

Lyngør historiegruppe

Lyngør historiegruppe ble etablert sommeren 2015 og er en uavhengig gruppe bestående av personer som er interessert i Lyngørs historie, både i smått og stort. Gruppen har som formål å stimulere til å bevare og å gjøre kjent historiske minner knyttet til Lyngør. Disse små skriftstykkene er ledd i dette, og er skrevet av folk som har en historie å fortelle, eller som har kunnskap å dele.

Nr. 24

Dato: juni 2020

MED HURTIGRUTA TIL SOMMERPARADISET

Av Einar Lund Prestrud.

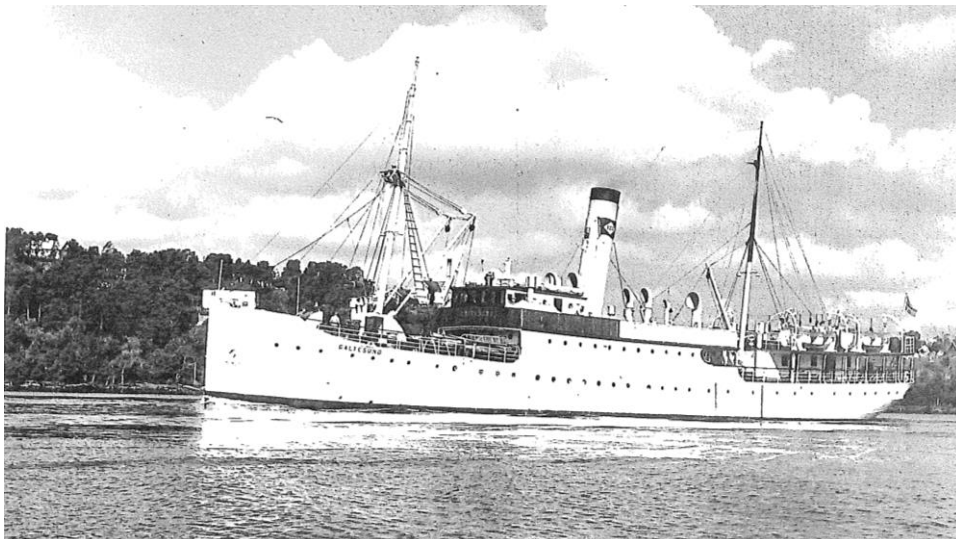
Mor, er det lenge til vi skal reise til Lyngør? - Ja, det er over tre måneder til. - Men tre er vel ikke så veldig mange måneder? - Jo, det er lenge igjen ennå.

Vi gledet oss det meste av året til neste sommerferie, og vi begynte å mase allerede på ettervinteren. Dette var på begynnelsen av femtitallet, og min bror, Ola, og jeg var da i småskolealder. Men vi var mer enn store nok til å huske de siste somrenes opplevelser, og forventningene våre var høye.

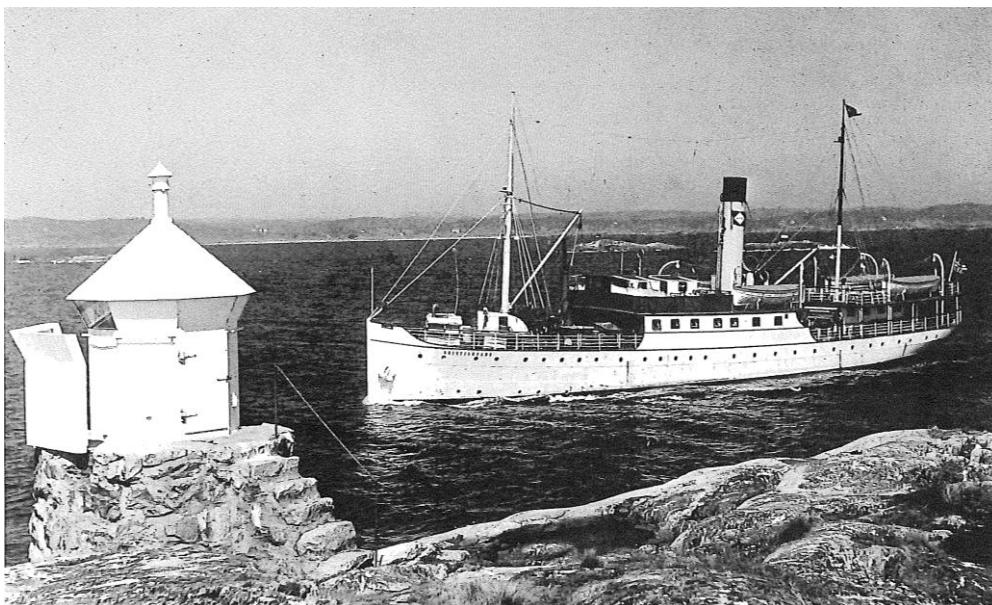
Endelig ble det skoleferie, og en dag kom vognmann Carlsen med sin gamle og rustne lastebil hjem til oss på Nordstrand for å hente bagasjen vår. Det var ikke lite vi måtte ha med oss for en hel sommer i Lyngør. Det var en stor sengklesekk med masse sengetøy, en amerikakoffert av kistetyper som blant annet rommet en velvoksen radio, videre en annen diger lærkoffert med duker og sølvtøy samt selvfølgelig en slump vanlige koffert med personlige klær. Alt ble kjørt inn til byen og levert om bord i hurtigruta som skulle gå samme kveld.

Bestemor hadde kjøpt et gammelt hus i Lyngør på begynnelsen av 20-tallet, og her holdt familien til hele sommerferien. Allerede tidlig i mai var hun hos Whittington, som representerte Arendalske i Oslo, og bestilte billetter. Vi var mange som skulle reise, og man måtte være tidlig ute for å sikre seg lugarplass til alle.

Og nå var altså avreisedagen, som vi hadde gledet oss sånn til, omsider kommet. Vi tok drosje inn til båten som lå og ventet ved nordre Akershuskai, akkurat der veteranskipet *Børøysund* har kaiplass i dag. Båten vår virket ikke stor der den lå, selv om den ruvet som en kjempe når vi så den i Lyngørsundet.



D/S Galtiesund var opprinnelig bygget som D/S Skandia ved Burmeister og Wain i København i 1905. Skipet ble kjøpt av ADS i 1919.



D/S Kristiansand var bygget for ADS ved Nylands Verksted i Kristiania i 1915.

På denne tiden var det skipene *Kristiansand* og *Galtesund* som gikk i hurtigruta mellom Oslo og Kristiansand mens Arendalskes to øvrige skip, *Oslo* og *Bjørgvin*, gikk i kystruta Oslo – Bergen i samseiling med Stavangerske. Kystrutas kai plass i Oslo var ved Akershusutstikkeren. Alle ADS-skipene var hvitmalte, og skorsteinene var gule med Arendalskes blå og hvite flagg.

I min tid gikk hurtigruta bare om sommeren. Den gikk fra Oslo klokka åtte om kvelden, var i Lyngør seks om morgenen og i Kristiansand litt ut på dagen. Etter noen timers liggetid i Kristiansand, gikk den tilbake og anløp Lyngør igjen ved ti-tiden om kvelden. Før vanlig arbeidstid neste morgen var den så tilbake i Oslo. Båtene var i tillegg innom Risør, Arendal og Grimstad, og jeg tror at det også kom en bordingsbåt ut fra Tvedestrand.

Straks vi kom om bord, kjente vi den spesielle lukten som var en blanding av olje og sjø og alt mulig rart. Jeg likte den lukten. Vi snakket med styrmannen i billettkontoret og fikk tildelt våre lugarer. Det var godt at vi hadde ekspedert bagasjen som reisegods, for lugarene var trange. Der var det bare to eller fire køyer og en trang liten gulvplass. Under ventilene, eller køyet som vi kalte det, var det en servant som var gjemt under et mahognilokk. Lugarene hadde hvitmalt trepanel og køyekantene var av hvite stålrør. Alt var rent og tiltalende, og i køyene kunne man ligge godt. I lugarene fant man også livbelter og selvfølgelig de "kjære" spykoppene av papp. Dersom det var ventet sjø, kom imidlertid båtsmannen rundt og stengte stållokkene foran ventilene, og det var vi ikke så glade i.

De fleste lugarene lå nede på hoveddekket. Når man kom ned hovedtrappa midtskips, hadde man spisesalongen rett fram. Akterover var maskincasingen, og på begge sider av den var det smale korridorer med fine fyllingsdører av mahogni inn til lugarene på 1. plass. Lenger akter var det nok en trapp pluss en liten salonggruppe ved foten av trappa. Bak aktertrappa, under hekken, var det en stor felleslugar med mange køyer. Innimellom lugarene nede var det også to store toalettrom, ett for damer og ett for herrer, men der luktet det ikke spesielt godt. 2. plass-lugarene tror jeg lå forut foran trunken til lasterommet. Der vet jeg ikke hvordan det så ut, for der var aldri vi.

Ellers var skipene stilfullt innredet. Etter det jeg husker, var salonginnredningene med tilhørende møbler samt alle innvendige trappegelendere i blank mahogni. Sofabenkene hadde plysjtrekk, og i trappene lå det matter som enkelte steder hadde ADS' skorsteinslogo som mønster. Trappa akterut gikk opp til et eget lite dekkshus som også rommet dame- og røykesalongene.

Etter at vi hadde lagt fra oss håndbagasjen vår i lugarene, gikk vi opp på båtdekket. Der var det alltid fullt av folk, og det gjaldt å få sikret seg noen dekkstoler. På kaia var det også mange mennesker som sto og vinket adjø og ønsket god reise. Etter at skipsklokka hadde ringt tre ganger, bakket skipet ut fra kaia, og reisen var begynt. Ifølge mitt hode, var det alltid pent vær, men her kan det jo hende at hukommelsen spiller meg et lite puss.

Jeg kan nevne en liten historie som fant sted på båtdekket rett før avgang da jeg var i 7 – 8 årsalderen. Det var slik at min far hadde omkommet under krigen, og på slutten av 40-tallet giftet mor seg på nytt med fars eldre bror. På denne måten ble min kjedelige onkel også min stefar, men jeg fortsatte å kalle ham Onkel (med stor O) så lenge han levde. Som vanlig var vi så mange at vi trengte to lugarer, og jeg ville gjerne finne ut hvem som skulle dele lugar med hvem. Dekket var fullt av passasjerer, og jeg sto sammen med bestemor ved rekka mens mor og Onkel sto litt lengre borte. Derfor ropte jeg plutselig ut med høy stemme: "Mor, skal du ligge sammen med Onkel i natt?" Dette skjedde altså rundt 1950, og for våre medreisende må det ha virket som et nokså spesielt spørsmål.

Galtesund var berømt fordi hun var blitt kapret av norske motstandsfolk og tatt over til England under krigen. Men av en eller annen grunn likte jeg best å reise med *Kristiansand*, og jeg var helt sikker på at den båten var en mye bedre sjøbåt enn *Galtesund*. I dag er jeg nok ikke like sikker på at denne oppfatningen ville tålt en kvalifisert faglig vurdering. Jeg tror kanskje heller årsaken kan ha vært at vi reiste flest ganger med *Kristiansand* og at vi slumpet til å være mer uheldige med været de gangene vi reiste med *Galtesund*.

Men ofte seilte vi ut en fjord som lå badet i kveldssola, og det kunne være fullt av små og litt større seilbåter som var ute for å utnytte en fin kveld med passelig seilervind. Heller ikke den gang var alle småbåtførere utstyrt med like mye båtvet, og av og til kunne enkelte bli ganske nærgående. Jeg husker en gang en seilbåt manøvrerte kloss inntil oss, og plutselig kom det ei vindrosse som gjorde at seilbåten la seg over og knekte masta mot skutesida vår. Det var en trist skadeskutt "fugl" som duppet i kjølvannet bak oss.

Etter en stund på dekk gikk vi ned i spisesalongen og spiste en god kvelds. Som sagt, lå spisesalongen nede i båten, og her var det frøken Aasland som regjerte. Det var utrolig hva hun kunne greie å diske opp med fra den knøttlille byssa si. Frøken Aasland var egentlig ikke en, men to personer. Søstrene Karen og Herborg Aasland seilte med Arendalskes skip i en årrekke før, under og etter krigen. Men jeg tror ikke de noen gang seilte sammen på samme skip. De var nærmest for en institusjon å regne hos Arendalske, alltid rolige, hyggelige og imøtekommende, og hvis man hadde noen spesielle behov angående forpleining eller lugarer, kunne de som regel hjelpe med det meste.

(I boka "Kystruta Oslo – Bergen" av Langstrøm, Dannevig, van der Eynden og Møller Hansen kan man lese om Karen Aaslands opplevelser da *Kristiansand* måtte søke inn i Hallangspollen rett nord for Drøbak natt til 9. april 1940.)

Etter en times tid var skipet gjerne innom Fagerstrand for å bunkre olje. Alle de fire ADS-skipene som jeg har nevnt, var opprinnelig bygget som kullfyrte dampskip. Men like etter krigen ble dampmaskinene bygget om til oljefyring. Det var koselig å ligge i køya og høre på dampmaskinens taktfaste "dunk – dunk – dunk – *donk* – dunk – dunk – dunk – *donk* – dunk – dunk – dunk – dunk – *donk*."

Litt etter avgang fra Fagerstrand passerte vi sementfabrikken på Slemmestad. Med sine store rykende skorsteiner lå den som et tydelig landemerke på den andre siden av fjorden. Og to timer etter avgang hadde vi Drøbak om babord. Da nærmet vi oss Breiangen som er den bredere ytre delen av Oslofjorden, og på det tidspunktet gikk vi gjerne ned i lugarene våre og la oss.

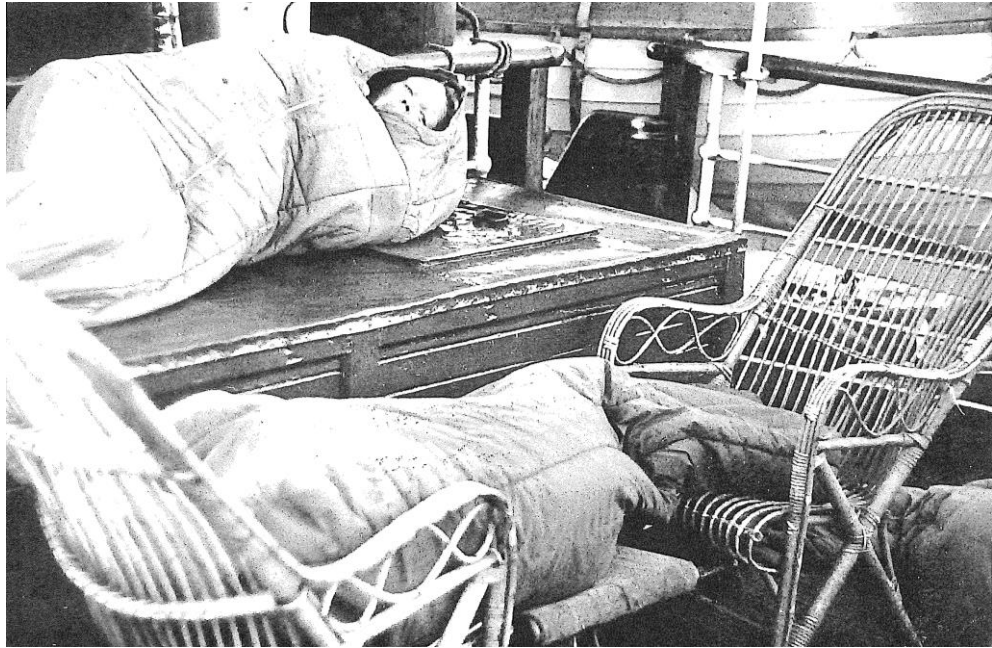


Det kunne være skiftende værforhold uansett årstid. Bildet er antakelig tatt ombord i D/S Oslo.

Neste morgen var vi tidlig oppe. Allerede ved fem-halvseks-tiden var vi innom Risør. Byen hadde ennå ikke våknet til liv, som regel var bare noen bryggearbeidere å se. Men det kunne godt være en god del gods som skulle losses eller lastes. Da sto vi oppe på båtdekket, rett bak kommandobrua, og beskuet det hele.

Båten brukte en halv time fra Risør til Lyngør. Rett etter avgang fra Risør gikk frøken Aasland derfor rundt og banket på de riktige lugardørene med beskjeden: "Lyngør om en halv time". Men på det tidspunkt var vi som sagt for lengst på dekk. Etter et kvarters tid rundet vi Sild, og der kunne det gyngelitt. Broren min var ikke særlig sjøsterk, og han kunne bli nokså grønn i fjeset bare på dette lille strekket. Det å komme med hurtigruta inn mot Lyngør østfra og se fyret og husene ytterst i sundet dukke opp i den tidlige morgensola, hører til mine beste barndomsminner. Ved Flatskjæra blåste skipet et langt ul i dampfløyta som satt på skorsteinen. Det var signalet til ekspedisjonsbåtene som skulle komme ut og hente oss. For i Lyngør har det aldri vært kai som kan ta imot så store båter. Ekspedisjonsbåtene, eller ferjene

som vi kalte dem, la inntil skutesida og ble fortøyd der. Så gled skipet langsomt gjennom sundet og dro ferjene med seg. Vi måtte gå ut gjennom ei luke i skutesida og ble hjulpet av sterke hender ned i ferjene. Og så var vi endelig framme i Lyngør, sommerens paradis.



Det var ikke alltid lugarplass til alle. Bildet er tatt ombord i D/S Kristiansand.

Litt senere kom en av ferjene og leverte all bagasjen vår direkte på vår egen brygge. Da fikk de voksne mye å gjøre med å pakke opp og få alt i orden inne i huset. Jeg husker den aller første morgenen den første sommeren jeg var i Lyngør. Det må ha vært i 1947, og da var jeg knapt fire år gammel. Jeg gikk vel litt i veien for de voksne inne, så jeg ble sendt ut på brygga for å leke litt. Men hva skulle man finne på alene ute på en tom brygge en grytidlig morgenstund? Tja, balansere på fenderstokken kanskje? Det gjorde jeg, og det gikk selvfølgelig som det måtte gå. Men det var heldigvis ikke særlig dypt der, så jeg kunne bare reise meg opp og vasse bort til en steintrapp. Og så sto jeg på brygga og vrælte. Dette var mitt første, men absolutt ikke mitt siste ufrivillige bad i Lyngør. (Brygga og fenderstokken er avbildet på omslaget til *Den gang på våre kanter* for 1991, og man kan også ane steintrappa i bakgrunnen.)

Kristiansand ble solgt til Nederland for opphugging i 1957. *Galtesund* var solgt til en reder i Arendal et par år før, men ble en tid leid tilbake til ADS. Siste gang jeg så *Galtesund*, må ha vært i 1956. Da gikk hun imidlertid i kystruta og var utleid til Stavangerske. Her erstattet hun *Kronprinsesse Märtha* som nylig hadde hatt en alvorlig grunnstøting ved Risør. Denne sommeren var *Galtesund* fremdeles hvitmalt, men hadde nå fått DSD's svarte skorstein med tre røde ringer. Senere samme år endte også *Galtesund* sine dager hos et opphuggingsfirma i Nederland.

Men hurtigruta holdt det gående enda et par år. Etter at ADS hadde satt nye *Arendal* inn i kystruta, ble gamle *Oslo* overført til hurtigruta og gikk der inntil hun ble solgt til Hellas i 1959.



Vår nabo i Lyngør, Trygve Henriksen, seilte som kaptein for ADS i mange år.