyvernssenterets hjemmeside). Og da kommer den hjem for å fullføres. «Jøsenfjord» skal restaureres til slik den var etter forlengelsen i 1962, og skal bl.a. tilby turer, omvisninger om bord og inngå i samseilas med andre veteranbåter.

«Riskafjord II» er opprinnelig fra Sverige. Den ble bygget ved Gøteborgs mek. verksted Axel Keiller & Co i 1864. Fartøyet ble satt i rute på strekningen Gøteborg – Särö – Onsala under navnet «Särö». I 1927 ble det overtatt av A/S Riskafjord og omdøpt til «Riskafjord II». Under 1. verdenskrig gikk fartøyet i nøytralitetsvakten ved Hvaler. I 1950 drev «Riskafjord II» på land og veltet under opplag. Fartøyet ble hevet, ombygd til motorskip og reparert. All innredning og overbygning ble fornyet, og «Riskafjord II» ble registrert for 164 passasjerer.

Før Riskabuen i 1877 fikk sin egen kirke dro de til Vår Frue



Rygja kystlags familiedag på Engøyholmen kystkultursenter i 2012. Fotograf Robijne Verstege.

kirke / Hetlandskirken (bygd 1854). Dåp, bryllup og gravferd var ritualer som gjorde en bytur helt nødvendig. Sjøen var det naturlige veivalg, enten man benyttet armkraft i ro-båt eller vind i seilene. Skulle Riskabuen gjøre innkjøp eller tjene noen skillinger, kom de heller ikke utenom Gandsfjorden. Til Stavanger måtte de.

Skysstrafikken til og fra Stavanger har i årenes løp vekslet fra egne farkoster, mellarbåtene (der du fikk gratis skyss mot å ro), melkeskøyter og rutebåt fra DSD. I 1913 vedtok et allmannamøte i Riska å undersøke mulighetene for å danne et eget selskap, for å ta seg av transporten av melk og folk til meieriene i Stavanger. Melkebøndene trengte en daglig melkerute til Stavanger og ble aksjonærer i selskapet. På bedehuset Karmel den 17. desember 1913 så A/S Riskafjord dagens lys og kutteren «Ly» ble innkjøpt og omdøpt til «Riskafjord».

A/S Riskafjord har på mange måter vært en viktig livsfaktor for bygdesamfunnet rundt Hommersåk og Usken. Selskapet har bevilget penger til mange humanitære oppgaver og hjulpet kommune med kai- og veiprosjekter. I 1927 hadde rederiet to båter og besluttet i ekstraordinær generalforsamling å kjøpe en dampbåt i tillegg. Valget falt på «Olava» fra Halden bygd 1864, som senere ble kalt «Riskafjord II», Prisen var på 16.000 kroner. Etter ombygginger og motorskifte gikk «Riskafjord II» i ordinær rute på «Riska-havet» frem til 1996. Mennesker til og fra arbeid, hyttefolk, dyr, traktorer, sykler – alt fikk plass i båten. Men i 1996 var det slutt. Fartøyet går i dag i charter og turisttrafikk med hjemmehavn på Hommersåk. Båten er fredet av Riksantikvaren.

M/S «Rogaland» ble bygget ved Stavanger Støberi og Dok AS som byggenr. 90. I september 1929 ble dampskipet levert til Stavangerske Dampskibsselskap AS for å trafikere rutene Sandnes – Stavanger – Oslo og en ukentlig nattrutte Stavanger – Bergen. Fartøyet hadde store kjølerom for frakt av ferskvarer som egg og kjøtt til Oslo og melk til Bergen, og vanntanker på dekk som rommet to tonn levende fisk. Rogaland fylke leverte på et tidspunkt ca. 70 % av eggene Oslo-folk spiste, og da var det fremdeles egg til overs for det engelske markedet. «Rogaland» representerte en ny epoke i kystfarten – et førsteklasses passasjerskip for den som ville

reise hurtig og komfortabelt. Det hadde 26 førsteklasses lugarer, spisesal med store vinduer utført i bjørk, en røykesalong i kaukasisk nøttetre og ganger i mahogni.

«Rogaland» var i Bergen under den store eksplosjonsulykken i april 1944, som påførte fartøyet store skader. «Rogaland» sank ved kai og ble kondemnert. Tidligere eier kjøpte vraket og fartøyet ble reparert, forenklet og modernisert, men hadde ikke de samme passasjerbekvemmeligheter i ombygget stand. Fartøyet ble bygget om til motorskip i 1950, derav skiftet fra DS til M/S Rogaland. Den ble satt i trafikk igjen med sterkt redusert overbygning på strekningen Bergen – Oslo frem til 1963. Etter dette ble fartøyet bl.a. brukt til sandblåseskip og losjiskip.

Fartøyet ble kjøpt av Stiftelsen Veteranskipslaget Rogaland i 1989, som vil tilbakeføre fartøyet til 1929-utgaven. Stiftelsen har kjøpt inn en Fredrikstad dampmaskin, bygget i Polen på lisens fra Fredrikstad Mekaniske Verksted, som er svært lik den maskinen som opprinnelig sto i fartøyet. Maskinen er overhald og preservert ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter utenfor Kristiansand, for å kunne installeres når tiden er moden. Alt som ikke hørte hjemme i fartøyet er fjernet, bunnplater er skiftet ut, skorsteinen forhøyet og det er utført et omfattende arbeid om bord, bl.a. er postlugaren restaurert.

Skipet ble fredet (som ett av 14 skip i Norge) våren 2014. Fredningen av M/S Rogaland begrunnes med følgende: Rogaland er i dag det eneste av de ca. 40 skipene som trafikerte Kystruten, som fortsatt finnes i landet. Skipets konstruksjon, struktur og store deler av innredningen er intakt fra perioden som aktivt ruteskip. Skipet er svært godt dokumentert gjennom tegninger, foto og arkivmateriale. Med sin lange og dramatiske historie visualiserer M/S Rogaland en sentral del av norsk samferdselshistorie og krigshistorie. «Fredningen er ikke minst en hyllest til alle de frivillige, som har lagt ned en uvurderlig innsats i restaurering og bevaring av dette verdifulle historiske fartøyet», sa riksantikvar Jørn Holme. Formannskapet i Stavanger utnevnte det til Stavanger sitt BYSKIP i januar 2015. Fartøyet er nå i bruk som passasjerskip i sommersesongen.

I 2016 seilte M/S Rogaland til Frankrike for å være hospitalskip i storfilmen «Dunkirk». Det amerikanske produksjonsselskapet Warner Bros hadde i forkant finkjemmet

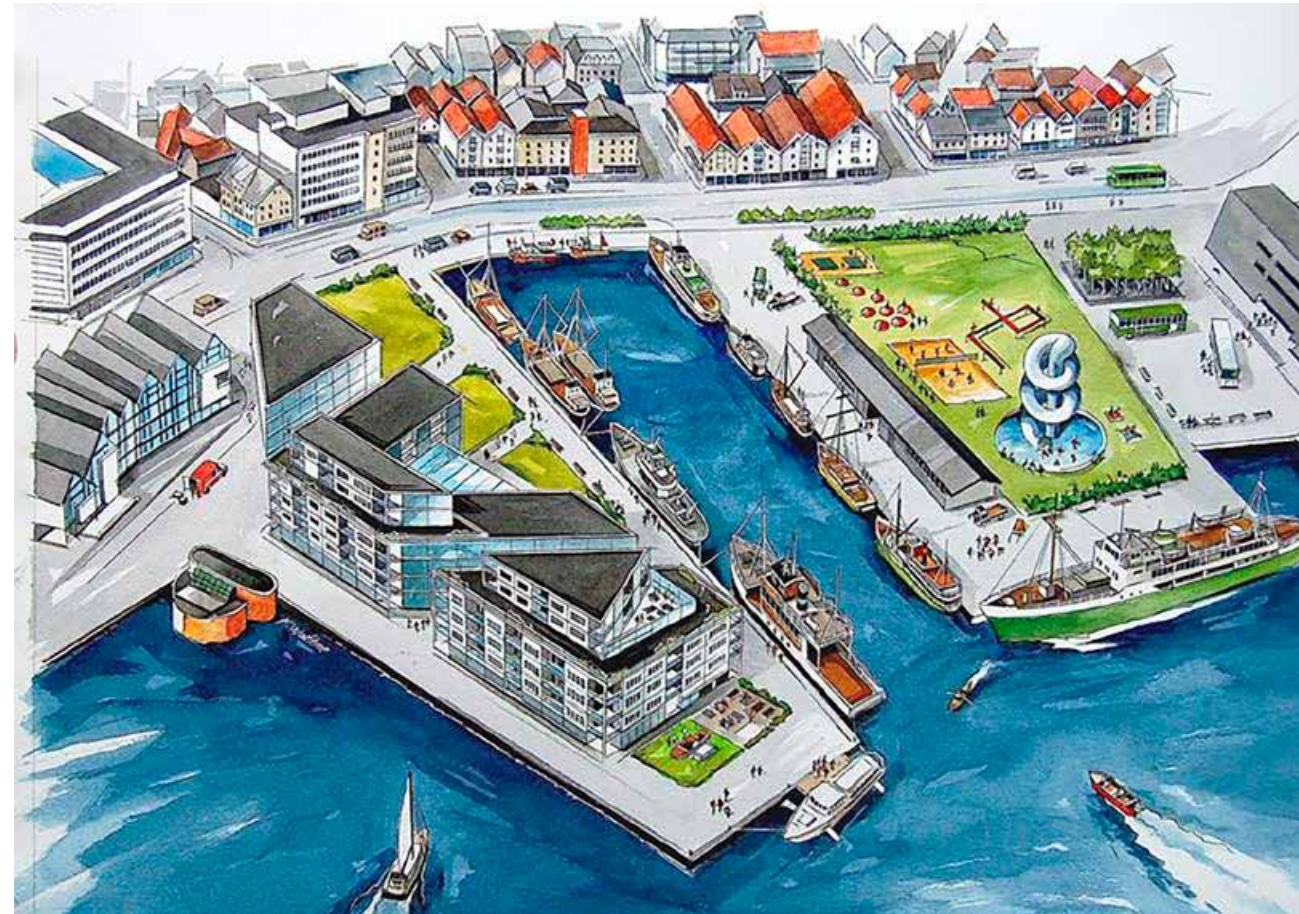
Europa etter originale båter fra førkrigstiden, før de landet på valget av Stavangers byskip. Filmen handler om slaget som fant sted i mai 1940, der britiske og franske styrker ble evakuert med båt etter å ha blitt omringet av tyske styrker. Og til alt hell ble det en overskuddstur, slik at båtens gjeld ble nedbetalt med filmhonoraret.

Frivilligheten som samfunnsbygger – et kulturhistorisk havnelandskap

Stavanger har en holme som på 1980-tallet hadde riktig forfalne sjøhus, fra slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Eierne var innstilt på å rive, erstatte bygningsmassen med moderne boliger og gjøre den landfast. En våken byantikvar, et nyetablert Rygja kystlag og en veletablert Fortidsminneforening slo seg sammen og fremmet et forslag om å verne sjøhusene. De påvirket politikerne, og i 1988 gikk bygningsrådet inn for bevaring. Dette la grunnlaget for det som i dag er et blomstrende kystkultursenter på Engøyholmen, en levende bygningsmasse på Natvigs Minde, en arena for formidling av byhistorie og kystkultur, for trebåtbygging og vedlikehold av håndverkstradisjoner, en trygg hjemmehavn for veteranbåten Hundvaag I og den pensjonerte brannbåten Nøkk, arbeidsplasser, ungdomsprosjekt og en masse mennesker som har fått en bedre fremtid. Alt takket være ildsjeler, som stod på og siden har stått på for å skape store samfunnsverdier.

Selve kystkultursenteret ble åpnet i 1991, etter omfattende restaurering av de to sjøhusene fra hhv. 1883 og 1913. Og nettopp disse sjøhusene er viktige for å kunne formidle byens historie. Fordi da fisket avtok og bilene etter hvert gjorde sitt inntog i byen, ble områdene foran sjøhusene i sentrum fylt ut og erstattet med veier og brede kaier. Sjøhusene mistet sin direkte tilknytning til fjorden, og fjorden mistet i stor grad sin rolle som byens aktivitetsmotor. Sjøhusene på Engøyholmen er nå to av få bygninger som enda har bevart sin opprinnelige tilknytning til sjøen. Med dem er det lettere å forestille seg hvordan livet utspant seg under hummer- og sildefisket, og transporten av råvarer til og fra de 240 sjøhusene i byen.

Og kystkultursenteret er også mye mer enn bare flott bygningsmasse med store tømmerstokker, rotkne i bærende konstruksjoner, historiske gjenstander og spor etter levd liv.



Det har stått ansvarlig for gjenreisningen og senere driften av det store bindingsverkssjøhuset på Natvigs Minde, etter at det brant ned i 2003. Kystkultursenteret er blitt en arbeidsplass der håndverk utøves og tradisjoner videreføres innen bl.a. skipsmekanikk og trearbeid. F.eks. er styrehus og bestikk/skipperlugar til «Jøsenfjord» blitt restaurert på Natvigs Minde, de ansatte på kystkultursenteret har fullført fire lugarer om bord på MS Rogaland og skal i 2018 i gang med dekkarbeidet. Dette er kulturbasert næringsutvikling.

Engøyholmen kystkultursenter er godkjent som opplæringsbedrift i båtbyggerfaget. Det har kunnskapsrike mennesker innen fartøyvern, men også innen sosialpedagogikk og barnevern. Allerede i 1992 ble ungdomsprosjektet etablert som prøveprosjekt for midler fra Rogaland fylkeskommune. Året etter fullførte dette prosjektet istandsetting av et sjøhus på Espholmen og et steinbygd naust på Meling.

Skisse for hvordan en framtidig veteranbåthavn kan bli.

Prosjektet viste seg å være en suksess og i 1994 fikk det fast budsjettplass i Stavanger kommune. Hundrevis av ungdomsskoleelever har fått svært verdifulle opplevelser, både faglig, mellommenneskelig og personlig, gjennom det unike tilbudet til kystkultursenteret. Senteret har også engasjert seg i den kulturelle skolesekken og utviklet andre tilbud retta mot barneskolen. Rygja kystlag har sammen med Fortidsminneforeningen en fast årlig familiedag på Engøyholmen, som trekker 100-250 gjester. Til sammen har derfor tusenvis av barn og ungdom vært innom senteret, der de har fått øvd på og/eller lært seg å ro, fiske, sløye og spikre småbåter. De har fått voksenkontakt, sosialt samvær for hele familien, stått ved roret under overfarten med Hundvaag I, vært i alle de hemmelige krikene og krokene i sjøhusene og blitt lært noe om tradisjonshåndverk og hvordan livet var før i tida.

Hvordan sikre levedyktig miljø for veteranskipene for framtiden? Det er ikke lett å finne gode kaiforhold i rolig farvann for veteranfartøy, og i alle fall ikke for en samling av slike. Det er bare de større stålåtene som tåler de røffe forholdene i Vågen vinterstid, alle andre må ligge i smulere farvann. Gode kaiforhold er således avgjørende for å sette fartøyene i stand til å utvikle en velorganisert og profesjonell kulturnæring, med arrangement om bord, utgangspunkt for turer, samt felles arrangement og aktivitetspakker. Lokale krefter har gått sammen om å etablere en felles veteranbåthavn i Stavanger – nærmere bestemt ved Steinkarkaien og Jorenholmen. Målet er at den skal kunne bidra til å bygge opp en aktiv formidlingsarena og kulturnæring knytta til fartøyene, i samarbeid med bl.a. reiselivsnæringen, handelsstanden, museene i byen, serveringsbransjen, skoleverket og frivillige lag og foreninger. Havnen skal bli et trekkplaster for store og små, et sted der man kan delta med alle de ressursene man besitter, uavhengig av alder, kjønn, utdanning, inntekt e.l. En havn av folket for folket. En besøksmagnet for lokalbefolkningen og en turistmagnet for tilreisende, som formidler byens og regionens historie fra seilskutetida, via damp og diesel til hydrofoilen som nærmest fløy over fjordene. Målet er å forene kulturvern, frivillighet, turisme og næringsliv for å skape byliv og en bærekraftig fremtid for historiske fartøy.

Kilder

- Ramsland, Svein, i Dampskibsposten nr 109, 2-2017.
- Riksantikvaren, Rapport (2015): Kulturarvens samfunnsnytte – verdiskapingsarbeidet 2012–2015.
- Ersland, Bjørn Arild (2009) Kulturhistorisk havnelandskap 20 år på Engøyholmen, Stiftelsen Engøyholmen kystkultursenter.
- Riksantikvaren (2017): Nasjonal verneplan for fartøy 2010 – 2017.
- Foldvik, Bente, i Tidsskriftet KYSTEN, Utgave 1 – 2018. Forbundet KYSTEN.
- Rambøl, rapport for Riksantikvaren og Norsk Kulturminnefond (juni 2019): Utredning om økonomisk verdiskaping med grunnlag i Kulturminnefondet. ISBN 978-82-75-74073-0
- Verdiskapingsprogrammet, Evaluering av kulturminnetiltak 2006-2010, Norsk kulturminnefond, ISBN 978-82-998782-0-3
- <http://erlingjensen.net/Historie/1800.html>
- <http://erlingjensen.net/Historie/1900.html>
- https://issuu.com/northern_norway/docs/87597094
- <https://www.mssandnes.no/>
- <http://norsk-fartoyvern.no/havn/rogaland/>
- <https://www.riksantikvaren.no/Aktuelt/Nyheter/Tilskot-til-fartoy-i-2018>
- <http://www.riskafjord.no/batens-historie/>
- <http://stavangerhistorie.wikispaces.com/Hermetikkindustrien>
- <http://visekar.diskusjonsforum.no/visekar-about54.html>



Bli medlem i Byhistorisk Forening Stavanger!

Dersom du er interessert i Stavangers historie, er vår forening noe for deg. Som medlem får du innbydelse til åtte til ti foredragskvelder/byvandringar årlig samt tre nummer av foreningens magasin *Stavangeren*. Magasinet er på ca. 100 sider og inneholder stort sett bare spesialskevne artikler. Det første nummeret i år var viet Fattigdom i Stavanger.

Alt dette er inkludert i medlemskontingenten som er kr 400 for enkeltmedlem og kr 550 for familiemedlemskap.

På våre nettsider – <http://www.byhistoriskforening.org/> – finner du mengder av historisk stoff om Stavanger og også mer informasjon om foreningen og arrangementene i 2018.

På nettsiden kan du også sende din innmelding. Du kan også sende e-post til pedersen@marstad.net eller ringe/sendt sms til 908 28 467.





RETURADRESSE: BYHISTORISK FORENING STAVANGER,
KRYSANTEMUMSHAGEN 41, 4022 STAVANGER.



Styret i Byhistorisk Forening 2018

Harald Sig. Pedersen

Tlf.: 908 28 467 E-post: pedersen@marstad.net

Hans Eyvind Næss

Tlf.: 51 52 91 34 E-post: hans_e_naess@yahoo.no

Frederik Hansen

Tlf.: 924 63 324 E-post: frederik@fredhans.no

Anne Tove Austbø

Tlf.: 926 64 860 E-post: anne.tove.austboe@museumstavanger.no

Henning Hilde

Tlf.: 908 74 492 E-post: henning.hilde@fabricom.no

Sveinung Bang-Andersen

Tlf.: 51 87 04 05 / 951 80 405 E-post: Sveinung.Bang-Andersen@uis.no

Åshild Sæland

Tlf.: 909 34 474 E-post: 2206aashild@gmail.com

Rigmor Haave

Tlf.: 995 61 701 E-post: rigmor.haave@lyse.net

Torolv Hellemo

Tlf.: 916 28 818 E-post: torolv.hellemo@hotmail.com

Jorun Strand Vestbø

Tlf.: 404 07 621 E-post: jorunn.vestbo@online.no

I REDAKSJONEN:

Anne Tove Austbø (redaksjonssekretær), Sveinung Bang-Andersen, Rigmor Haave,
Åshild Sæland og Harald Sig. Pedersen (ansvarlig redaktør)

www.byhistoriskforening.org

ISSN 0806-184X

OMEGA TRYKK – STAVANGER