

«Pappabåtene»

Litt om lokalbåttrafikken til og fra Oslo.

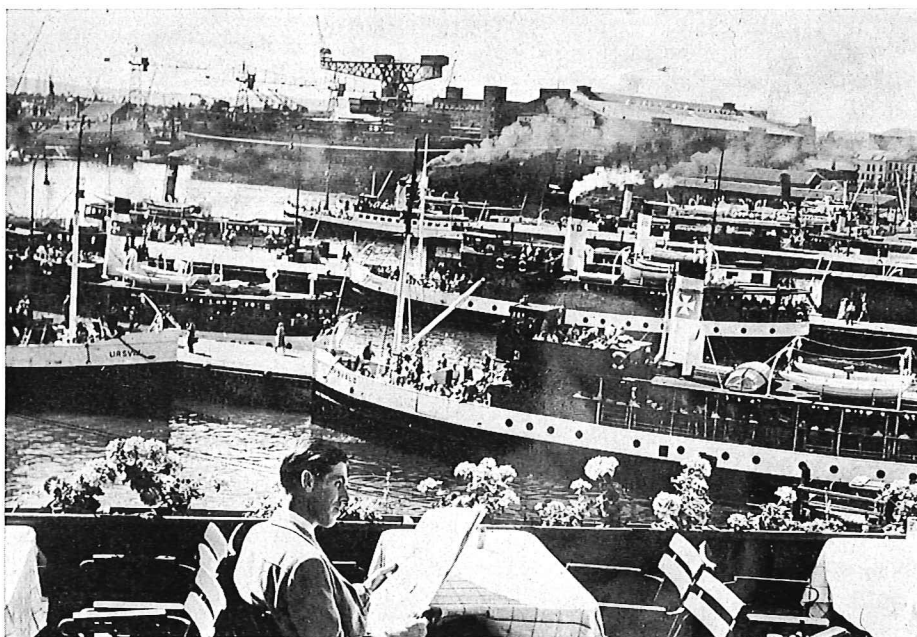
BÅRD KOLLTVEIT

Med begrepet «pappabåt» vil vel de fleste assosiere det typiske situasjonsbildet fra Oslo havn, lørdag ettermiddag kl. 14.30, slik det fortonte seg for inntil ca. 25 år siden:

Et tyvetall passasjerbåter, fra Bundefjord-båtene nærmest Akershus til Tønsberg-båten *Jarlsberg* nærmest Vestbanestasjonen, ringer samtidig til avgang, kaster fortøyningene og setter kursen sørover. Snart sprer de seg i vifteform — mot ferieparadis ved Bundefjorden, Nesodden, Hurum og Askerlandet, og legger en gråsvart sky av kullrøyk igjen etter seg over Pipervika, indre havnebaseng og forsinkede reisende. Lørdagsavgangen var nemlig presis.

Den hektiske spenningen har fått utløsning. Stressede familiefedre har supplert dokumentmappen med eksotika som ferierende hustruer og barn ikke kan få hos den lokale handelsmann. De finner en plass på en sprinkelbenk, hvor en vindskjerm tar av for det friskeste av solgangsbrisen, og gir seg sjøveien i vold, i temmelig trygg forvissning om at man kan lese sin middagsavis i fred uten at turen vil by på altfor mange overraskelser.

Spenningen om hvilken båt som vinner «kappløpet» denne gang får også utløsning. Tendensen er klar allerede ved runding av «første bøye» — flytedokkene ved Akers Mek. — og ved passering av Dyna fyr er resultatet som regel avgjort. Askerbåten *Sport* var temmelig suveren gjennom en årrekke, når man så bort fra *Jarlsberg* og *Tønsberg I* (den siste var god for 15-16 knop, og var fjordens desidert raskeste lokalbåt). Var damptrykket der det skulle, og var passasjerene plassert slik at båten fikk best mulig trim, kunne *Sports* vedderbaug kløve fjorden med nærmere 13 knops fart. Først da *Ursvik* og *Fjellstrand* i første halvdel av trettiårene ble satt i fart på Bundefjorden og Nesodden, ble *Sports* hegemoni blant båtene innenfor Drøbaksund truet for alvor.

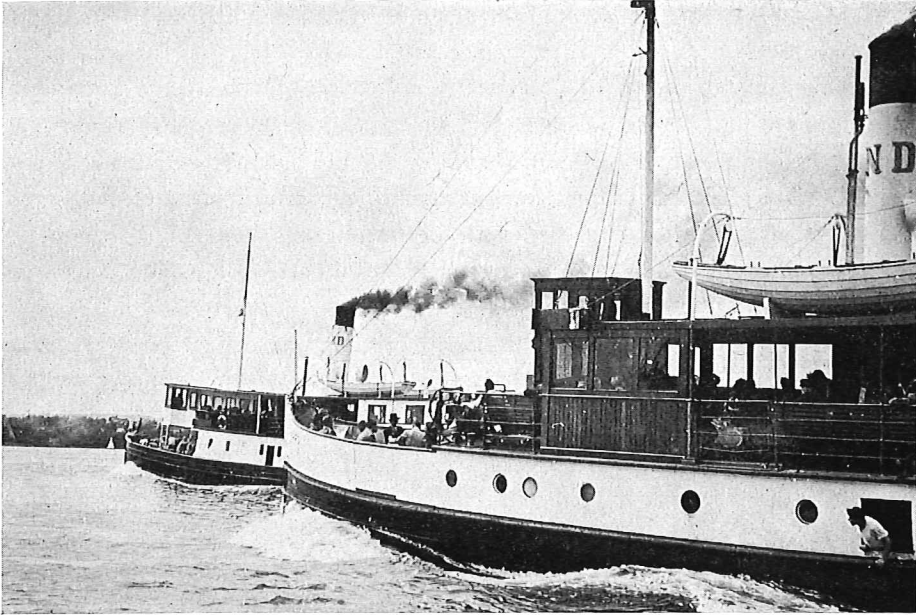


Pipervika kl. 14.30 en sommerlørdag i 30-årene. (Harald Lorentzens billedsaml.)

Local steamers ready to leave Pipervika, Oslo, a Saturday in the late 'thirties, at 2.30 p.m.

Om spenningen var over for familiefedrenes og fyrbøtternes vedkommende, var det samme så avgjort ikke tilfelle for de av den oppvoksende generasjon som fulgte pappabåtene. Få erindringer sitter mer fastspikret i sinnet enn barndommens båtreiser. Ingen transportmidler appellerer slik til alle sanser som nettopp lokalbåtene. De er ikke større enn at man kan «fatte» hele båten, men er samtidig så sammensatte av ulike komponenter at man stadig kan gjøre oppdagelser — krokete korridorer, små, intime plysj- og mahognysalonger, et gløtt inn i verdens minste bysse og «sterrids», blankpolerte og -slitte ledere opp til promenadedekket med sprinkelbenker langs rekken — akkurat passe høye til at man kan lene seg ut over relingen med fare for livet, for å få et gløtt av det grønnlige skummet som hvisler langs skipssiden som er kopparret etter tilsynelatende årtuseners lag av malingstrøk.

Lukt er det sanseintrykk som vanskeligst lar seg utviske. Har man først kjent dampskipslukten, så sitter den og lar seg aldri forveksle med noe som helst annet. Den som har snust inn i et åpent maskinskyllight, kan når som helst gjenkalle lukten i erindringen. Og med lukten kommer også inntrykkene



Kappkjøring mellom *Kronprins Olav* og *Spro* (nærmest). Legg merke til den årvåkne maskinisten lengst t.h. (Harald Lorentzens billedsaml.)

A typical racing scene. Note the watchful engineer in the right foreground.

fra syns- og hørselssansene: Ingen mekanisk innretning stiller sine krefter så bramfritt og overbevisende til skue som dampskipene, gjennom stempelstengenes og veivakselens voldsomme bevegelser. Man hører skrapingen fra kullskuffene, iblandet bruddstykker av meningsutvekslinger mellom maskinist og fyrbøter. Og så — klemtet i telegrafklokken fra det aller helligste — broen. Det er noe ganske spesielt fornemt og utilnærmelig ved dette opphøyede sted, selv om kapteinen er velkjent og folkelig, og styrehuset mildt sagt trangt. Den 12-åring som en gang har fått lov å legge sine never om rattknaggene på en lokalbåt, gjerne i misunnelige kameraters påsyn, glemmer det aldri.

Det er naturlig å spørre hva som har skapt den store interesse som i dag vises de gamle, uttjente og i de fleste tilfeller forlengst hensøvede fjordtraverne. At moteordet nostalgi har sin del av skylden, er hevet over tvil. Det er vel nettopp forvissningen om at de gamle pappabåtene og det de sto for, aldri kommer tilbake, som gjør at man er så opptatt av å leke med det lille som er igjen. Men det er også en økende forståelse av den betydning lokalbåtene hadde som formidlere av økonomisk og kulturell framvekst, gjennom å skape

bedre kontakt mellom by og land og mellom bygdelag innbyrdes, som ligger bak interessen.

På mange måter skiller lokalbåtene i Oslofjorden seg fra resten av landet. De er mer ensidig tilpasset passasjerfart, og bærer preg av smule farvann, små brygger og liten tidevannsforskjell. De har derfor lite plass for dekkslast, de har lavt fribord og store vindusåpninger nær vannlinjen. De er nærmere i slekt med svenske skjærgårdsbåter enn med vest- og nordnorske lokalbåter i så måte. Særlig framherskende er dette for båter som trafikkerte de innerste delene av Oslofjorden.

Det etterfølgende er inndelt i to hovedavsnitt. Første del gir en summarisk oversikt av rutefarten i Oslofjorden, inndelt i regioner. Annen del er et fartøyregister som spenner over rundt 130 år.

Bygdøy — Nordstrand — øyene i indre havnebasseng

Før dampskipene kom, foregikk det en betydelig fløttmannsvirksomhet i de innerste deler av Oslofjorden. Særlig gjaldt det trafikken til og fra Bygdøy. Retten til personbefordring var underlagt bevilgning, og det var angitt på båtene hvor mange personer som kunne medtas: «Ro 8 — Seile 6». Tilsvarende fløttmannsordning var det også de fleste andre steder i havneområdet. Bygdøy-fløttmennene hadde sitt tilhold i Pipervika og på Skarpsno, og mange av dem fortsatte lenge etter at dampskipstrafikken var kommet igang.

Organisert rutefart i de indre deler av fjorden kom for alvor i stand fra siste halvdel av 1850-årene. I 1857 overtok det nystiftede «Dampskibsselskabet for Forbindelsen mellom Christiania, Ladegaardsøen m. m.» hjulbåten *Bygdø* fra Bergens Mek. Værksted, og året etter satte godseier Treschow, Larvik, hjulbåten *Dragen* i fart, også denne mellom Oslo og Bygdøy. *Dragen* ble dessuten forsøksvis satt i fart på Sandvika og på Bundefjorden, men uten særlig hell.

Treschows initiativ ble etterfulgt av et interessentskap i Drammen, som i 1860 satte dampsluppen *Josephine* i fart på Bygdøy. I 1864 ble «Ladegaardsøens Dampskibsselskab» stiftet, og overtok året etter dampbåten *Oscar* fra Akers Mek. Verksted. Ladegaardsøens Dampskibsselskab eksisterte like til 1914, altså i nøyaktig 50 år, og hadde da overlevd en rekke andre, til dels stort anlagte båtselskaper, som trafikkerte såvel Bygdøy som andre strøk i indre Oslofjord.

Særlig spennvidde hadde «Christiania-Oslo Dampskibsselskab», som så dagens lys i 1866. Det hadde som formål å drive regulær rutetrafikk fra Oslo til



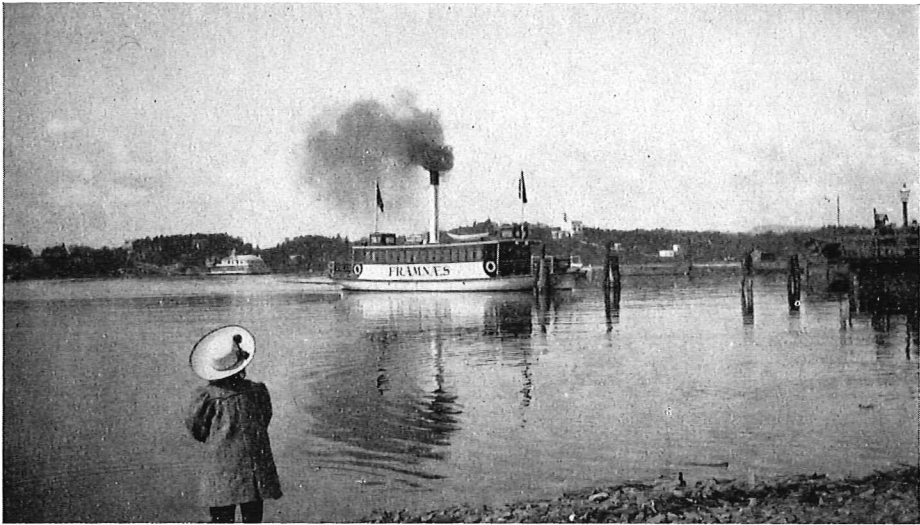
Pipervika ved århundreskiftet, med *Sport* (i forgrunnen), *Louise*-ferjene, *Framnæs 2*, jakter og en bark. (Norsk Sjøfartsmuseum.)

Pipervika around the turn of the century.

Nordstrandsiden, til Bundefjorden, til Bygdøy og til Askerlandet. I løpet av få år fikk selskapet levert flere dampslupper fra Aker. Navnene ble hentet fra stjernehimmelen, og Bygdøytrafikken ble besørget av *Areon*, *Ariel* og *Orion*.

Vi kjenner ikke idag Christiania-Oslo Dampskibsselskabs historie i detalj. Men det later til at ruteområdet var for omfattende i forhold til trafikkgrunnlag og ressurser. I 1876 var det slutt, selskapet ble tatt under konkursbehandling og de gjenværende båter solgt. Grunnen kan muligens være at selskapet sto i gjeld til Aker, som p.g.a. «forretningsflauhed» innen skipsbyggingsindustrien så seg nødsaget til å inndrive utestående fordringer.

Lenger levetid, men noenlunde samme skjebne, fikk også Bygdø Nye Dampskibsselskab, stiftet i første halvdel av 1880-årene, som en konkurrent til Bygdø Dampskibsselskab. Bygdø Nye sluttet kontrakt med Bygdø Kongsgård om anløp av de bryggene som sognet til Kongsgården, både ved Frogner- og Bestumkilen, mens Bygdø Dampskibsselskab konsentrerte seg om Langviksbukten med sin ene båt, *Louise*. Bygdø Nye hadde hele tre mindre båter, *Axel*, *Carl* og *Eugen*, og i 1888 og 1897 ble flåten supplert med *Oscar* og *Bygdø*. Som konvensjonelle passasjerbåter representerte de to siste et høydepunkt i rutefarten Oslo—Bygdøy, med plass for henholdsvis 180 og 236 passasjerer. Men de var også kostbare, og fikk dessuten konkurranse fra en ny skipstype, nemlig *Louise*- og *Framnæs*-ferjene, som hadde rotor og propell i begge ender.

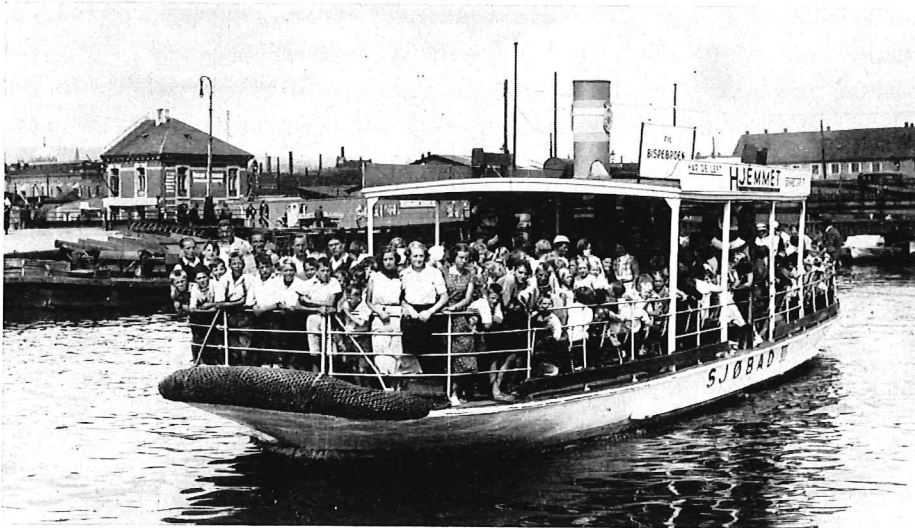


Sommerstemning i Frognerkilen, ca. 1910.

Summer nostalgia, abt. 1910. The ferry from Bygdøy just arriving.

De førstnevnte tilhørte Bygdø Dampskibsselskab og hadde stor kapasitet. De trafikkerte den samme strekningen som den første *Louise*. *Framnæs*-ferjene var mindre, men meget effektive for sin tid. Den første av dem ble anskaffet som en forlengelse av Huk Aveny fra Dronningen til Hjortnes, men flere kom til, og ruteområdet ble snart utvidet til Pipervika. I 1905 likviderte Bygdø Nye Dampskibsselskab, og i 1914 innstilte også Bygdø Dampskibsselskab sin virksomhet. Omtrent all Bygdøytrafikk ble heretter utført av *Framnæs*-ferjene, eller Bygdøferjene som de kaltes på folkemunne. Siden 1917 har Skibs-A/S Bygdøfærgene stått for driften, nå med Båtservice som eier.

Christiania-Oslo Dampskibsselskab trafikkerte Kongshavn—Bekkelaget—Nordstrand med bl.a. *Ceres*. Den ble overtatt av nye eiere i 1876, men fortsatte i samme fart som før. Til slutten av tyveårene var *Ceres* et tilsynelatende uforgjengelig innslag i landskapsbildet på østsiden, og Johan Borgen har udødeliggjort båten i sine erindringer fra «Barndommens Rike». Angivelig som følge av at *Ceres*' rederi tapte en sak om erstatning for personskade, måtte båten overlates saksøkeren fordi selskapet ikke disponerte andre aktiva til dekning av erstatningsbeløpet. *Ceres* kom deretter over i trafikken på Vestfjorden, men den hengslete skorsteinen som kunne legges flat av hensyn til passeringen av Ormsundbrua, vitnet fortsatt om *Ceres*' fortid.



Sommerstemning i Bjørvika i 30-årene. *Sjøbad III* på vei til Langøyene.
(Norsk Sjøfartsmuseum.)

“*Sjøbad III*” loaded to capacity with day-trippers.

Andre båter som trafikkerte østkysten var *Kongshavn*, *Kongshavn I* og *Bækkelaget*. Den siste huskes kanskje særlig på grunn av en tragisk kollisjonsulykke på Oslo havn, da den svenske rutebåten *Göteborg* rente inn i siden på *Bækkelaget* om kvelden 26. juli 1908. *Bækkelaget* var på utflukt med fullt belegg, 85 passasjerer, og gikk rett ned. 11 mennesker omkom.

Sjursøya, Ormøya og Ulvøya ble også betjent av de foran nevnte båtene, men trafikken på de andre øyene i det indre fjordbasseng ble før århundreskiftet i stor utstrekning utført av de fastboende selv. Det var først da hyttebyggingen og badelivet for alvor skjøt fart at rutebåttrafikken her fikk større omfang. Utviklingen har skjedd dels i privat, dels kommunal regi.

Langøyene ble lagt ut til kommunale friarealer i 1902, og Kristiania Kommunale Bad tok seg av transporten til og fra. Denne kom i gang omkring 1910 med den første *Sjøbad* — en liten motorbåt. *Sjøbad III* og *Sjøbad V* frakter fortsatt badegjester til og fra øyene, og har ikke forandret utseende nevneverdig siden de kom i fart i 1915 og 1917.

Trafikken på Hovedøya og Malmøykalven ble like etter århundreskiftet utført av restauratør Chr. Christiansen, med de to motorbåtene *Motor I* og *Oslo*. I 1917 ble *Oslo* (siden benevnt «Lille-Oslo») overtatt av A. Holm, som drev båtbyggeri på Lindøya, og under hans og Johs. Bøes ledelse økte *Oslo*-ferjenes

antall betydelig i årene som fulgte, i takt med «koloniseringen» av Lindøya, Nakkholmen og Bleikøya. De karakteristiske, hvite båtene, med brun overbygning og gul skorstein, ble et velkjent og populært trekk i feriebildet for de mange Oslofolk som etablerte sine små, opprinnelig sammenleggbare sommerhus på disse øyene. Gressholmen ble i 1926 lufthavn for sjøflyrutene, og *Oslo-ferjene* fikk i oppdrag å besørge tilbringertjenesten til og fra byen. Da DNL og Lufthansa i midten av 30-årene anskaffet sine Junker-sjøfly, ble ferjeflåtens «flaggskip» *Oslo IX* bygget spesielt for dette formålet. Ombord var det servering, og her foregikk også tollvisitasjonen av flypassasjerer til og fra utlandet. Gressholmen ble imidlertid nedlagt som flyhavn da Fornebu ble åpnet for land- og sjøfly i 1938.

Nesodden og Bundefjorden

I 1974 markerte Nesodden-Bundefjord Dampskibsselskab sitt hundreårsjubileum. Det ene av «moderselskapene», Bundefjord Dampskibsselskab, ble nemlig stiftet i 1874. Men allerede bortimot tyve år før hadde Nesset innerst i Bundefjorden hatt besøk av dampskip i forsøksvis rutefart. Det var den samme *Dragen* som hadde prøvd seg på Bygdøy, som åpnet dampskipsfarten i Bundefjorden, og med samme uheldige resultat. Men Nesset hadde i lang tid vært et knutepunkt for trafikken til og fra søndre Akershus og Østfold, og resultatene med *Dragen* skremte ikke andre fra å forsøke. Det før omtalte Christiania-Oslo Dampskibsselskab hadde også ruter på Bundefjorden med dampbåten *Pallas*.

Bundefjord Dampskibsselskabs rutefart ble åpnet med hjulbåten *Bundefjord*, som var innkjøpt fra England. Men allerede i 1875 ble båten returnert til selgerne, og en ny *Bundefjord* ble samme år levert fra Hamburg. Den skulle trafikkere Bundefjorden like til den ble utrangert og opphugget i 1953. Tross konkurranse fra mange hold, klarte selskapet å ri stormene av. Konkurrentene ga enten opp og trakk seg ut, eller det kom til overenskomst om overtakelse av konkurrentenes ruter og materiell.

Nesodden Dampskibsselskab begynte sin virksomhet i 1892 med dampbåten *Jona*, innkjøpt fra Tyskland. Fartsområdet omfattet vestkysten av Nesodlandet fra Nesoddtangen til Drøbak, med enkelte turer like til Hvitsten og Son. Flere båter ble anskaffet i løpet av relativt få år, blant dem *Styrsö I* og *Styrsö II*, bygget i 1904 for den bohuslenske skjærgården, og innkjøpt i henholdsvis 1910 og 1912. De ble omdøpt til *Oscarsborg I* og *Kronprins Olav*. Den førstnevnte ble i 1920 kjøpt av Fred. Olsen, og historien vil ha det til at det



Flytebrygga ved Østbanen, 1907. Herfra gikk båtene til Nesodden og Bundefjorden.
(Harald Lorentzens billedsaml.)

The Floating Pier at the East railway station was the starting point for steamers serving the eastern fjord regions.

var skipsrederens misnøye med båtens avgangstid fra Hvitsten som var årsaken til kjøpet. Bortsett fra at *Oscarsborg I* heretter førte Fred Olsens skorsteinsmerke, og vel også fikk ruten omlagt etter rederens ønske, innebar transaksjonen få praktiske forandringer. Båten ble fortsatt administrert av Nesodden Dampskibsselskab. Nesodd-båtens skorstein var hvit, med svart topp, mens Bundefjord-båtene hadde svart skorstein og blått belte med hvitt malteserkors. Omkring 1910 ble begge selskapers merker endret. Nesodd-båtene fikk bokstavene ND på hver side av skorsteinen, mens Bundefjord-båtene forandret selve skorsteinsfargen fra sort til hvit. Bundefjord Dampskibsselskabs merke ble felles da de to selskapene sluttet seg sammen til det nåværende Nesodden-Bundefjord Dampskibsselskab i 1941.

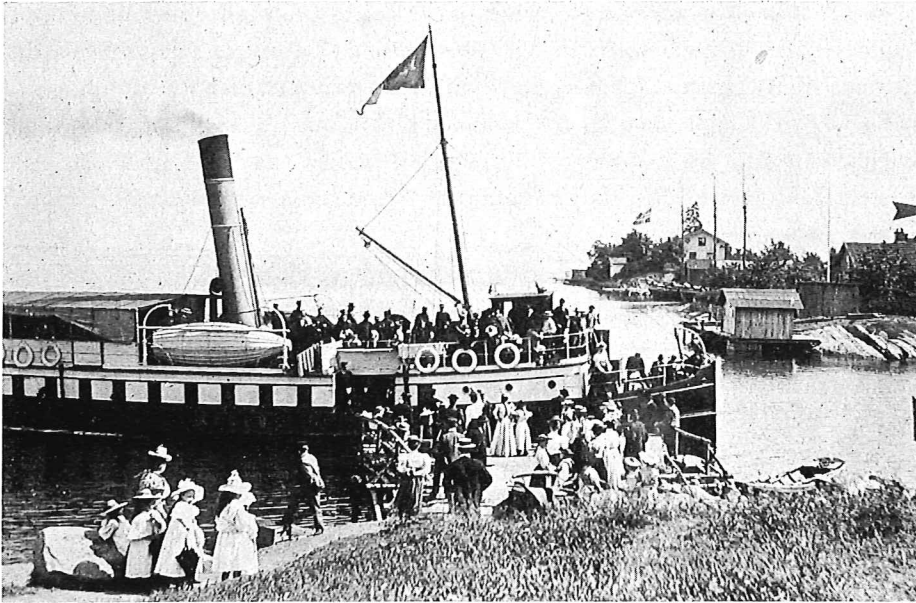
Sandvika, Asker og Hurum

Trafikken til de vestlige deler av Oslofjorden har tradisjoner langt tilbake i tiden. Leveranser av ved og andre nødvendighetsartikler til hovedstaden førte til at steder som Sandvika, Slependen og Konglunga ble betydelige sentra for lokal fraktfart.

Det var ikke akkurat svulmende, hvite seil og dyphavsseilas som kjennetegnet farten mellom Askerlandet og Oslo. J. S. Welhaven, selv oppvokst i Bergen, hadde følgende å si om føringsbåtene fra Sandvika og Asker: «Med skudernes takelage er det slet bevendt, og seilene synes ofte at være et mosaik af gamle lagener og sække. Matroserne ere i almindelighed bønder, der av og til haver deres koner med. Man ser dem undertiden stige i land i side frakker, medens de lade hustruerne varetage fartøiet og smaatrafiken med lyngmatter og feiekoste.» Det var forskjell på «søfarende agerdyrkere og riktige matroser», men også de førstnevnte kunne gjøre karriere: Hans Christensen fra Asker begynte som gårdsgutt, ble siden skomaker, og kjøpte en liten jakt da han var 40 år gammel. Da han la opp, hadde han fart som skipper i Østersjøen i en årrekke.

Også i de vestlige distrikter danner tiden omkring 1860 innledningen til mer varige regulære sjøverts kommunikasjoner. Den allestedsnærværende *Dragen* forsøkte seg også her i siste halvdel av 1850-årene. Heller ikke her ga båten fortjeneste, «men man kunde ikke vente andet, da dette var en Begyndelse, og Skibet var gammelt og daarlig, saa at det ofte maatte underkastes kostbare Reparationer», het det i Morgenbladet i 1861. Men *Dragen* fikk følge av andre, også av Christiania-Oslo Dampskibsselskab, som i 1867 satte *Juno* i fart mellom Oslo og Askerlandet. Flere av båtene som trafikkerte Drammen og strekningen Holmestrand—Tønsberg, hadde anløp på de ytre delene i Asker og Hurum.

I 1877 kjøpte et Oslo-interessentskap den nybygde dampbåten *Duen* fra Göteborg, og satte den i fart mellom Oslo og Drøbak, med anløp av flere steder på vestsiden av Oslofjorden. Etter noen år ble Drøbak sløyfet, og *Duen* regnes som forløper til det selskap som siden skulle forbindes med trafikken på vestsiden, Dampskibsaktieselskabet Asker, Røken & Hurum, som etterhvert overtok en rekke forskjellige småselskaper som trafikkerte ulike områder av dette distriktet. Pussig nok var det bare tre av de tallrike båtene selskapet disponerte, som var bygget med spesielt henblikk for fart mellom Oslo og Asker—Hurum, nemlig *Duen* (1877), *Asker* (1893) og *Sport* (1898). Den sistnevnte kom formelt ikke til å tilhøre Asker, Røken & Hurum før etter siste verdenskrig, idet den var kontrahert for et eget selskap, men i likhet med de andre Askerbåtene ble den disponert gjennom skipsmegler Th. Mortensen, som bestyrte en rekke av småselskapene i Oslo-området. *Sport* skilte seg også ut på andre måter, både ved sitt eksteriør og sin fart. Den hadde en karakteristisk, bakoverskrånende vedderbaug, og denne sammen med den høye, sterkt akterstagede skorsteinen, ga *Sport* et eget preg av fart og spenst. De andre båtene var innkjøpt — fra vesle *Sartor*, som kom fra Bergenskanten i



Asker i opprinnelig skikkelse, ved Volden ca. 1906. (Norsk Sjøfartsmuseum.)

An idyllic 1906 summer scene. The "Asker" at Volden, on the western side of the Oslofjord.

1883, og som tilsynelatende lengtet slik tilbake at den flere vintre dro vestover på Nordsjøfiske, til *Sætre*, som kom fra Tyskland i 1930, og som var landets eneste lokalbåt siden hjuldampernes tid med to skorsteiner.

Båtene som trafikkerte Bydøy og vestkysten lå i Pipervika, mens Bundefjord- og Nesoddbåtene holdt til ved Flytebrygga nedenfor Østbanestasjonen i Bjørvika. Flytebrygga var et kapittel for seg — en lang, smal utstikker, forankret mellom to pålerekker, hvor avstanden mellom flo og fjære kunne avleses som en timeglass-innsnevring på hver påle. Med utbyggingen av utstikkerne foran Rådhuset, flyttet også Nesodden- og Bundefjordbåtene over til Pipervika, de førstnevnte i 1918 og de siste i 1936.

Rutefarten utenfor Drøbak

«Drøbak Brygge» er idag en rutebilstasjon og en betong-ferjekai. Dampskipsbryggen — Lehmannbrygga — eksisterer nok fortsatt, men den som begir seg ut på den, gjør for det første noe ulovlig, og risikerer samtidig liv og lemmer ved å trå gjennom de pillrätne bryggeplankene.

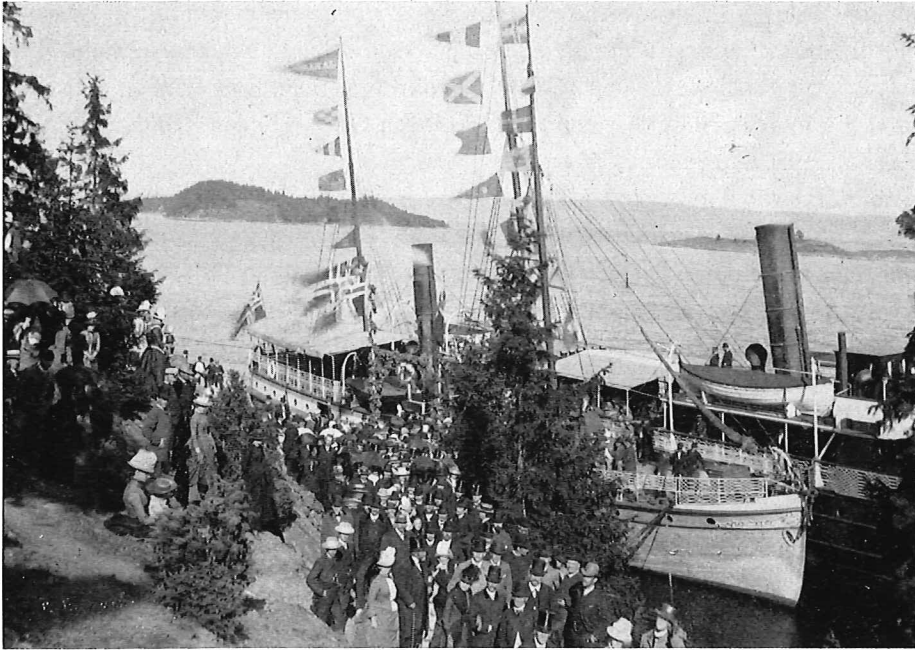
Det er ikke mye som idag forteller om Drøbaks tradisjoner som dampskips-stoppested, tradisjoner som går helt tilbake til den tid nysgjerrige Oslofolk dro landeveien til Drøbak for å oppleve en reise med *Constitutionen* tilbake til hovedstaden. Knapt noen kystby i landet kunne oppvise et tilsvarende antall daglige rutebåtanløp som nettopp Drøbak de første tiår av vårt århundre. Alle rutebåter til og fra Oslo som betjente de ytre deler av Oslofjorden, la turen innom Lehmannbrygga.

Det var eierne av Borregaard, det britiske firma Pelly & Co., som innledet langrutene i Oslofjorden med hjulbåten *Hardy*, innkjøpt fra England i 1844. Den var tiltenkt bukseringsoppgaver på Glomma, men ble også satt i fart mellom Halden og Oslo. I 1850-årene fikk den imidlertid utfordring fra flere hold, særlig fra Halden, hvor Halden Dampskibsselskab ble etablert i 1851, og samme år satte den betydelig større, hurtigere og mer komfortable hjulbåten *Halden* i tilsvarende rute. *Hardy* måtte gi opp etter kort tid, og *Haldens* rederi anskaffet etter hvert hjulbåtene *Foldin* og *Oslo*, som begge var blant landets raskeste dampskip. Men begge måtte se seg slått av selve raceren i fjorden, *Moss*, som et interessentskap i byen med samme navn fikk bygget i Skottland i 1854. Den gjorde bortimot 15 knops fart, og tilbakela distansen Oslo—Moss på 2½ time.

Disse hjulbatene var lite egnet for annet enn post- og passasjerfart. *Moss* og *Foldin* overtok i fellesskap posttransporten mellom Oslo og Kristiansand fra Staten omkring 1860. De fleste båtene som utelukkende trafikkerte de midtre og ytre delene av Oslofjorden var langsommere, og like meget beregnet på gods- som passasjerfart.

Trafikken mellom Oslo og Holmestrand ble fra 1872 utført av *Juno*, som samme år ble innkjøpt fra Christiania-Oslo Dampskibsselskab, av et interessentskap i Holmestrand. Dette ble i 1885 omdannet til D/S-A/S «Juno», som året etter fikk levert sin båt nr. 2, som også ble døpt *Juno*. «Gamle-Juno» gikk heretter mellom Holmestrand og Drammen, mens «Nye-Juno» overtok ruten til Oslo. I 1900 fikk den selskap av *Svan*, som hadde trafikkert samme strekning siden begynnelsen av 1870-årene, med firmaet Due & Haneborg som disponenter. Dette firmaet hadde i 1870-og 1880-årene også andre dampskip i fart mellom Oslo og de nordligere deler av Vestfold, bl.a. *Svanhild*, som tidligere hadde tilhørt Fearnley & Eger under navnet *Lara*.

Også i Tønsberg vokste det fram et rederi som gjennom mange år skulle bli et kjent innslag i fjordfarten, nemlig Tønsberg & Horten Dampskibsselskab. Det ble stiftet i 1878, og fikk samme år den første *Jarlsberg*. Tidligere var lokaltrafikken mellom Tønsberg og Oslo blitt utført av *Bjørn Farmand* — en svenskbygd hjulbåt som kom i fart i 1855 og som ble trukket ut i 1881. Den



Utflykt til Håøya, trolig i 90-årene. Tønsbergbåten *Jarlsberg* (I) og kystbåten *Kong Olaf* (t. h.) tømmeres for flosshatter og parasoller. (Norsk Sjøfartsmuseum.)

The steamers "Jarlsberg" (left) and "Kong Olaf" on a fjord excursion in the 'nineties.

første *Jarlsberg* ble i 1911 etterfulgt av en ny båt med samme navn, og denne gikk trofast mellom Oslo og Tønsberg like til 1953.

Sandefjord og Larvik etablerte også egne dampskipsselskap for rutefart til og fra Oslo, og de første år etter århundreskiftet ble disse byene betjent av henholdsvis *Framnæs* og *Laugen*. Men trafikken på de søndre deler av Vestfold og byene ved Skiensfjorden ble i første rekke utført av Dampskibsaktieselskapet *Skien*, som ble dannet i 1875. Farten ble opprinnelig underholdt av *Skien* og *Finn*, men flåten ble siden supplert med *Bandak*, *Varden* og *Grenland*. Den siste var en stor og romslig stormdekker — for romslig, og for kostbar. Bare tre år gammel ble den i 1914 solgt til Trieste ved Adriaterhavet.

Som nevnt var farten mellom Oslo og de søndre deler av Østfold blitt utført av Halden Dampskibsselskab siden 1850-årene. De foran nevnte hjulbåtene ble trukket ut i løpet av 1870- og 1880-årene, og erstattet med kombinerte skip. I 1890 anskaffet selskapet dampskipet *Halden*. Samme år satte et rederi i Fredrikstad en tilsvarende stor og kostbar båt, *Hankø*, inn i konkurransefart

mellom Oslo og Halden, men resultatet ble at *Hankø* ble trukket ut og solgt til Nordmøre etter bare fire år. *Halden* ble i 1906 solgt til Arendals Dampskibsselskab, og gikk siden i den såkalte Brevikruten mellom Brevik og Kristiansand. En ny *Halden* dukket opp på strekningen Oslo—Halden i 1909, men ble i 1916 solgt til Russland.

Som sete for A/S Alphas «*Bastø*-ferjer» er Moss i dag et tyngdepunkt i den sjøverts persontrafikk i Oslofjorden. Men Alpha-selskapet ble opprinnelig dannet for å drive passasjertrafikk *langsetter* fjorden, mellom Oslo og Moss. Den første *Alpha* kom i fart i 1893, og i en årrekke drev selskapet rutefart så langt sør som til Fredrikstad og *Hankø* i sommersesongen, og til Moss hele året rundt. Forbindelsen Moss—Horten ble overtatt fra konsul R. M. Peterson i 1912, og det var fra dette rederiet *Bastø*-navnet hadde sin herkomst.

Krig og svanesang

Trettiårene markerer høydepunktet i passasjerfarten på Oslofjorden. Jernbanen løp bare unntakelsesvis langs kysten, og bilen hadde ennå ikke for alvor trengt seg inn på området mellom jernbanelinje og strandkant.

Den annen verdenskrig skulle på mange måter aksellerere den utvikling som man vel ante var på vei allerede de siste førkrigsår, men som kom raskere enn de fleste hadde tenkt seg da krigen var slutt.

Krigen medførte rekvisisjon av båter til militære formål, og forårsaket en tilsvarende økning i slitasjen på det resterende materiell, som ofte besto av selskapenes eldste og fra før mest nedslitte båter. Kullmangel gjorde at man i stedet måtte ty til andre former for brensel, som ved og torv. Slik beskrives forholdene i Aftenposten for 25. april 1940:

«Solen skinnet og alt minnet om en herlig sommerdag ved en Sørlandsbrygge — bare rammen var ikke fullt så fredfull med sine store fugler, med transportskib og krigsskib og fremmede sprog hvor man snudde sig . . . Nu er imidlertid fyrbøteren på *Duen 2* ferdig med å bære ved til sin kjele, stor fin bjerkeved som synes skapt for en peis i fredelige omgivelser — men som nu går med til å holde trafikken i live . . . Og så glir *Duen 2* ut på skittengrøe bølger, akkurat sekundet foran *Drøbak* som kommer fra en annen utstikker og fyrer op under kjelene for å komme først i starten. De gamle fjordhestene har i hvert fall ikke mistet lysten til konkurranse — det er bare den forskjell at mens det blandt sommerens pappabåter kan være 6-8 stykker som velter svart røk efter sig for å komme fort frem — så er det nu bare *Duen* og *Drøbak* som går over startstreken og seiler sydover.»

At enkelte av krigsvintrene også skulle bli usedvanlig strenge isvintre, gjorde ikke forholdene lettere. Materialmangel medførte at nødvendige reparasjoner og vedlikehold måtte utsettes, og dette bidro til en ytterligere nedsliting av materiellet.

Freden løste noen, men skapte nye problemer. Trafikkselskapene kom til en korsvei: Modernisering eller utskifting av materiellet? Det siste alternativet var det ønskelige, men store utgiftsøkninger og lange leveringstider, kombinert med en viss usikkerhet om fjordtrafikkens framtid førte likevel til at de fleste selskapene måtte velge det første. Særlig viktig var det å få redusert bunkersutgiftene, og i årene 1948—1951 fikk *Oscar*, *Hval*, *Drøbak*, *Nesodden*, *Oksvald* og *Nesodtangen* installert dieselmotorer, samtidig som innredningen forøvrig ble noe modernisert. Dette hjalp en del, og skapte forrykninger i listen over hurtigløpere: Det var forsmedelig for maskinisten på *Sport* å se seg slått av kollegaen på den motoriserte *Oscar*. Noe slikt hadde aldri hendt før.

For Nesoddens vedkommende var det naturlig å satse på opprettholdelse av sjøtransporten, men den fikk mer preg av knutepunkttrafikk med færre anløpssteder og omstigning fra båt til buss. I 1956 overtok Nesodden kommune aksjemajoriteten i Nesodden-Bundefjord Dampskibsselskab. Et omfattende fornyelsesprogram for flåten var allerede innledet med *Prinsen* i 1955.

For Asker-båtene skulle det gå annerledes. Privatbiler og busser tok en stadig større del av persontrafikken til og fra Oslo, samtidig som motoriseringen av båtene ble en stor økonomisk belastning for selskapet. I 1952 måtte Asker, Røken & Hurum innstille sine betalinger. Et forslag om å danne et interkommunalt selskap for båttrutene langs vestkysten kom aldri forbi tankestadiet.

Selskapets båter gikk til forskjellige kjøpere. Det er et visst patetisk skjær over *Asker* og *Duen 2s* mislykte salg til britiske kjøpere. *Duen 2* skulle slepe *Asker* over Nordsjøen, men ferden gikk ikke lenger enn til Tønsberg. Både værforholdene og Skipskontrollen gjorde det klart at *Duen 2s* maskinkraft ikke på noen måte var tilstrekkelig til å få de to båtene trygt over. Salget ble annullert, og *Asker* ble lekter på Stavanger havn, mens *Duen 2* etter omfattende ombygging gjenoppstod i fornyet skikkelse som fjordbussen *Ardalsfjord*.

Også Bygdøyferjene kom i økonomiske vansker etter krigen, og da Båtservice overtok selskapet, ble de gjenværende *Framnæs*-ferjene skiftet ut med nye, motordrevne båter.

Passasjerfarten utenfor Drøbak hadde allerede i mellomkrigsårene gått tilbake, og da *Jarlsberg* gikk sin siste tur i 1953, var de fleste rutene allerede nedlagt eller omgjort til rene lasteruter. Det ble gjort forsøk på å sette inn sjøbusser, bl.a. den ombygde landgangsbåten *Hurum*, men de klarte ikke å kon-

kurrere med busser, biler og tog. Det samme var også tilfelle med hydrofoil- og luftputebåter som trafikkerte Oslofjorden i 1960- og tidlig i 1970-årene.

Det er ikke bare den falleferdige Lehmannbrygga i Drøbak som ennå vitner om henfarne tider. Mange lystbåteiere som om sommeren gjenoppdager idyller langs fjorder og sund i Oslofjord-området, vil ha lagt merke til brygge-stolper og kanskje en og annen halvt gjengrodd vei som fører innover blant gress og trær. Andre steder fins bryggene intakt, men nå med funksjon som bunkringsdepot, eller kanskje som «marina» — det nyeste moteord fra dagens båtkultur.

Enkelte av pappabåtene har også fått nye, tidsmessige funksjoner, særlig som fraktestoftebåter, men også som bilferjer, husbåter og lektere. Et trent øye vil gjerne ane noe kjent ved rundingen på en akterende, sporene etter gjensveiste ventiler eller konturene av en stjerne eller annen pynt i baugen.

Det er å håpe at den etterfølgende «fartøykatalog» kan være til hjelp og glede for den som ønsker å få nærmere rede på pappabåtene og deres skjebne. Den skulle omfatte flesteparten av båtene, men gir seg ikke ut for å være komplett. Norsk Sjøfartsmuseum er takknemlig for å motta korrigerende og supplerende opplysninger.

SKRIFTLIGE KILDER

- Arstal, Axel og Carl Just: Oslo Byleksikon. Oslo 1966.
Asbjørnsen, Wilh.: A/S Nesodden-Bundefjord D/S-selskab, 1874—1974. Oslo 1974.
Eier, S. L.: Hurums Historie, bd. 2. Oslo 1969.
De hundre år. Selskapet til Bygdø Vel 1872—1972. Oslo 1972.
Fra Ladegaardsøen til Bygdøy. Oslo 1947.
Graarud, G.: Holmestrand og Omegn. Oslo 1907.
Kollveit, Bård: Båttrafikken mellom Oslo og Bygdøy. Tidsskr. Byminner, nr. 3 — 1976.
Lorentzen, Harald: Artikkelserie i Akershus Amtstidende om lokaltrafikken i Oslofjorden.
Schulstad, Per: A/S Alpha 1892—1967. Moss 1967.
Skipsregistre: Det norske Veritas 1900—, Register over norske orlogs- og handelsfartøyer 1878—, Skandinavisk dampskibsregister no. 1 (1871), Aarvog for Norges handelsmarine 1906—1923.

UTRYKTE OG MUNTlige KILDER

Harald Lorentzen, Nesodden, har i en årrekke bygget opp et omfattende opplysnings- og billedarkiv om båtene og trafikken i Oslofjorden. Dette har vært til stor hjelp. Foruten Lorentzen har følgende personer gitt verdifull informasjon: C. W. Bordsenius, Thor Bøe, Loyd Granlund, Arne Lannerstedt og Trygve Skaug.

AIDYL (1928—1940) Oslo—Langøyene.

25 BRT.

Bg. 1904 i Drammen.

Forhistorie ukjent. 1928: E. Risvik, Oslo. *Aidyl* (omvendt for Lydia, eierens hustru). 1934: E. Myrland Andersen, Oslo. 1945: A/S Motorbunkring, Oslo. Nytt navn *Motorbunker II*.

ALPHA (I) (1893—1895) Oslo—Moss.

71,5×14,5 fot. 30 pass.

Bg. 1893 i Fredrikstad.

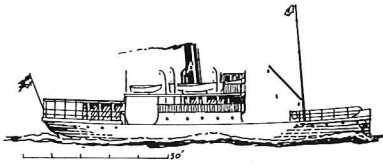
1893: A/S Alpha, Moss. 1895: Solgt til Alesund, ukjent reder, ombygd til fiskefartøy. Omdøpt *Rolf*. Forliste siden på garnfiske.

ALPHA (II) (1894—1904) Oslo—Moss.

107 BRT. 94,6×18,8×7,9 fot. 220 pass.

Bg. 1863 i Stockholm.

1863: I rute Stockholm—Uppsala. *Fyris*. 1866: På Ångermanälven. 1895: A/S Alpha, Moss. Omdøpt *Alpha*. 1904: Adalens Arb.förenings Ångb. AB. 1910: Ombygd til slepsbåt, omdøpt *Herakles*. 1932: Forss AB, Köpmanholmen. 1958: Skulle hugges opp, men ble solgt for ombygging til bergingsbåt i Ørnsköldsvik.



ALPHA (III) (1904—1940) Oslo—Moss.

234 BRT. 112,9×22,1×10 fot. 378 pass.

Bg. 1904 ved Moss Værft & Dokk.

1904: A/S Alpha, Moss. 1940: Skibs-A/S Graco, Oslo. Omdøpt *Graco*. 1947: D/S-A/S Klar, Oslo. Omdøpt *Grom*. 1947: Slettet av matrikkelen.

ALPHA (IV) (1947—1952) Oslo—Moss.

Se *Bastø*.

ANGELO (1925—1950) Oslo—Bundfjorden.

118 BRT. 91×16,9×8,1 fot.

Bg. 1907 ved Werft Hubertina, Haarlem.

1905: Hjemsted Svendborg. *Svendborgsund*. 1923: Frogn, Nordby, Nesodden D/S-selsk. Omdøpt *Angelo*. 1925: Bundfjord D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundfjord D/S-selsk. 1950: Simon Innvær, Urangsvåg. Motor. 1951: Hallvard Koløy, Sæbøvik. Omdøpt *Koløyholm*. 1954: Ola Økland, Auklandshamn. Omdøpt *Høievearde*. 1966: Selmer Knutsen, Mosterhamn. Omdøpt *S.K.S.*

AREON (1866—1870?) Oslo—Bygdøy?

10 BRT. 47,3×10×4 fot. 62 pass.

Bg. 1866 ved Akers M. V.

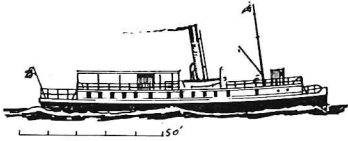
1866: Christiania-Oslo D/S-selsk. 1871: Står ikke i registret. Skjebne ukjent.

ARIEL (1866—1876) Oslo—Bygdøy.

10 BRT. 47,3×10×4 fot. 62 pass.

Bg. 1866 ved Akers M. V.

1866: Christiania-Oslo D/S-selsk. 1876: Selskapet likvidert i 1876. Båtens videre skjebne ukjent.



ASKER (1893—1953) Oslo—Askerlandet.

131 BRT. 96×17,2×9,4 fot. 234 pass.

Bg. 1893 ved Kr.sand M. V.

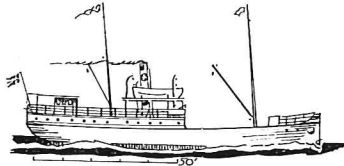
1893: Asker, Røken & Hurum D/S-selsk. 1908: Overbygningen forkortet. 1952: Bjellands Hermetikfabrik, Stavanger. Ombygd til leker. Omdøpt *Odin*.

AXEL (ca. 1885—1900) Oslo—Bygdøy.

25 BRT. 55,9×13,2×6,7 fot.

Bg. 1878 i Göteborg.

Forhistorie ukjent. 1885: Bygdø Nye D/S-selsk. *Axel*. 1899: C. A. Borgersen, Fr.stad. Slepebåt. 1917: Det Norske Nitrid-A/S, Odda. 1922: A/S Svelviksand, Oslo. 1950: A/S Oljeren, Oslo. 1953: Trygve Vestbø, Sandeid.

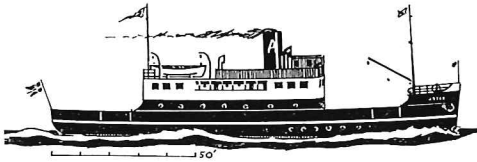


BANDAK (1892—1935) Oslo—Skien.

180 BRT. 95,6×19,3×9,3 fot. 150 pass.

Bg. 1890 ved Fr.stad M. V.

1890: D/S-selsk. «Bandak», Oslo. 1907: D/S-A/S Skien, Skien. 1925: C. I. Kiönig, A/S Trondheim. Omdøpt *Tustna*. 1936: A/S Namdalsruten, sst. Omdøpt *Namdal*. 1937: A/S Samtrafik, Molde. Omdøpt *Molde*. 1938: Omdøpt *Verma*. 1941: Brødr. Utكيلen, Bergen. Omdøpt *Kilstraum*. Motor. 1963: Sunket.



BASTØ (1940—1947) Oslo—Moss.

322 BRT. 137,3×27,1×12,1 fot. 400 pass.

Bg. 1934 ved Moss Værft & Dokk.

1934: A/S Alpha, Moss. I rute Moss—Horten. 1947: Omdøpt *Alpha*. 1952: Kr. Ravns Ferjerederi, Narvik. Omdøpt *Røttinn*. 1954: Motor. 1970: Opphugget.

BETA (I) (1898—1934) Oslo—Moss—Fr.stad.

Se *Patriot*.

BETA (II) (1934—1951) Oslo—Moss—Fr.stad.

163 BRT. 111,5×20×8,1 fot.

Bg. 1900 ved Akers M. V.

1900: R. M. Peterson, Moss. *Bastø 2*. 1910: A/S Alpha, Moss. 1929: Ombygd for bilføring. 1934: Omdøpt *Beta*. 1951: Bentsen & Sønner, Ny-Hellesund. 1954: Ute av registrene.

BETA 2 (1928—1930) Oslo—Moss—Fr.stad.

Se *Henrik Ibsen*.

BJØRN FARMAND (1855—1881) Oslo—Tønsberg.

79 BRT. 121,2×14,0×7,4 fot. Hjulbåt.

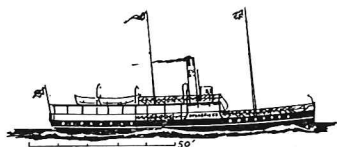
Bg. 1853 i Göteborg.

Forhistorie ukjent. 1855: Et interessentskap i Tønsberg. Omdøpt *Bjørn Farmand*. 1881: Opplagt i Tønsberg, og siden opphugget.

BUNDEFJORD (I) (1874) Oslo—Bundfjord.

Bg. i England. Omb. ved Nylands Verksted. Hjulbåt.

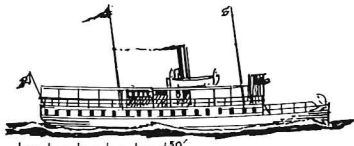
1874: Innkjøpt fra England av Bundfjord D/S-selskab, men tilbakelevert selger samme år. Forhistorie og videre skjebne ukjent.



BUNDEFJORD (II) (1875—1953) Oslo—Bundefjord.
80 BRT. 89,8×16,2×9 fot. 193 pass.
Bg. 1875 i Hamburg.
1875: Bundefjord D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1953: Solgt til Arendal for opphugging.

BYGDØ (I) (1857—1862) Oslo—Bygdøy.
70×9×4 fot. 50 pass.
Bg. 1857 ved Bergens M. V. Hjulbåt.
1857: Bygdø D/S-selsk. 1862: Et interessentskap i Drammen. Omdøpt *Ekeren* og satt i fart på Eikern.

BYGDØ (II) (1887—1899) Oslo—Bygdøy.
17 BRT. 52,9×10,8×7,0 fot.
Bg. 1871 i Oslo.
1880: Hjemmehørende i Fr.stad. *Fix*. 1885: Hjemmehørende i Oslo. 1887: Omdøpt *Bygdø*. 1899: Hjemmehørende i Holmestrand. Omdøpt *Ragnhild*. 1906: Hurum Fabrikker. Omdøpt *Hurum*, hjemsted Moss. 1920: Slettet av skipsmatrikkelen.



BYGDØ (III) (1897—1905) Oslo—Bygdøy.
128 BRT. 95,6×18×5,8 fot. 240 pass.
Bg. 1897 ved Trondhjems M. V.
1897: Bygdø Nye D/S-selsk. 1905: Nesodden D/S-selsk. Omdøpt *Drøbak*. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1951: Motor. 1965: Solgt til Midt-Østen. Omdøpt *Doris Barbara*. Forliste i den Persiske Gulf, og tre av NBDs folk omkom.

BYGDØNÆS BAD (1920—1923) Oslo—Bygdøy.
Se Louise (II).

BÆKKELAGET (1896—1908) Oslo—Nordstrand.
21 BRT. 54,2×11,3×6,2 fot. 85 pass.
Bg. 1876 i Göteborg.
Forhistorie ukjent. 1894: Hj.hørende i Halden. *Trygve*. 1896: Bækkelagets D/S-selsk., Oslo. *Bækkelaget*. 1908: Sank etter kollisjon med D/S *Göteborg* på Oslo havn. 11 mennesker omkom. Hevet og reparert. Kjøpt av Westergaard & Co. Omdøpt *Fix*. 1921: Slettet av matrikkelen.

BATSERVICE I (1952—) Sightseeing i Oslo.
34 BRT.
Bg. 1952. Motor.
1952: Båtservice, Oslo.

BATSERVICE II (1953—1961) Oslo—Bygdøy.
Se Huk I

BATSERVICE III (1951—) Sightseeing i Oslo.
34 BRT.
Bg. 1951. Motor.
1951: Båtservice, Oslo.

BATSERVICE IV (1953—) Sightseeing i Oslo.
42 BRT.
Bg. 1953 i Nederland. Motor.
1953: Båtservice, Oslo.

BATSERVICE V (1953—) Oslo—Bygdøy/Sightseeing.
42 BRT.
Bg. 1953 i Nederland. Motor.
1953: Skibs-A/S Bygdøfærgene, Oslo.

BATSERVICE VII (1954—) Sightseeing i Oslo.
52 BRT.
Bg. 1954. Motor.
1954: Båtservice, Oslo.

BATSERVICE VIII (1957—1968) Oslo—Bygdøy.
58 BRT.
Bg. 1957 ved Haugesunds M. V. Motor.
1957: Skibs-A/S Bygdøfærgene. 1968: Porsgrunn kommune. Omdøpt *Dikkon*, hjemsted Brevik.



BATSERVICE IX (1957—) Oslo—Bygdøy.
58 BRT.
Bg. 1957 ved Haugesunds M. V. Motor.
1957: Skibs-A/S Bygdøfærgene, Oslo.

CARL (1884—1900) Oslo—Bygdøy.
28 BRT. 66,5×13,2×5,8 fot.
Bg. 1884 i Fr.stad.
1884: Bygdø Nye D/S-selsk. 1901: A/S Carl, Fr.stad. 1922: A/S Torgauten, Fr.stad. Omdøpt *Torgauten*. 1957: Slettet av skipsmatrikkelen.

CARL JOHAN (1841—1853) Oslo—Halden/
Oslo—Larvik.
114×16 fot.
Bg. 1841 ved Sanderson & Co., Glasgow.
1841: Et interessentskap v/ Andreas Tofte, Oslo. 1851: Thv. Meyer, sst. 1852: Jacob Dybwad, sst. 1853. Solgt til engelske, deretter til tyrkiske kjøpere. Videre skjebne ukjent.



CERES (1872—1940) Oslo—Nordstrand/Oslo—Vestfj.
48 BRT. 75,7×13,1×6,2 fot. 128 pass.
Bg. 1872 ved Akers M. V.
1872: Christiania-Oslo D/S-selsk. 1876: Selskapet likviderte. Båten muligens samtidig overtatt av Christiania-Ormsund D/S-selsk. 1928: Kaptein Lorents Andersen, Lysaker. 1939: Fru Betty Stenstad, Oslo. 1946: Kopervik D/S-selsk., Kopervik. 1948: Nils O. Heimark, Austevoll. 1968: Slettet av skipsmatrikkelen.

DALERNE (1875—ca. 1905) Oslo—Drammen/Oslo—Holmestrand.
169 BRT. 100,7×20×9 fot.
Bg. 1868 ved Akers M. V.
1868: Dalernes Dampskibsselskab, Egersund. Ble bygget for kystfart Oslo—Trondheim. Ca. 1905: Slettet av matrikkelen.

DRAGEN (1857—186?) Oslo—Bygdøy/Oslo—Bundefjorden/Oslo—Sandvika.
20 BRT. 52,5×12,4×4 fot. Hjulbåt.
Bg. 1875 i København.
Forhistorie ukjent. 1857: Carl Treschow, Larvik. 1871: Ole Røe, Brevik. Slepebåt ved Kragerø. 1884: Slettet av skipsmatrikkelen.

DRAMMEN (1868—1877) Oslo—Drammen.
130 BRT. 91×17×7,6 fot. 208 pass.
Bg. 1868 ved Nylands Verksted.
1868: Kapt. A. Smith, Drammen. 1877: D/S-A/S Glommen, Fr.stad. Omdøpt *Glommen*. 1908: Kondemnert etter brann ved Larkollen.

DRØBAK (I) (1893) Oslo—Nesoddløndet.

82 BRT. 94×16×7,1 fot.

Bg. 1873 i Stockholm.

1873: *Gripsholm*. 1879: *Gryt*. 1880: *Nya Öresundsbro*. 1889: *Valkyrian I*. 1890: *Norra Skärgården*. 1893: Nesodden D/S-selsk. Omdøpt *Drøbak*. Brannherjet samme år. 1894: G. H. T. Meidell, Oslo. Omdøpt *Phønix*. 1904: N. Myklebost, Alesund. Omdøpt *Fønix*. 1920-årene: *Utgår*.

DRØBAK (II) Oslo—Nesoddløndet.

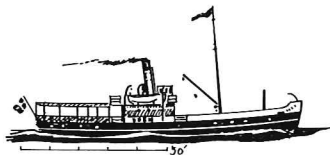
Se *Bygdø* (III).

DRØBAKSUND (1952—1974) Drøbak—Storsand.

Se *Louise* (III).

DRØBAKSUND II (1918—1919) Oslo—Nesoddløndet?

Se *Per*.

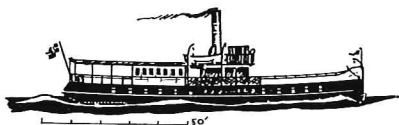


DUEN (1877—1910) Oslo—Askerløndet (—Drøbak).

76 BRT. 89,5×14,7×9 fot. 182 pass.

Bg. 1877 i Göteborg.

1877: Et interessentskap i Oslo. 1893: D/S-A/S Asker, Røken & Hurum. 1910: Solgt til Stavanger som sildeføningsbåt. Omdøpt *Egenæs*. Videre skjebne ukjent.



DUEN 2 (1922—1951) Oslo—Askerløndet.

135 BRT. 99,2×21,4×9,5 fot.

Bg. 1914 ved Union-Giesserei, Königsberg.

1914: Union-Giesserei, Königsb. 1919?: Omdøpt *Freden*. 1922: D/S-A/S Asker, Røken & Hurum. Omdøpt *Duen 2*. 1952: Jøsenfjord Rutelag, Stavanger. Sterkt ombygd. Motor. Omdøpt *Ardalsfjord*. 1975: Det Stavangerske D/S-selsk., Stavanger.

EUGEN (1884—1899) Oslo—Bygdøy.

45 BRT. 62,2×13×7,1 fot.

Bg. 1884 i Oslo.

1884: Bygdøy Nye Dampskipsselskab. 1899: Hjemme-hørende i Mandal. Ca. 1905: Slettet av matrikkelen.

EXPEDIT (1865—1886) Oslo—Tjønsberg.

37 BRT. 65,2×13,6×5 fot.

Bg. i Sverige.

1865: Broch og Schwenke, Oslo og Horten.

EXPRESS (1867—1869) Oslo—Holmestrand.

86 BRT. 119,6×15,2×6,7 fot.

Bg. 1856. Hjulbåt.



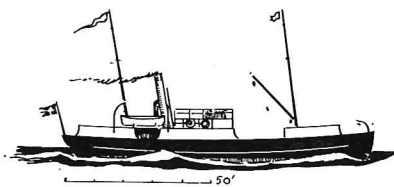
FAGERSTRAND I (1924—1940) Oslo—Nesoddløndet.

191 BRT. 102,1×22,1×8 fot.

Bg. 1924 ved Kr.sand M. V.

1924: Nesodden D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1940: Rekvirert. 1945: Senket under bombeangrep i Alta, men hevet kort etter.

1947: A/S Nord- og Østersjøfart, Skien. Ombygd til motorlastebåt. Omdøpt *Sande*. 1962: Omdøpt *Sande II*. 1962: Johan Bjørshol, Trondheim. Omdøpt *Nidarø*. 1965: Birger Skarsvåg, sst. Omdøpt *Biala*. 1969: Alfred Strømsvik, sst. Omdøpt *Attegutt*. 1973: Bernhoff Volen, Sortland. Omdøpt *Marinator*.

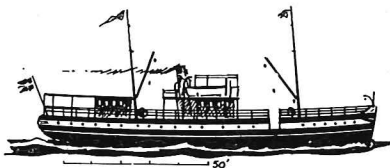


FARMANDEN (1876—1923) Oslo—Drammen.

134 BRT. 101,5×21,6×7,6 fot. 100 pass.

Bg. Motala 1865.

Forhistorie ukjent. 1876: A/S D/S Faramanden, Drammen. 1923: Sank i uvær utenfor Filtvet. 7 mann av besetningen omkom.

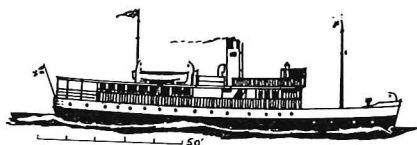


FINN (1875—1920) Oslo—Skien.

230 BRT. 115,7×20,8×7,2 fot. 200 pass.

Bg. Göteborg 1862.

Forhistorie ukjent. 1875: D/S-A/S Skien, Skien. 1920: Grunnstøtt og forlist ved Svartskjærklubben.



FJELLSTRAND (1935—1968) Oslo—Nesoddløndet.

219 BRT. 110,1×21,9×7,3 fot.

Bg. 1935 ved Nylands Verksted.

1935: Nesodden D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1958: Solgt til Hellas. Omdøpt *Stella*. 1960: N. C. Sarris, Rhodos. Omdøpt *Panormitis*. 1968: Kon-demnert etter brann ved Rhodos.

FJORDFOIL (1964—1973) Div. ruter på Oslofjorden.

69 BRT. 67,6×16,7×8,1 fot. 70 pass. Hydrofoillbåt.

Bg. 1964 ved Westermoen Hydrofoil, Mandal.

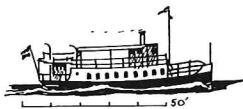
1964: S/E Hydrofoillrutene, Oslo. 1970: A/S De Blå Omnibusser, Oslo. 1973: Solgt til Italia. Videre skjebne ukjent.

FLASKEBÆK (I) (1899—1913) Oslo—Nesoddløndet.

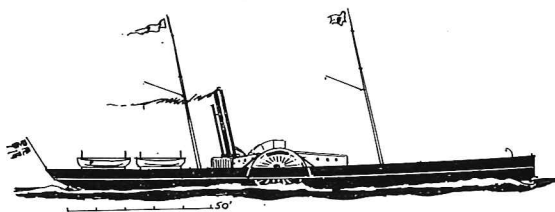
86 BRT. 85,9×16,7×7,7 fot. 177 pass.

Bg. 1897 ved Porsgrunds M. V.

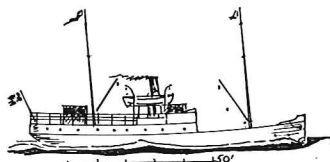
1897: Fr.hald-Hvaler D/S-selsk., Halden. *Sandø*. 1899: A/S D/S Flaskebæk, Oslo. Omdøpt *Flaskebæk*. 1900: Nesodden D/S-selsk. 1913: D/S-A/S Topdal, Bergen. Omdøpt *Fløien*. 1953: Georg Matre, Sandeid. Ombygd til motorlastebåt. 1958: Forlist på Sørlandskysten.



FLASKEBÆK (II) (1914—1937) Oslo—Nesoddlandet/ Oslo—Malmøya.
51 BRT. 60×56×15 fot.
Bg. 1914 ved Nylands Verksted, Motor.
1914: Flaskebæk & Omegn Trafikselskab. Ca. 1925: Nesodden D/S-selsk. 1930: Bundefjord D/S-selsk. 1937: D/S-A/S Topdal, Bergen. Omdøpt *Fenring*. 1939: Rute- laget Bergen-Vest, Bergen. 1963: Solgt til Danmark. Videre skjebne ukjent.

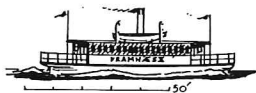


FOLDIN (1855—1876) Oslo—Halden.
157 BRT. 170×18×5 fot. 350 pass.
Bg. 1855 ved Robinson & Russell, London.
1855: Haldens D/S-selskab, Halden. 1876: Solgt til Russ- lænd. Forliste på Ladoga samme år.



FRAMNÆS (1896—1913) Oslo—Larvik—Skjensfjorden.
146 BRT. 95×19×9,6 fot. 126 pass.
Bg. 1896 ved Framnæs M. V., Sandefj.
1896: Laurvigs D/S-selsk., Larvik. 1913: Kantret og sank på Drammensfjorden.

FRAMNÆS I (1898—1952) Oslo—Bygdøy.
81 BRT. 67,7×17,5×6,5 fot. 168 pass.
Bg. 1897 i Gävle.
1897: *Nybron I*, hjemsted Stockholm. 1898: A/S Huk, Oslo. Omdøpt *Framnæs I*. 1917: Skibs-A/S Bygdøfær- gene. 1952: Solgt til Drammen og nedrigget til kran- pram.



FRAMNÆS 2 (1899—1917) Oslo—Bygdøy.
86 BRT. 65×17,5×7,2 fot. 168 pass.
Bg. 1899 ved Akers M. V.
1899: A/S Huk. 1917: Laksevåg komm. Fergeselskab, Laksevåg. Omdøpt *Oldernæs*. 1973: Slettet av skips- matrikkelen, men tatt ut av fart langt tidligere.

FRAMNÆS 3 (1908—1917) Oslo—Bygdøy.
44 BRT. 45,8×13,1×14,7 fot. 85 pass.
Bg. 1908 ved Moss Værft & Dokk. Motor. 1908: A/S Huk. 1917: Kristiansund kommune. 1971: Slettet av skipsmatrikkelen.

FRAMNÆS 4 (1909—1956) Oslo—Bygdøy.
83 BRT. 65×17,5×7,2 fot. 180 pass.
Bg. 1909 ved Moss Værft & Dokk.
1909: A/S Huk. 1917: Skibs-A/S Bygdøfærgene. 1956: Solgt til opphugging.

FRAMNÆS 5 (I) (1910?—1912) Oslo—Bygdøy.
Bg. Oslo 1907. 14 pass. Motor.
Forhistorie ukjent. 1910?: A/S Huk. 1912: Solgt. Videre skjebne ukjent.



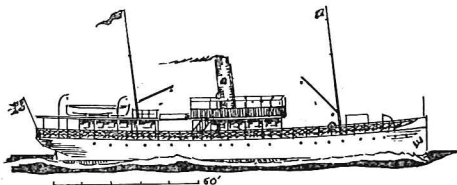
FRAMNÆS 5 (II) (1912—1956) Oslo—Bygdøy.
87 BRT. 68×17,5×7,3 fot. 180 pass.
Bg. 1912 ved Moss Værft & Dokk.
1912: A/S Huk. 1917: Skibs-A/S Bygdøfærgene. 1956: Solgt til opphugging.

FRAMNÆS 6 (1914—1916) Oslo—Bygdøy.
Bg. i Oslo. Motor.
1914: A/S Huk. 1916: Solgt. Videre skjebne ukjent.

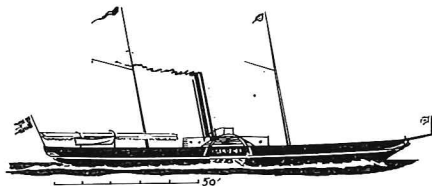
FREDRIKSTAD (1867—1895) Oslo—Fr.stad.
101 BRT. 93×15,7×8,2 fot.
Bg. 1867 ved Bergens M. V.
1867: Fredriksstad D/S-selskab. 1895: Pedersen & Meinich, Oslo. Omdøpt *Kragerø*. 1901: Utgår av reg- istrene.

FROGN (1914—1924) Oslo—Bundefjord.
Se *Juno* (I).

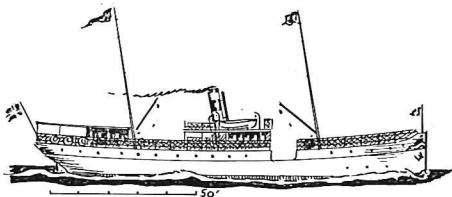
GLOMMEN (1877—1908) Oslo—Halden.
Se *Drammen*.



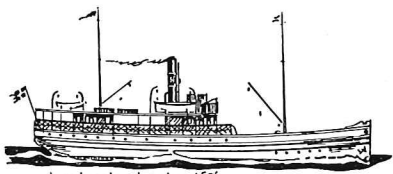
GRENLAND (1911—1914) Oslo—Skien.
356 BRT. 135,6×23×10 fot.
Bg. 1911 ved Porsgrunds M. V.
1911: D/S-A/S Skien, Skien. 1914: S. A. Ungaro-Croata de Nav. Mar. a Vapore, Trieste. Omdøpt *Valora*. 1920: Slettet av Lloyd's register.



HALDEN (I) (1851—1873) Oslo—Halden.
123×14,5 fot. 300 pass. Hjulbåt.
Bg. 1851 ved Robinson & Russell, London. 1851: Hal- dens D/S-selsk., Halden. 1873: Solgt til Härnösand. Om- døpt *Elias Sehlstedt*. Rute Sollefteå—Härnösand—Sunds- vall. Videre skjebne ukjent.



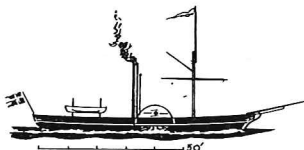
HALDEN (II) (1890—1906) Oslo—Halden.
318 BRT. 128,5×21,9×16,8 fot. 200 pass.
Bg. 1890 ved Fr.stad M.V.
1890: Halden D/S-selskab, Halden. 1900: C. Slang, Halden. 1906: Arendals D/S-selskab, Arendal. 1933: Skibs-A/S Horten, Horten. Omdøpt *Svein II*. Rute Oslo—Horten. 1939: Solgt og nedrigget til lekter.



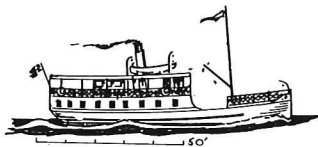
HALDEN (III) (1909—1916) Oslo—Halden.
200 BRT. 110,5×19,1×8,2 fot. 266 pass.
Bg. 1909 ved Akers M. V.
1909: Fr.hald D/S-selsk., Halden. 1916: Solgt til Arkhangelsk. Videre skjebne ukjent.

HANKØ (I) (1890—1894) Oslo—Halden.
242 BRT. 130×19×14,4 fot.
Bg. 1890 ved Akers M. V.
1890: Fr.stad D/S-selsk. 1894: Nordmør D/S-selsk., Kr.sund. 1920: Møre Fylkes Ruteselskap, Kr.sund. 1951: Opphugget.

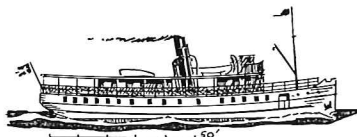
HANKØ (II) (1897—1906) Oslo—Halden.
141 BRT. 99,8×19×8 fot. 265 pass.
Bg. 1875 ved Lindholmens M. V., Göteborg.
1875: *Elfdrottningen*, hjemsted Göteborg. 1880: *Särö*, sst. 1877: *Kinnekulle*. 1897: Hankø Nye D/S-A/S, Fr.stad. Omdøpt *Hankø*. 1906: Haugesunds D/S-selsk. Omdøpt *Haugesund*. 1919: Midthordlandske D/S, Bergen. Omdøpt *Fusa*. 1921: Omdøpt *Fusa*. 1945: Bombet i senk s. for Bergen.



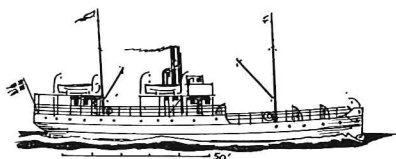
HARDY (1844—1850) Oslo—Halden.
60 NRT. B. London 1837. Hjulbåt.
Forhistorie ukjent. Stepebåt på Themsen. 1843: Pelly & Co., Sarpsborg. 1850: Opplagt. 1854: Et interessentskap v/Michael Krohn, Bergen. Omdøpt *Hordaland*. 1855: Solgt. Videre skjebne ukjent.



HELVIG (1905—1952) Oslo—Bundefjord.
101 BRT. 77,4×16,4×6,2 fot. 182 pass.
Bg. 1884 i Moss.
1884: Skien-Telemarken D/S-selskab, Skien. *Bratsberg*. 1905: Konsul A. Hennem, Nesodden. Omdøpt *Helvig*. 1908: A/S Bundefjord-Helvig. 1921: Bundefjord D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1952: Simon Innvær, Bremnes. Ombygd til motorlastebåt. 1955: Arne Røksund, Mosterhamn. Omdøpt *Tungholm*. 1976: Jan Jacobsen, Narvik.



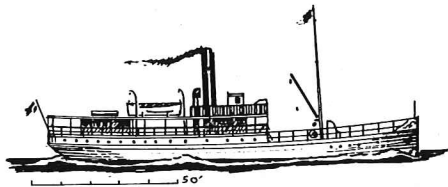
HENRIK IBSEN (1918—1921) Oslo—Horten—Åsgårdstrand.
181 BRT. 97,7×18,5×13,6 fot. 230 pass.
Bg. 1909 ved Akers M. V.
1909: Sken-Telemarken D/S, Skien. *Henrik Ibsen*. Ekspressrute Skien—Notodden. 1918: A/S Hortens Motorfart, Horten. 1921: Visingsö Angbåts AB, Jönköping. Omdøpt *Visingsborg*. 1928: A/S Alpha, Moss. Omdøpt *Beta 2*. 1930: Alversund & Manger D/B-lag, Bergen. Omdøpt *Radøy*. 1944: Senket og kondemnert etter flyangrep i Bergen.



HOLMESTRAND (1907—1950) Oslo—Holmestrand.
172 BRT. 113,6×18,6×7,1 fot. 250 pass.
Bg. 1907 ved Nylands Verksted.
1907: D/S-A/S Juno, Holmestrand. 1952: Alf Mortensen, Oslo. 1954: Motor. 1956: Sverre Koch, Skien. 1968: Arild Johansen, Ølensvåg. 1969: Mikal Espedal, Karmøy. 1972: Solgt til Stavanger for opphugging, men var ennå intakt i 1976.

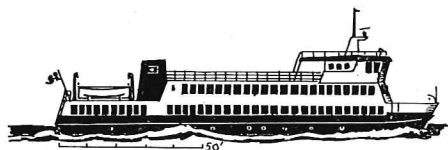
HORTEN (I) (1872—1887) Oslo—Horten—Sarpsborg.
52 BRT. 70,2×15,4 fot.
Bg. Motala 1877.
1877: Et interessentskap i Horten? 1887: R. M. Peterson, Moss. Omdøpt *Bastø II*. 1898: Hamburgsunds Angbåts-AB, Lysekil. Omdøpt *Norr Viken*. 1913: Kapt. J. Carlsson, sst. 1930: Opphugget.

HORTEN (II) (1892—1896) Oslo—Tønsberg.
232 BRT. 126×19,9×8.
Bg. 1892 ved Nylands Verksted.
1892: Tønsberg & Horten D/S-selskab, Tønsberg. 1896: T. Papin, Pointe a Pitre (Guadeloupe, Fr. Vestindia). 1906: S. A. des Bateaux à Vapeur de la Martinique, Fort de France. 1918: Messageries Antillaises, sst. 1922: Cie. Française Minéralurgique, sst. 1925: Utgår av registrene.



HORTEN (III) (1897—1940) Oslo—Tønsberg.
212 BRT. 123,3×19,3×8,1. 316 pass.
Bg. 1897 ved Akers M. V.
1897: Tønsberg & Horten D/S-selskab, Tønsberg. 1940: Saltens D/S-selskab, Bodø. Omdøpt *Steigen*. 1952: Solgt til opphugging.

HUK I (1927—1953) Oslo—Bygdøy/Sightseeing.
54 BRT.
Bg. 1927 i Porsgrunn. Motordrevet.
1927: Skibs-A/S Bygdøfærgene. 1953: Omdøpt *Båtservice II*. 1961: Johs. Bøe, Oslo. Omdøpt *Oslo X*. 1964: Thor Bøe, Oslo.

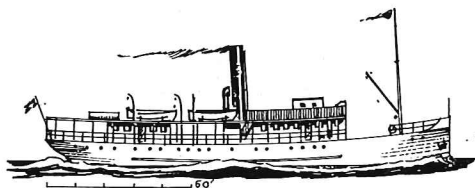


HULDRA (1974—) Oslo—Nesodden.
609 BRT. 132,7×29,6×9 fot. 418 pass.
Bg. 1974 ved Skaalurens Skipsbyggeri, Rosendal. Motordrevet.
1974: Nesodden-Bundefjord D/S-selskap, Oslo.

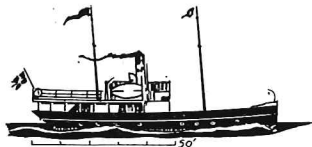
HURUM (1949—1955) Oslo—Holmestrand.
369 BRT. 150,1×22,1×8,1. Motordrevet.
Bg. 1945 i Meadowside, England. Omb. 1949 ved Son Mek. Verksted. 1945: Royal Navy. *LCGM 515*. 1949: Alf Mortensen, Oslo. Omdøpt *Hurum*. 1955: Omdøpt *Knut Viking*. Har i senere år ligget halvt sunket i Hotnesstøa.

HVAL (1934—1952) Oslo—Askerlandet
Se *Røken*.

JARLSBERG (I) (1870—1911) Oslo—Tønsberg.
220 BRT. 119,8×19,3×8,2. 323 pass.
Bg. Akers M. V. 1878.
1897: Tønsberg & Horten D/S-selskab, Tønsberg. 1911: Fosen Aktie-D/S. Tr.heim. Omdøpt *Yrjar*. 1923: Forlist ved Halten.



JARLSBERG (II) (1912—1954) Oslo—Tønsberg.
328 BRT. 136,1×23,7×8,7 fot. 400 pass.
Bg. 1912 Lindholmens M. V., Göteborg.
1912: Tønsberg & Horten D/S-selskab, Tønsberg. 1954: Brødrene Anda, Stavanger. 1957: Støttet av matrikkelen, trolig nedrigget til lekter.



JONA (1892—1907) Oslo—Nesoddløndet.
80 BRT. 81×15,1×7,4 fot. 132 pass.
Bg. 1877 i Kiel.
Forhistorie ukjent. 1892: Nesodden D/S-selskab. Selskaps første båt, 1907: Mandal D/S-selskab. 1912: Forlist ved Mandal.

JOSEPHINE (ca. 1860—ca. 1870) Oslo—Bygdøy.
Bg. i Sverige.
Nærmere data ukjente. Tilhørte et interessentskap i Drammen, og ble på folkemunne kalt «Jossa». Gikk i 1870 og 1871 mellom Drammen og Holmestrand. Videre skjebne ukjent.

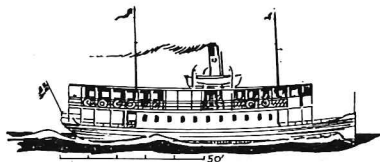
JUNO (I) (1867—1914) Oslo—Asker/Oslo—Holmestrand.
62 BRT. 81,5×11,5×6,5 fot. 125 pass.
Bg. 1867 ved Akers M. V.
1867: Christiania-Oslo D/S-selskab. 1872: T. Ihlen & S. Trau, Holmestrand. 1885: D/S-A/S Juno, Holmestrand. 1914: Bundefjord D/S-selskab, Oslo. Omdøpt *Frogn*. 1924: Slettet av skipsmatrikkelen.

JUNO (II) (1886—1954) Drammen/Oslo—Holmestrand.
78 BRT. 87,7×16,3×5,6 fot. 125 pass.
Bg. 1886 Akers M. V.
1886: D/S-A/S Juno, Holmestrand. 1948: Motor. 1952: Alf Mortensen. 1974: Slettet av matrikkelen. Ligger sunket i Hotnesstøa.



KONGSHAVN (1894—1906) Oslo—Kongshavn—Bekkelaget—Malmøykalvens Bad.
44 BRT. 62,4×13,2×6,9 fot. 101 pass.
Bg. 1894 ved Nylands Verksted.
1894: Martin Larsen, Oslo. 1906: A/S «Trafikk» v/ Johs. Tvedt, Bergen. Omdøpt *Trafik*. I rute Bergen—Askøy. 1910: Den norske Stat, Mineavd. Horten. 1923: Tønsberg befestninger. Siste gang oppført i 1928.

KONGSHAVN I (1907—1970) Oslo—Kongshavn.
Se *Nordstrand*.



KRONPRINS OLAV (1912—1954) Oslo—Nesoddløndet.
111 BRT. 94×20,5×6,8 fot.
Bg. 1904 ved Eriksbergs M. V., Göteborg.
1904: Styrso Nya Badhus AB, Göteborg. *Styrso II*. 1912: Nesodden D/S-selskab. Omdøpt *Kronprins Olav*. 1940: Påtvinget omdøpt *Sjøstrand*. 1945: Omdøpt *Kronprins Olav*. 1954: D/S-A/S Borgundøy, Haugesund. Omdøpt *Kronola*. 1960: Kondemnert etter havari.

KVIK (1907—1912) Oslo—Nesoddlandet.

36 BRT. 57,2×13,4×8,2 fot. 87 pass.

Bg. 1898 i Porsgrunn.

1898: A/S «Kvik», Larvik. *Kvik*. 1907: Nesodden D/S-selskap. 1912: Fredr.værn & Omegns D/S-selskap, Larvik. 1923: Hjemmehørende i Moss. 1928: George Reiersen, Oslo. Ombygd til vannbåt. 1930: Nelly Reiersen, Oslo. 1940—1945: Sunket under krigen.

LARA (1873—1880) Oslo—Moss—Halden.

113 BRT. 138,1×17,1×7,3 fot.

Bg. 1864 i London. Hjulbåt.

1864: William Penn, London. Privat yacht. 1873: Fearnley & Eger, Oslo. 1880: Due & A. O. Haneborg, Holmestrand. Omdøpt *Svanhild*. 1892: Kondemnert etter å ha sunket på Oslo havn.

LAUGEN (1891—1914) Oslo—Larvik—Skien.

90 BRT. 80,6×17×8 fot. 53 pass.

Bg. 1891 ved Kr.sand M. V.

1891: A/S Laugen, Larvik. 1909: Sandefjord & Tjømpø D/S-selsk., Sandefj. 1914: Slettet av matrikkelen.

LODSEN (1880—1904) Oslo—Asker—Drøbak.

34 BRT. 58,6×13×7 fot.

Bg. 1868 ved Nylands Verksted.

1868: A. B. Bull, Tønsberg, 1880: Hjemmehørende i Drøbak. 1904: Ute av registrene.

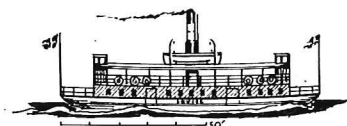


LOUISE (I) (1866—1898) Oslo—Bygdøy.

Bg. 1866 ved Nylands Verksted.

30 BRT. 80,2×11,7×4,2 fot. 132 pass.

1866: Ladegaardsøens D/S-selskab. 1874: Bygdø D/S-selskab. 1898: C. A. Rasmussen, Svelvik. Lå opplagt i lange perioder. 1922: Slettet av matrikkelen.

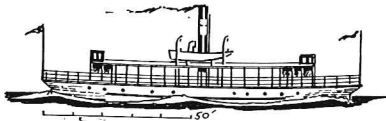


LOUISE (II) (1892—1912) Oslo—Bygdøy.

137 BRT. 84,1×19×6,7 fot. 256 pass.

Bg. 1892 ved Akers M. V.

1892: Bygdø Dampskibsselskab. 1903: Omdøpt *Louise I*. 1912: D/S A/S Vestfjorden. Omdøpt *Vestfjorden*. I rute Oslo—Snarøya—Vestfjorden. 1920: Omdøpt *Bygdønes Bad*. I rute Oslo—Bygdøy. 1923: Omdøpt *Vestfjorden*. 1946: I rute Oslo—Ingierstrand; kontraktfart for Oslo kommune. 1952: A/S Askøy Bilferjeselskap, Bergen. Ombygd og motorisert. Omdøpt *Askøyferja*. 1954: A/S Florvåg, Bergen. 1960: Rutelaget Askøy-Bergen. Omdøpt *Dyrteigen*. 1964: Bergen-Nordhordland Trafikklag, Bergen. Omdøpt *Masfjord*. 1969: Omdøpt *Lygra*.

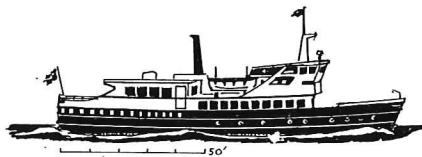


LOUISE (III) (1899—1952) Oslo—Bygdøy/Oslo—Asker.

134 BRT. 103,7×21,5×10,7 fot. 355 pass.

Bg. 1899 ved Akers M. V.

1899: Bygdø Dampskibsselskab. 1903: Omdøpt *Louise II*. 1910: D/S-A/S Asker, Røken & Hurum. 1952: A/S Bilferjen Drøbak-Hurum. Ombygd og motorisert. Omdøpt *Drøbaksund*. 1974: Solgt til opphugging.



LYKKEPER (1969—) Oslo—Nesodden/Bundefjord.

292 BRT. 118,7×23,7×9,9 fot. 380 pass.

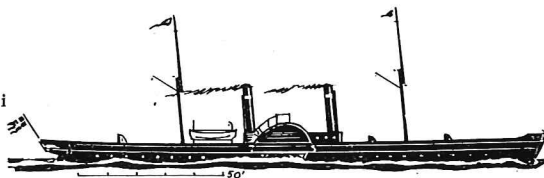
Bg. 1969 ved Sterkodder M. V., Kr.sund. Motor. 1969: Nesodden-Bundefjord D/S-selskab.

MIKKEL (1974—) Oslo—Nesodden.

43 BRT. 44 fot. 68 pass. Motor.

Bg. 1974 ved Bjørke Båtbyggeri, Rosendal.

1974: Nesodden-Bundefjord D/S-selskab. Hurtiggående katamaran av glassfiberarmert polyester.



MOSS (I) (1854—1875) Oslo—Moss—Kr.sand.

194 BRT. 172×18 fot. 420 pass. Hjulbåt.

Bg. 1854 i Greenock, Skottland.

1854: Interessentskabet «Moss», Moss. Gjorde 14½ knops fart, og var landets hurtigste dampskip. 1875: Solgt til Preussen for fart på Oder. Omdøpt *Kaiser*. Videre skjebne ukjent.

MOSS (II) (1884—1896) Oslo—Moss—Tønsberg.

Bg. 1875 i Stettin.

Forhistorie ukjent. 1884: Hjemmehørende i Tønsberg.

Omdøpt *Moss*. 1896: Svelvik D/S-selsk. Omdøpt *Svelvik*.

1905: Solgt til opphugging.

MOTOR I (1906—192?) Oslo—Lindøya.

4 BRT. 31×8×3,6 fot.

Bg. 1906 i Oslo.

1906: Chr. Christiansen, Oslo. 1921: A. Holm, Lindøya.

NEDENÆS (1860—?) Oslo—Sandvika.

Bg. 1858.

1858: Arendals D/S-selskap. Opplyses muligens å ha gått mellom Oslo og Sandvika i 1860. Ingen nærmere data.



NESODDEN (1903—1967) Oslo—Bundefjord.

147 BRT. 96×18,4×6 fot. 241 pass.

Bg. 1903 ved Moss Værft & Dokk.

1903: Bundefjord D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord

D/S-selsk. 1950: Motor. 1967: Georg Matre, Ølensvåg.

1974: Opphugget.

NESODTANGEN (1929—1971) Oslo—Nesoddlandet.

181 BRT. 105,3×20,6×7 fot.

Bg. 1929 ved Trondhjems M. V.

1929: Nesodden D/S-selsk. 1941: Nesodden-Bundefjord

D/S-selsk. 1951: Motor. 1971: Sarpsborg Skipsindustri.

Ombygd til losjifartøy. 1975: Sunket i Tananger. Kondemnert.

NORDFJORD 3 (1925) Oslo—Nesoddlandet.
81 BRT. 85,5×15,6 fot. 146 pass.
Bg. 1877 i Stockholm.

Forhistorie ukjent. 1897: A/S Dalen, Kviteseid. *Dalen*. 1905: Johs. Hansen, Eydehavn. Omdøpt *Eydehavn*. 1920: A/S Risør Fjordruter, Risør. Omdøpt *Nordfjord 3*. 1925: Leiet av Nesodden D/S-selskap. 1925: D/S-A/S Topdal, Bergen. Omdøpt *Hjeltefjord*. 1951: Solgt til Belgia for opphugging.

NORDSTRAND (1891—1907) Oslo Nordstrand.
31 BRT. 73×11,2×5,1 fot. 90 pass.
Bg. 1886 i Birkenhead.

Forhistorie ukjent. 1891: *Nordstrand*. Hjemsted Oslo. 1907: A/S S/Y Kongshavn, Oslo. Omdøpt *Kongshavn I*. 1970: Slettet av skipsmatrikkelen.

NÆSSET (1875—1903?) Oslo—Bundefjorden.
40 BRT. 72,8×12,2×6,7 fot. Hjulbåt.

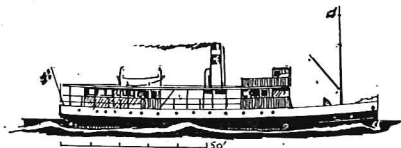
Bg. i Middelsbro'. Byggeår ukjent.
Forhistorie ukjent. 1875: Hjemmeheørende i Oslo. Omdøpt *Næset*. 1903?: Slettet av skipsmatrikkelen. (Kan dette være *Bundefjord (I)*?)

ODDEN (1919—1920) Oslo—Bundefjord.

77 BRT. 75,6×19,6×7 fot. 194 pass.
Bg. 1919 av C. Løvaas, Drøbak. Motor.
1919: Nordøstre Nesodden D/S. 1922: Slettet av matrikkelen.

ODDEN 2 (1920—1921) Oslo—Bundefjorden.
67 BRT. 86,3×15,8×7 fot.

Bg. 1898 i Danzig.
Tidligere navn *Elsa*. Forhistorie ukjent. 1920: Nordøstre Nesoddens S/A, Nesodden. 1921: Bundefjord D/S-selskap. Omdøpt *Tourist I*. Turistruter i samarbeid med Bennetts Reisebureau. 1934: Nesodden D/S-selskap. 1938: A/S Riskafjord, Stavanger. 1950: Motor og omfattende modernisering.



OKSVALD (1927—1969) Oslo—Bundefjorden.

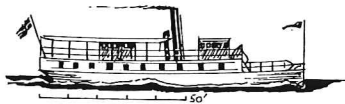
180 BRT. 105,3×20,6×7 fot.
Bg. 1927 ved Trondhjems M. V.
1927: Bundefjord D/S-selskap. 1941: Nesodden-Bundefjord D/S-selskap. 1951: Motor. 1969: Trygve Larsen, Oslo. 1974: Nedrigget til lektar.

ORION (1866—1876) Oslo—Bygdøy.

10 BRT. 47,3×10 fot. 62 pass.
Bg. 1866 ved Akers M. V.
1866: Christiania-Oslo D/S-selskap. 1876: Selskapet lik-viderte, og flåten ble solgt. Videre skjebne ukjent.

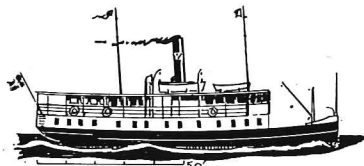
OSCAR (I) (1865) Oslo—Bygdøy.

67×13×5 fot. 122 pass.
Bg. 1865 ved Akers M. V.
1865: Ladegaardsøens D/S-selskap. Kolliderte s.å. med *Josephine*, og solgt til G. A. Jonassen & H. Svendsen, Stavanger. Rutefart Stavanger—Sandnes. 1885: Solgt til Østlandet. Videre skjebne ukjent.



OSCAR (II) (1887—1952) Oslo—Bygdøy/Oslo—Askerlandet.

107 BRT. 89,3×16,2×8,3 fot. 190 pass.
Bg. 1887 ved Akers M. V.
1887: Bygdø Nye D/S-selskab. 1899: Sætre D/S-selskab. 190?: D/S-A/S Asker, Røken & Hurum. 1948: Motor. 1952: Solgt til Porsgrunn som sommerhotell i Eidangerfjorden. Motoren siden installert i M/S *Union IV*.

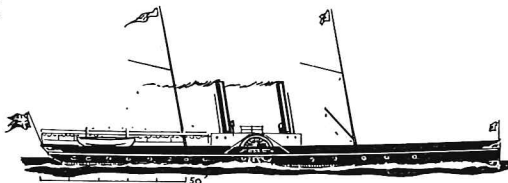


OSCARSBORG I (1910—1954) Oslo—Son.

191 BRT. 99×22,2×7,8 fot.
Bg. 1904 ved Södra Varvet, Stockholm.
1904: Styrösö Nya Badhus AB, Göteborg. *Styrösö I*. 1910: Nesodden D/S-selskab. Omdøpt *Oscarsborg I*. 1920: Fred. Olsen, Oslo. 1954: Reidar K. Olsen, Svelvik. Ombygd til motorlastebåt. Omdøpt *Reigun*.

OSCARSHAL (1900?—1925?) Oslo—Bygdøy.

40 BRT. 74×15×5,6 fot. 222 pass.
Byggeår og -sted ukjent. Kabelferje.
Ca. 1900: Selskapet «Færøen Oscarshal» v/Martin Larsen. Kabelferjerute Skarpsno—Oscarshall. Ca. 1925: Solgt. Videre skjebne ukjent.



OSLO (I) (1867—1881) Oslo—Halden.

139 BRT. 158,7×15,8×8,1 fot. 372 pass.
Bg. 1867 ved Nylands Verksted, Hjulbåt.
1867: Haldens D/S-selskab, Halden. 1881: Solgt. Siden i fart i Øresund, til Helgoland og i Svartehavet. Nærmere opplysninger mangler.

OSLO (II) (1906—192?) Oslo—Hovedøya/Oslo—Lindøya.

27×6 fot. 18 pass.
Bg. 1906 av C. Løvaas, Drøbak. Motordrevet.
1906: Chr. Christiansen, Oslo. 1917: A. Holm, Lindøya. 1923: Holm & Bøe, Oslo.

OSLO II (1911—192?) Oslo—Hovedøya/Oslo—Lindøya.

4 BRT. 32,6×7,6×3,3 fot. 28 pass. Motordrevet.
Bg. 1911 av C. Løvaas, Drøbak.
1911: Chr. Christiansen, Oslo. 1917: A. Holm, Lindøya. 1923: Holm & Bøe, Oslo.

OSLO III (1910—192?) Oslo—Hovedøya/Oslo—Lindøya.

35,9×9,1×3 fot. Motordrevet.
Bg. 1910 av C. Løvaas, Drøbak.
1910: Chr. Christiansen, Oslo. 1917: A. Holm, Lindøya. 1923: Holm & Bøe, Oslo.

OSLO IV (1912—192?) Oslo—Hovedøya/Oslo—Lindøya.
32,7×7 fot. Motordrevet.
Bg. 1912 i Drøbak.
1912: Chr. Christiansen, Oslo. 1917: A. Holm, Lindøya.
1923: Holm & Bøe, Oslo.

OSLO V (1923—1975) Oslo—Lindøya m.m.
18 BRT. 94 pass.
Bg. 1923 i Drøbak. Motordrevet.
1923: Holm & Bøe, Oslo. 19???: Ombygget til fraktfjerje.
1975: Kondemneret.

OSLO VI (1924—) Oslo—Lindøya m.m.
20 BRT.
Bg. 1924 ved Em. Moen, Risør. Motordrevet.
1924: Holm & Bøe, Oslo. 19???: Johs. Bøe, Oslo. 1964:
Thor Bøe, Oslo.

OSLO VII (1924—1940) Oslo—Lindøya m.m.
23 BRT.
Bg. 1927 ved Em. Moen, Risør. Motordrevet.
1927: Holm & Bøe, Oslo. 1940: Rekvirent og gått tapt
under krigen.

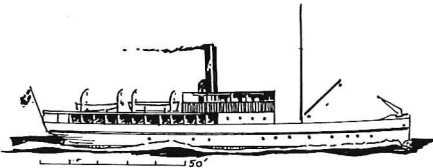
OSLO VIII (1934—) Oslo—Lindøya m.m.
36 BRT.
Bg. 1934 ved Em. Moen, Risør. Motordrevet.
1934: Holm & Bøe, Oslo. 19???: Johs. Bøe, Oslo. 1964:
Thor Bøe, Oslo.



OSLO IX (1936—) Oslo—Lindøya m.m.
40 BRT.
Bg. 1936 ved Em. Moen, Risør. Motordrevet.
1936: Holm & Bøe, Oslo. Bygd med særlig henblikk på
passasjertransport til/fra flyhavnen på Gressholmen.

OSLO X (1964—) Oslo—Lindøya m.m.
Se *Huk 1*.

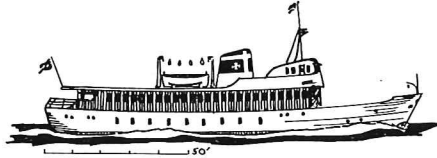
PALLAS (1867—1876) Oslo—Bundefjorden.
64 BRT. 80,8×12,3 fot. 150 pass.
Bg. Akers M. V. 1867.
1867: Christiania-Oslo D/S-selskab. 1876: Selskapet lik-
videre og båtene solgt. Videre skjebne ukjent.



PATRIOT (1896—1898) Oslo—Nesoddløndet.
135 BRT. 119×17,8×9,8 fot. 274 pass.
Bg. 1869 i Hamburg.
1869: Cuxhavener Dampschiffahrt AG, Cuxhaven. 1889:
L. F. Mathies & Co., Hamburg. 1896: Nesodden D/S-
selsk. 1898: A/S Alpha, Moss. Omdøpt *Beta*. 1935:
Solgt til opphugging.

PER (1916—1919) Oslo—Nesoddløndet.
50 BRT. 70,7×14×6,6 fot.
Bg. 1914 ved Bojarkilens Varv, Strömstad. Motor.
1914: Oscar Andersen, Halden. *Karl Storm*. 1916: Nes-
odden D/S-selsk. Omdøpt *Per*. 1918: Omdøpt *Drøbak-
stund 2*. 1920: Marinus Hansen, Tønsberg. Omdøpt
Fram IV. 1930: Hjemmehørende i Strömstad. Omdøpt
Strömstad. 1954: Hjemmehørende i Stockholm. Omdøpt
Svan.

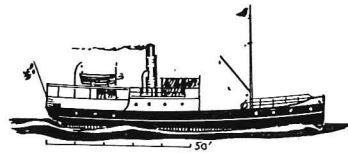
PHÖNIX (1894—1904) Oslo—Bundefjorden.
Se *Drøbak (1)*.



PRINSEN (1955—) Oslo—Nesodden.
307 BRT. 128,3×22×10,4 fot. 366 pass.
Bg. 1955 på Gravdal/Stord. Motordrevet.
1955: Nesodden-Bundefjord D/S-selskab. Opprinnelig
hvitmalt, men fikk sort skrog etter kort tid.

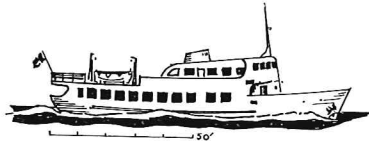
PRINSESSEN (1965—) Oslo—Nesodden.
262 BRT. 115,4×23,7×9,6 fot. 350 pass.
Bg. 1965 ved Ulstein Mek. Verksted. Motordrevet.
1965: Nesodden-Bundefjord D/S-selskab.

RIGMOR (1946—) Oslo—Bygdøy/Oslo—Vestfjorden.
36 BRT. Motordrevet.
Bg. 1930.
Forhistorie ukjent. 1946: Rolf Martinsen, Vesterøy.
1969: Olav Håbu, Oslo.

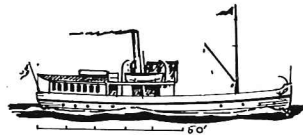


RØKEN (1919—1934) Oslo—Askerlandet.
122 BRT. 91,2×17,6×8,2 fot.
Bg. 1893 ved Eriksberg M. V., Göteborg.
1893: Aarhusbugtens D/S-selskab, Århus. *Samsø*. 1919:
Røken & Hurum S/A. Omdøpt *Røken*. 1926: D/S-A/S
Asker, Røken & Hurum. 1934: Ombygd (96 BRT). Om-
døpt *Hval*. 1950: Motor. 1952: Nesodden-Bundefjord
D/S. Omdøpt *Vika*. 1954: Ombygd (128 BRT). 1960:
Leif Clausen, Moss. Omdøpt *Skandia Dan*. 1963: Birger
Svendsen & Sønner, Fr.stad. Omdøpt *Seilø*. 1974: Tor-
geir Svensen, Oslo. 1975: Lars Hovland, Jørpeland.

ST. HALVARD (I) (1853—1879) Oslo—Drammen—
Horten.
93,2×16,4×7,7 fot. 225 pass. Hjulbåt.
Bg. 1853 av Robert Stephenson, Newcastle.
1853: Drammens D/S-selskab, Drammen. 1870?: Chr.
Olsen, Oslo. 1879: Utgår. Videre skjebne ukjent.



ST. HALVARD (II) (1953—1970) Oslo—Ingierstrand.
176 BRT. 105×19,5×7,2 fot. 294 pass.
Bg. 1953 ved Holmens Verft, Risør. Motordrevet.
1953: Oslo Kommune. 1970: Birger Svendsen & Søn-
ner, Fr.stad. Omdøpt *Hankø*. 1975: Leif B. Stokka,
Siggjårvåg. 1976: Christoffer Sørensen, Stavanger.



SARTOR (1883—1916) Oslo—Bygdøy—Sandvika.
69 BRT. 83,4×14,4×8,6 fot. 178 pass.
Bg. 1879 ved Bergens M. V.
1879: H. J. W. Juuhl, Brattholmen pr. Bergen. 1883:
A/S «Sartor», Oslo. 1916: Hjemmehørende i Haugesund.
1917: Slettet av skipsmatrikkelen.

SILIUS (1952—1960?) Oslo—Vestfjorden.

72 BRT.

Bg. 1947 i Risør. Motordrevet.

1947: O. Skjelbred Knudsen, Kr.sand. 1952: S/A Vestfjorden, Oslo. 1960: S/A Silius v/F. Konow Hartmann, Oslo. 1961: Utgått av skipsmatrikkelen.

SIRIUS (1866—1876) Oslo—Ormsundet.

50 fot. 70 pass.

Bg. 1866 ved Akers M. V.

1866: Christiania-Oslo D/S-selskab. 1876: Selskapet likvidert og båtene solgt. Videre skjebne ukjent.

SJØBAD I (I) (1910?—ca. 1925) Oslo—Langøyene.

12 BRT. 44,8 fot. Motordrevet.

Bg. 1900 i Tønsberg.

Tidligere navn: *Hølen* og *Tjøme*. Videre forhistorie ukjent. 1910?: Kristiania Komm. Bad. Omdøpt *Sjøbad I*. ca. 1925: Utgår. Videre skjebne ukjent.

SJØBAD I (II) (1957—) Oslo—Langøyene.

53 BRT.

Bg. 1957.

1957: Oslo Kommune.

SJØBAD II (1914—ca. 1925) Oslo—Langøyene.

41,2 fot. Motordrevet.

Bg. 1914 i Arendal.

1914: Kristiania Komm. Bad. Omdøpt *Sjøbad II*. Ca. 1925: Utgår. Videre skjebne ukjent.

SJØBAD III (1915—) Oslo—Langøyene.

21 BRT. 49,1×15,2×5,5 fot. Motordrevet.

Bg. 1915 ved C. Løvaas, Drøbak.

1915: Kristiania Komm. Bad.

SJØBAD IV (1916?—ca. 1925) Oslo—Langøyene.

9 BRT. 46,9 fot. Motordrevet.

Bg. 1908.

Forhistorie ukjent. Tidl. navn *Frigg*. 1916? Kristiania Komm. Bad. Omdøpt *Sjøbad IV*. Ca. 1925: Utgår. Videre skjebne ukjent.

SJØBAD V (1917—) Oslo—Langøyene.

21 BRT. 49,3×15,1×5,3 fot. Motordrevet.

Bg. 1917 ved C. Løvaas, Drøbak.

1917: Kristiania Komm. Bad.

SJØSTRAND (I) (1916—1922) Oslo—Nesodlandet.

32 BRT. 53,1×13,5×5,3 fot. Motordrevet.

Bg. 1913 ved Em. Moen, Risør.

1913: Fr.hald-Hvaler D/S-selskab. *Sandø*. 1916: Nesodden D/S-selskab. Omdøpt *Sjøstrand*. 1922: H. Markussen, Tønsberg. 1927: Olaf Skarbø, Alesund. Omdøpt *Aspøy*. 1947: Kristian Asen, Alesund. 1954: Birger Rosenlund, Måløy. 1960: Hjalmar Thomassen, Haugesund. 1964: Erling E. Misje, Bergen.

SJØSTRAND (II) (1940—1945) Oslo—Nesodden.

Se *Kronprins Olav*.

SKIEN (1875—1933) Oslo—Skien.

209 BRT. 118×18×13 fot. 200 pass.

Bg. 1875 ved Nylands Verksted.

1875: Skien D/S-selsk. 1933: Kondemnert etter grunnstøting ved Stavern.

SNAR (1867—????) Oslo—Snarøya?

16 BRT. 45,9×11,4×5,9. 64 pass.

Bg. 1867 ved Akers M. V.

1867: I. N. Jacobsen & Co., Fr.stad. Muligens i rute Oslo—Snarøya. Ca. 1890: Hjemmehørende i Drammen. Står i skipsmatrikkelen til 1933.

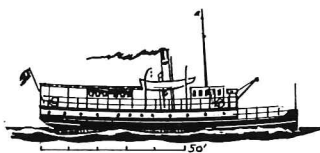


SPORT (1898—1964) Oslo—Askerlandet/Drammensfjorden.

110 BRT. 91,1×16,1×8,2 fot. 213 pass.

Bg. 1898 ved Akers M. V.

1898: A/S «Sport». Ca. 1902: Nye A/S «Sport». 1948: D/S-A/S Asker, Røken & Hurum. 1952: Drammen havnevesen. 1964: Hugget opp.



SPRO (1919—1954) Oslo—Nesodlandet.

103 BRT. 85,2×16,9×8,4 fot. 120 pass.

Bg. 1890 ved Akers M. V.

1890: Tønsberg & Omegns D/S-selskab. *Oscar*. 1919: Nesodden D/S-selskab. Omdøpt *Spro*. 1954: Solgt til opphugging.

STATSRAAD JONAS COLLETT (1838—1846) Oslo—Drammen.

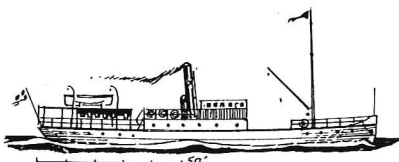
70 fot. 120 pass. Hjulbåt.

Bg. i England. Byggear ukjent.

1838: Chr. Collett m. fl., Drammen. 1846: Solgt til utlandet. Videre skjebne ukjent.

SVALEN (1872—1884) Oslo—Moss.

1872: Due & Haneborg, Holmestrand.



SVAN (I) (1870—1951) Oslo—Holmestrand.

113 BRT. 11,1×15,4×7,2 fot. 170 pass.

Bg. 1860 i Motala.

Forhistorie ukjent. 1870: Due & Haneborg, Oslo. 1900: D/S-A/S «Junø», Holmestrand. 1951: Solgt til opphugging.

SVAN (II) (1951—195?) Oslo—Holmestrand.

327 BRT. 148,4×22,1×10 fot.

Bg. 1945 i Thornaby, England.

1945: *Skylark No. 6*. 1946: *Bournemouth*. 1947: Det Nordenfjeldske D/S-selskab, Tr.heim. Omdøpt *Skule Jarl*. 1950: Lektor. 1951: Alf Mortensen, Oslo. Ombygd ved Son Mek. Verksted. Omdøpt *Svan*. 1972: Sunket ved Hovedøya.

SVANHILD (1880—1892) Oslo—Holmestrand.

Se *Lara*.

SVEIN II (1933—1939) Oslo—Horten.

Se *Halden* (II).

SVELVIK (I) (1897—1905) Oslo—Svelvik.

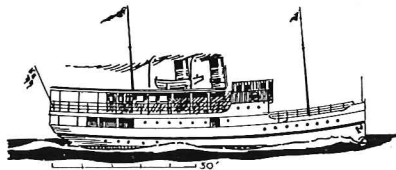
Se *Moss* (II).

SVELVIK (II) (1909—1939) Oslo—Holmestrand.

169 BRT. 104,8×18,5×8 fot. 200 pass.

Bg. 1905 ved Trondhjems M. V.

1905: Stenkjær D/S-selsk., Steinkjer. *Farmand*. 1909: Nesodden D/S-selsk. Omdøpt *Svelvik*. 1913: D/S Hurum, Strømme & Svelvik A/S, Oslo. 1916: D/S-A/S Juno, Holmestrand. 1939: Ofotens D/S-selsk., Narvik. Omdøpt *Bolga*. 1954: Troms Fylkes D/S-selsk., Tromsø. Omdøpt *Tromsø*. 1958: Omdøpt *Skorøy*. 1960: Iver Falbach, Tromsdalen. 1976: Rester av skroget ligger i Tromsdalen.



SÆTRE (1930—1944) Oslo—Askerlandet.

172 BRT. 103×21,8×9,5 fot.

Bg. 1925 ved Stettiner Oderwerke, Stettin.

1925: Sassnitz D. G., Sassnitz. *Stubbenkammer*. 1930: Asker, Røken & Hurum D/S-A/S. Omdøpt *Sætre*. 1939: Vaktbåt for Marinen. 1940: Rekv. av tyskerne. 1944: Lindaas-Masfjord D/S-selskap, Bergen. Omdøpt *Masfjord*. 1951: Bergen-Nordhordland Trafikklag, sst. 1954: Johan Ness, Haugesund. Ombygd til motorlastebåt. Omdøpt *Alfjord*. 1968: Erling Solheim, Tysfjord. 1975: Styrk Fjærtøft, Førde. 1976: Roald Bliksø, Levanger. Omdøpt *Blikøgutt*.

TERNEN (1957—1962) Oslo—Holmestrand.

121 BRT. 86,1×17×9,9 fot.

Bg. 1897 ved Thorskog M. V., Göteborg.

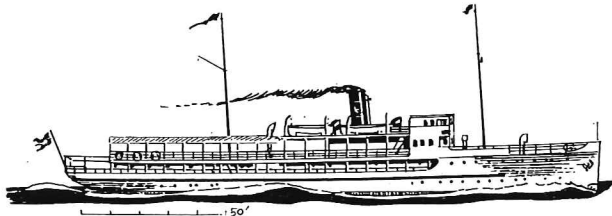
1897: M. Blom Bakke, Arendal. *Ternen*. 1904: Hordaland D/S-selskap, Bergen. 1923: Hardanger Søndhordlandske D/S-selskap, Bergen. 1947: Ny innredning. 1957: Hurum-Holmestrand Ruten. Oslo. Motor. 1962: Ivar Matre, Sandeid. 1963: Solgt til opphugging.

TINFOS (1925—1927) Oslo—Bundefjorden.

185 BRT. 101,1×19 fot. 185 pass.

Bg. 1910 ved Kr.sand M. V.

1910: Tinfos Papirfabrik, Skien. *Tinfos*. 1916: Stig Bjørn, Kr.sund. 1917: Sundalens D/S-selsk., Kr.sund. 1925: Bundefjord D/S-selskab, Oslo. 1927: Indre Nordhordland D/B-lag, Bergen. Omdøpt *Hamre*. 1949: Lektor. 1950: Nils Blaalid, Måløy. Ombygd til motorlastebåt. Omdøpt *Blaøya*. 1965: Leif Myklebust, Fønnes. 1971: Nils Fjeldvær, Tr.heim. Omdøpt *Mira*.

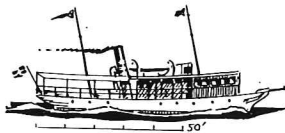


TØNSBERG I (1923—1931) Oslo—Tønsberg.

411 BRT. 186,4×24×10,7 fot. 500 pass.

Bg. 1919 ved J. Tecklenborg, Geestemünde.

1919: Tyske marine. *Minensuchboot M139*. 1919: HAPAG, Hamburg. Ombygd til pass.skip. Omdøpt *Helgoland*. 1923: Tønsberg & Horten D/S-selsk. Omdøpt *Tønsberg I*. 1931: Colombianske marine. Vaktbåt. 1946: Utrangert.



TOURIST (1896—1920) Oslo—Vestfjorden (Turistruter).

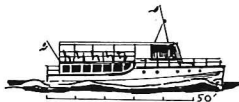
55 BRT. 74,6×13,2×8,8 fot. 100 pass.

Bg. 1896 ved Akers M. V.

1896: H. M. Iversen, Oslo. Ca. 1900: Ths. Bennett, Oslo. 1920: Mathias Bergseth, Molde. 1920: Møre Fylkes Ruteselskap, Molde. 1941: Per Andersen, Molde. 1953: O. T. Flakke, Kr.sund. 1954: Aug. Todal, Kr.sund. Motor. 1961: Slettet av matrikkelen.

TOURIST I (1922—1938) Oslo—Bundefjorden/Turistruter.

Se *Odden 2*.



TROLLHAUG (1955?—1967?) Oslo—Håøya.

41 BRT. 60 fot.

Bg. 1945.

1945: Fly-redningsbåt på Vestlandet. 1950: Rolf Kristensen, Bergen. 1955: Bjarne Skumsvoll, Oslo. 1967: Abraham Bjellebø, Fjelberg.



TYRIHANS (1964—) Oslo—Nesodden/Bundefjord.

262 BRT. 115,4×23,7×9,6 fot. 350 pass.

Bg. 1964 ved Ulstein M. V.

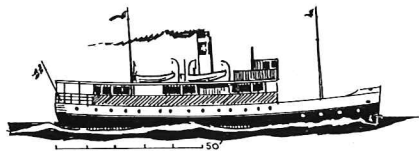
1964: Nesodden—Bundefjord D/S-selsk.

TØNSBERG (1875—1894) Oslo—Tønsberg—Sandefjord.

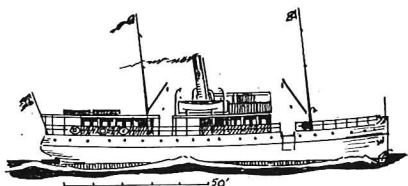
144 BRT. 89,4×17,7×18,5 fot.

Bg. 1874 ved Oscarshamns Varv.

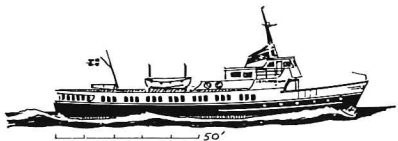
1875: Tønsberg & Horten D/S-selsk. *Tønsberg*. 1894: H. Fredriksen, Mandal. Ombygd til lastebåt. Omdøpt *Reykjavik*. 1907: Sank etter kollisjon i Reykjavik.



URSVIK (1933—1958) Oslo—Bundefjorden.
191 BRT. 107,2×21,9×7,3 fot.
Bg. 1933 ved Trondhjems M. V.
1933: Bundefjord D/S-selsk. 1941: Nesodden—Bundefjord D/S-selsk. 1958: Solgt til Hellas. Omdøpt *Hara*, og satt i rute mellom Pireus og Aigina. Sterkt ombygd.



VARDEN (1908—1934) Oslo—Skien.
268 BRT. 118,6×22,1×8,7 fot. 265 pass.
Bg. 1898 ved Eriksbergs M.V., Göteborg.
1898: Angf. AB Ostkusten, Västervik. *Ostkusten*. 1908: Sandefjord & Tjøme D/S-selsk. Omdøpt *Varden*. 1916: D/S-A/S Skien, Skien. 1934: Alversund & Manger D/B-lag, Bergen. 1949: Solgt til opphugging.



VESLEFRIKK (1960—1975) Oslo—Nesodden/Bundefjorden.
242 BRT. 109×24×6,9 fot. 320 pass.
Bg. 1960 ved Glommens M. V., Fr.stad.
1960: Nesodden-Bundefjord D/S-selsk. 1975: Simon Møkser, Mosterhamn. Omdøpt *Edelweiss*. 1975: Solgt til Italia i oktober mnd. Videre skjebne ukjent.

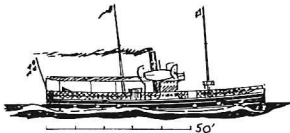
VESTA (1868—1899) Oslo—Moss/Oslo—Askerlandet.
78 BRT. 87×14×6,2 fot.
Bg. Akers M. V. 1868.
1868: Akers M. V. No. 53. 1869?: Et interessentskap i Asker. 1871: Christiania-Oslo D/S-selskab. Omdøpt *Vesta*. 1876: Selskapet likviderte. *Vesta* solgt til ukjent kjøper, men fortsatt i fart Oslo—Askerlandet. 1900: Ask Dampbaadlag, Bergen. *Ask*. 1903: A/S Ask Dampskibsselskab, sst. 1911: Ole Eide, Ask (Selskapets tidl. disponent). 1923: Nedrigget til lektur.



VESTFJORDBUSSEN (1955—1960) Oslo—Vestfjorden.
29 BRT. Motordrevet.
Bg. Ankerløkken, Florø 1955.
1955: Skibs-A/S Vestfjorden. *Vestfjordbussen*. 1960: Victor Milvang, Oslo. 1967: Erling M. Benjaminsen, Bergen. Omdøpt *White Prince*. 1970: Registrert i Hamar, og flyttet til Mjøsa. 1971: Hamar-Kapp Ferjen, Hamar. Omdøpt *Mjøsbussen Helgin*. 1975: Scandia Olympic A/S, Oslo. 1976: Ing. F. Selmer A/S, Oslo.

VESTFJORDEN (1912—1952) Oslo—Vestfjorden.
Se *Louise* (II).

VESTFOLD (1869—1879) Oslo—Skien.
124 BRT. 101×15×9,7 fot. 160 pass.
Bg. 1861 i England.
Forhistorie ukjent. 1869: Et interessentskap i Oslo. Omdøpt *Vestfold*. 1879: Det Helgelandiske D/S-selsk., Søvik. 1892: Ragnar Schjølberg, Bodø. Omdøpt *Bodø*. 1906: Sank under uvær ved Kalvik.



VIDAR (1887—1908) Oslo—Bundefjorden.
46 BRT. 71×13×8 fot. 115 pass.
Bg. 1869 ved Kr.sand M. V.
1869: G. Møller, Kr.sand. *Vidar*. 1887: Bundefjord D/S-selskab. 1908: Kopervik D/S-selskab, Haugesund. 1917: Tønsberg Befestninger. 1928: Arendals Ophuggings-Co., Arendal.

VIKA (1952—1960) Oslo—Nesodden/Bundefjord.
Se *Røken*.



ØYFOIL (1964—1973) Div. ruter på Oslofjorden.
69 BRT. 67,6×16,7×8,1 fot. 70 pass.
Bg. 1964 ved Westermoen Hydrofoil, Mandal.
1964: S/E Hydrofoilrutene, Oslo. 1970: A/S De Blå Omnibusser, Oslo. 1973: Solgt og slettet av matrikkelen.

SUMMARY

The "Daddyboats".

"Daddyboat" was the nickname given to the small local steamers connecting Oslo with the towns and dwelling on either side of the Oslofjord. In summer week-ends, fathers left their city offices to join the remaining family in their summer houses by the fjord.

The article briefly outlines the development of these local services — from ferries in the inner harbour basin, to fairly large steamers serving the outer parts of the fjord. Most of the steamers were employed in the intermediate districts, like Bundefjord, Nesodden, Asker, Hurum and Drøbak. Although regular local services have operated since the 1830ies, the heyday of the local Oslofjord steamer lies between 1890 and 1940.

After World War II, the local services in this region have been drastically reduced, owing to increased road and rail traffic. Today, only Nesodden is served by passenger-carrying vessels, but this connection will hardly be seriously challenged by other means of communication in the foreseeable future.

The last part of the article is a ship index, including most of the local passenger vessels operating from Oslo since the 1830ies.