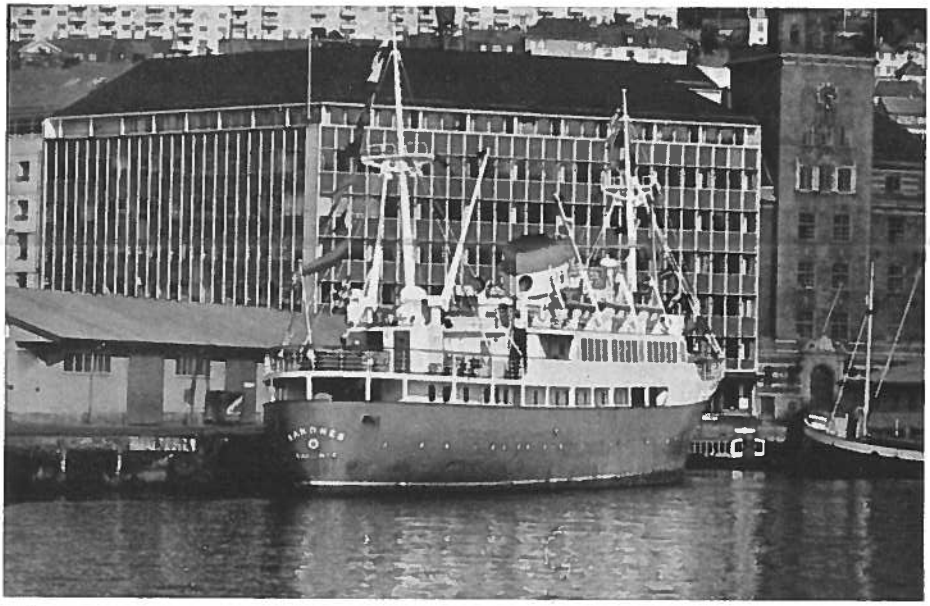
Nattruteskipet «Sandnæs»

BÅRD KOLLTVEIT

Tilsynelatende skjedde intet usedvanlig på Bradbenken i Bergen, da nattruteskipet M/S «Sandnes» gjorde klart for avgang til Stavanger og Sandnes den 1. september 1974 mens klokken nærmet seg 22. De siste drosjene svingte opp ved kaiskuret, og lett andpustne passasjerer løp opp landgangen, i forvissning om at kaptein Peter Langes berømte replikk om at nattruten gikk presis «enten Gud vil eller ei», fremdeles var en sannhet man måtte regne med. Kjappe og øvde hender lempet sekk etter sekk fra postbilens lasteplan gjennom porten i skipssiden og inn i postrommet forut. Skipsklokkens tredje avgangssignal blandet seg med klemtene fra Nykirken på den andre siden av Vågen, landgangen ble hektet av og firt ned på kaien, for- og akterfortøyningene ble tatt, og med tre støt i fløyten begynte «Sandnes» å bakke ut fra kaien. De lange lysrekkene fra dekk, salonger og lugarer speilte seg i Vågen mens skipet langsomt vendte baugen i retning av utløpet ved Skoltegrunnskaien og begynte å gli utover.

Situasjonen var bokstavelig talt så dagligdags, at de kveldsvandrere som ikke hadde holdt seg tilstrekkelig orientert, knapt visste at denne avgangen likevel representerte noe spesielt. Landgangen, påmalt «Nattruten», skulle ikke mer benyttes for ombordstigning. Skipsklokken hadde ikke bare ringt avgang for denne turen, den hadde også ringt for tredje og siste gang for Nattruten Sandnes/Stavanger—Bergen som passasjerrute.

En ny tid var kommet, hvor en stor del av det reisende publikum heller benyttet seg av mulighetene for en raskere, om enn mindre komfortabel sjøreise med hydrofoil- og westamaranbåter, i stedet for å ta natten til hjelp. Med stadig forbedrede vei- og ferjeforbindelser var det også mulig å avvikle postforsendelsene raskere med gjennomgående biler enn ved omlastninger fra



M/S «Sandnes» fotografert for siste gang ved Bradbenken, Nattrutens faste kaiplass i Bergen, 1. september 1974. (Foto: Johannes Østvold.)

M/S "Sandnes", moored alongside the Bradbenken, the usual Bergen wharf of the Night Service, for the last time, September 1, 1974.

og til båt og bil i Stavanger og Bergen og ved stoppestedene underveis. Og selvsagt tok luftfarten sin del av persontransporten.

Da det videre var klart at de nåværende nattruteskipene var modne for utskifting i en ikke altfor fjern framtid, ble det bestemt at i stedet for å investere i kostbare nybygninger av mer eller mindre konvensjonell type, skulle Nattruten heretter være en ren godsrute, mens passasjertrafikken skulle overlates til hurtigbåter. Samtidig fikk de to tradisjonelle Nattruteselskapene, Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD) og Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab (SDA) tilslutning av et tredje rederi, Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), som også hadde sterke interesser på den samme strekningen, men ikke deltatt i Nattruten. Den nye samseilingen ble lansert som «Flaggruten».

Den forrige «Sandnæs», eller i hvert fall en del av den, gjenoppsto på Norsk Sjøfartsmuseum i løpet av 1973 og 1974. Den ble åpnet for publikum samtidig med at museets nye utstillingsbygning ble innviet, den 15. mai 1974, altså kort før Nattruten ble innstilt. Det var også på året 60 år siden båten ble levert fra Stavanger Støberi & Dok.

I denne artikkelen vil vi forsøke å følge nattruten og nattruteskipenes historie, med særlig hovedvekt på det siste. Museumsdirektør Arne Bang Andersen har i artikkelen «Nattruten Stavanger—Bergen» (Sjøfartshistorisk Årbok 1970) gitt en utmerket innføring i rutens historie fram til 1970. I den nærværende artikkelen vil søkelyset bli rettet mot de skipstypene som har trafikkert ruten, i et forsøk på å finne en tråd i utviklingen, parallelt med rutens utvikling fra en beskjeden lokalrute til en av landets viktigste innenriks sjøverts forbindelser.

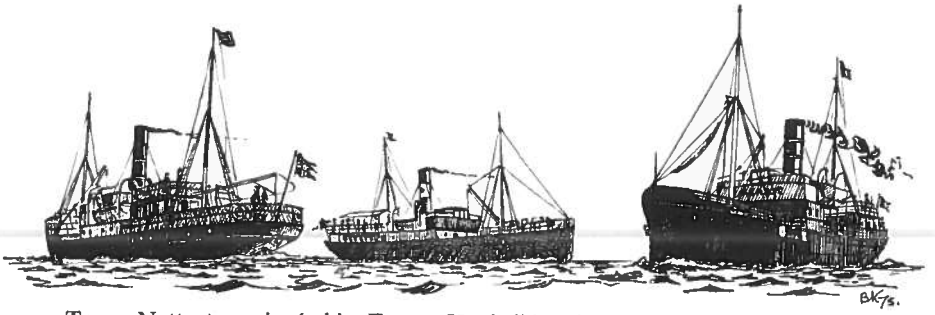
Dampskipet «Sandnæs»' biografi blir forholdsvis detaljert beskrevet, dels for å presentere historien bak museets største innendørs utstillingsgjenstand, og dels fordi det samtidig er et tverrsnitt av norsk kommunikasjonshistorie gjennom de siste seksti år. Arbeidsprosessen under demonteringen og gjenoppbyggingen er også beskrevet, for å belyse de problemer denne formen for «bevaring» medfører.

NATTRUTEN

Den lokale rutegående forbindelsen mellom Stavanger og Bergen kan føres tilbake til siste halvdel av 1850-årene, da DSD av økonomiske årsaker lot hjulbåten «Ryfylke» gjøre mer eller mindre regelmessige turer til Bergen, i tillegg til lokalrutene på Ryfylkefjordene. Fra 1860 ble den drevet ukentlig som dagrute, med avgang fra Stavanger fredag morgen klokken 5, og med retur fra Bergen lørdag morgen til samme tid. Ti år senere fikk «Ryfylke» avløsning av D/S «Haukelid», som opprettholdt farten mellom Stavanger og Bergen til 1891, da Stavangerske fikk sitt annet dampskip med navnet «Ryfylke». Men da selskapet allerede samme år mistet ett av sine kystruteskip, ble «Ryfylke» flyttet over i farten mellom Kristiania og Bergen, mens «Haukelid» på nytt tok seg av Bergensruten.

Ellers var reisende, vareavskipere og -mottakere avhengige av de forbindelsene som bød seg med kystruten Bergen—Kristiania, Hamburg-ruten og hovedruten mellom Kristiania og Nord-Norge.

Dette kunne være problematisk nok for folk i Bergen og Stavanger, men ennå vanskeligere stilte saken seg for de som var bosatt på mellomstedene, særlig Haugesund, men også Leirvik og Kopervik. Kystbåtene kunne være så fullsatte med last og passasjerer at det kunne være vanskelig å få plass, enten det gjaldt passasjerer eller last. Forøvrig var det gjerne så som så med presisjonen i hovedkystrutene. En hurtigrute som et bergensk interessentselskap satte i



Tre av Nattrutens pionérskip. Fra v. «Haukelid», «Sandnæs» (I) og «Stavanger» (Tegning: Bård Kolltveit.)

Three pioneer Night Service steamers. From left to right: "Haukelid", "Sandnæs" (I) and "Stavanger".

gang med den nybygde kullslukeren «Lyderhorn» i 1878, ble imidlertid heller ingen suksess.

Opptakten til å få bedret forholdene kom likevel hverken fra Bergen, Stavanger eller mellomstedene, men fra Sandnes, som med sitt blomstrende næringsliv stadig følte de mangelfulle kommunikasjonene. I februar 1892 ble Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab stiftet, og allerede den 19. juni samme år åpnet selskapets første skip «Sandnæs» (I), en ukentlig rute til Bergen. Heretter ble det altså to avganger om uken i hver retning, en med «Haukelid» og en med «Sandnæs».

Høsten 1892 inngikk SDA en overenskomst med Postverket om postføring mellom Bergen og Stavanger, med avgang fra Stavanger og Bergen henholdsvis søndag og mandag kveld. Året etter, i 1893, ble ruten utvidet til to ganger om uken, med nordgående rute hver tirsdag og fredag, og med sydgående hver onsdag og lørdag.

Heretter la også DSD sine avganger til kvelden i stedet for om morgenen, og da selskapet overtok det nybygde fjordskipet «Stavanger» i 1897, ble det etter overenskomst med SDA ordnet slik at ruten fikk daglige avganger i hver retning. Etter overgangen til nattseilas varte det ikke lenge før uttrykket «Nattruten» ble innarbeidet til et fast begrep.

De ulike nattruteskipene representerer et tverrsnitt av de typiske vestnorske gods/passasjerbåter, fra den halvdekkede lokalbåt til den fullt overbygde stormdekker, beregnet på værhard kystfart.

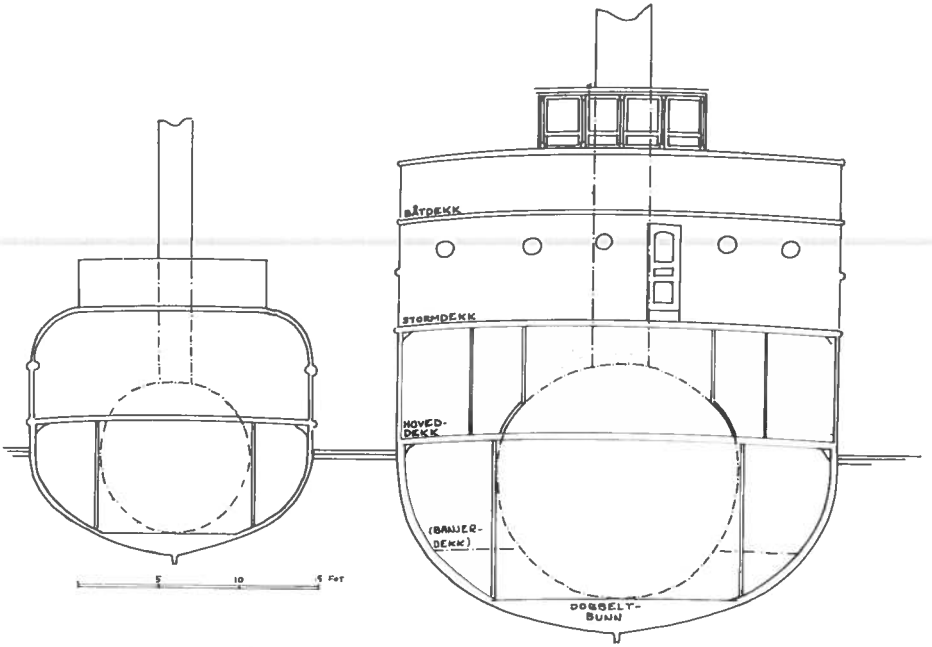
Rutenes spesielle karakter, som den viktigste personbefordring mellom to av landets største byer, førte riktignok til at hensynet til passasjerer og post fikk en relativt større betydning enn i de fleste andre ruter. Med utgangspunkt i noen konkrete eksempler skal vi likevel forsøke å beskrive og å følge utviklingen av de ulike typene.

Halvdekkeren.

Dampskipet «Haukelid», som Bergens mek. Værksted leverte til Stavangerske i 1869, er en typisk representant for halvdekkeren. Ved leveringen målte båten 117 brutto registertonn. Den hadde en lengde mellom perpendikulærene på 107,8 fot, og en bredde på 17,5. Skroget var av jern og hadde to vanntette tverrskipsskott, foran og bak maskinrommet.

For å få skikkelig plass for innredningen i akterskipet, og samtidig gi skroget et noenlunde pent løp akter, var akterdekket løftet en halv dekkshøyde. Det er dette som har skapt uttrykket halvdekker. I akterskipet lå innredningen for 1. plass — en liten salong med stoppede sofabenker på hver side og to langbord i midten. Lyset kom inn gjennom sideventiler og et skylight. Varmen ble besørget av en liten ovn med avløp gjennom en jernpipe som gikk opp gjennom dekket.

Opprinnelig var halvdekket over 1. plass uten noen form for overbygning, bortsett fra skylightet, og kappen som førte ned til bekvemmelighetene nedenunder. I sommertiden ble det strukket et solseil over dekket. Dette kunne enten spennes opp i en line som løp gjennom en blokk i gaffelen på aktermasten, eller det ble rigget til et reisverk med en takås langs midten, og med lette tverrgående sperr. Senere, antakelig i forbindelse med en stor ombygning i 1894, ble det plassert et hus på akterdekket, hvor det ble innredet en liten røkelugar, og over dette ble det lagt et lite promenadedekk i hele båtens bredde. Denne ombyggingen var typisk for de fleste lokalbåtene på denne tid. Det vesle promenadedekket, hvor rekken gjerne besto av stålnetting, fikk på folkemunne det ganske treffende navnet «korga». Det var gjerne der de «kondisjonerte» oppholdt seg, og blandet en smule velluktende sigarduft inn i kullrøyken fra skorsteinen.



Forenklet tverrsnitt av «Haukelid» og «Sandnæs» (III). «Haukelids» midtskipsoverbygning hadde opprinnelig avrundede sider, og dannet en såkalt «hvalrygg». Den store kjelen på «Sandnæs» gjorde at korridorene på hver side av kjelecasingen fikk en meget smal dørk. (Tegning: Bård Kolltveit.)

Simplified transverse section of the "Haukelid" and "Sandnæs" (III). Originally, the midship superstructure on the "Haukelid" had curved sides, forming a so-called "whaleback". The large diameter of the "Sandnæs'" boiler caused very narrow floors in the passages along each side of the boiler casing.

Forut lå innredningen for besetning og 2. plass passasjerer, atskillig mer prosaisk enn den trange, men likevel noenlunde komfortabelt innredede 1. plass-salongen akterut. Beskrivelsen som den senere statsminister Wollert *Konow* ga av forholdene ombord i «eimbaatane på fjordane vaare» i målbladet «Andvake» for 29. april 1871, kan nok virke rystende i dag, men er sikkert ikke langt unna de virkelige tilstander i den tids annenplass, eller «bondestover», på de vestnorske lokalbåtene:

«Her er skitet og ufjelgt. Her er varor og kram, tunnor og kassor stoplade på kvarandre. Er han ruskut og kaldt vedr, med snjoslaps og nedbersla, er dat svært ufyset fyre desse som sta' samanpakkade i kræerna for å søkja livd mot uvedret . . . Sjølv um dat er kajytta til dekksplassen, som dei no fara til å bruka, so er dat inkje alltid råd for skikkelegt folk å halda seg dar. Jamt er denne

kajytta eit skitet, myrkt og trongt hol, med ein utev so du litet kan draga anden darnede.» Ved ombyggingen av «Haukelid» i 1894 ble forholdene på annen plass vesentlig forbedret. Det ble bygget bakk forut, og 2. plass kom dermed høyere opp i skipet.

Den menige besetningen var innkvartert i to lugarer helt forrest, en for dekk og en for maskin. Kaptein, styrmann, maskinist, los og restauratør hadde sine små lugarer i dekkshuset midtskips, rundt kjelecasingen.

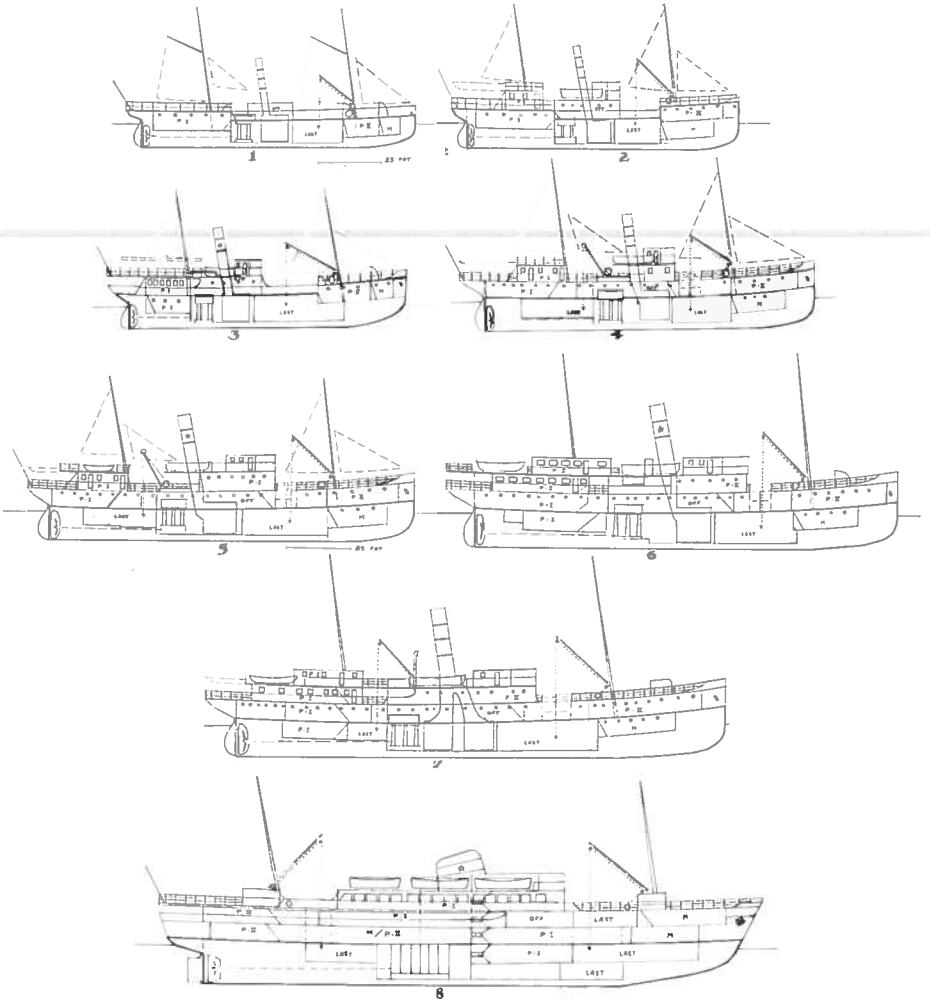
Midtskipet var noenlunde likt fordelt mellom laste- og maskinrom. «Haukelid» hadde bare ett lasterom, som lå mellom 2. plass og maskinen. På litt større båter var det vanligvis også et mindre lasterom mellom maskinrommet og bekvemmelighetene på 1. plass. Fra først av ble last trolig heist ombord og i land ved hjelp av håndkraft, men dampdrevne vinsjer kom forholdsvis tidlig i bruk også på mindre rutebåter.

Plasseringen av 1. og 2. plass bekvemmeligheter henholdsvis akter og forut, har lange tradisjoner, som utvilsomt kan føres tilbake på fordelingen av befals- og mannskapsrom på handelsfartøyer gjennom uminnelige tider. At det «fineste» oppholdsrommet, «salongen», lå lengst akterut, i selve hekken, var også en forlengst innarbeidet praksis.

«Haukelid»s maskineri besto av en to-sylindret compounddampmaskin på 47 nominelle hestekrefter, som ga båten en fart av 9 knop. Opprinnelig hadde dekkshuset midtskips avrundede sider og dannet en såkalt «hvalrygg», med en liten kommandobro over. På den tiden var det ennå vanlig at rattet sto akterut, over roret, men om dette var tilfelle med «Haukelid», skal være usagt. I hvert fall ble rorgjengerens plass nokså tidlig flyttet forover. Ombyggingen i 1894 medførte også at hele midtskipet ble bygget opp på nytt. Dekkshuset ble forlenget og fikk vertikale sider, og rorgjengerens plass fikk tak, og vinduer i forkant. Men styrehuset var åpent på begge sidene, dels for å lette adkomsten mellom brovingene, men også for å forhindre at en altfor lun varme kunne sløve rorgjengerens oppmerksomhet. I mange selskaper ble den åpne broen beholdt langt inn i mellomkrigstiden.

Slettdekkeren — «Sandnæs» (I).

I motsetning til «Haukelid», hadde «Sandnæs» (I) løftet hoveddekket opp på samme nivå som akterdekket, men med bakken et halvt dekk høyere. «Sandnæs» var nøyaktig like lang som «Haukelid», men stakk noe dypere. Det ble dermed bedre plass nedenunder; derfor løp akterdekket ubrutt forover til bakken. Under dekk var der ingen direkte forbindelse fra for til akter. 1. plass



Skjematisk sideriss som forsøker å vise fordelingen av plassen for passasjerer, besetning, last og maskineri på en del nattruteskip. Forkortelser: P-I — passasjerer, 1. plass. P-II — passasjerer 2. plass. M — mannskap. Off. — offiserer. Følgende skip er gjengitt: 1: «Haukelid» (1869), opprinnelig arr. 2: «Haukelid» etter ombygging 1894. 3: «Sandnæs» (I) (1892). 4: «Stavanger» (1897) 5: «Sandnæs» (II) 1903). 6: «Sandnæs» (III) (1914). 7: «Stavanger I» (1914) 8: «Sandnes» (1950). Skissene gir seg ikke ut for å være korrekte i detalj. (Tegning: Bård Kolltveit.)

Simplified longitudinal sections of some Night Service vessels, indicating the lay-out of passenger/crew accommodation, machinery and cargo space. Abbreviations: P-I — passengers, 1st class. P-II — passengers, 2nd class. M — crew. Off. — officers. Last — cargo space. The following vessels are shown: 1: "Haukelid" (1869) as delivered. 2: "Haukelid" after conversion in 1894. 3: "Sandnæs" (I) (1892). 4: "Stavanger" (1897) 5: "Sandnæs" (II) (1903). 6: "Sandnæs" (III) (1914). 7: "Stavanger I" (1914). 5: "Sandnes" (1950).

opptok en mindre del av skipslengden enn på «Haukelid», men var i stedet delt over flere dekk. Nederst var det innredet et par små sovelugarer, og på hoveddekket var det en lang og smal dekkssalong, med rektangulære vinduer på sidene, og utvendig passasje. Over dette hadde «Sandnæs» i stedet for «korg» fått et fast, romslig promenadedekk over hele akterskipet. I det hele tatt var «Sandnæs» konstruert «høyere» enn «Haukelid». Man var ikke lenger så redd for at høyere skrog og overbygninger skulle redusere stabiliteten. På mange måter representerer «Sandnæs» en slags overgang fra halv- til stormdekkeren.

«Sandnæs» (I) ble bygget ved Stavanger Støberi & Dok, som fram til første verdenskrig med unntak av «Stavanger I» fra 1914, bygget samtlige skip som DSD og SDA benyttet i Nattruten.

Stormdekkeren.

I 1897 overtok DSD «Stavanger», som innledet en ny type i Nattruten, nemlig shelterdekkeren, eller stormdekkeren som den gjerne ble kalt. Skroget hadde et glatt gjennomgående dekk fra for til akter, hoveddekket, og over dette var det laget et lettere dekk, storm- eller shelterdekket, som reduserte faren for overvann under seilas i urolig sjø. Egentlig var rommet mellom hoved- og stormdekket en del av overbygningen, men inntrykket var likevel at det var skroget som var blitt høyere.

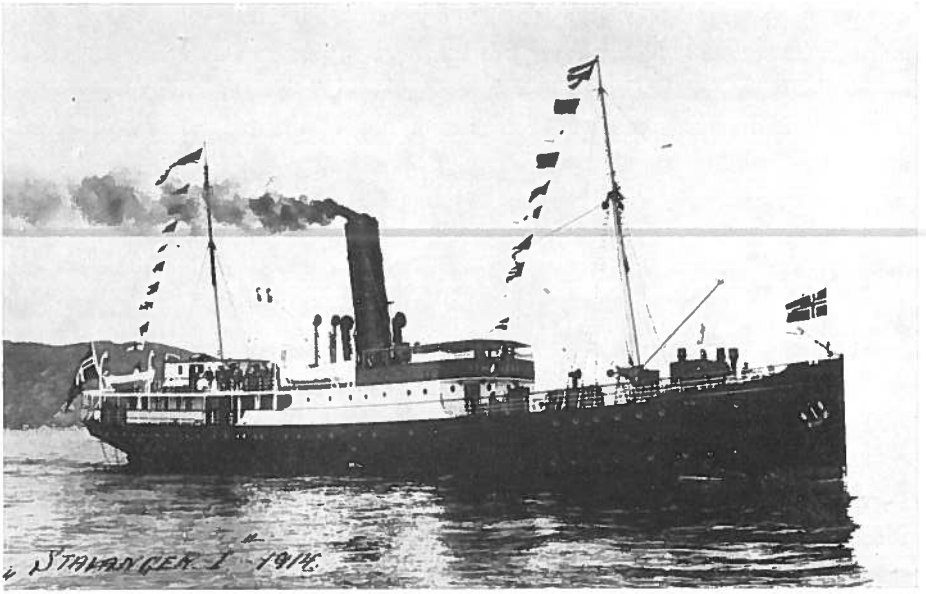
Skipet var bare 23 fot lenger enn «Haukelid» og «Sandnæs», men tonnasjen var omkring det tredobbelte av «Haukelid»s på grunn av det ekstra dekket, hele 331 brt.

Aktersalongen, som på «Sandnæs» (I) lå ett dekk høyere enn «Haukelid»s, ble på «Stavanger» bygget helt ut i borde, samtidig som det her ble plass til en rekke lugarer. På stormdekket, over salongen og lugarene, ble det plassert et dekkshus som ga plass for en røkesalong.

Det var likevel for 2. plass' vedkommende stormdekkeren fikk størst betydning. Bredere skrog og fyldigere linjer overvanns ga større plass og mer lys og luft i bekvemmelighetene forut, hvor det nå gjerne ble innredet separate kahytter for damer og herrer.

Enkelte skip hadde innredningen på 2. plass på banjerdekket, mens mannskapslugarene lå på hoveddekket. På Nattruteskipene lå imidlertid besetningens lugarer nederst.

På eldre skip var det bare en plankevegg som skilte mannskapslugaren fra lasterommet, og med den mildt sagt dårlige ventilasjonen fra banjerdekket kan



D/S «Stavanger I» fotografert i Trondheim ved overleveringen i 1914. Med sine 718 (senere 868) brt., var «Stavanger I» blant Norges største innenriks passasjerskip før første verdenskrig. Skipet gikk i Nattruten like til 1962; fra 1950 under navnet «Kong Sverre». (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

S/S "Stavanger I", photograped on her trial trip at Trondheim in 1914. With her 718 (later 868) g.r.t., the "Stavanger I" ranked among the largest Norwegian passenger ships in domestic service before World War I. She was employed in the Night Service up to 1962. In 1950 her name was changed to "Kong Sverre".

enhver prøve å forestille seg den luften som ble skapt av kumøkk, vått sjøtøy og uvaskede menneskekropper.

Stormdekkeren ble i første rekke introdusert på rutestrekninger som krevet en romsligere og mer sjødyktig skipstype enn halvdekkeren. På grunn av brønnen mellom bakk- og akterdekket ble «Stavanger» en såkalt partiell stormdekker. Dette ble den vanligste typen blant større vestnorske fjordskip fra slutten av 1890-årene og fram til den første verdenskrig. I hovedkystrutene hadde stormdekkeren vært bortimot enerådende siden 1870-årene. Kystruteskipene var så godt som utelukkende hele shelterdekkere, uten brønn. Det samme gjaldt også for de fleste lokalruteskip i nordnorske farvann. På nattruteskipene hadde brønnen sideporter som var like høye som skutesiden. Dette reduserte risikoen for at brønnen skulle bli fylt av sjø under uværseilas. I mellomkrigsårene ble de fleste brønnbåtene bygget om til hele shelterdekkere.

«Stavanger» var som nevnt bygd etter den tradisjonelle lesten, med hovedsalongen helt akter, på hoveddekket. På svenske kystbåter var der imidlertid en tendens til å legge hovedsalongen midtskips, foran maskinrommet, og med lugarer i hele akterskipet. Dette gjorde det mulig å gjøre salongen romsligere og mer komfortabel, idet man slapp å ta samme hensyn til skrogformen som tilfellet var akter.

Blant de første til å anvende dette arrangementet i Norge, var Arendals Dampskibsselskab (ADS). Allerede «Motala» fra 1867 fikk salongen midtskips, og selskapets senere skip fikk dessuten plassert røkesalongen midtskips på stormdekket i stedet for akterut. Båter med salongarrangementet midtskips var lett kjennelige på profilen, ved at maskineriet, og dermed skorsteinen, kom noe lenger akterover. Det kan være en smaksak, men mange mener at den estetisk harmoniske balansen mellom master og skorstein som kjennetegnet den vest- og nordnorske stormdekkeren, ble noe forrykket ved dette arrangement.

At salongen lå midtskips, var i hvert fall lett synlig på SDA's annet nattruteskip, «Sandnæs» (II), som ble levert i 1903.

Trafikken hadde vokst fullstendig fra den første «Sandnæs», som ved samme anledning ble solgt til DSD og omdøpt til «Sandeid».

«Sandnæs» (II) var omtrent av samme størrelse som «Stavanger» — 366 mot 331 brt. Skipet hadde sertifikat for 275 passasjerer, hvorav 78 kunne få soveplass.

På «Sandnæs» var ikke salongen bare flyttet midtskips, den var dessuten blitt plassert oppå stormdekket, slik at det ble plass for flere lugarer på hoveddekket.

Som passasjerrute fikk Nattruten et stort oppsving etter åpningen av Bergensbanen. Forbindelsen over Bergen ble den hurtigste reisemåten mellom Stavanger/Haugesund og Kristiania, og rutene ble lagt opp med henblikk på korrespondanse med dagtogene på Bergensbanen. Utviklingen i trafikken forklarer også at Nattruten i løpet av forholdsvis få år ble tilført nye og store skip.

«Bergen», på 486 brt. som DSD fikk levert i 1909, representerte det neste skritt i størrelse. Innredningsmessig var «Bergen» kun en forstørret utgave av «Stavanger».

Den foreløpige kulminasjonen i Nattrutens materiell skjedde i 1914, da både DSD og SDA satte hvert sitt nybygg inn i ruten, «Stavanger I» og «Sandnæs» (III). Samtidig ble det satt igang en dagrute Stavanger—Haugesund—Bergen, i korrespondanse med nattogene til og fra hovedstaden, hvor såvel nattruteselskapene som HSD var interessenter. Men folk foretrakk å reise om natten,

og ruten ble innstilt etter et par år. «Gann» ex-«Sandnæs» (II), som hadde deltatt i farten, ble lagt opp som reserveskip.

«Stavanger I» ble først ferdig og overtatt av DSD fra Trondhjems mek. Verksted sommeren 1914. Den var langt den største, på hele 718 brt., med en lengde (p.p.) på 193,6 fot, og en bredde på 28 fot. Riktignok hadde verftet levert både større og mer kostbare passasjerskip før, men «Stavanger I» var ikke desto mindre et ektefødt barn av verftet, og representerte noe av det beste som norsk skipsbyggekunst kunne prestere.

Mens DSD hadde vendt seg til Trondhjem for å få bygget nytt nattruteskip, hadde SDA tradisjonen tro latt byggeoppdraget gå til Stavanger Støberi & Dok. Verftet leverte den tredje «Sandnæs» i november 1914.

De to nybygningene ble bygget samtidig og for samme rute, men de var langtfra søsterskip. Selv om den ytre profilen på mange måter var ens, var der til dels store ulikheter i innredningen av de to skipene.

«Stavanger I» representerte den mest tradisjonsbundne varianten, med salonginnredning akterut på hoved- og stormdekk, og med to lasterom, atskilt av kjele- og maskinrommet. En liten eksteriørmessig forandring fra DSD's tidligere nattruteskip var at båtdekkene midtskips og akter var bygget sammen, og at sjakten, eller «trunken», fra aktre lasterom løp helt opp til båtdekket.

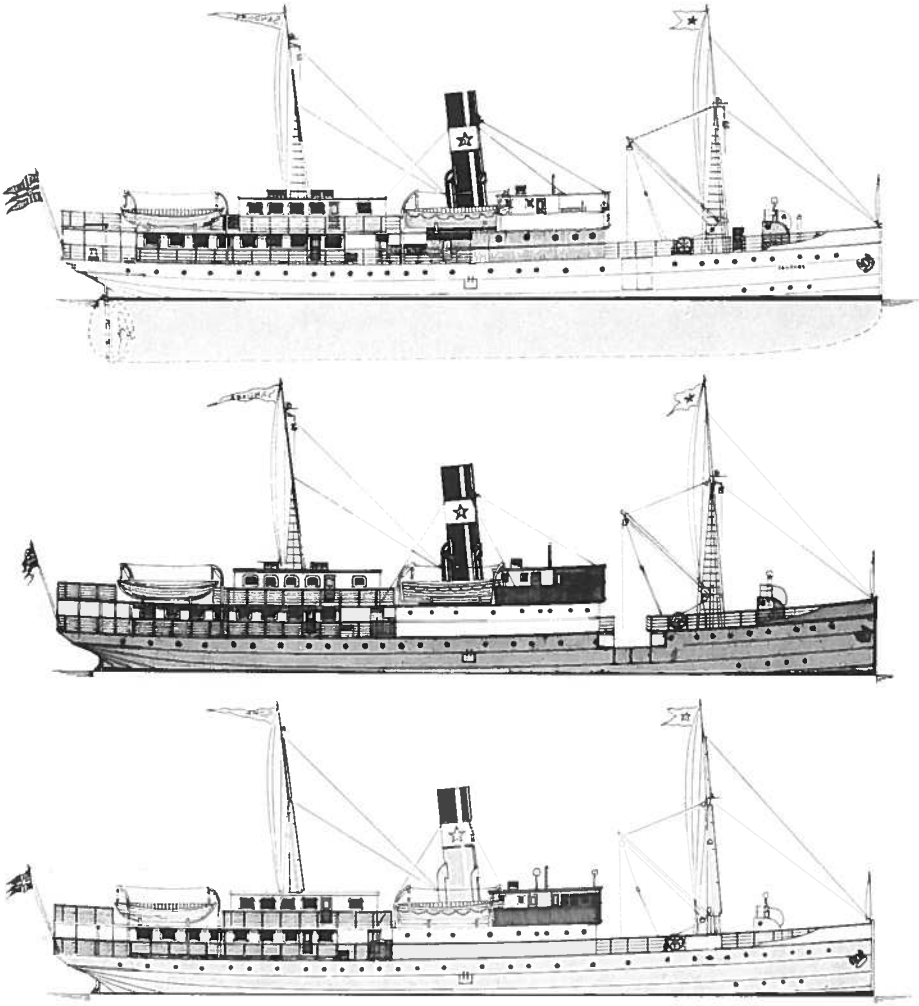
EN RUNDGANG OMBORD I «SANDNÆS» (III)

«Sandnæs» var endel mindre enn «Stavanger I» — 578 brt., og hadde en lengde mellom perpendikulærene på 167,1 fot, og en bredde på 27,1 fot.

For å gjøre oss kjent med et norsk kystdampskip, skal vi gjennomgå «Sandnæs» med utgangspunkt i skipets innredning i 1914, samtidig som vi skal bemerke de endringer som senere er gjort.

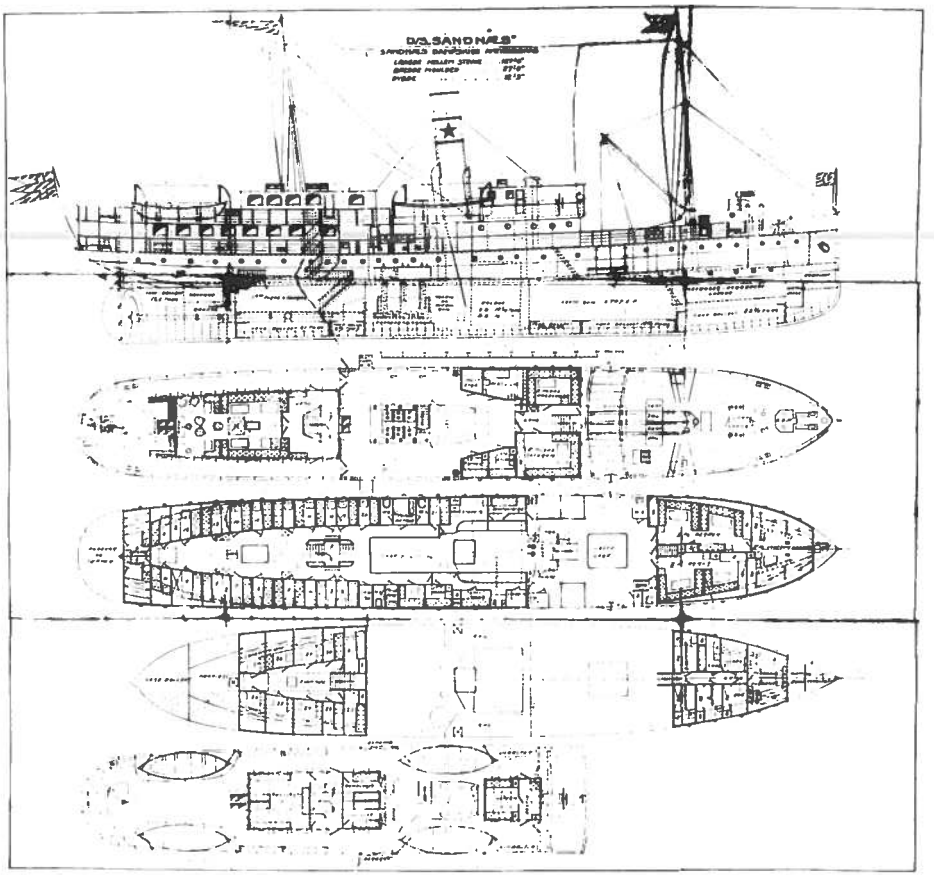
Hadde det vært i 1914, ville båten vært hvitmalt, med brunt dekkshus under broen. Det var nemlig tradisjon ved Stavanger Støberi & Dok å levere sine skip hvitmalte. Men allerede året etter fikk «Sandnæs» SDA's karakteristiske livré inntil den annen verdenskrig — mørkt blågrønt skrog med rød vannlinje og hvit overbygning.

Malingen ble importert fra Tyskland som pulver, og det var mannskapet selv som sto for utrøringen. Den var vanskelig å arbeide med, og kom det regn eller sjøsprøyt på malingen før den var tørr, forsvant det grønne og etterlot blå flekker. Det var derfor vanlig at «Sandnæs» lå opplagt en uke etter vårpussen, for at malingen skulle tørke ordentlig.



D/S «Sandnæs» (III) gjengitt i tre stadier: Øverst hvitmalt med brun midtskipsoverbygning, slik skipet kom fra Stavanger Støberi & Dok i 1914. Skorsteinen var sort, med hvitt belte, grønne ringer og grønn stjerne. I midten i mellomkrigsantrekk — mørkt blågrønt skrog og hvit overbygning. Den øverste halvdelen av brønnportene var vanligvis slått fra, slik tegningen viser. Nederst etter ansiktsløftingen i 1952, med gjenbygd brønn, og med skrog og nederste del av skorsteinen i lysegrønt. I 1950 ble skipet omdøpt «Soma».
(Tegning: Bård Kolltveit.)

Three stages in the exterior of the S/S "Sandnæs" (III) from 1914: Upper: White hull and brown midship superstructure, as delivered from the shipyard. The funnel was black, with white riband, green rings and star. Middle: The inter-war livery — dark blue-green hull and white superstructure. The upper halves of the side doors to the well were usually open, as shown. Lower: In 1952 the hull and lower part of the funnel were painted in a lighter shade of green. At the same time, she was given a flush shelter deck, without any well.



Generalarrangement av «Sandnæs» (III) som ny. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

General arrangement plan of the "Sandnæs" (III) as delivered.

Passasjerene går vanligvis ombord over landgangen midtskips på stormdekket. Men vi går i stedet ombord gjennom skipets store sideporter og står i brønnen. En emmen lukt av bl.a. maskinolje, matos, kumøkk og halvrøtten fisk slår mot oss. Det er den karakteristiske *dampskipslukten* som har fått mange mager til å vrenge seg i urolig sjø. Lastingen krever atskillig mannskap: En sitter ved vinsjene på bakken, en står ved lukekarmen og gir signal til vinsjmannen, mens en tredje haler i bomsvingsgaierne. To mann er i full sving nede i rommet, og ytterligere to står klar på kaien for å gjøre klar neste hiv.

Som ny hadde «Sandnæs» et dekk av lemmer over hele brønnen. Disse var imidlertid tunge og uhåndterlige, og de ble snart fjernet for godt. Til tross for

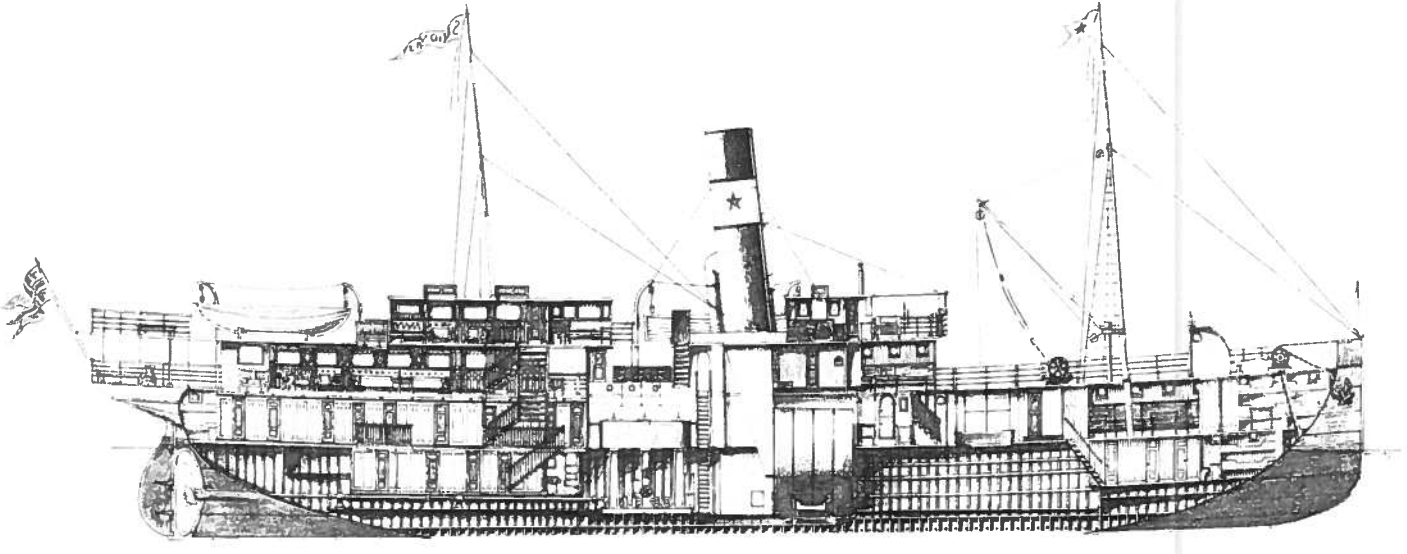
at brønnportene var like høye som skutesiden, hendte det under passering av åpne strekninger som Boknfjorden og Sletto at brønnen ble fylt med sjø. «Stavanger I» ble ombygd til hel stormdekker allerede i trettiårene, mens «Sandnæs» beholdt den åpne brønnen like til 1952.

Like aktenfor luken går en leider opp til stormdekket akter. Byssa ligger rett under leideren, med dyrestaller på hver side. Senere, da dyretransporten tok andre veier, ble det her innredet flere befalslugarer; bl.a. for losene, som før lå forut på banjerdekket.

Forut under bakken ligger 2. plass herre- og damesalonger; henholdsvis på babord og styrbord side, atskilt ved et langsgående midtskipsskott. Dagslyset kommer inn gjennom lysventiler i skutesiden. De hvitmalte skottene

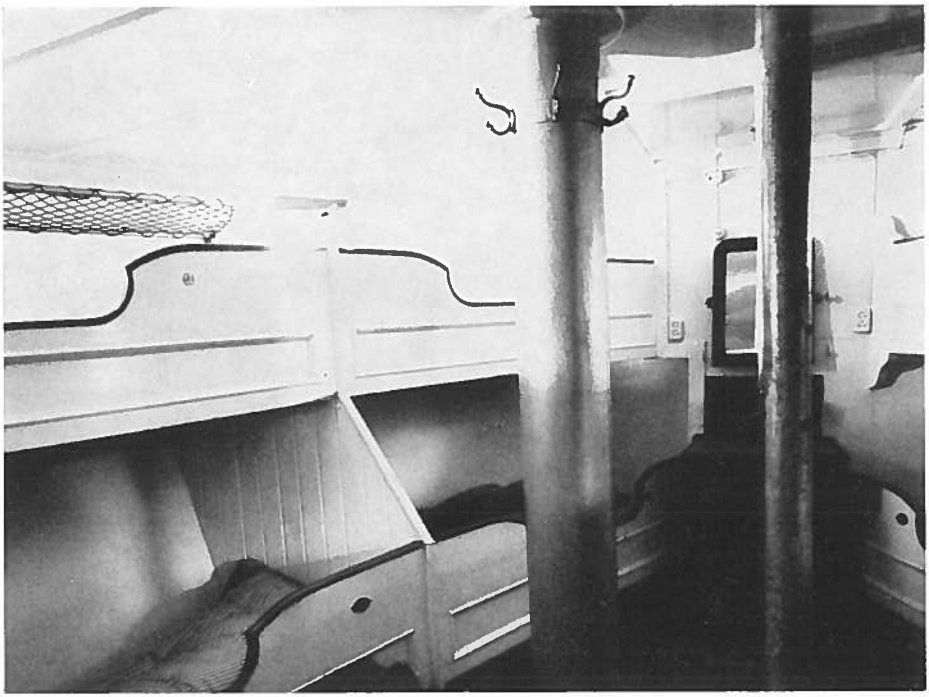
Byssa, fotografert i 1969. Alle de følgende interiørbilleder er også fra «Sandnæs» (III). (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The galley, photographed in 1969. The following interior photographs are all from the "Sandnæs" (III).



Langskipssnitt av «Sandnæs» (III). (Tegning: Bård Kolltveit.)

Longitudinal section of the "Sandnæs" (III).



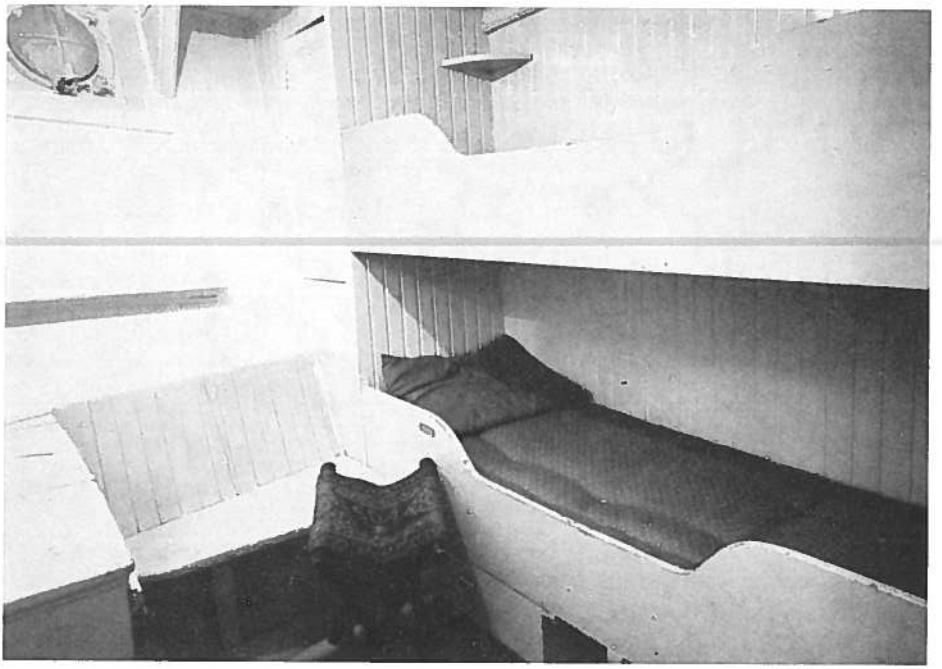
12-manns sovelugar for herrer, 2. plass, fotografert i 1969. Søylen med knaggene i forgrunnen er i virkeligheten røret som fører ankerkjettingen fra kjettingkassen til spillet på bakken. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

12-berth sleeping cabin for gentlemen, 2nd class, photographed in 1969. The column in the foreground is, in fact, the tube leading the anchor chain from the chain locker to the windlass on the fo'c'sle.

er kledd med faspanel, og møblementet består av benker på tre sider rundt to bord. Både seter og rygger er polstret og kledd med voksduk. Ryggene er hengslet og kan slås opp for å øke køyekapasiteten.

I mellomkrigsårene ble dame- og herresalongen omgjort til flere mindre lugarer. Helt forut lå en stor sovelugar for herrer, med 12 faste køyer langs skipssidene, og denne ble beholdt uforandret. Klyssene fra kjettingkassen går som to rør gjennom rommet. Heldigvis brukes ankrene sjelden eller aldri når «Sandnæs» er i rutefart.

Passasjerene på 2. plass har fri adgang til bakkdekket, men må nødvendigvis finne seg i å dele plassen med allehånde dekkslast, vinsjer, ankerspill og lampeskap. Oppå dette er anbrakt en kraftig lyskaster. Like foran masten står også et lite teakskap. Det er skipets iskasse eller kjøleskap.



2-manns matroslugar på banjerdekket forut, fotografert i 1969.
(Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

2-berth seamen's cabin on the fore orlop deck, photographed in 1969.

Går vi opp leideren fra brønnen til aktre shelterdekk, kommer vi inn i dekkshuset midtskips. Her ligger på babord side en røkesalong og på styrbord side en sovelugar, begge for 2. plass passasjerer. I likhet med 2. plass forut er rommene holdt i hvitt, med faspanel på skottene, og sofabenker med hengslet rygg.

Før vi begir oss lenger akterover, tar vi på nytt en tur forut, ned på banjerdekket under 2. plass. En smal, bratt leider fører oss ned til en trang korridor, hvor det på hver side ligger lugarer for loser, matroser, fyrbøtere og kokk. Det er fra en til seks køyer i hver lugar, som er spartansk utstyrt med malte trekøyer, harde trebenker, en vaskebenk og et par små skap.

Aktenfor mannskapslugarene ligger lasterommet. Mens skipets øvrige dekk følger skrogets spring og bjelkebukt, ligger dørken i lasterommet direkte på dobbeltbunnen og er horisontal, noe som også forenkler stuvingen av lasten. Selve lukeåpningen er ikke stor, ca. 3×2,5 m, og dette innebærer atskillig flytting av lasten i rommet, etter at hivet er løsnet fra kroken ved innlasting, eller når lasten klargjøres for lossing.

Spisesalongen på 1. plass, slik den opprinnelig tok seg ut. Den akterste delen er en kombinert musikk/damesalong, som senere ble omgjort til en del av spisesalongen. De fine krystallkuplene ble brukt som skyteskiver av treffsikre tyske soldater under okkupasjonen. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The 1st class dining saloon, as it was when the ship was new. The small partition aft was originally furnished as a combined ladies'/music room, but was later refitted to become a part of the dining saloon. The beautiful lamps in the ceiling were destroyed by German soldiers who used them as shooting targets during the occupation.

Vi begir oss fra lasterommet ved hjelp av en vertikal stålleider som går opp til lukekarmen, og fortsetter opp leideren til gangen mellom 2. plass røkelugar og soverom midtskips. Gjennom en dør i akterkant har vi øverste del av kjelecasingen rett mot oss, med en korridor på hver side. Til babord ligger postfunksjonærenes kombinerte kontor og lugar og postskapet; til styrbord lugarene til 1. og 2. styrmann. Førstestyrmannens lugar er også skipets billettkontor. Aktenom kjelecasingen ligger skylightet over maskinen. Dette er av teak og har tre regulerbare lufteluker på hver side. Hele skylightet kan løftes av i tilfelle store maskinreparasjoner, men dette innebærer også at deler av båtdekket må demonteres. Mellom skylightet og kjelecasingen går en leider opp til båtdekket.

1. plass røkesalong, fotografert da «Sandnæs» var ny. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

1st class smoke-room, pictured when the ship was new.

Dekket rundt skylightet er åpent til sidene, men da båtdekkene midtskips og akter er bygget sammen for å gi større dekksareal, gir skylightet lite overlys ned i maskinrommet. Det samme gjelder et lite skylight som kaster lys ned på forreste del av lugarkorridoren på 1. plass akterut.

Enda mindre lys ble det, da sidene på midtskipshuset i midten av trettiårene ble forlenget akterover for å gi bedre ly på dekket.

Passasjerene på 2. plass har tillatelse til å benytte denne delen av stormdekket, men vil man videre akterover, møtes man av et skott som går tvers over hele skipet, fra borde til borde. Dette danner forreste ende av det aktre dekkshus, og på hver side er det en solid teakdør, påmalt «1ste Plads». Et glimt av herligheten kan skimtes gjennom to vinduer i forkant, som vender inn mot trappehallen til 1. plass.

Inngangen til 1. plass er på dekkshusets langside. To dører, en på hver side, fører inn til trappehallen. Her er 2. plass faspanel byttet ut med rektangulære felter i mahogni. Lyset kommer inn gjennom store vinduer, med tungt slepet glass. Vinduene er rektangulære, men med buede hjørner i overkant. Det var

ikke minst de store vinduene i dekkshusene på «Sandnæs» som ga skipet dets «fornemme» karakter.

Doble svingdører fører inn til 1. plass spisesalong, som er anbragt på stormdekket. Det store vindusarealet gir uvanlig godt dagslys og utsikt. Skottene i hver ende av rommet har speil av samme form som vinduene og bidrar til å øke romfølelsen. I feltene mellom vinduene er anbrakt rombeformete speil atskilt ved pilastre. Den overdådige detaljrikdommen i treskurden fra de foregående årtier er i ferd med å vike plassen for en mer nøktern dekor, med detaljer påvirket av en blanding av Jugend- og nasjonal-historisk stil. Den akterste delen av rommet er atskilt ved en halvvegg, dannet ved tverrskips sofarygger med en gjennombrutt pyntegrind øverst. Midt i taket kommer overlys ned gjennom et skylight. Dette ble fjernet etter siste krig.

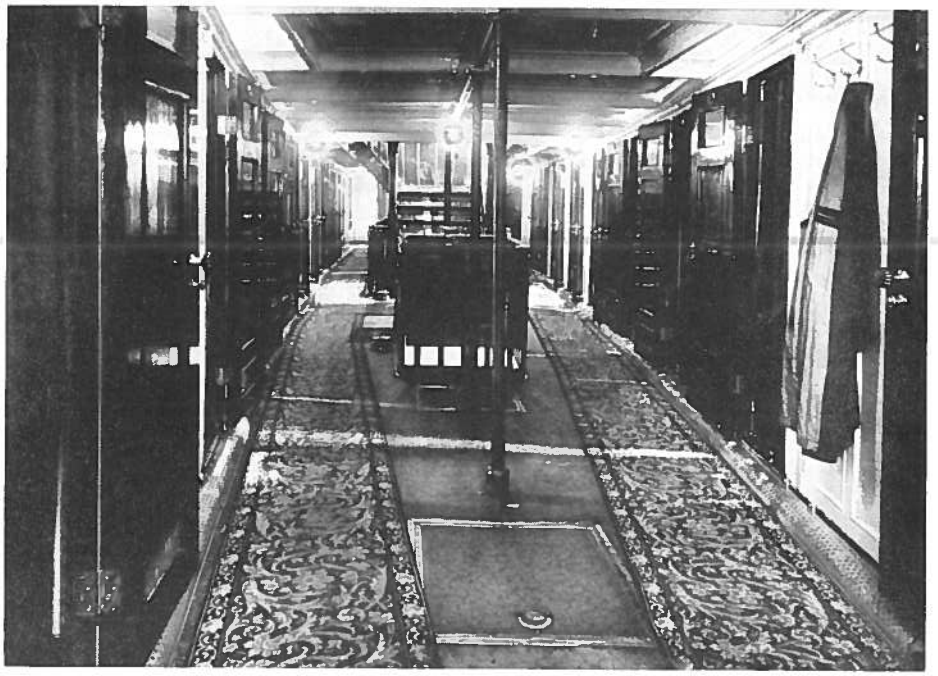
Her er damesalongen, innredet med piano, et lite skrivebord, og lave, oppstoppede lenestoler, uten armlener. For å øke seteantallet ble også damesalongen ominnredet til spisesalong i mellomkrigsårene. Spisesalongen hadde sofabenker langs ytterskottene, og to bord på hver side av midtgangen. Her sto anretningsskapet, skjenken. På denne ble suppeterrin, vinkjøler, krydderoppsats o.l. plassert. For å hindre at disse dyrebarheter skled i dørken ved en utilsiktet overhaling, var skjenken utstyrt med en lav inngjerding i forniklet messing. Dessuten ble den hvite marmorplaten øverst på skjenken under sjøgang dekket med en lett fuktet duk.

Siden «Sandnæs» var beregnet på nattfart, var sofabenkene på 1. plass ordnet på tilsvarende måte som på 2. plass, med hengsler, for å kunne øke antallet liggeplasser om nødvendig.

«Sandnæs» var utstyrt med elektrisk lys like fra skipet var nytt, og i taket i spisesalongen var store, slepne krystallkupler. Men også parafinlampen var på plass. Som skikken var, hang den over skjenken.

Vel tilbake i trappehallen går den besøkende opp trappen til båtdekket. I forkant av hallen ligger to «damelugarer». Opprinnelig var også disse innredet med sofaer med hengslet rygg, og de kunne derfor både brukes til oppholdsrom og lugarer. Skottene hadde brystpanel av mahogni, mens den øverste delen hadde kvadratiske felter med imitert brokadetapet av papir. Ved en senere ombygging ble de to lugarene gjort om til rene sovelugarer med faste jernkøyer, men uten overkøye. Lugarene var ekstra «fine» og ble benevnt ved bokstavene «A» og «B», ikke ved lugarnummer som de øvrige.

På grunn av rommenes form måtte køyene gjøres noe korte, og da kong Haakon VII en gang reiste med «Sandnæs», måtte endestykket på køyen fjernes, og en kasse plasseres for enden, for at kongen kunne strekke bena.



Lugarkorridoren på hoveddekket, sett forover mot trappen. Legg merke til luken i forgrunnen, som fører ned til proviantrommet. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The corridor on the main deck, seen from aft towards the staircase. The small hatch in the immediate foreground gives access to the proviant room.

Aktenfor trappehallen ligger røkesalongen. Også denne har veggsofaer, som er holdt i mørkebrunt, nesten svart skinn. Men disse sofaene har ikke hengslet rygg. De karakteristiske, buede vinduene fra spisesalongen er også her, men tettere sammen, slik at det ikke blir plass for speil mellom dem. Derimot er det et stort speil av størrelse og format som vinduene, i forkant mellom de to dørene. Sammen med de store vindusflatene og et skylight (som også forsvant etter siste krig) bidrar dette til å gi røkesalongen et romslig og luftig preg, tross de mørke veggpanelene og skinnsofaene.

Vi går nå ned hovedtrappen igjen, gjennom to dekk, til lugarkorridoren på hoveddekket.

Siden all salonginnredning ligger på shelter- og båtdekket, er hele plassen på hoveddekket avsatt til lugarer. Vi befinner oss i en lang og bred korridor, med lugardører på hver side. Dagslys kommer inn gjennom et skylight midtskips, og gjennom mindre dekkslys langsetter korridoren. Alle lugarene ligger ut i borde

og har lysventiler. Oppvarmingen skjer ved damp som går langs dørken på hver side av korridoren. Rørene beskyttes av perforerte, halvsirkelformete støpejernsplater.

Lugarene er dels fire-, dels tomannslugarer. Alle tomannslugarer har sofakøye med hengslet rygg, slik at de kan brukes som enmannslugarer. I firemannslugarene er det to faste køyer og en køysofa. Ordningen er praktisk og fleksibel, men enhver som har ligget på underste sofakøye, vet at den kraftige stoppingen ikke gjør den videre egnet for god nattesøvn. De faste køyene på «Sandnæs» hadde opprinnelig køyvanger i lakkert mahogny. I flere lugarer ble det etter krigen montert jernkøye i stedet. Over køyene er det montert netthyller for personlige effekter. Forøvrig består lugarinventaret av en karaffelhylle, et speil, en veggfast klappstol og en vaskeservant med hengslet lokk. Det er bare kaldt vann i springen til vaskeservanten, men det var forøvrig ikke så mange årene siden det overhodet ble vanlig å utstyre lugarene med rinnende vann.

«Sandnæs» var en beryktet kullsluker, og det var en stri jobb å skuffe på tilstrekkelig brensel for å holde dampen oppe. (Foto: Johannes Østvold.)

The "Sandnæs" had bore quite a reputation for her heavy consumption of coal. The stoker had a hard job to maintain full pressure in her huge boiler.

Rett under skylightet er en åpning i dørken, med rekkverk rundt. Der nede ligger lugarene på banjerdekket akter. Disse ligger også ute i borde, men har ikke lysventiler, ettersom banjerdørken ligger omtrent to meter lavere enn vannflaten. Like aktenfor lugarene er skipets proviantrom.

Banjerdekket ligger rett over propellakselen. Maskinrommet ligger like foran, men vil vi dit, må vi gå opp på hoveddekket og forover på styrbord side av maskincasingen, hvor vi finner en jerndør. Går vi gjennom denne, står vi på en jernrist, med maskinskylightet over oss. Like ved ser vi toppene av hovedmaskinens tre sylindre, mens avtrekksrøret fra fyrgangen forsvinner opp gjennom dekket. Vi klatrer ned en jernleider og befinner oss på maskindørken.

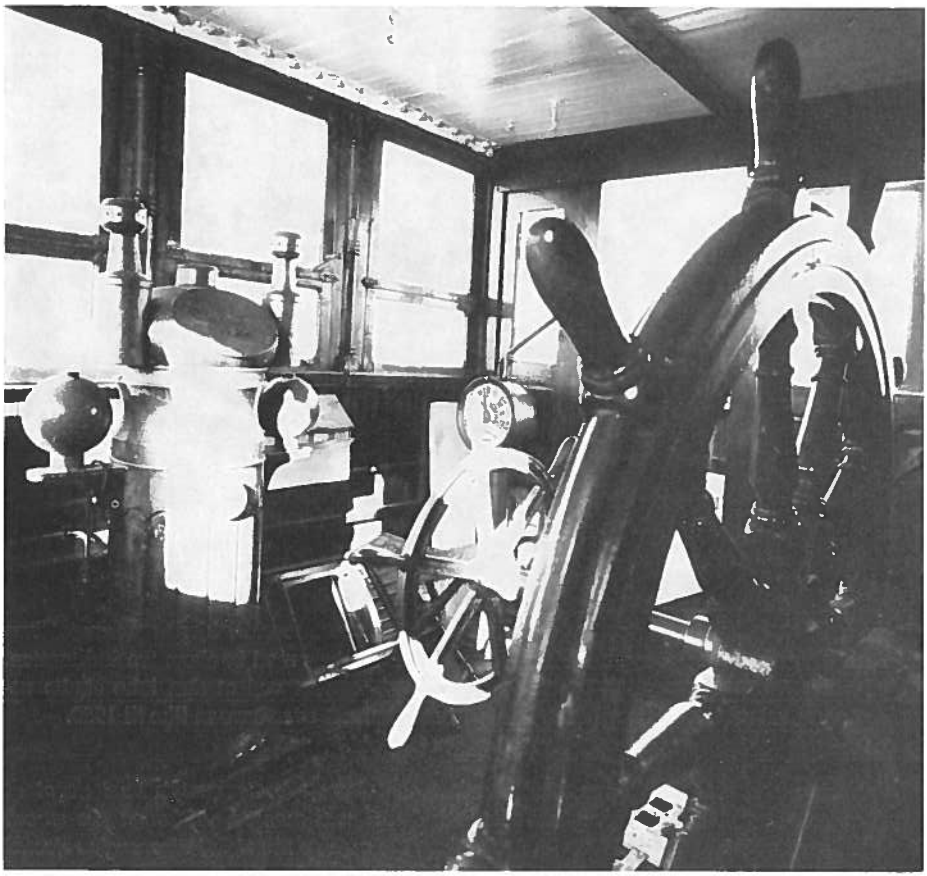
På «Sandnæs» er maskinen og kjelen i samme rom. Forenom leideren er fyrgangen, og på hver side er åpninger til kullbaksene. Kullene styrtes i baksene gjennom luker i skutesiden. Like over fyrgangen er åpningen til luftrørene, som går parallelt med skorsteinen gjennom alle dekkene, og som både gir trekk for kjelene og dessuten gjør tilværelsen mer utholdelig for maskinfolkene.

Hovedmaskinen ligger rett aktenfor leideren. Det er en tre-sylindret trippel ekspansjonsmaskin på 148 nominelle hestekrefter, bygget ved Støberi & Doks eget maskinverksted. Den har respektable dimensjoner, høyden fra maskindørk til sylindertopp er omtrent 5 meter, og lengden ligger i overkant av fire meter. Midt på styrbord side av maskinen er manøverplattformen, med maskintelegrafen rett over.

Også kjelen er bygget ved verftet og har også imponerende dimensjoner. «Stavanger I» hadde to litt mindre kjeler, men «Sandnæs» hadde bare en. Diameteren er 15 fot, og kjelen tok slik plass at den spiste litt av korridorene på hver side av kjelecasingen.

Det kraftige maskineriet kunne drive «Sandnæs» opp i 12-13 knops fart, men skipet var også kjent for å være en grådig kullsluker. I mellomkrigstiden hadde Nattruten samtidig avgang med Bergenskes Rotterdamrute, og det var ikke til å unngå at det oppsto kappkjøringer. Disse racene tæret imidlertid sterkt på «Sandnæs»' kullbeholdning, og da en passasjer møtte formannen for kullgjengen i Sandnes og fortalte om kappseilingen med Rotterdambåten «Iris» kvelden i forveien, kom det sindig fra formannen: «Ja, «Iris» e' selskabe ein dyre damp».

Vi tar leideren fatt på nytt, fortsetter opp til shelterdekket og videre opp leideren i akterenden av skorsteinen til båtdekket. Aktenfor oss er dekkshuset med røkesalongen og «damelugarene». På båtdekket er livbåtene plassert. Det er fire av dem, to større på hver side av skorsteinen, og to mindre rett aktenfor røkesalongen. Vi begir oss imidlertid forover, til kommandobroen. Opprinne-



Interiør fra styrehuset. I forgrunnen det store skipsrattet som dreide roret ved hjelp av håndkraft. Like foran, og i akse med dette, sees det vesle damprattet i messing, som kontrollerte styremaskinen. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The wheelhouse. The large steering wheel in the foreground was coupled directly to the rudder, while the smaller brass wheel controlled the supply of steam to the steering engine.

lig hadde denne åpen rekke, ikledd hvitmalt seilduk med skipets navn påmalt fronten. Styrehuset var fra først av helt åpent til begge sider og hadde bare vinduer forover. I mellomkrigstiden ble styrehuset innebygget, og broen fikk fast skansekledning i teak. Samtidig ble det satt opp et lite le-hus på hver broving, med vinduer forover og til sidene. Storparten av styrehuset er opptatt av den dampdrevne styremaskinen, innkledd i en rorkiste av stål. To små dampsylindre dreier rorkubben ved at man beveger et lite skipsratt av messing. At det kunne bli temmelig rått der inne på kalde vinterdager, kan enhver tenke seg. Skulle

SDA's kullskøyte, offisielt døpt «Haabet», men på folkemunne aldri kjent som annet enn «Kålasjøttå», i ferd med å legge til dampskipskaien i Sandnes med bunkers fra kulltomten. Skøytas eier (mannen lengst til høyre) holdt hardnakket fast ved at den ikke skulle utstyres med motor. Kullene ble derfor seilt eller buksert over havnen like til 1950. (Foto: Johannes Østvold.)

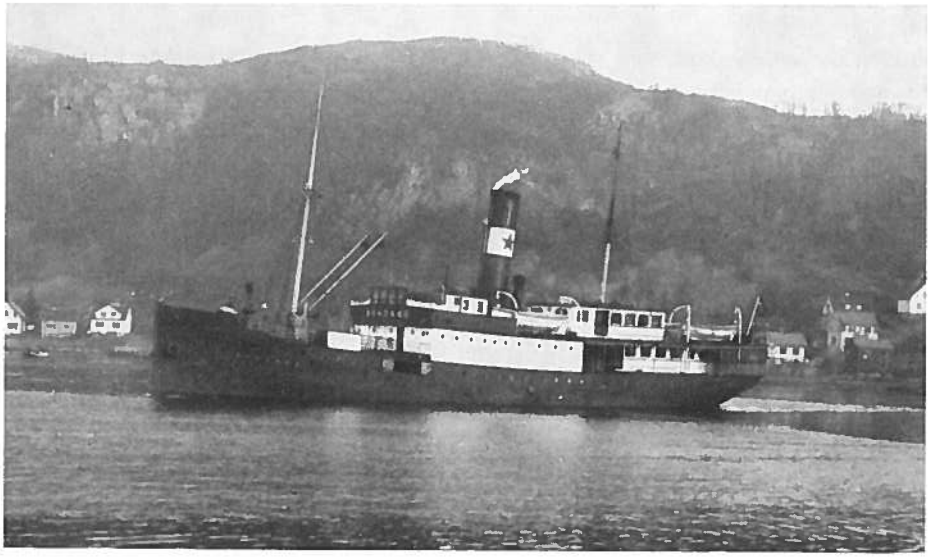
The sailing smack "Haabet" was used to carry coal from the Company's coal depot at Sandnes, to the steamship quay, where the "Sandnæs" was moored. Although the smack was used until well after World War II, her owner (the man to the right) vigorously rejected every proposal to have a motor installed in her.

styremaskinen svikte, er rorkubben også tilkoblet et håndratt som står i akse med damprattet. I styrehuset finner vi forøvrig natthus, brotelegraf og talerør ned til maskinen. Fra taket henger et lite håndtak, festet til en tynn wire som går opp til skipsfløyten i forkant av skorsteinen.

Dekkshuset rett bak styrehuset inneholder et lite kartrom og kapteinens lugar. De sistnevnte har en sofabenk på hver side og et skrivebord i midten.

Denne rundgangen ombord i «Sandnæs» anno 1914 skulle i store trekk kunne gjelde de fleste av våre mellomstore kystruteskip. Mange ting virker selvsagte for enkelte, men i dag er en generasjon i ferd med å vokse opp, som knapt har vært ombord i et fartøy av denne typen, en skipstype som i en lang periode ga sitt viktige bidrag til utviklingen av samferdselen i vårt uveisomme land, hvor sjøen ble allfarveien og den sammenbindende faktor.

Fra 1914 til 1950 pendlet «Sandnæs» og parhesten «Stavanger I» mellom Bergen og Stavanger, med en ekstra formiddagsavstikker til Sandnes. Farten ble bare avbrutt under vårpussen, da den forrige «Sandnæs», som nå het «Gann», brøt opplaget ved Fjogstadbryggen i Sandnes og tok over som reservebåt. SDA hadde sin kulltomt i Sandnes, og bunkringen ble utført i løpet av oppholdet. I ruten fra Bergen natt til mandag var det som regel lite last, og det var derfor tid til å bunkre ved kullkaien. De andre ukedagene strakk ikke tiden til, og bunkringen ble foretatt mens «Sandnæs» lå ved dampskipskaien og lastet og losset. Som kullekter hadde SDA en liten «hønerævskøyte» som offisielt var døpt «Håpet», men som på Sandnesdialekt aldri het annet enn «Kålasjøttå». Den var slett ikke bygget for frakt av kull; luken var altfor trang, og kullene ble derfor tatt på dekk. «Kålasjøttå» fikk aldri motor, det satte føreren seg bestemt imot.



D/S «Sandnæs» legger fra kaien i Sandnes, etter å ha tatt inn diverse landbruks- og industriprodukter. Resten av innlastingen foregår i Stavanger utover ettermiddagen og kvelden, før avgangen til Bergen halv ni. (Foto: Johannes Østvold.)

S/S "Sandnæs" leaving the quay at Sandnes, after having loaded argricultural and industrial products from the town and neighbouring districts. The ship will then proceed to Stavanger, where the remaining cargo will be taken on board during the afternoon and evening, before the ship leaves for Bergen at 8.30 p.m.

Konversasjon i røkesalongen.
(Tegning: Jarle G. Bjørklund.)
Conversation in the smoke-room.

Den ble enten slept med robåt eller seilt fra kulltomten til dampskipskaien. Mange mente at denne overfarten medførte et større brenselsforbruk av kull som gikk overbord, enn oljeforbruket for en motor på tilsvarende strekning. Halvparten av kullasten ble lempet opp på kaien, og da «Sandnæs» hadde lagt til og fått fylt styrbord kullbakse, ble «Kålasjøttå» forhalt ut på babord side av «Sandnæs», hvor den andre halvparten av kullbeholdningen ble styrtet i babord kullbakse.

Når jordbruks- og industriproduktene fra Sandnes og opplandet omkring var tatt ombord (Nattruten var av overmåte stor betydning for melkeforsyningene til Bergen), gikk skipet ut Gannsfjorden til Stavanger, hvor resten av lasten ble tatt inn. Det skulle snart vise seg at «Sandnæs»' lastekapasitet var i minste laget, og det hendte ofte at rommet, brønnen og bakkdekket var så smekkfullt av fraktgods, at man måtte ta dekksplassen på 1. plass til hjelp. Det ble strukket presenninger fra dekk til dekk rundt hele den akterste delen av shelterdekket. Her ble det stuet last på begge sider av spisesalongen, like forover til inngangsdørene. Matrosen som skulle ta akterfortøyningen, måtte klatre utenbords ned fra båtdekket akter for å komme til. Det var strengt tatt ikke tillatt å benytte dette arealet til last når skipet hadde fullt passasjerbelegg, men både reisende og vareavskipere krevde sitt, og da fikk en gjøre det beste ut av situasjonen.

Den klassiske norske rutebåt-historie, også tillagt «Sandnæs»: — Ka f. . . , e' de' min tannbørste De bruge? — Å, De må unsjylla, eg trudde de va' sjebe sin.
(Tegning: Jarle G. Bjørklund.)

A classic Norwegian steamship joke, also allotted to the "Sandnæs": — What the h. . . are you doing? That's my toothbrush! — Oh, I'm terribly sorry, sir — I thought it belonged to the ship.

Innlastingen pågikk utover ettermiddagen, og den siste timen før avgang kunne bli nokså hektisk, for da begynte også passasjerene å innfinne seg. Omtrent samtidig kom postvognen ramlende.

«Sandnæs» kom i fart omtrent samtidig med at den første verdenskrig brøt ut. Krigssituasjonen medførte at kull etter hvert ble mangelvare, og myndighetene framsatte krav overfor landets ruteselskaper om innskrenkninger og redusert fart, for å redusere kullforbruket. Det så også faretruende ut for nattruteskipene, men staten bøyde seg for de to selskapenes argumentasjon om at redusert fart ville bety at korrespondansen med Bergensbanen gikk tapt. Selv om brenselssituasjonen var ytterst vanskelig hele krigen igjennom, klarte «Stavanger I» og «Sandnæs» å holde sine 12 knop og opprettholdt dermed sin del av Stavanger og Jærens viktigste forbindelse med Østlandet.

Det gikk ikke sporløst hen over Nattruten, at jobbetidens penger satt løst blant de tallrike spekulantene i Stavanger, Bergen og Haugesund. Pokerspill og begersvinging kunne utarte til rene svirelag, og en ung, nyrik haugesunder ble på en reise så støyende, at kapteinen innfant seg og forlangte nattero for de øvrige passasjerene. Men haugesunderen lot seg ikke skremme: «Ka kåsta kårkjen?» spurte han og ville kjøpe båten på flekken.

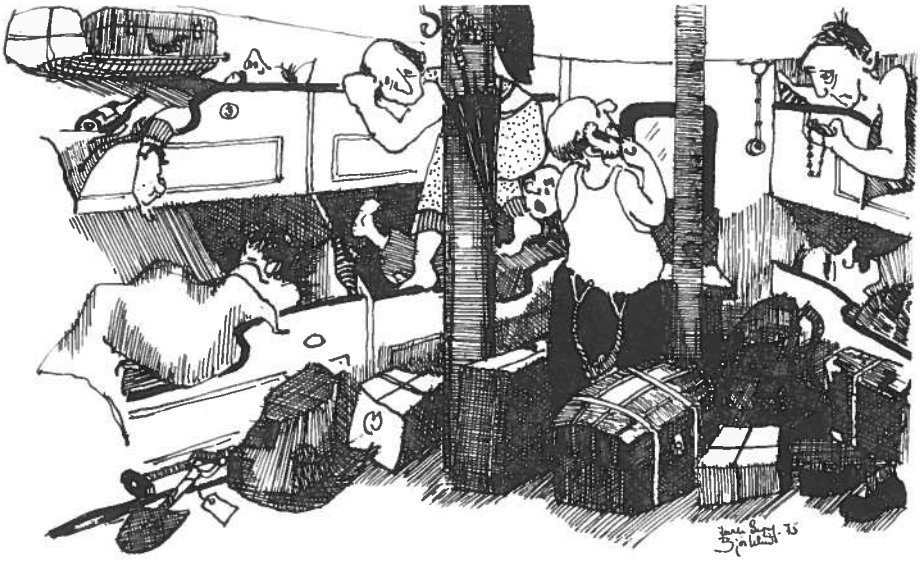
Petitskribenten Ajax, alias personalsjef Andreas Jacobsen i DSD, har gitt en treffsikker karakteristikk av en nattrutereise i skissen «Pitter har vært ute

og reist». Pitter, en fremmelig siddis i 13-årsalderen, har besøkt en tante i Bergen. Moren lå i isjias, og han reiste derfor alene.

«Ombord i nattrutå va' der møje folk. På fyste plass va' adle de så va' så rige at de va' handelsreisanes. På a'en plass va' eg å de andre å ei kåna fra Kobbarvig så sad atteme' rekkå å venta på atte bølgene sko begynna, så 'u konne få kjangs te å spy. — Då me va' komt et stykje udigjønå byfjoren ble adle så va' ombord så tyste at de måtte drikka voldsomt me' øl for te å klara seg. Då me va' gått ifra Førresvig blei eg så syvnige, at eg måtte gå å legga meg. I lugaren lå der ein kjokke mann med barter å snorkte så vannglasså på servanten klirrde. Eg va' så stidle eg konne, men alligavel våkn'an å skjelde meg ud for det eg brolta. — Se å kom deg i køy, sa 'an, — å slokk lyse. — Hollereit, sa eg, men då får du hold'op å lega dampveivals. Han så ud så 'an hadde best lyst å klabba te meg, men 'an gjorde de ikje.»

Når siddiser og bergensere hadde fulgt sine fotballyndlinger til bortekamp i nabobyen, var nattrutebåten også åstedet for sterkt opprømt stemning, i hvert fall på utreisen.

Mens de to selskapene inntil 1914 stadig hadde satt større og hurtigere skip inn i ruten, viste «Stavanger I» og «Sandnæs» seg tilstrekkelig romslige og tids-



Situasjon fra 2. plass herrelugar, tre kvarter før ankomst Stavanger.
(Tegning Jarle G. Bjørklund.)

Situation from the 2nd class gentlemen's cabin, 45 minutes before arrival at Stavanger.

Før i tiden et velkjent syn — i dag historie: Spilldamp hvisler ut gjennom steamrøret fra kjelen. (Foto: Johannes Østvold.)

Formerly a well-known sight — today almost history: Surplus steam escaping from the boiler through the steam pipe.

messige til å klare trafikken uten avløsning til etter den annen verdenskrig. Denne forholdsvis stabile perioden ble riktignok avbrutt juli 1929 — april 1930, da en intens rutekrig forsuret forholdet mellom de to selskapene. Da SDA satte et skip i rutefart mellom Sandnes og Oslo, hvor DSD i en årrekke hadde vært enerådende, satte DSD det nettopp ferdigbygde kystruteskipet «Kronprinsesse Märtha» inn i nattruten, samtidig som «Stavanger I» ble satt i en konkurranse-nattrute, som hadde parallelle seilinger med «Sandnæs». Rutekrigen vakte voldsom oppsikt, og det oppsto en hel del episoder. Store menneskemengder møtte opp på kaiene de første ukene av rutekrigen for å se hvilken av de to konkurrentene som først klappet til kai, eller gikk ut. «Stavanger I» trakk som regel det lengste strået. Den var lengre, hadde slankere linjer og kraftigere maskin. Men «Sandnæs» var lettere og hendigere å manøvrere og vant igjen atskillig på den måten.

Etter mange forgjeves meglingsforsøk kom de to selskapene til en gjensidig overenskomst i april 1930, som for nattrutens vedkommende innebar at «Sandnæs» fikk ha sine avgangsdager i fred. Det gjensidige samarbeidet ble gjenopprettet og fortsatte siden friksjonsløst.

Begge de to nattruteskipene ble rekvirert av tyskerne kort etter invasjonen i 1940, men ble tilbakelevert etter forholdsvis kort tid. De hadde imidlertid fått en hard medfart, og det måtte utføres atskillig oppussingsarbeide før de kunne gå i sivil fart på nytt. Men mens «Stavanger I» slapp unna rekvisisjon resten av krigen, var malingen så vidt tørket på «Sandnæs» da okkupantene igjen tok skipet «in Anspruch». Det ble tillagt «Transportflotte Speer», med stasjon i Skjomen ved Narvik, som losjiskip for soldater og ubåtmannskaper. SDA fikk ikke «Sandnæs» tilbake før etter frigjøringen, sørgelig ramponert. Utvendig var skipet kamuflasjemalt, aktermasten var fjernet, og flere livbåtdaviter manglet. Skroget hadde også fått en hard medfart, og det var store buler i skipssiden.

Beboerne hadde også satt tydelige spor etter seg innenbords. De fine krystallkuplene i spisesalongen på 1. plass var smadret etter å ha tjent som skyteskiver for soldatene. Trappegelendrene hadde dype merker etter bajonetthugg, og forøvrig bar hele interiøret preg av ramponering og hærverk.

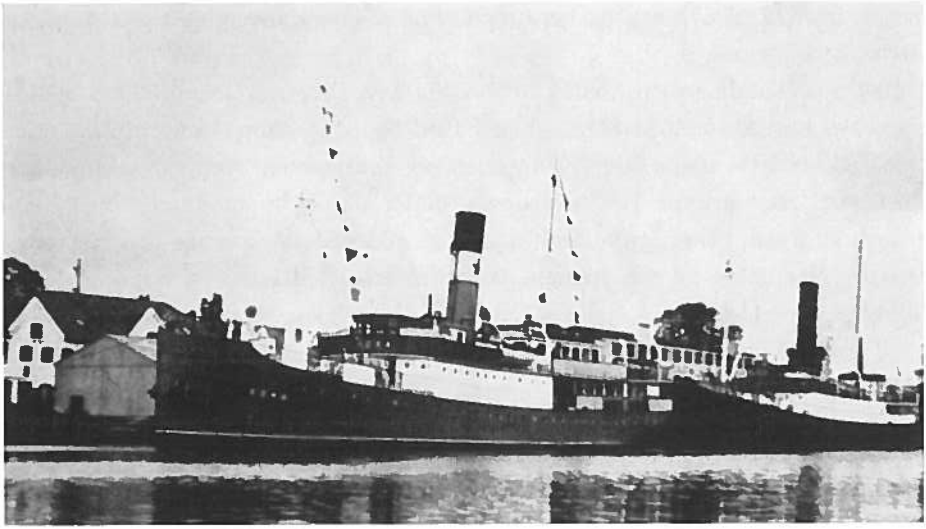
Krystallkuplene lot seg ikke erstatte, og i stedet ble det montert nye armaturer med mattgule kupler. Gelendrene måtte høvles ned og ble derfor spinklere i dimensjonene enn da skipet var nytt.

Skadene forøvrig var ikke verre enn at de lot seg utbedre, og da «Sandnæs» kom i fart igjen noen måneder senere, var skipet i utmerket stand.

FRA NATTRUTESKIP TIL LOSJIFARTØY

Som nevnt hadde «Stavanger I» og «Sandnæs» betjent nattruten siden begynnelsen av den første verdenskrig; dvs. lenger enn de tidligere nattrutebåtene tilsammen siden 1892. Under krigen ble spørsmålet om utskifting aktualisert, dels på grunn av de økende transportbehov man antok etterkrigstiden ville stille, dels fordi det var på det uvisse for SDA hvorvidt «Sandnæs» ville overleve krigen eller ikke.

Det ble derfor sluttet kontrakt om et nytt nattruteskip med Nylands Verksted, og arbeidet kom i gang like etter krigens slutt. Forsinkede materialleveringer og andre etterkrigsvansker medførte at det nye skipet ble levert i april 1950, men om det kom sent, så kom det godt. Det var over dobbelt så stor som forgjengeren (1600 brt.), og i planleggingen hadde selskapet brutt helt med tidligere innarbeidet tradisjon i nattruten. Det nye skipet var planlagt etter mønster av hurtigruteskipene på Nord-Norge, med sterk påvirkning av Det Forenede Dampskibsselskabs skip i nattrutene mellom København og



D/S «Soma» og «Kong Sverre», ex- henholdsvis «Sandnæs» og «Stavanger I», fotografert i 1960. (Foto: Johannes Østvold.)

S/S "Soma" and "Kong Sverre", formerly "Sandnæs" and "Stavanger I", photographed in 1960.

Aarhus, Aalborg og Oslo. Bortsett fra forskjell i størrelse var det ikke så rent få likhetstrekk mellom «Sandnes» og «danskebåten» «Kronprins Olav». Systemet med to klasser var beholdt, men innredningen for 1. og 2. plass hadde skiftet plass. På «Sandnes» lå 2. plass lengst akterut og 1. plass midtskips. Både lugar- og lastekapasiteten var betydelig utvidet fra forgjengeren. På 1. plass var det køyplass for 146, på 2. plass for 76 passasjerer.

Omtrent samtidig med at M/S «Sandnes» kom i fart, satte DSD sin etterkrigsbygning for nattruten i fart. Det var «Stavanger», en amerikanskbygget ubåtjager, som selskapet hadde kjøpt fra Storbritannia, og som ble ombygget til nattruteskip ved DSDs eget verksted.

De hederskronede «Stavanger I» og «Sandnæs» ble nå tatt ut av den vanlige nattrutetrafikk. De måtte også skifte navn: «Stavanger I» ble omdøpt til «Kong Sverre», mens «Sandnæs» fikk navnet «Soma». Men de ble ikke solgt med det første. «Kong Sverre» utførte en nattrutetur om uken like til 1962, og tok også over som reserveskip når «Stavanger» var til oppussing. «Soma» ble opplagt i Sandnes, men fikk fyr under kjelen når «Sandnes» skulle i dokk.

For å gjøre skipet mer tjenlig for andre formål, eventuelt utleie til annen rutefart, fikk «Soma» bygget fast dekk over brønnen i 1952. Dermed øket ton-

nasjen fra 579 til 672 brt, og heretter kunne «Soma» anvendes i selv de mest værharde kystruter.

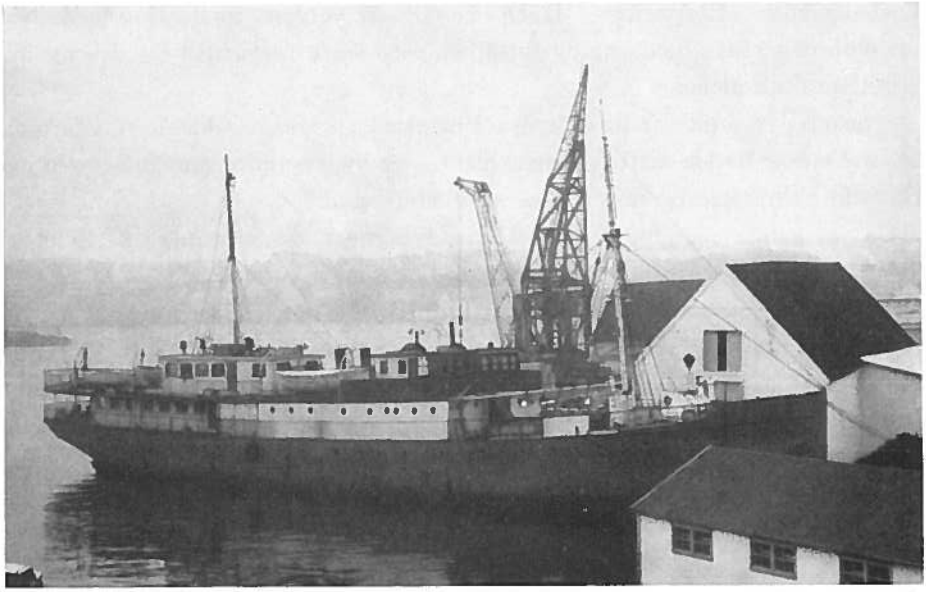
Den nye «Sandnes» var holdt i en atskillig lysere grønntone enn den som tidligere var blitt anvendt på SDAs skip. I 1952 ble også «Soma» malt tilsvarende. Den fikk en hvit stripe langs vannlinjen, og skorsteinen, som tidligere hadde vært sort, med grønne ringer over og under det hvite midtbeltet med den grønne stjernen, ble nå grønnmalt nedenfor midtbeltet, mens ringene ble røde. Den øverste delen av skorsteinen ble beholdt sort. Master og bommer, som tidligere var gule, ble nå hvite. Men hverken da eller siden ble «Soma» ombygd fra kull- til oljefyring, slik tilfellet var med en rekke andre dampskip i etterkrigsårene.

Denne ansiktsløftningen hadde også sammenheng med at sommeren 1952 ble «Soma» bortchartret for en reise fra Oslo til Helsinki i forbindelse med sommerolympiaden. Turen ble forstyrret av en del ruskevær, men var likevel vellykket. Underveis ble Visby på Gotland anløpt for bunkring og vannfylling. Kull var dyrt i Finland, og det ble derfor tatt inn tilstrekkelig kull i Visby for tilbakereisen. Det man ikke fikk plass til i baksene, ble tatt i lasterommet, og under oppholdet i Helsinki var besetningen beskjeftiget med å flytte kull fra rommet over i kullbaksene.

Bortsett fra turen til Helsinki ble femtiårene for «Soma»s vedkommende preget av opplag, bortsett fra «vikariatene» for «Sandnes». Ved Kristiansands 300-års jubileum i 1951 ble «Soma» leiet for å avlaste hotellmangelen i byen. På dette tidspunkt hadde SDA fortsatt «Gann» [ex «Sandnæs» (II)], og denne ble også tatt til Kristiansand, slept av «Soma». Da de to båtene passerte Stavanger, møtte de den nye «Sandnes» for inngående, samtidig som «Sandeid» [ex «Sandnæs» (I)] kom inn fra fjordene. Dette ble det eneste møtet mellom alle de fire SDA-båtene for nattruten, som alle var blitt oppkalt etter hjembyen. Vinteren etter forliste «Sandeid» under et uvær på Boknafjorden. «Gann» ble solgt til Stavanger Sjøguttskole og ombygd til skoleskip. Da Haugesund feiret sitt 100-års jubileum i 1954, ble «Soma» anvendt som hotellskip der, og Bergen hadde tilsvarende bruk for skipet i festspillsesongen 1955 og 1956.

Sommeren 1957 var store deler av Vestlandet preget av innspillingen av den amerikanske mammutfilmen «The Vikings». Storparten av opptakene var henlagt til Maurangerfjorden i Ytre Hardanger, og «Soma» var igjen god å ty til som losjifartøy.

Til tross for de langvarige opplagsperiodene ble «Soma» holdt i førsteklasses stand av sine eiere. Skipet ble tatt ut av reservetjenesten for Nattruten i 1960, men ble beholdt av SDA like til 1967.



«Hustel» ex-«Soma» ex-«Sandnæs», fortøyd ved Moss-Rosenberg verft, Stavanger, i januar 1973, for demontering av innredning til Norsk Sjøfartsmuseum. Skorsteinen var blitt fjernet tidligere på grunn av rustangrep i fundamentet. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The "Hustel" ex-"Soma" ex-"Sandnæs", alongside a quay at Moss-Rosenberg Shipyard, Stavanger, in 1973, while parts of her interiors are removed for later re-erection in the Norwegian Maritime Museum. Heavy attacks from rust had caused the removal of the funnel somewhat earlier.

Dette året ble «Soma» solgt til Skibsaksjeselskapet Kes, Nøtterøy, og fikk navnet «Hustel». Dette indikerte både at eierinteressene hadde nært slektskap med Husø Verft i Tønsberg, og dessuten at hensikten med fartøyet fortsatt var innlosjering (floating hostel). I løpet av de følgende årene fikk skipet en omtumlet tilværelse. I 1969 og 1970 lå det ved Nylands Verksted i Oslo, senere ved anleggene på Mongstad nord for Bergen. Det var ikke til å unngå at tiden begynte å tære på skipet. Malingen flasset av på stadig flere steder, og rustuttredelser og fuktighetsflekker åt seg utover stålskott og fernisserte paneler. Tross iherdige forsøk fra enkeltpersoner på å holde interiørene best mulig ved like, var det ikke til å unngå at det også ble begått hærverk: Lampekuplene i røkesalongen, som hadde kommet uskadd gjennom okkupasjonssoldatenes herjinger, forsvant, slik at det til slutt var en eneste igjen.

Høsten 1972 ble «Hustel» lagt opp ved Sølyst i Stavanger. På dette tidspunkt var skorsteinen blitt fjernet på grunn av rustskader i fundamentet. Ved siden

lå «Snøgg», ex «Ekspress» — DSDs, Norges og verdens første fjordbuss. Nå var også den blitt umoderne og forfallen, med store ruststriper på de engang kritthvite skipssidene.

«Hustel»s framtid var høyst uviss. Finansielle problemer hadde medført at de siste eierne hadde måttet selge skipet — og hvilke andre muligheter sto nå åpne enn skipsopphuggerens meisel og skjærebrenner?

Nå var gamle «Sandnæs» slett ikke uten venner. Flere hadde tatt til orde for at det vakre skipet, eller i hvert fall deler av det, burde sikres for ettertiden. Så lenge skipet var i bruk som losjifartøy og således var inntektsgivende var det lite man kunne gjøre, og blant de som arbeidet for bevaring, var som vanlig entusiasmen vesentlig sterkere enn økonomien. En rekke tiltak hadde vist at det var økonomisk mulig å restaurere og drive eldre dampskip, som f.eks. «Skibladner» på Mjøsa, Norsk Veteranskibsklubs «Børøysund», og «Kysten I» i Tønsberg. Det samme var i høy grad tilfelle i Sverige, hvor det har lykkes å redde og rehabilitere en rekke av de tradisjonsrike «skärgårdsbåtar» som trafikkerer feriestedene i nærheten av Stockholm og Göteborg.

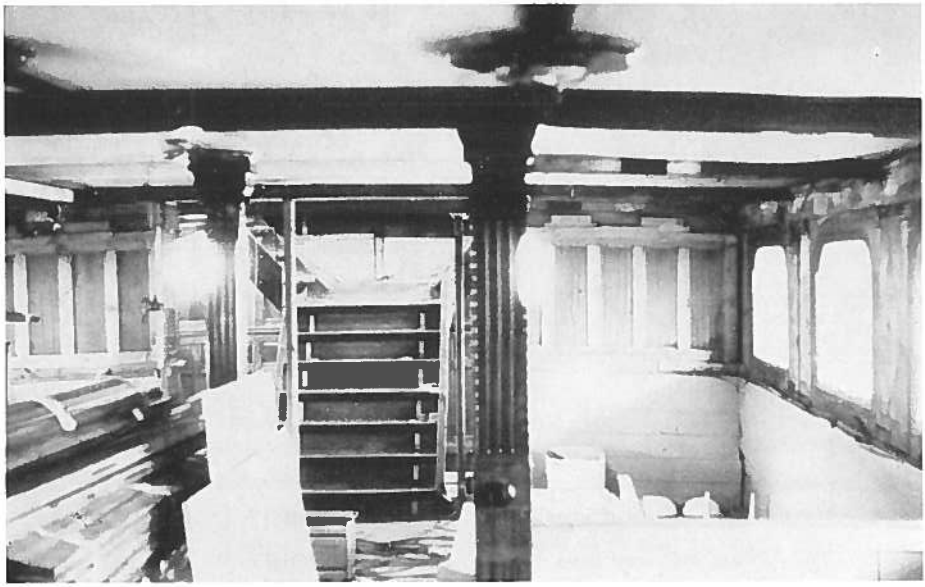
Selv om «Hustel» på dette tidspunkt utvilsomt hadde de fineste originale skipsinteriørene som var igjen i Norge fra tiden omkring den første verdenskrig, var det en rekke andre omstendigheter som gjorde bevaringsspørsmålet vanskelig. Med sine nærmere 700 brt var skipet atskillig større enn de andre, bevarte rutedampskipene. Siden skipet var bygget for nattfart, var lugarprosenten forholdsvis høy sammenliknet med salongplassen, og for dagutflukter ville derfor en stor del av den disponible passasjerinnredningen være lite velegnet. De samme forhold reduserte også skipets anvendelse som flytende restaurant. På grunn av det manglende vedlikeholdet de siste årene, ville en ordentlig istandsettelse medføre store utgifter, og selv etter en omfattende overhaling ville det kullslukende maskineriet kreve uforholdsmessig store driftsomkostninger. Dessuten ville for mange bevaringsverdige ruteskip av noenlunde ensartet type kunne medføre fare for konkurranse om nødvendig finansiell støtte for bevaringstiltakene.

DEMONTERING OG GJENOPPBYGGING

Det var en uttrykt målsetting da planene for innredningen av Norsk Sjøfartsmuseum ble utarbeidet, at man skulle forsøke å levendegjøre sjøfartsmiljøet gjennom i størst mulig grad å presentere gjenstander i full skala. Å oppnå dette er et evig uløselig problem for sjøfartsmuseene, hvor originalgjenstanden,

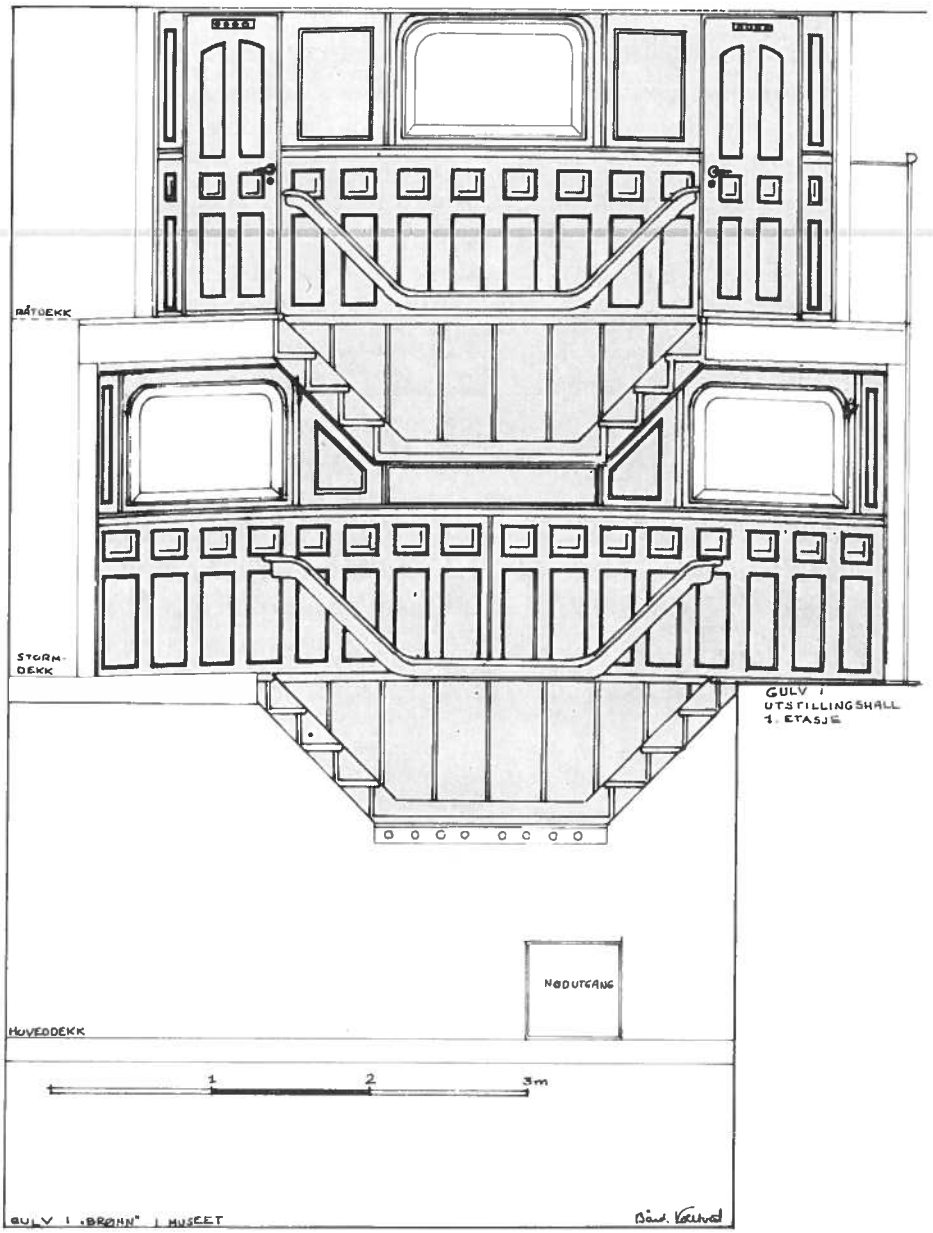
selve skipet, er uforholdsmessig stor og plasskrevende. Man må derfor i stor utstrekning ty til modeller, som riktignok kan gi en plastisk korrekt miniatyrgjengivelse av originalgjenstanden, men som likevel krever at den besøkende forestiller seg virkeligheten femti, hundre eller to hundre ganger større enn modellen. Dertil kommer at langt de fleste skipsmodeller bare viser skipenes *eksteriør*, og således ikke forteller legmannen stort mer enn et stereofotografi: Skrogform, overbygningenes plassering, rigg osv. Den som aldri har kuttet skalken av et egg, kan like gjerne tro at det er en oval stein man har for seg. Skipsmodeller som er gjennomskåret, avhjelper i stor utstrekning dette savn. Norsk Sjøfartsmuseums modell av cargolineren «Kingsville» ligger vel så nær de ideale krav man kan komme i den retning — men forminskningsevnen kreves like fullt, og dessuten er slike modeller uhyre kostbare.

På Norsk Sjøfartsmuseum var man også klar over den store kulturhistoriske verdi interiørene fra «Soma» representerte. Spørsmålet om hel bevaring var for flere år siden blitt inngående diskutert på museet. Man fant dette ugjennomførlig, men det ble gjort avtale med eierne om å holde museet orientert om eventuelt videresalg. Museet hadde allerede i 1964 sikret seg og lagret inventaret fra damesalongen på «Kong Sverre» alias «Stavanger I», og man fant



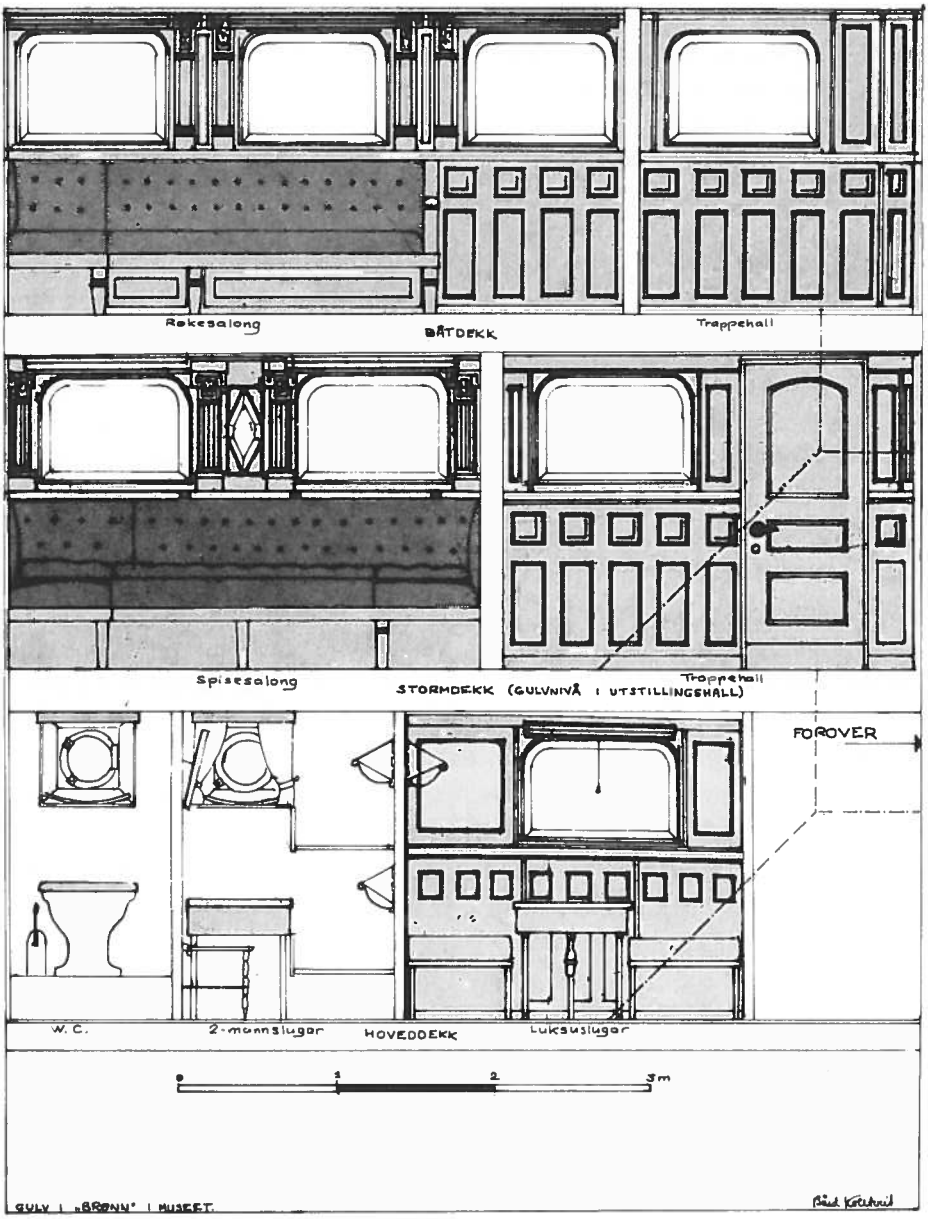
Spisesalongen under demontering i Stavanger. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The dining saloon, after having been stripped of most of the interior fittings.



Skisse av frontskottet i trappehallen, slik det er montert i museet. (Tegning: Bård Kolltveit.)

The forward bulkhead from the staircase hall, as restored in the museum.



Babord side av «Sandnæs-seksjonen» i Norsk Sjøfartsmuseum.

Port side of the "Sandnæs section" in the Norwegian Maritime Museum.

inntil videre at denne fikk representere leveforholdene for passasjerene på de gamle ruteskipene når det nye museet skulle innredes. Nå finnes flere slike skipssalonger bevart — Bergens Sjøfartsmuseum har den elegante røkesalongen fra hurtigruteskipet «Finmarken» fra 1912, og Aust-Agder-museet har på tilsvarende måte satt opp den noe mer prosaiske, men minst like typiske spisesalongen fra lokalbåten «Frøya», også fra 1912. Pussig nok er både «Stavanger I», «Finmarken» og «Frøya» bygget ved Trondhjems Mek. Verksted.

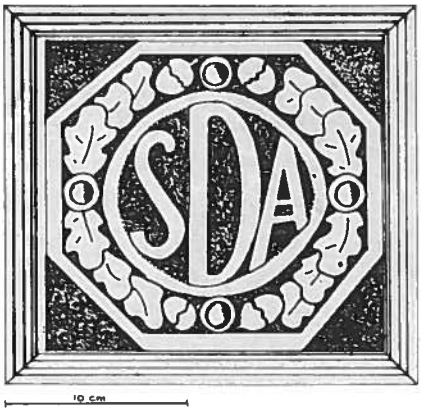
Skulle Norsk Sjøfartsmuseum gå til det skritt å sikre seg inventaret fra «Soma» før forfallet nådde for langt, ville det være ønskelig å få med noe mer enn bare en av salongene. En hel seksjon av skipet ville gi den besøkende en sterkere følelse av å befinne seg ombord i et skip, ikke bare i et rom i et museum. Noe av det fornemste på «Soma» var hovedtrappen på 1. plass, som gikk gjennom hele fire dekk, fra båt- til banjerdekket. Skulle man imidlertid oppnå å bevare hele trappen, krevdes det atskillig større takhøyde enn i utstillingshallen i den nye museumsbygningen.

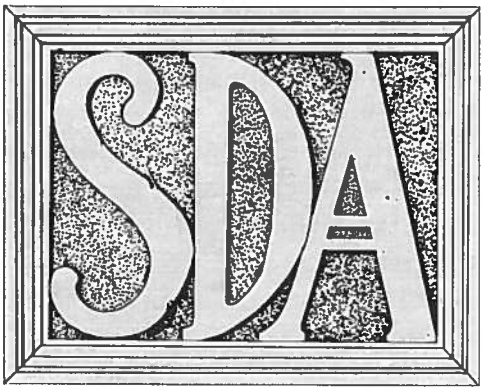
Ett sted ville en slik oppbygning likevel være mulig, men dette var øremerket til et annet formål. For å gi dampskipsepoken, fyrbøteren og kullemperen en tilbørlig presentasjon i det nye museet, var gulvet i den ene enden av utstillingshallen i 1. etasje fjernet, slik at det ble en «brønn» ned til gulvet i kjelleretasjen. Her var det hensikten å bygge opp et maskinrom fra et dampskip, med hovedmaskin og fyrganger for kjelen. De dampmaskinene som Norsk Sjøfartsmuseum på det tidspunkt rådde over, var imidlertid altfor beskjedne i størrelse til å kunne gi det inntrykk av kraft og slit som preget de havgående dampskipene. Det ble foretatt undersøkelser for å bringe på det rene om et større maskinanlegg kunne skaffes, men dette viste seg å være meget vanskelig.

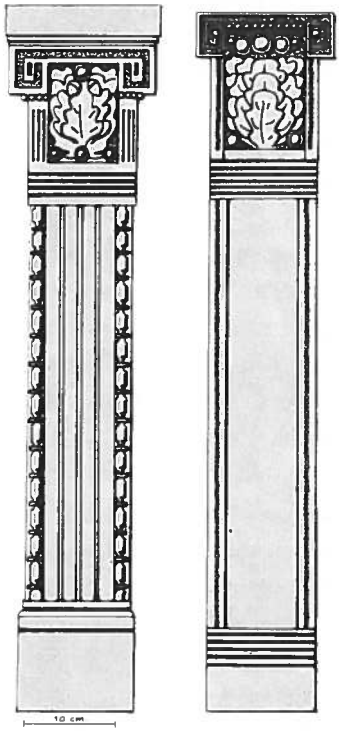
Høsten 1972 begynte ideen å utnytte den store takhøyden i brønnen til en seksjon av «Sandnæs» å ta form. (Det var fra første stund forutsetningen at innredningen skulle døpes «Sandnæs».) Avstanden fra gulv til tak i selve utstillingshallen var 4,2 m, som skulle muliggjøre to dekkhøyder, mens et tredje dekk kunne plasseres nede i brønnen. På denne måten ville det være mulig å få med hovedtrappen fra hoveddekket, via storm- til båtdekket, og i tillegg ville det bli plass til røkesalongen på båtdekket, en del av spisesalongen på stormdekket, og et par lugarer og litt av lugarkorridoren på hoveddekket.

Tanken vant gjenklang, og man fant at siden Norsk Teknisk Museum allerede har utstilt flere store skipsmaskiner, kunne det forsvares at «brønnen» i Sjøfartsmuseet ble benyttet til «Sandnæs» i stedet.

På dette tidspunkt var råbygget på utstillingsbygningen så godt som fullført, og man hadde derfor ingen muligheter til å foreta bygningsmessige forand-







Interiørdetaljer fra «Sandnæs»: T. v. dekorasjoner på sofavangene i røkesalongen (øverst) og spisesalongen. T. h. pilastre mellom vinduene i spisesalongen (t. v.) og røkesalongen. (Tegning: Bård Kolltveit.)

Details from the interiors of the "Sandnæs". Left: Decorations on the sofa armrests in the smoke-rooms (upper) and dining saloon. Right: Pilasters between the windows in dining saloon (left) and smoke-room.

ringer for å tilpasse huset til den endrede bruken av maskinbrønnen. Følgelig var det innredningen fra «Sandnæs» som måtte tilpasses omgivelsene.

Da saken ble lagt fram første gang, var det nærmest for å sikre seg mot at denne delen av museet ble anvendt til andre formål.

Så vidt museet var orientert, forelå der ingen aktuelle planer om salg av skipet, men senhøstes 1972 ble det opplyst at «Hustel» hadde skiftet eier, og at den framtidige bruken var høyst uviss.

I desember 1972 reiste artikkelforfatteren til Stavanger for å inspisere skipet og innredningen, og å foreta nødvendige oppmålinger for å finne ut om det overhodet ville være mulig å få plass til innredningen i den nye museumsbygningen. Selv om skipet som nevnt bar tydelig preg av å ha ligget uvirksomt i atskillig tid, og dertil vært utsatt for tildels hardhendt behandling av de seneste leieboerne, viste det seg at innredningens tilstand og dimensjoner forsvarte og tillot demontering og gjenoppbygging.

Ved velvillig bistand av skipsrederne Per F. Meyer og Gjert Wilhelmsen, som var medlemmer i innredningskomitéen for nybygget, og som viet «Sandnæs» stor interesse, kom museet overens med skipets eiere om en kjøpsavtale, med rett til å fjerne alt inventar, både veggfast og løst, som kunne ha museal interesse. Moss-Rosenberg Verft i Stavanger stilte seg imøtekommende til å foreta demonteringen på rimelige vilkår. Verftets dyktige innredningssnekkere, ledet av snekker Forsand, påtok seg den møysommelige og krevende fjerningen av treverk og løsøre, og arbeidet ble utført på beundringsverdig vis. Hver enkelt del, fra skott, køyer og bord til det tynneste listverk, ble forsiktig tatt bort og nøye merket for gjenoppbyggingen. Det ble tegnet opp skisser av samtlige vegg- og takfelt. Av trappeåpningene og endeveggene ble det laget maler i målestokk 1:1, for å muliggjøre en korrekt gjengivelse av bjelkebukten i dekkene, og for å få trappekravelene riktig plassert.

Demonteringen akter omfattet røkesalongen og den ene luksuslugaren på båtdekket, spisesalongen på stormdekket, dører og skott fra lugarkorridoren, en to-mannslugar og et toalett. I tillegg til dette kom selve trappehallen med hovedtrappen. Trappen ned til lugarene på banjerdekket ble imidlertid ikke tatt. Det var ikke tilstrekkelig dybde i «brønnen» til dette nederste dekket.

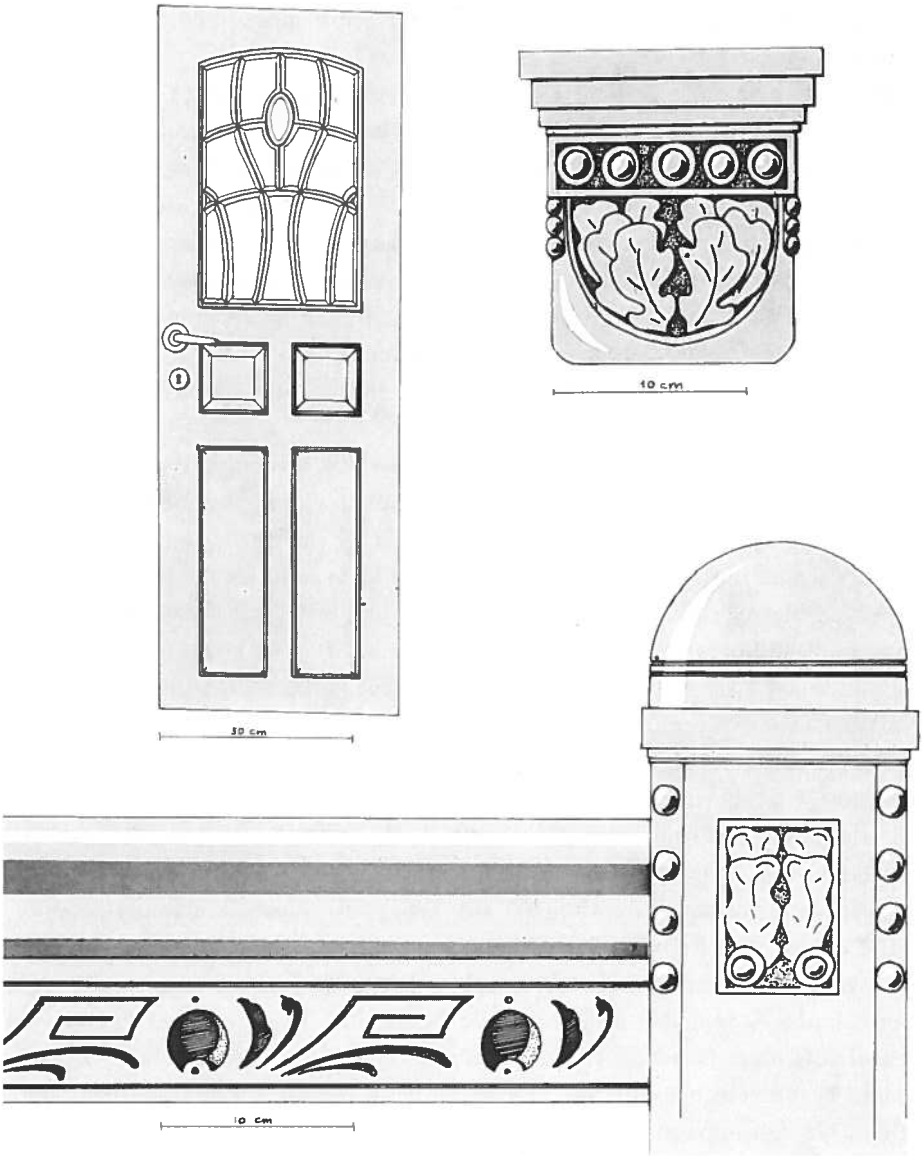
Derimot ble en tomanns matroslugar på banjerdekket forut demontert. Demonteringen omfattet køyer, skap, sitte- og vaskebenk. Siden skott og tak var kledd med vanlig faspanel, ble dette ikke fjernet, men erstattet med tilsvarende ny panel ved gjenoppføringen. Metallarbeidere ved verftet fjernet bl.a. lysventiler i skipssiden, bysse og maskininventar.

I byssa ble komfyren, benken, den ene jerndøren, vinduene, håndpumpen og opphengingskrokene fjernet.

I styrehuset var kompasshuset allerede borte, men sokkelen, maskintelegrafen, rattet med styremaskinen og tralverket for rorgjengeren ble tatt ut.

I maskinrommet ble en del løsøre som slaggpøser, kullskuffer og diverse verktøy tatt i land.

Demonteringsarbeidene pågikk i omtrent halvannen måned, fra slutten av desember til primo februar. De ilandbrakte gjenstandene ble plassert i to con-



Påvirkninger fra Jugend- og nasjonal-historisk stil i salongdør, søylekapitél og trappegelender. (Tegning: Bård Kolltveit.)

Decorations influenced by Jugend and national historic styles in smoke-room door, column capital and staircase handrail.

tainere, og ble lagret i nærheten av Stavanger inntil innredningsarbeidene ved museet kunne settes i gang.

Museet hadde fulgt demonteringen ved flere besøk på verftet, men det var likevel med atskillig spenning de to containerne ble åpnet etter ankomsten til Bygdøy forsommeren 1973. Takket være den nøyaktige merkingen av de forskjellige delene lot det seg gjøre å fordele dem etter hvilket dekk de skulle plasseres på. Under innbæringen hadde det vist seg at alt var kommet uskadd fra demonteringen og transporten. Men etter at alt var kommet i hus, så det hele mest ut som tre stabler ved og skrot. En tilfeldig bemerkning om at dette liknet mer Sodoma enn Soma, var ganske treffende.

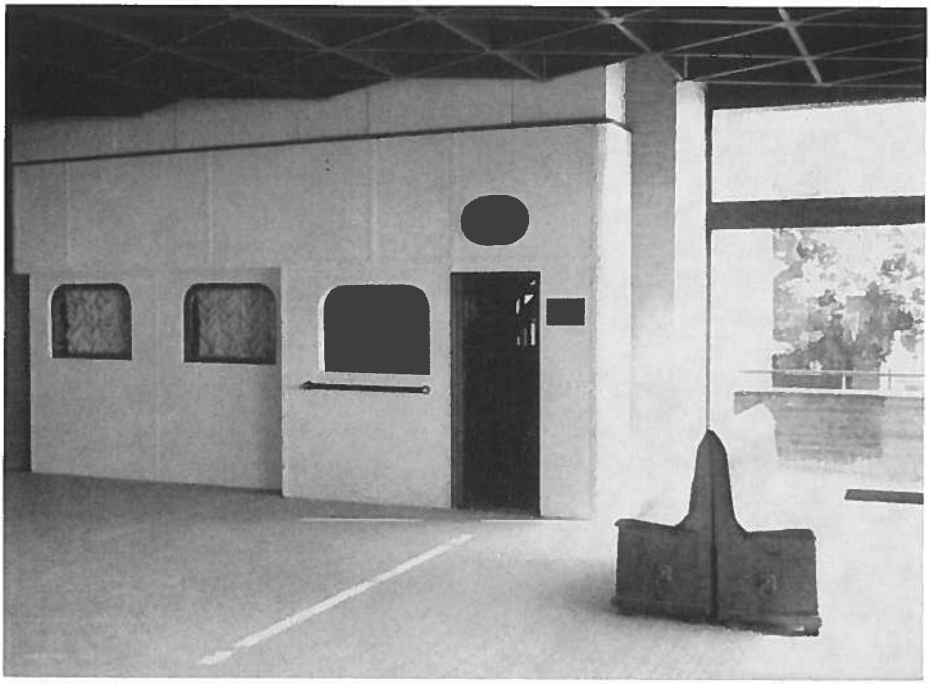
En ting var å demontere alt dette. Hvem skulle sette puslespillet sammen igjen?

Da Moss-Rosenberg Verft hadde sårt behov for sine innredningssnekkere, var det ikke mulig å få frigjort demontørene til gjenoppbyggingen. Det ble derfor gjort avtale med entreprenørfirmaet Kr. Stensrud & Søn, som sto for oppførelsen av museets nybygg, om å gjenoppføre inventaret fra «Sandnæs», og oppgaven ble overlatt Kittil Kristoffersen og Arne Eriksen. Snekker Forsand kom imidlertid over fra Stavanger og bisto med råd og vink under lossingen av containerne, og fra museets side ble det arbeidet på harde livet med å få klargjort arbeidstegninger.

Det ble bestemt at byssa og matroslugaren skulle settes opp i et særskilt dekkshus, i nærheten av museets seilskuteruff og en mannskapslugar av i dag, slik at plassen i «brønnen» utelukkende skulle anvendes til innredningen fra 1. plass, som jo hang sammen som en homogen enhet.

Siden alt inventaret opprinnelig var festet til skipets stålkonstruksjoner, måtte det lages et helt nytt bæresystem for hele seksjonen. Denne skulle ikke bare være tilstrekkelig sterk til å holde delene fra skipet, den skulle også dimensjoneres for å tåle tyngden av de besøkende. Ingeniør Rolf Hauan ved konsulentfirmaet Bonde & Co. utarbeidet et system av H-jernbjelker, som ble festet i bygningens betongvegger. Disse bar de to øverste dekkene. Det nederste dekket ble lagt oppå et underlag av trestøtter og trebjelker.

Under planleggingen hadde man klart for seg, at skulle det bli plass for de rommene man tok sikte på å få med i seksjonen, måtte det foretas atskillige reduksjoner i rommenes størrelse. Det gjaldt i første rekke for spisesalongen, som hadde en total lengde på 7,7 meter, med 5 vinduer på hver side. Den var avdelt tverrskips i forholdet 3:2. Den akterste (minste) avdelingen hadde en lengde på 3,10 meter, og det ble bestemt å begrense gjenoppbyggingen til denne delen, dog slik at den forre endeveggen i den forre delen av salongen ble brukt.



Fasade av «Sandnæs-seksjonen» i Norsk Sjøfartsmuseum (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

Exterior of the "Sandnæs section" in the Norwegian Maritime Museum.

Til trappehallen gjensto en lengde på 3,3 meter. Trappehallen var i virkeligheten 4,3 meter lang, med to vinduer og en utgangsdør på hver av sidene. Trappene var bygget i to avdelinger, med en langsgående trapp til et repos, og med tverrskips sidetrapper fra reposet til neste dekk. For å få plassert trappen i det disponible rommet, måtte bredden på trinnene i sidetrappene reduseres fra 1,43 til 60 cm. Det var også nødvendig å redusere avstanden fra trappen til døren inn til spisesalongen, fra 1,60 til 1 m. Av samme årsak måtte det ene av de to sidevinduene i trappehallen sløyfes.

På det øverste dekket var problemene mindre. Røkesalongen var atskillig kortere enn spisesalongen, og det ble ikke nødvendig å redusere den opprinnelige lengden med mer enn 0,4 m. Det ble oppnådd ved at to kapitéler mellom sidevinduene og akterskottet i salongen ble sløyfet. Sammen med den allerede reduserte bredden på hovedtrappens sidetrinn var dette tilstrekkelig til å få plass for røkesalongen og trapperommet, men utgangsdørene til båtdekket fra trappehallen måtte droppes.

Trappehallen etter gjenoppbyggingen. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The staircase hall after re-erection.

På de to øverste dekkene var det mulig å la seksjonen få full bredde, idet seksjonen kunne utvides nær sagt ubegrenset inn i selve utstillingshallen. Derimot satte dimensjonene i «brønnen» bestemte grenser for hvilken bredde man kunne tillate seg på det nederste dekk, hoveddekket, hvor lugarene lå.

Opprinnelig var der på hoveddekket som nevnt passasje på begge sider av hovedtrappen, med direkte forbindelse til forskipet gjennom korridor på siden av kjelecasingen. Skulle det bli plass for full køylengde i de rekonstruerte lugarene i museet, måtte trappen legges så nær inntil den innerste langveggen i «brønnen» som mulig. Det indre langskipsskottet på babord side måtte flyttes

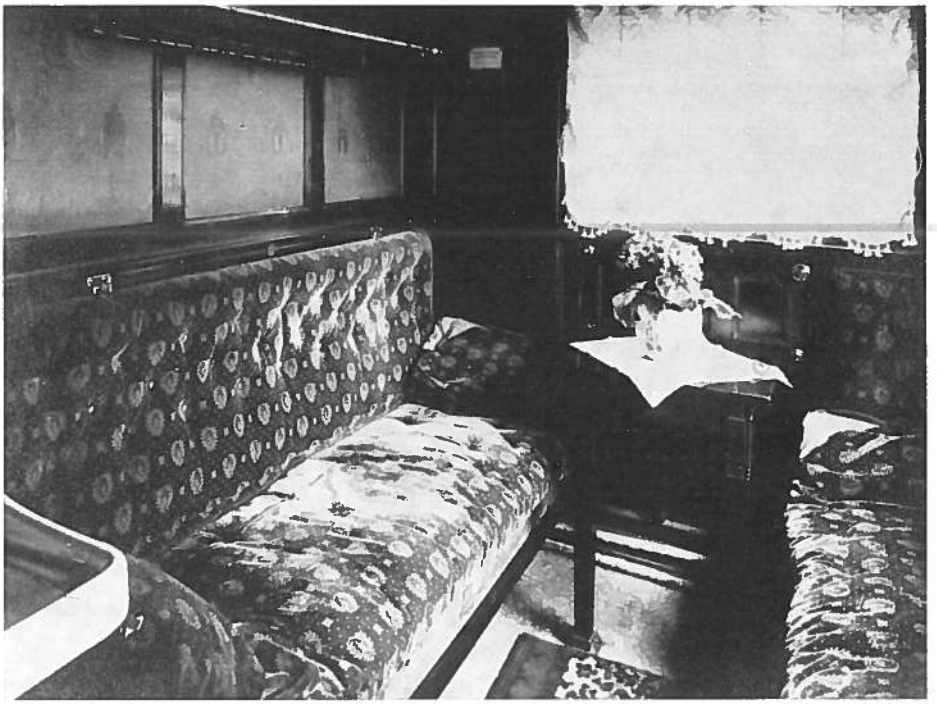
helt inn til trappen, slik at det ikke ble plass for noen passasje på denne siden av trappen. På den motsatte siden, kloss opp til veggen i «brønnen», ble det satt opp et langsgående skott, med blinddører. Det samme ble gjort i akterkant. På denne måten ble det i hvert fall tilstrekkelig plass for en «passasje» på styrbord side av trappen, selv om den opprinnelige symmetrien med passasje på begge sider ikke lot seg gjennomføre.

I spørsmålet om bredde var det altså «brønnen» som skapte problemer. Når det gjaldt takhøyde, var det avstanden fra gulv til tak i utstillingshallen som førte til begrensninger. I «brønnen» var takhøyden mer enn tilstrekkelig for lugarene. Av hensyn til fasongen på de tverrskips skottene, måtte bjelkebukten beholdes, mens springlinjen, som ga dørken en stigning på ca. 5 cm fra forre til aktre skott, måtte sløyfes. I motsatt fall ville takhøyden i røkesalongen bli uforholdsmessig liten. De kraftige dimensjonene på H-jernsbjelkene som bar hele konstruksjonen, hadde allerede gjort at selve tykkelsen på dekket mellom spise- og røkesalongen ble større enn opprinnelig, og dette medførte at takhøyden i røkesalongen allerede var redusert til grensen av det forsvarlige, fra 2 m til 182 cm. Dette ble oppnådd ved sløyfing av en del listverk over vinduene. Siden det lå betongdekke like over, var det umulig å gjøre noe ved dette.

Som nevnt var «Sandnæs» utstyrt med lugarer av varierende typer og størrelser, og det måtte derfor tidlig tas standpunkt til hvilke man skulle velge å gjenoppføre. Valget falt på den ene av luksuslugarene på båtdekket, og en to-mannslugar fra 1. plass. Riktignok ble den siste noe forandret fra originalen, idet «Sandnæs»' to-mannslugarer som nevnt kun hadde køysofa med hengslet rygg, og bare fire-mannslugarer hadde faste køyer. Man valgte å utstyre lugaren med faste køyer i stedet.

Luksuslugaren måtte av de foran nevnte plassmessige årsakene flyttes fra båtdekket og ned til lugardekket i «brønnen». Av hensyn til dørarrangementet måtte den også dreies 90°, slik at køyene ble tverrskips i stedet for opprinnelig langskips. I tapetfeltene ble tre lag tapet fjernet før man kom inn til det opprinnelige brokade/papirtapetet, som riktignok var sørgelig flekket, men som ble restaurert ved hjelp av maling i samme farge.

Både i lugarkorridoren og i lugarene ble de originale skottene satt på plass. Opprinnelig hadde det vært åpen himling, med synlige dekksbjelker. Skottene hadde bare nådd opp til underkanten av bjelkene, og i de åpne mellomrommene var det satt opp en støpejernfrise med liljemotiv. Av praktiske årsaker ble det nå montert glatt tak som sluttet ned til skottene, og frisen ble i stedet montert på en list over dørene på den siden av skottet som vendte inn mot lugarkorridoren.



Den ene luksuslugaren på båtdekket; her oppredd som salong.
(Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

One of the two de luxe cabins on the boat deck; here made ready for day use.

«Sandnæs»' klosettskåler var pompøse. Av hensyn til utspylingen ble de dessuten montert på en forhøyning, som ble besteget ved et par trappetrinn. Det lyktes også å få plass for det ene av herretoalettene på lugardekket.

Med disse innskrenkningene innarbeidet i tegningene ble arbeidet satt i gang høsten 1973. Etter at bæreverket i stål var satt opp av Odd Aronsen Industrier, ble bjelkelagene for gulvene (6″×2″) lagt på plass, og deretter ble trappene montert. Deretter kom endeveggene i spisesalongen og trappehallen på stormdekket på plass. De ble skrudd på et reisverk festet på betongveggene. Langskipsskottene og vinduene ble festet til et reisverk av 4″×2″ boks.

Arbeidet var uhyre komplisert og omfattende. I en skipsinnredning finnes knapt en eneste rett horisontal linje, alt er tilpasset springlinje og bjelkebukt. Derfor måtte nødvendigvis alle større og mindre biter tilpasses for å kunne føyes sammen på best mulig måte, uten at dette skulle gå ut over helhetsinntrykket. Takket være den nøyaktige merkingen som var blitt foretatt under

demonteringen, var det en forholdsvis enkel sak å få plassert rett gjenstand på rette sted i puslespillet. Men like fullt var arbeidet med listverket særdeles komplisert. Det kunne gå dager med intenst arbeid, uten synlige store resultater.

Det hadde vist seg ugjørlig å fjerne dørkbeleggene under demonteringen. I salongen var det linoleum, og i trapperommene gummibelegg i mosaikkmønster. Ved gjenoppføringen valgte man å benytte et nøytralt, brunt vinylbelegg, med en struktur som minnet om linoleum. Dessuten ble det anskaffet korridorløpere som ble lagt i alle rom, unntatt toalettet, hvor det ble lagt keramiske fliser i sjakkmønster.

Det måtte selvsagt installeres et helt nytt opplegg for lys, men den armaturen som kunne brukes, ble likevel anvendt på sine respektive steder. Imidlertid oppsto det atskillige problemer med lysarmaturen i røkesalongen. Her var som nevnt glasskuplene blitt smadret for ganske kort tid siden, og det viste seg umulig å skaffe nye av tilsvarende type. Til slutt lyktes det likevel å få tak i dråpeformede kupler av en noe annen, men likevel perioderiktig type. Arne Lannerstedt jr., som gjorde en aktiv innsats for «Hustel»s vedlikehold mens skipet ble brukt av Nylands Verksted, var meget behjelpelig i så måte. Han hadde også tatt vare på den siste store krystallkuplen fra skipets innredning, nemlig den som var montert i taket i trappehallen. Denne kom nå på plass igjen. Da det foreløpig viste seg umulig å finne brukbar eldre armatur i spisesalongen, ble de mattgule kuplene fra etterkrigstiden satt opp. Den opprinnelige forseggjorte parafinlampen over skjenken var forlengst borte, men museet hadde en noe forenklet utgave av samme type, og denne ble montert.

Stoppingen og trekkene på sofaene i spise- og røkesalongen var i en miserabel forfatning, og ble derfor sendt til sadelmaker for utskifting. Det opprinnelige skinntrekket i røkesalongen var etter krigen blitt skiftet ut med lyst vokstrekk. Her ble det nå anvendt mørkebrun, nesten svart skai. Opprinnelig var sofatrekkene i spisesalongen i en gråbrun, glatt og tettvevd tekstil, men dette lot seg ikke skaffe. Salongen hadde senere fått dels grønn, dels dyprød velour, og man bestemte seg for den sistnevnte fargen.

Selv om treverket var i gjennomgående god stand, var det likevel preget av manglende vedlikehold. Det beste ville selvsagt ha vært å gå over alt treverket før det ble satt opp igjen, med lakkfjerner og sandpapir, men da dette ville ta uforholdsmessig lang tid og skape forrykninger i framdriften av remonteringen, valgte man i første omgang å sette seksjonen sammen, for så å gå over treverket etterpå. Det var da heller ikke hensikten å gjøre innredningen «ny». Seksti års bruk av tusener passasjerer *skal* sette sine spor.

Luksuslugaren etter gjenoppbyggingen. De opprinnelige køyesofaene ble skiftet ut med faste jernkøyer i mellomkrigsårene. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The de luxe cabin after re-erection. The original sofa beds were replaced by iron bunks during the inter-war period.

Etter som styrbord side av seksjonen hadde fasade mot utstillingen, måtte denne gis en eksteriørmessig utforming som både passet til skipsinteriøret og harmonerte med utstillingsrommene. Som nevnt hadde man ved demonteringen unngått å gjøre inngrep i skipets stålkonstruksjoner, og det måtte derfor lages et helt nytt eksteriør.

Arkitekt Stein Nord sto for utformingen av eksteriøret som ble laget av stålplater festet til reisverket med treskruer. Plateskjøtene ble etterpå skjult av

stållister, preget med falske klinkenagler, som ga en god virkning. Platekledningen ble ført opp til underkant av vinduene i røkesalongen, som lå på tilsvarende nivå som himlingen i utstillingshallen. Oppå denne ble montert en håndrekke i tre.

Utsikten gjennom vinduene i seksjonen var ikke mye å skryte av, særlig på babord side, hvor man så rett inn i murveggen. Styrbord vinduer i røkesalongen ga en utmerket anledning til å beskue det kompliserte, men ikke videre vakre ventilasjons- og elektrisitetsopplegget i taket, som takhimlingen gjorde sitt beste for å skjule for dem som befant seg nede på gulvet. For å bedre «utsikten», og for å skape større romvirkning, ble det på begge sider av røkesalongen, og utenfor babords vinduer i spisesalongen montert foto-forstørrelser av kystmotiv, som ga en viss følelse av å befinne seg ombord i et skip. Lysstoffrør med kjølig dagslys bidro til å forsterke denne virkningen. Et tilsvarende arrangement ble gjort i lugarene og toalettet på banjerdekket. For å dempe lysvirkningen, og for mer å antyde enn framheve bildene utenfor, fikk vinduene tyllgardiner, slik det opprinnelig hadde vært.

Byssa og matroslugaren ble som nevnt montert i et eget dekkshus. Her måtte det lages nye skott, og i mannskapslugaren måtte man ta hensyn til baugfallet, eller skutesidens utoverhelling i forskipet, slik at ytterskottet skrådde sterkt utover. I byssa ble det lagt nye keramikkfliser i sjakkmønster, men forøvrig ble den utstyrt med sitt opprinnelige inventar: benk, komfyr (som riktignok er av senere dato enn 1914), jerndør, vinduer osv.

Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab viste stor imøtekommenhet ved å forære museet en rekke løst utstyr fra «Sandnæs» og andre SDA-båter, som dekketøy, ulltepper, klappstoler, bysseutstyr m.v., og ikke minst en vakker halvmodell av skipet, som ble montert like utenfor seksjonen for å vise hvordan «Sandnæs» egentlig tok seg ut.

Tross de omfattende arbeidene sto innredningen fra «Sandnæs» ferdig for de besøkende da utstillingsbygningen ble åpnet 15. mai 1974, altså seksti år etter at «Sandnæs» ble satt i nattrutefart. Som nytt kostet skipet omkring 400 000 kroner, og det forteller en del om prisutviklingen, kroneverdien og omfanget av gjenoppbyggingen, at seksjonen i museet kostet nesten like meget. Arbeidet medførte således en betydelig belastning på et fra før meget anstrengt innredningsbudsjett for museets nybygg.

Imidlertid viste skipsreder Sigval Bergesen d.y. storslått imøtekommenhet ved å bekoste hele oppsettingen av seksjonen. Skipet var jo også bygget i hans fødeby, og hadde i en årrekke besørget byens viktigste forbindelse med utenverdenen.

Publikums reaksjoner på «Sandnæs»-seksjonen har innfridd museets forventninger. En rekke mennesker har reist med «Sandnæs» eller tilsvarende ruteskip, og har gitt museet verdifulle og interessante opplysninger. Den yngre generasjon kan ved besøk «ombord» ved selvsyn sammenlikne gårsdagens med vår tids sjøverts transportmidler, både på godt og vondt. Den vakre, men støvsamlende og lett antennelige fernisserte mahognyen med mange utskjæringer har i dag veket plass for laminerte plastplater, som er både sikrere og rensligere, men som vanskelig kan erstatte atmosfæren fra en svunnen tid. Takket være hurtigbåtene opplever vi i dag at sjøen er i ferd med å vinne tilbake tapt terreng fra luft- og bilveien, som ferdselsvei for mennesker. Men dagens sjøreise er ikke stort mer enn en rask forflytting fra ett sted til et annet, i motsetning til før, da en reise over en tilsvarende strekning tok så lang tid at man måtte innrette seg deretter, og tilpasse seg situasjonen i en ganske annen grad enn i dag.

Hvis «Sandnæs» kan bidra til å gjenskape denne følelsen, er museets hensikt med oppsettingen langt på vei oppnådd, selv om både «Sandnæs» og Nattruten som personrute i dag er blitt historie.

Westamaranbåten, nattruteskipenes arvtaker. Her er «Vingtor» underveis mot Bergen med 30 knops fart. (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.)

The waterborne passenger transport between Stavanger and Bergen is now performed by twin-hulled Westamaran craft. Here the "Vingtor" is heading towards Bergen at 30 knots.

Litteratur:

Bang Andersen, Arne: Nattruten Stavanger—Bergen. Sjøfartshistorisk Årbok 1970, Bergen 1971.

Eskeland, Severin: Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, 1880—1955. Bergen 1955.

Lorentzen, R. A.: Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855—1955. Stavanger 1955.

Schancke Jonasen, J.: Sandnes gjennom hundre år, bd. I. Sandnes 1964.

Andre kilder:

Johannes Østvold, Sandnes, (f. 1930) har fra oppveksten av fulgt SDA og selskapets skip med stor interesse. Han har gitt verdifulle bidrag til denne artikkelen, dels gjennom et rikt billedstoff, og særlig gjennom notater fra intervjuer med følgende to personer:

Skipsfører Olav Opsahl (f. 1898), som har seilt i SDA siden 1927. Snekkermester, senere møbelhandler Ernst Østvold (f. 1901), som også hadde stor interesse for og nær kontakt med SDA og nattruteskipene.

Videre har Arne Lannerstedt jr., Oslo (f. 1941), supplert med viktige opplysninger om *Soma/Hustels* skjebne etter at skipet ble tatt ut av nattrutefart.

Beskrivelsen av skipstypene er basert på egne notater, supplert med arrangementstegninger av noen av båtene, og opplysninger i Det Norske Veritas skipsregistre og byggebeskrivelser.

SUMMARY

The Night Service passenger steamer "Sandnæs".

In the autumn of 1974, the overnight passenger service between Stavanger and Bergen closed down — another victim of people's need for faster, but less comfortable transport than that offered by conventional passenger vessels. At the opening of the Norwegian Maritime Museum's new exhibition building on May 15, 1974, one of the main exhibits was a three-deck-high section of one of the former vessels on this route, the steamship *Sandnæs*, built in 1914. This is the actual background for this article, which deals with the history of the service itself beside the types of vessels which have been employed. These range from the small, singledecked local cargo-passenger steamer, to large and comfortable ships, well-suited for coastal voyages in all kinds of weather. A special chapter gives a fairly detailed description of the *Sandnæs* with regard to general lay-out as well as biographical dates. A final section tells about the dismantling of parts of her interior, intended for re-erection in the new museum building.