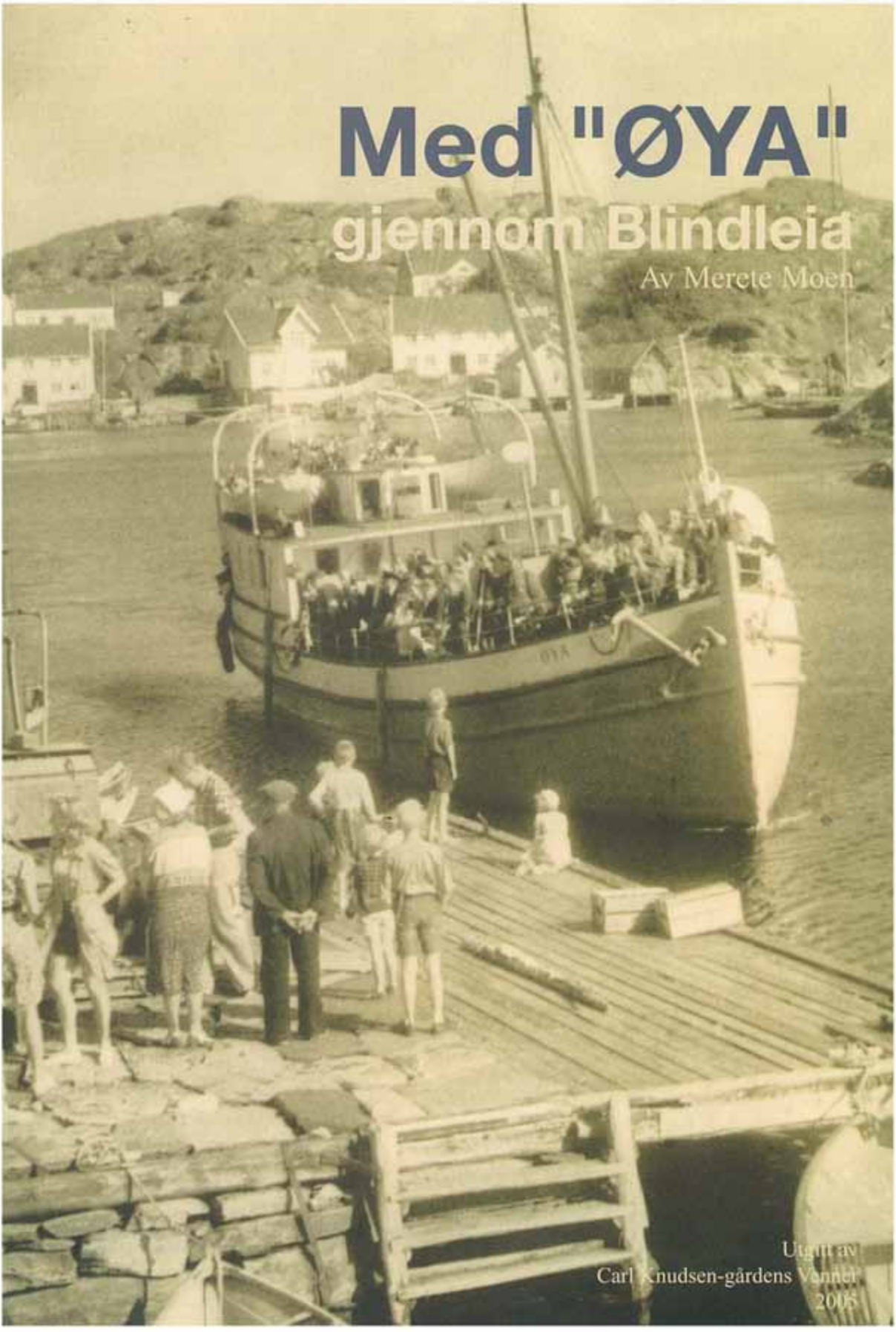
Med "ØYA"
gjennom Blindleia

Av Merete Moen



Utgitt av
Carl Knudsen-gårdens Vennelag
2005

Med "Øya" gjennom Blindleia

Historien om "Øya" og rutefarten mellom Lillesand og Kristiansand

Av Merete Moen

Med "Øya" gjennom Blindleia

Historien om "Øya" og rutefarten mellom Lillesand og Kristiansand

Av Merete Moen

Utgitt av Carl Knudsen-gårdens Venner
2005

ISBN: 82-997232-0-5
Utgiver: Carl Knudsen-gårdens Venner

Sats og trykk: TERJES trykkeri as
Opplag: 1000
Lillesand 2005

Forord

Da M/B "Øya" i 1998 ble solgt fra foreningen "Øyas Venner" til Tore Bjørlykke og Blindleia Charter, ble 1/3 av det overskytende oppgjøret gitt til Lillesand By- og Sjøfartsmuseum. Midlene skulle brukes "til dokumentasjon og formidling av båttrafikken mellom Lillesand og Kristiansand i form av en permanent bilde-/tekstutstilling og/eller publikasjon".

Styret for Lillesand By- og Sjøfartsmuseum nedsatte derfor i august 1999 en komité for å begynne arbeidet med å samle inn stoff og slik dokumentasjon, det være seg intervjuer, historisk materiale som tekster og bilder, og annet skriftlig materiale, som det heter i årsberetningen. I arbeidskomitéen satt Alvhild Gulbrandson, Josef Jakobsen, Gabriel Flørenæs Knudsen, Øystein Nilssen, Anstein Nørsett, Ole Johan Storaker og Vidar Sørbotten som alle bidro til innsamling av materiale og til at dette prosjektet kom underveis.

"Øya" har gått i rute mellom Lillesand og Kristiansand fra 1940 og fram til i dag, og til sammen har de tre utgavene av rutebåten lagt bak seg utallige turer på denne strekningen. Varer, post og passasjerer er blitt fraktet til riktig adresse, sommer som vinter, og i all slags vær. Gjennom historier fra livet om bord på "Øya", samferdselspolitiske krav om kutt i tilbudet og nedleggelse av båtruta på 1980-tallet, samt et lokalsamfunns iherdige innsats for å beholde "Øya", håper vi boka skal gi et innblikk i og et bilde av rutebåtens enorme betydning for befolkningen på denne korte kyststrekningen. "Øya" fortjener en sentral plass i Lillesands kysthistorie.

Av avgjørende betydning for bokas tilblivelse er Josef Jakobsens minneopptegnelser, som han skrev ned før han gikk bort i 2002. Han jobbet om bord på "Øya" i årene 1941 – 1953, først som dekksgutt, siden som styrmann. "Josef på Øya", som han ble kalt, skrev ned en rekke historier og opplysninger knyttet til rutebåten, og det meste av dette materialet er benyttet i kapittel 2 og 3.

"Øya" har en spesiell plass i manges hjerter. De fleste lillesandere har opplevd Blindleia en vakker sommerdag fra orkesterplass på "Øya", og for mange sommergjester har en tur med rutebåten vært et fast ferieinnslag. Derfor har det ikke manglet på entusiasme og velvilje fra privatpersoner når det gjelder å bidra med bilder og opplysninger. Mange av disse opplysningene stammer fra muntlige kilder, og de har vært kontrollert så langt det har latt seg gjøre. Mange er det derfor som fortjener en stor takk.

Merete Moen har ført denne viktige historien om "Øya" i pennen, mens den oppnevnte redaksjonskomitéen for øvrig har bestått av Berit Eide Johnsen og Ole Johan Storaker.

Vi takker Lillesands Sparebank for velvillig støtte til trykking og utgivelse av boka.

Oslo/Lillesand, oktober 2005

Merete Moen *Gabriel Flørenæs Knudsen*

Innhold

Kap. 1 De første lokaldampbåtene 9
"Agder" og "Activ" 10
Livlig på havna 10
Fra havari til heltedåd 13
"Alfen" 13
"Skjold" 18
Lystturer og grunnstøting 19
Plysj og nypusset messing 19
Over til dagsruter 22
Rutebåtminner fra Brekkestø 22
Turistnæringen vokser fram 23

Kap. 2 Blindleias trofaste traver 24
Fra Flekkerøy til Lillesand 24
Skinnende rent 25
Forlengelse av "Øya" 26
Varelevering 28
Tunge tak 29
Bording 31
Posten kom sjøveien 31
Amerikabåtene 32
St. Hans- og søndagsturer 32
Mannskap 32
Minnerike turer med "Øya" 33
Badenymfen 36
"Vær deg selv" 37

Kap. 3 Rutefart under krigen 38
Alltid det beste for passasjerene 38
Stoppet av havisen 39
Med livet som innsats 41
Kontroller og rasjonering 42
Farlige episoder 43
Over isen etter tobakk 45
Dramatisk forlis lille julaften 45
Jubel i leia 47

Kap. 4 I rutebillagets eie 48
Buss og båt 48
Drift på "nåde" 48
Kommunal redningsoperasjon 49
Økte utgifter 50
Artige episoder 52
Ja til ny rutebåt 53
En tredje "Øya" 56
En usikker framtid 57

Kap. 5 Kampen om "Øya" 60
Kraftige protester 61
Tommelen ned for "Maarten" 62
"Øya for øyfolket" 64
Grasrota seirer! 64
Kampen sett med dagens øyne 65
Nok et forslag 65
"Øya"-saken utsettes 66
En solid venneinnsats 67
"Øya" for salg 69
Hvem vil bo på øyene? 71
En populær sommerbåt 73

Sluttnoter 76
Litteraturliste 78
Andre kilder 79
Muntlige kilder 79

De første lokaldampbåtene

På 1850-tallet begynte de første dampskipene å gå i trafikk langs kysten av Agder. De små lokaldampbåtene fikk en oppblomstring fra 1860- og 70-årene, og hadde sin glansperiode før århundreskiftet og fram til 1920-årene.[1] I disse årene ser det ut til å ha vært 40-50 båter som gikk i ruter på fjordene og i Agders skjærgård.

Sjøen var en svært viktig kommunikasjonsåre. Dampbåtene fraktet post, gods og passasjerer, og det var alltid et yrende folkeliv på havna når post- og rutebåtene anløp. Dette kapitlet handler om de fire dampbåtene D/S "Agder", D/S "Activ", D/S "Alfen" og D/S "Skjold" som alle gikk i rute mellom Arendal/Lillesand og Kristiansand i perioden 1873-1940.[2]

Her passerer D/S "Activ" Bliksund på vei fra Kristiansand mot Lillesand. Båten som ligger fortøyd er S/S "Nobel". (Privat eie)

"Agder" og "Activ"

I 1873 begynte D/S "Agder" å gå i rute mellom Arendal og Kristiansand, og dampbåten gikk trofast i denne ruta fram til 1894.

D/S "Activ" ble sjøsatt i 1876 og satt inn i ruta Arendal-Kristiansand sammen med D/S "Agder". "Activ" gjorde for øvrig sin prøvetur til losoldermann Kraft som bodde i Bertesvik i Ulvøysund.[3] Både "Agder" og "Activ" gikk fra Kristiansand hver dag unntatt søndag, og begge båtene hadde avganger fra Arendal alle dager unntatt mandag. Begge båtene fikk postføring i 1887.

Skipperne var markante personligheter i lokalsamfunnet. Skipper L. O. Gulbrandsen førte "Activ" fram til 1890. Gulbrandsen ble beskrevet som et rivjern til å få arbeidet unna, og med sin kraftige røst og sitt lange, duskete skjegg satte han seg fort i respekt hos mannskapet. Emil Ommundsen, vanligvis kalt Milen Nordøya, var skipper på "Activ", og i perioder også på "Alfen". [4]

Tabell 1.1 D/S "Agder"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
A/S Agder Dampskibsselskap, Kristiansand, 1873-1894.	Kristiansands Mekaniske Verksted, 1873.	70 fot.	56 tonn.	Damp 54 HK, fart - 7 knop.

Tabell 1.2 D/S "Activ"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
A/S Agder Dampskibsselskap, Kristiansand, 1876-1933.	Hamburg, 1876.	54 fot.	86 tonn.	Damp 22 HK, fart – nesten 10 knop.

Livlig på havna

Følgende episode fant sted i Lillesand i 1886 og er med på å illustrere hvor viktig rutebåtenes betydning var i det lokale samfunnslivet:

> "– Efter Skydningen i Lillesand med 36 Deltagere samledes man til en beliven Sexa paa Eliassen Hotel hvor man tilbrakte tiden med Taler og Sang indtil D/S "Activ" kl. 9 om Aftenen afhentede de fremede Skytterne, som under afsyngingen av Bjørnsons bekjende sang "Jeg vil værge mit land" tok Afsked med sine Vaapenbrødre paa Lillesand. Flere lystreisende havde også benytted leiligheden til at tage en Lysttur til Lillesand, og D/S "Activ" var propfuld af Pasagerer da den gikk fra Bryggen under Viften av Lommetørklæder fra Damene og gjensidig Hurrarob af Skytterne".[5]

For å forstå innholdet i forrige avsnitt, må vi se på landets politiske tilstand på dette tidspunktet. På midten av 1880-tallet var den politiske situasjonen spent. Bakteppet var vetostriden. Den politiske strid, med bakgrunn i statsrådssaken, førte fram mot riksretten i 1883-84 og innføringen av parlamentarismen. Partiene Venstre og Høyre ble dannet i 1884, og Johan Sverdrups Venstreregjering styrte landet i årene 1884-89. Den økonomiske situasjonen var preget av at skipsfartsnæringen tapte i konkurransen med de nye dampskipene, og krakket rammet Arendal i 1886 med fryktelig tyngde. Over hele Norge fantes det skytterlag som støttet Venstre under det politiske oppgjøret. I 1882 var det blitt stiftet en landsomfattende venstredirigert skytterorganisasjon, og de nye skytterlagene hadde klare politiske funksjoner. Også i Lillesand samlet medlemmer av skytterlaget seg. Anledningen i episoden over var en seksa. Seksa var et måltid som ble inntatt klokka seks om kvelden. På 1800-tallet forekom seksaer i tilknytning til politiske møter. Seksa beskrives som et festlig kveldsarrangement med servering, holdt for en forening eller en større sluttet krets.[6]

I Lillesand anløp rutebåter flere ganger daglig, og folk strømmet til kaia når båtene la til. Mange møtte opp for å se hvilke personer som kom i land, mens andre kom for å ønske velkommen eller ta farvel. Knut Hamsun skildret i historien "Småbyliv", som for øvrig ble skrevet i Lillesand, dagens store begivenhet:

> Så kommer eftermiddagen.
>
> En skipper får med seg en retskaffen medskipper til en spasertime på byens toldbodkai. Her samles tilslut alle. Klynger og atter klynger opløses og danner sig pány, man går fra den ene til den andre og prater. Det er nu makrellen diskuteres, fersk makrel og salt makrel, strødd makrel og laket makrel. Man regner det for en vellykket diskussion om makrel hvis man kan bli færdig med den til klokken seks; men er ikke enighet opnåd inden den tid blir allikevel forhandlingerne ubarmhjertig avbrutt. En dampfløite ute fra fjorden er signalet og fra den stund er det ingen som får ordet makrel over sine læber.
>
> Postskibet stevner tungt rullende ind mot byen.
>
> Nu stormer alle mennesker ned til dambskibskaien; for klokken seks er dagens store stund i den lille by.[7]

En annen som skrev om Lillesand var Herman Wildenvey. Hadde han kanskje kommet forbi Lillesand med kystruta selv om han aldri opplevde å komme i land der? På anmodning fra redaktør Einar Gauslaa skrev Wildenvey et dikt om byen. Gauslaa hadde sagt til dikteren at Lillesand manglet en bysang, og historien forteller at Herman Wildenvey skrev diktet om Lillesand i et lite rom bak kinolokalet i Grimstad mens han ventet på at klokka skulle bli 20. Da skulle han ha høytlesning.[8]

I Lillesand anløp flere rutebåter daglig, og for mange var disse besøkene dagens høydepunkt. Her ligger både postbåten og rutebåten "Skjold" på havna. (Privat eie)

Det ligger et land, det ligger en by
som jeg aldri får tid til å se.
Enten den ligger i sommerens ly,
eller som nu, under sne.

Jeg føler det som litt av et savn
at jeg alltid må reise forbi
Mens Lillesand by blir igjen som et navn
i vår flokete geografi.

Jeg tenker så ofte til noen slags trøst:
Neste gang går jeg i land.
Til sommeren kanskje, til neste høst
skal det også bli Lillesand.

Jeg vet ikke noen som venter meg der,
men hvergang jeg reiser forbi
Så er det som sviktet jeg en jeg har kjær.
Det var dette jeg nu ville si.

Fra havari til heltedåd

Dramatiske hendelser inntraff selvsagt også innimellom, som da Kristiansand Handelsstands Sangforening dro på lysttur til Grimstad med "Activ" i 1886. I tillegg til sangerne fra Kristiansand var både damer og andre innbudte gjester med på båtturen. Etter en fin tur til Grimstad og et lite stopp i Lillesand på hjemveien, gikk "Activ" plutselig på grunn ved Stensøholmen, øst for Gamle Hellesund. Klokka var ni om kvelden, og skipperen hadde blitt forvillet av mørket med de lange landskyggene. Skipets livbåt ble raskt satt ut, og seks og seks ble passasjerene satt over på en holme. De kvinnelige passasjerene ble reddet først. Da båten gikk på land, hadde mannskapet dratt i båtsfløyten, og andre båter kom derfor raskt til unnsetning. Senere på kvelden ble alle passasjerene fraktet til Gamle Hellesund. Etter tre timer kom et par sangere seg til Kristiansand og de fikk meldt fra om havariet. D/S "Agder" gikk straks østover og kom D/S "Activ" til unnsetning, og "Agder" fikk så brakt alle passasjerene trygt tilbake til Kristiansand. Men "Agder" klarte ikke å trekke "Activ" av grunnen alene og måtte ha assistanse.

En annen historie viser hvordan D/S "Activ" kom en annen båt til unnsetning. Nattestid 16. februar 1910 strandet det danske dampskipet D/S "Cambodia" på Hauslandsholmen utenfor Fevik. Skipet var lastet med stykkgods, sement og trelastplanker. Det viste seg at den danske kaptein Christensen hadde tatt feil av fyrene. På vei vestover, i høy sjøgang og hard vind, kom D/S "Activ" den danske havaristen til unnsetning. Kaptein D. Lootz om bord i "Activ" gikk straks ned til "Cambodia"s leside. To mann tilbød seg, med tillatelse fra kapteinen, å ro livbåten gjennom grunnbrott og drivende planker fra dekkslasten gjennom den høye sjøen, for å redde flest mulig av det danske mannskapet. Først ble to menn reddet, og i neste vending ble tre reddet. Til slutt ble de siste åtte som var i live reddet i to omganger, og det danske mannskapet ble brakt til Grimstad. I november samme år fikk styrmann Karl Andreas Knudsen og sjømann Edvard Hansen, begge fra Arendal, den danske kongens sølvmedalje for Druknendes Rædning.

"Alfen"

Strekningen mellom Arendal og Kristiansand var en svært god rute for A/S Agder Dampskibsselskap, og i 1894 fikk D/S "Agder" avløsning av D/S "Alfen".

Den dyktige og aktede sjømannen, kaptein Sjur Ribe Mæland, tidligere kaptein på "Agder", avsluttet sin karriere i Agder Dampskibsselskap om bord på "Alfen". Ribe Mæland var skipsfører fra "Alfen" ble sjøsatt i 1894 og fram til slutten av 1920-årene. Kapteinen fra Hardanger var blant annet kjent for sin litt spesielle måte å legge til kai ved Tollbodbrygga i Lillesand på. Han

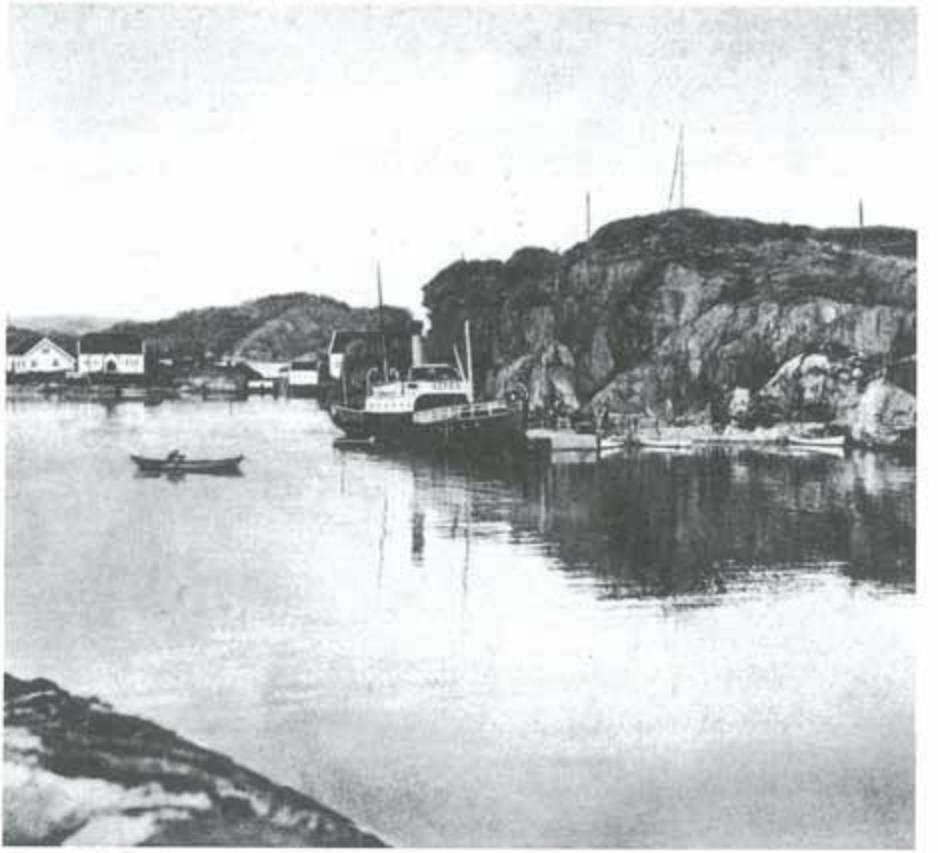
Det var ikke så ofte folk tok turen med rutebåtene, og planleggingen i forkant var derfor omfattende. Damene på brygga i Ulvøysund ser ut til å være reiseklare, eller så har de nett-opp kommet i land fra en tur med "Alfen". (Privat eie)

holdt full fart inn i fjorden, og kun 50 meter fra land slo han full fart akterover. Presisjonen var så stor at "Alfen" stoppet med baugen nøyaktig tre tommer fra prammen som lå fortøyd ved brygga. Under sine opphold i Lillesand var kaptein Ribe Mæland sammen med byens "storkarer". Da gikk de fram og tilbake på brygga og ville helst ikke forstyrres av andre, og det fortelles at flere sjømannsskrøner ble utvekslet under disse "passiarene".

Tabell 1.3 D/S "Alfen"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
A/S Agder Dampskibsselskap, Kristiansand, 1894-1933.	Kristiansands Mekaniske Verksted, 1894.	83 fot.	96 tonn.	Damp 28 HK, fart - over 10 knop.

I 1933 utspant det seg en dramatisk episode om bord på "Alfen". Da båten gikk ut fra Fevik, fikk kapteinen slag og falt sammen på kommandobroa og døde umiddelbart. Da kapteinen falt, hadde han dratt rattet rundt så skipet satte kursen rett mot land. Styrmannen sprang til, og i siste sekund fikk han snudd rattet så båten ikke gikk på land.[9]



Her er "Alfen" fotografert mens den ligger til kai ved Brekkestø brygge en gang i 1920-årene. (Privat eie)

På begynnelsen av 1930-tallet ble det så slutt på både "Activ" og "Alfen"s turer langs sørlandskysten. I 1933 hadde begge båtene et underskudd på 4.800 kroner. A/S Agder Dampskibsselskap solgte "Activ" til et vestlandsrederi for 22.000 kroner, og båten ble satt inn i rute mellom Bergen og Kleppestø.[10] Senere samme år ble også "Alfen" solgt til dette rederiet, og ble satt inn i rute mellom Bergen og Askøy.

D/S "Alfen" ble bygd ved Kristiansands Mekaniske Verksted i 1894. Båten var 83 fot lang og veide 96 tonn. (Tegning: Johan Henrik Jørgensen)

Johan Henrik Jørgensen fra Høvåg skrev følgende linjer om "Alfen" da han tegnet båten:

Du tenker vel stundom på tider som svant,
du kjenner dem kun fra de gamles beretning.
Men hva de fortalte deg, vet du er sant,
om "Alfen" og "Activ" og deres besetning.
Ja, det var no' annet til tid enn vår "eia",
den gangen de stilt gjennom Hellesund gled,
før brølende speedbåter jog gjennom leia
og tok bort idyllen og skjærgårdens fred.
Måtte så bildet av "Alfen" deg minne
- når blikket ditt streifer det nå eller da -
om stillhet og fred, gi deg roen i sinnet
som er så verdifull og gjør deg så glad.
Du ser passasjerene akter på dekket,
de er ikke preget av stress eller jag!
Men – nå er "Alfen" og folkene vekke,
tilbake er bare minner i dag.

"Skjold"

I tillegg til "Activ" og "Alfen" trafikkerte også en annen båt deler av strekningen, nemlig D/S "Skjold". D/S "Skjold" gikk i rute mellom Lillesand og Kristiansand i årene 1892-1940. "Skjold", opprinnelig D/S "Sandefjord", ble bygd for et aksjeselskap i Sandefjord i 1875 og startet da i rutefart mellom Sandefjord og Kristiania.[11] I 1891 ble båten solgt til Dampskibsselskapet "Skjold" i Lillesand som var eid av Hjalmar Narvesen, og båten ble samtidig omdøpt. Før "Skjold" ble satt inn i ruta langs kysten av Agder i 1892, gikk den et halvt år i passasjerrute i Oslofjorden, men virksomheten var ikke lønnsom.

D/S "Skjold" ble bygd ved Eriksberg Mekaniske Verksted AB i Gøteborg i 1875. Dampbåten var 78,2 fot lang og veide 86,7 tonn. Her passerer "Skjold" Sundet ved Justøya på vei til Kristiansand. (Privat eie)

Tabell 1.4 D/S "Skjold"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
Dampskibsselskapet "Skjold", Lillesand, 1892-1938. Johan Sangereid, 1938-1939. Ivar Østerberg, 1939-1945.	Eriksberg Mekaniske Verksted AB, Gøteborg, 1875.	78,2 fot.	86,7 tonn.	Damp 25 HK.

Hjalmar Narvesen som eide Dampskibsselskapet "Skjold", var skipper fra 1892 til 1912.[12] Deretter overtok Trygve Thorvaldsen fra Åkerøya som skipper fram til 1929. Annet mannskap i denne perioden var styrmann Ernst Andersen og maskinsjef Bjarne Narvesen som var sønn til Hjalmar Narvesen. Etter Trygve Thorvaldsen ble Sofus Johannessen skipper fra 1929, og i 1938-39 var Johan Sangereid fra Lillesand både eier og fører. Ivar Østerberg fra Flekkerøy overtok aksjemajoriteten i "Skjold" i 1939 og var skipper om bord.

I 1945 ble "Skjold" overtatt av partsrederiet Arthur Kvamme i Hurum. I 1954 kjøpte Roald Jensen fra Oslo båten, og solgte den i 1966 videre til Roy Engelstad & Co i Oslo. "Skjold" ble så rigget ned til lekter.

Lystturer og grunnstøting

Foruten å være rutebåt ble "Skjold" også brukt til lystturer. Lørdag 29. juni 1895 ble det arrangert lysttur fra Lillesand til Kristiania med avgang om ettermiddagen og ankomst neste formiddag. Returen gikk tirsdag ettermiddag, og "Skjold" var da framme i Kristiansand klokka 11.00 neste dag. Lystturen kostet 10 kroner.

I 1896 arrangerte Afholdskorporationernes Fællesudvalg lysttur fra Kristiansand til Lillesand med blant annet D/S "Skjold". Turen var også åpen for ikke-totalister, men kun på en betingelse: "Berusende drikke medtages ikke"...

Lørdag 18. desember 1914 grunnstøtte "Skjold" i Ostesund, som ligger vest for Justøysundet fergested. Dramatikken inntraff da maskinen ble slått av fordi en passasjer skulle settes i land i robåt. Vannet fylte raskt hele lasterommet slik at baugen sank under vannflaten, mens akterskipet stod over vann. Syv passasjerer måtte gå over i fergebåten. Senere ble "Skjold" hevet og ført til Kristiansand for dokking.

Plysj og nypusset messing

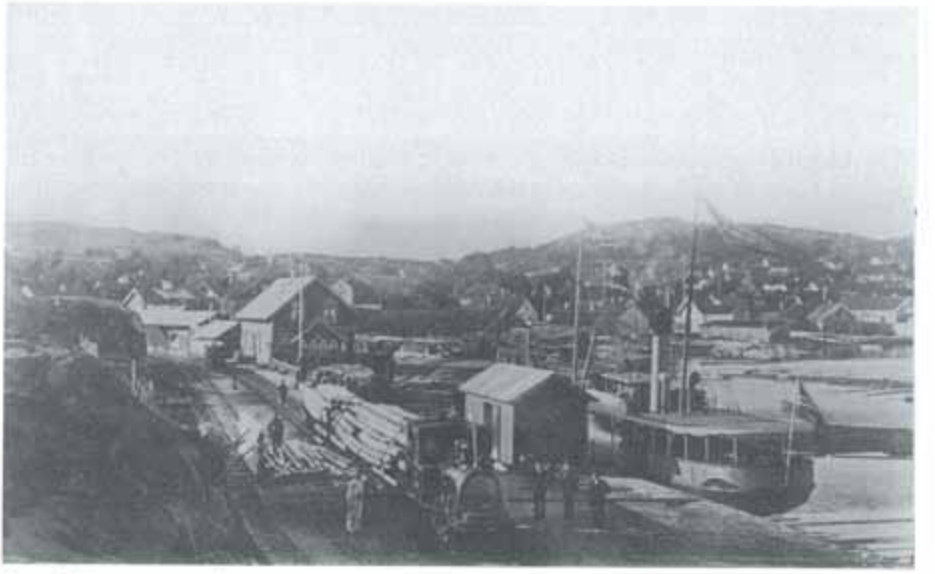
Blant de som har fortalt detaljert om turer med rutebåten "Skjold", er Ingrid Knutsen som vokste opp på Bjørnholmen på begynnelsen av 1900-tallet. Hun husket barndommens båtturer med "Skjold" som en stor opplevelse:

> Noen ganger gikk de om bord i Bliksund og noen ganger i Hellesund. Salongen under dekk hadde røde plysjbenker og et lite salongbord, og over bordet hang en alltid nypusset messingparafinlampe. Om vinteren når det var mørkt, kom trisen Amanda Kålflott og tente lampen. Fru Kålflott ble kalt "Amanda på Skjold", og hun serverte kaffe og wienerbrød på bestilling. Trisen hadde sitt lille krypinn på mellomdekket over maskinrommet. Ved "Skilettet" kunne

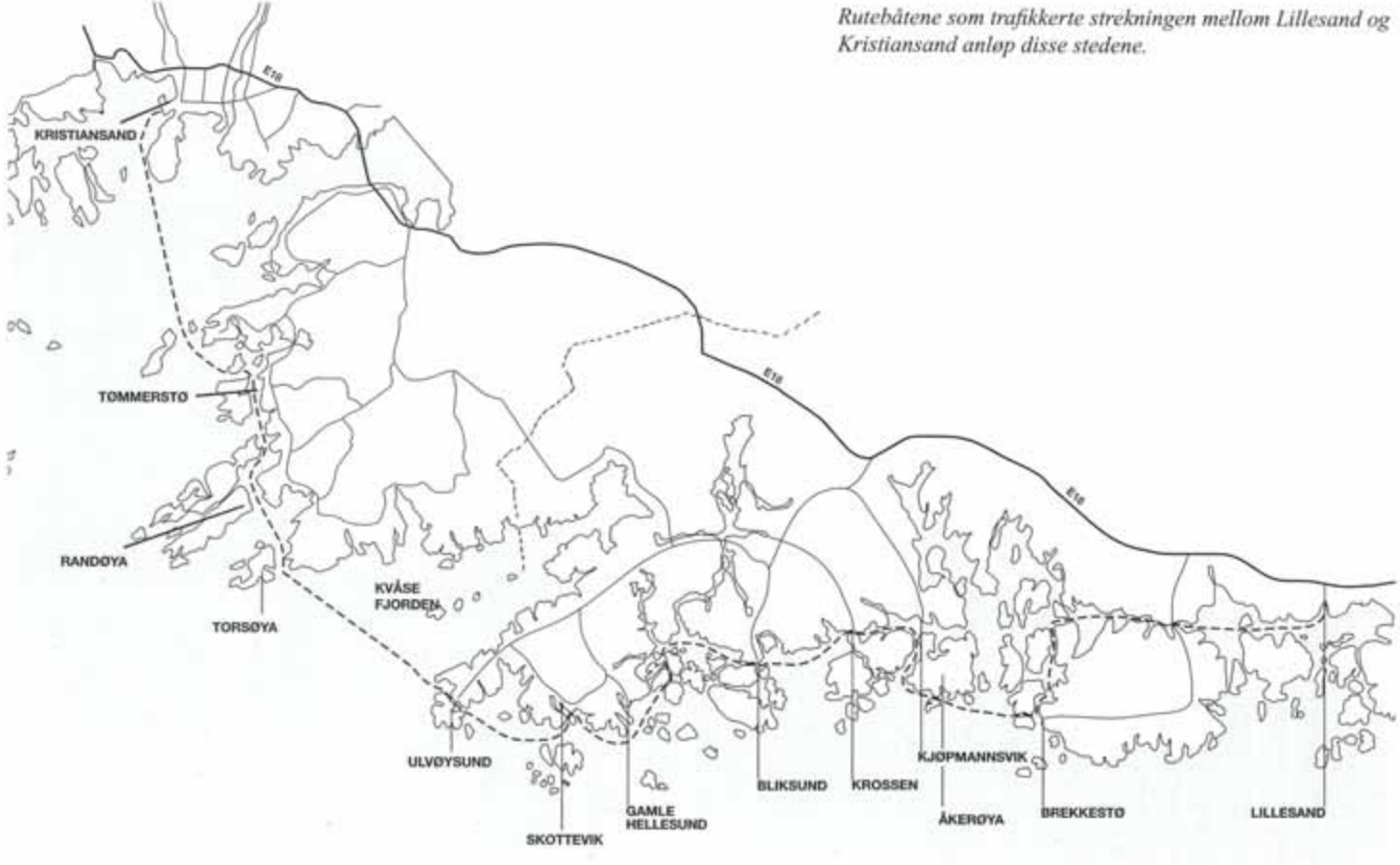
ungene stå og varme seg samtidig som de tittet ned på maskinen som var i full sving. Vegg i vegg med kapteinens styrehus var det også en bitte liten salong med plass til tre-fire stykker. Der var det to små benker trukket med rød plysj, et lite bord med lampe over og for vinduene var det pene gardiner.[13]

Øivind Randøy som vokste opp på Randøya i 1920- og 30-årene, husker også godt møblementet om bord på "Skjold", fine mahognymøbler med plysjtrekk og dusker. Og på dørken var det tepper. Randøy forteller også om den blankpussede messingen, som var både i maskinrommet og i salongene. Over maskinrommet var det et påbygg med skrå vinduer som stod åpne, og der kunne man stå og "følge veiven og sleiden og kjenne den lune rytmen i dampmaskinen".[14]

Som sine forgjengere i ruta mellom Lillesand og Kristiansand, fraktet også "Skjold" gods, post og passasjerer og lastet og losset alle mulige slags varer ved hvert stoppested. Ingrid Knutsen husket båtsmannen som stod ved vinsjen og gapte "fir og hiv" etter hvert som sekker og varer ble losset og lastet om bord i rutebåten. Levende fisk i store trekar måtte ha friskt vann hele veien til byen. Ellers var det frukt, poteter, alker, slakt og melkespann, og melkespannene kom tomme og uvasket tilbake.



Dette bildet er etter all sannsynlighet tatt en gang rundt århundreskiftet. Da var utskipning av tømmer og props en viktig aktivitet på Lillesand Havn. I forgrunnen står lokomotivet "Lillesand" - det ene av de to lokomotivene på Lillesand - Flakvatnbanen. Denne var operativ mellom 1896 og 1953, og til ære for fotografen ser vi flere jernbanearbeidere som har stilt seg opp. Ved kaia ligger D/S "Skjold", og kanskje det er en torsdag siden den ligger i fortøyningen. (Privat eie)



Rutebåtene som trafikkerte strekningen mellom Lillesand og Kristiansand anløp disse stedene.

I en periode lå "Skjold" i Lillesand hver torsdag, og følgende uttrykk var i alminnelig bruk: "Han er så sikker som "Skjold" om torsdagen", noe som betydde at vedkommende overhodet ikke var til å stole på.[15]

Over til dagsruter

Båtene som gikk i rutetrafikk mellom Lillesand og Kristiansand hadde følgende anløpssteder: Brekkestø, Åkerøya, Kjøpmannsvik, Krossen, Bliksund, Gamle Hellesund, Skottevik, Ulvøysund, Torsøya, Randøya og Tømmerstø.

"Dampbåtsbrygga" i Ulvøysund ble først anlagt i 1890 slik at rutebåtene kunne legge til.[16] I tillegg stoppet i hvert fall "Skjold" også opp for småbåter som lå og ventet i Blindleia. Baugen på sjekta måtte da legges samme vei som båten gikk, og båtsmannen tok fatt i baugen av sjekta med en hake, og en leider ble satt opp langs båtsiden. Dermed var det enkelt å få svingt seg om bord!

Dampbåtene "Agder", "Activ" og "Alfen" gikk vekselvis mellom Kristiansand og Arendal med avgang fra byene om morgenen. De passerte østover på formiddagen og vestover om kvelden. Dersom folk ville ha seg en bytur til Kristiansand, ble de nødt til å overnatte. Da "Skjold" ble satt inn i rute mellom Lillesand og Kristiansand i 1892, ble dette problemet løst. Folk kunne dra fra Lillesand klokka 07.00 om morgenen mandag, tirsdag, onsdag, fredag og lørdag og være tilbake klokka 18.00 samme kveld. Mandag, tirsdag og fredag anløp "Skjold" Brekkestø og Åkerøya, onsdag og lørdag anløp rutebåten Vestre Vallesverd.[17]

Rutebåtminner fra Brekkestø

Karsten Originius Nielsen vokste opp i Brekkestø da D/S "Skjold" gikk i rute mellom Lillesand og Kristiansand, og han husker godt hvilken stor begivenhet det var da båten anløp brygga i Brekkestø. "Skjold" blåste i fløyta i god tid før ankomst, og folk strømmet til brygga, både for å kikke på passasjerene og for å ta i mot dem. Mange kom også for å hente avisen, særlig Fædrelandsvennen. Postmannen møtte alltid opp på brygga og tok trossa, og ofte fikk han hjelp av ungene som var der. Nielsen husker hvor spennende det var for ungguttene å se hvordan båten la til kai når strømforholdene var vanskelige. Noen ganger måtte det flere forsøk til før båten lå på plass, men skipper og styrmann på "Skjold" var imponerende flinke.

Rutebåtene gikk på innsida av Justøya, gjennom Sundet, men når det var mørkt vinterstid, og når isen stengte Blindleia, måtte de gå utenfor Justøya. Og enkelte ganger når vinterstormene raste som verst, ble båtene liggende i Brekkestø. Trygve Thorvaldsen, som var skipper på "Skjold" 1912-29, tok da inn på Brekkestø Pensjonat som ble drevet av Karsten Originius Nielsens foreldre. Faren og skipper Thorvaldsen var fettere, så det var stor stas med disse besøkene. Det ble alltid servert et bedre måltid når skipperen kom på visitt.

Å reise fra Brekkestø til Kristiansand med "Skjold" tok en hel dag, og det var ikke så ofte folk tok denne turen, for det nødvendigste av mat, klær og annet utstyr fikk de på hjemstedet. Men når det først ble en bytur sjøveien, var planleggingen i forkant svært så omfattende.

"Skjold" kjørte mye varelast, men i følge Karsten Orginius Nielsen var båten først og fremst en passasjerbåt. Passasjerene likte seg best på dekk. Salongen forut luktet av alkohol eller sjøsyke passasjerer og spytt av røyk og skråtobakk. Enda verre var visst "tuden", en slags traktformet do med åpning rett til sjøs forut på babord side. "En måtte være veldig "nøden" for å orke å åpne denne døra", fortalte Karsten Orginius Nielsen.[18]

Turistnæringen vokser fram

Fra begynnelsen av 1900-tallet, men særlig fra mellomkrigstida, begynte folk å feriere på Sørlandet, og turistnæringen vokste fram. Det var flere årsaker til veksten i reiselivet. I 1930-årene fikk brede lag av befolkningen to ukers ferie, og ferieloven av 1947 fastsatte tre ukers ferie for alle arbeidstakere. I tillegg opplevde folk flest en velstandsøkning samtidig som det skjedde ideologiske endringer. Et klart skille mellom arbeid og fritid ble etablert, og det ble mer og mer vanlig med feriereiser borte fra hjemmet. En annen viktig årsak til veksten i reiselivet var bedre kommunikasjoner. Det kom stadig flere ferierende til Sørlandet, og de benyttet seg av rutebåt, rutebil, privatbil, tog, cruiseskip og fly. Fra begynnelsen av 1900-tallet kom mange turister med kystrutene. I 1938 kom Sørlandsbanen til Kristiansand, og året etter åpnet flyplassen på Kjevik.[19]

Brekkestø ble tidlig etablert som turiststed, noe som førte til økt trafikk med rutebåtene. Helt fra begynnelsen av 1900-tallet ble Brekkestø besøkt av kunstnere og kulturpersonligheter som kom for å feriere, male eller dikte, og de fleste av dem bodde på pensjonatene. Fra 1930-tallet fikk pensjonatene i Brekkestø et oppsving, og i 1950-årene var det hele seks pensjonater i drift på Justøya: Nielsens Pensjonat (senere Brekkestø Pensjonat), Knudsens Pensjonat og Brekkekjær Pensjonat lå alle i Brekkestø. På Mæbø var det Mæbø Pensjonat og Pensjon Schuman, og på Gaupholmen drev Ågot Abrahamsen pensjonat.[20] Det var også vanlig at folk leide ut husene sine til ferierende.

Blindleias trofaste traver

I 36 år gikk den første "Øya"-båten trofast i rute mellom Lillesand og Kristiansand. I dag kan det være vanskelig å forstå hvor viktig rutebåten var for øyboerne i Blindleia, for butikkfolk, andre næringsdrivende, turister og folk flest i lokalsamfunnet.

På 1940- og 50-tallet var øyene i Lillesands skjærgård fortsatt bebodd, og sjøen var en livsviktig kommunikasjonsåre. Veinettet mellom Lillesand og Kristiansand var dårlig utbygd, og for øyboerne i Blindleia og videre til Kristiansand var "Øya" den eneste faste forbindelsen til land. Varer, post og passasjerer ble fraktet med rutebåten, og det var alltid en stor begivenhet når "Øya" la til kai, både i byene og på øyene.

Da gamle "Øya" måtte legge inn årene i 1976, var det som om "hjertet falt ut", skrev Josef Jakobsen som var dekksgutt og styrmann om bord fra 1941 til 1953. Mange var enige i dette utsagnet - det ble liksom aldri helt det samme med "Øya" II og dagens "Øya".

Fra Flekkerøy til Lillesand

M/B "Øya" ble bygd i Høllen i Søgne i 1919 av Otto Østerberg fra Flekkerøy.[21] Båten ble bygd for å gå i passasjer- og godstrafikk mellom Flekkerøy og Kristiansand. Otto Østerberg drev virksomheten sammen med sønnene Ivar, Maurits og Ludvig. Tre dager i uka gikk båten på utsida av Flekkerøy med anløp av Skålevig/Mæbø og Lindebø/Ytterstranda, og tre av de andre dagene var anløpsstedene Lindebøkilen, Kjære og Åshavn/Berge. Søndag var det kirketur.

På 1920- og 30-tallet hadde flesteparten av beboerne på Flekkerøy egen skøyte eller sjekte som de brukte når de skulle på bytur, og passasjerene som reiste med "Øya" ble stadig færre. I tillegg ble det også mindre gods å frakte. Derfor ble det vurdert om "Øya" skulle settes inn i "Skjold"s rute mellom Lillesand og Kristiansand, og det ble søkt om konsesjon. Konsesjonen gikk i orden, men før familien Østerberg kunne ta "Øya" ut av ruta i vestfylket, måtte det avklares om det var andre interessenter til denne ruta. En midlertidig ordning med båten "Flekkerøy" kom i stand, men ruta Flekkerøy–Kristiansand var lite lønnsom. Etter hvert gikk trafikken over til buss fra Kristiansand til Møvik, og en mindre ferje ble satt inn mellom Møvik

Otto Østerberg bygde "Øya" i 1919 og drev rutebåtvirksomheten sammen med tre av sønnene: Ivar, Maurits og Ludvig. På bildet er hele familien Østerberg samlet. Øverst fra venstre: Karl, Gustav, Ottar, Maurits og Ivar. Nederst fra venstre: Einar, Jessy, Otto og Ludvig. (Privat eie)

og Lindebøkilen på Flekkerøy. Før "Øya" kunne settes inn i farten mellom Lillesand og Kristiansand, gikk "Snøgg" i denne ruta med Ivar Østerberg som skipper.

Skinnende rent

Kjenningsbokstavene til M/B "Øya" var LHYF. Båten var solid bygd som en engelsk kutter med dobbelt skrog av eik. Den første vinsjen på "Øya" var en håndsveiv-vinsj. Siden ble det satt inn en 3,5 HK Marna bensinmotor, men denne ble i minste laget og en større motor til vinsjen ble satt inn. Dette var en Tjomsland diesel med 5 HK og startplugg, men denne viste seg å være mer til ergrelse enn til nytte. Ofte var det så mye trøbbel med motoren at mannskapet ga opp og heller sveivet hele lasta opp for hånd. Dieselmotoren ble etter hvert erstattet med en ny 5 HK Marna. "Øya" hadde en dieseltank på 800 liter på styrbord side og en 200 liter reservetank på babord side. Bensinforbruket var på omtrent 15 liter i timen.

Maskinrommet på "Øya" var grålmalt med en brun benk på styrbord side, og i rommet var det alltid så rent at der kunne man sitte selv i sine beste klær! Det var imidlertid ikke bare i maskinrommet at det skulle være skinnende

Tabell 2.1 M/B "Øya"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
Otto Østerberg, Flekkerøy, 1919-1950. Maurits og Ludvig Østerberg, Flekkerøy, 1950-1955. Lillesand og Topdalens Rutebillag, Kristiansand, 1955-1976.	Høllen i Søgne, 1919.	60 fot, forlenget til 72 fot etter krigens slutt.	Bruttotonn 36,85.	Flere motorer: Rap 29 HK, Rap 45 HK, Marien June Munktell 80 HK [22].

rent: "Øya"s eier, Otto Østerberg, var en dyktig og allsidig mann. Det var visst ikke den ting med vedlikeholdet av båten som ble oversett, og det var en selvfølge at alt skulle være i skjønneste orden! Dekket ble satt inn med rå linolje og amerikansk terpentin, og all maling som ble brukt, blandet mannskapet selv. Det ble vasket med grønnsåpe og saltvann, og kaustisk soda ble tatt i bruk hvis det var full nedvask av det hvitmalte overbygget. Josef Jakobsen fortalte at han fikk påpakning hvis det ikke var rent nok. "Skipperen kom med sine svære håndflater og fingre, strøk over benkene jeg nettopp hadde vasket, så på fingrene sine og sa: Kan det sitte en dame med hvit kjole her?" Skipperen gikk videre, og Josef tok raskt en ekstra tørk.

Det var en motor av denne typen, RAP, 29 HK, som sto i "Øya" da den var ny. Siden ble det satt inn en tosylindret June Munktell. (Sund Fiskerimuseum)

Forlengelse av "Øya"

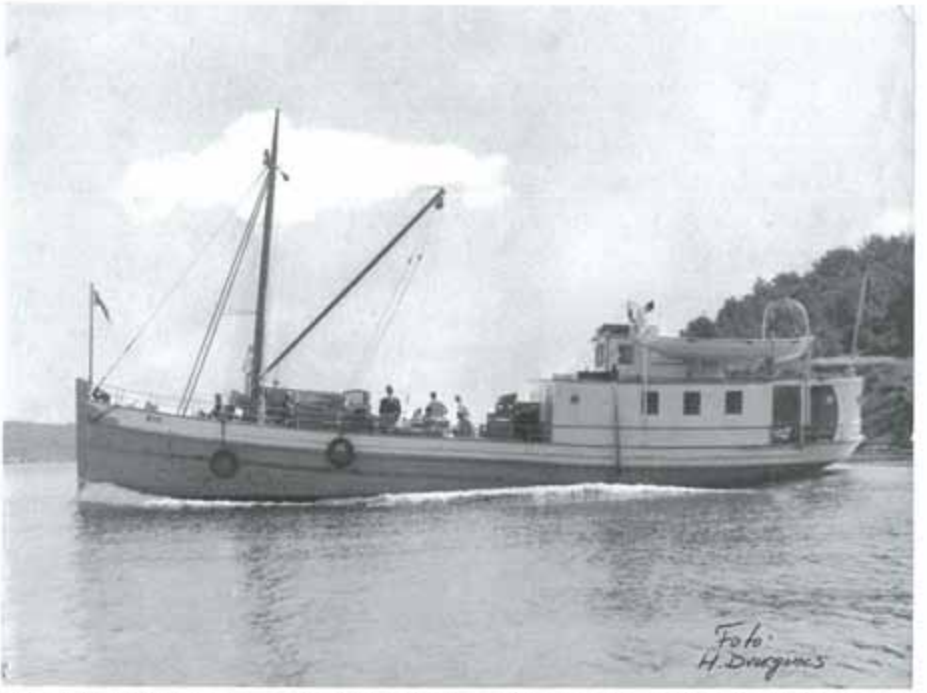
Etter at "Øya" hadde gått noen år i rute mellom Lillesand og Kristiansand, ble det klart at det var behov for en større båt. Etter krigen ble "Øya" forlenget med 12 fot og fikk dermed en total lengde på 72 fot. Arbeidet ble utført i Høllen i Søgne, ved verkstedet der båten var bygd. Båten ble kappet i to omtrent midtskips, og delene ble trukket fra hverandre for forlengelse. Videre ble det bygd et større overbygg for å gi bedre plass under taket akterut. Det ble da plass til cirka 40 passasjerer der. Samtidig ble lugaren foran større slik at det ble plass til 35-40 personer, og i en mindre lugar var det plass til 10 passasjerer. Salongen på "Øya" var lys og fin, og møblene var trukket med gode skinnrygger og skinnputer. I salongen var det en god koksovn. I den lille lugaren akterut var det to køyer, benk og bord. Her var det også gjennomgang til maskinrommet. På dekk foran langs rekkene var det spilebenker av skikkelig

Små og store møtte opp på brygga i Gamle Hellesund når en fullastet "Øya" la til kai. Bildet viser rutebåtens enorme betydning for øyfolket i leia. Bildet er tatt under andre verdenskrig. (Privat eie)

eik. Benkene kunne lett fjernes om vinteren og slås ned sommerstid når det var folksomt om bord. I lasterommet var det plass til 350 melsekker a 50 kilo.

Da Josef Jakobsen jobbet på "Øya", var det pålagt med en besetning på fire mann: Sertifisert skipper, styrmann, matros/dekksgutt og maskinist. Redningsutstyret på "Øya" bestod av 124 livbelter, fire livbøyer, en tolv fots pram, en 16 fots pram under davit på båtdekket og en aluminiumsflåte for åtte personer. 60 livbelter var plassert akterut i hyller, mens resten var plassert i benker bak seteryggene nede i lugaren forut. Den gang fantes det ikke moderne hjelpemidler som radar, ekkolodd, VHF eller autopilot - kun godt, gammeldags utstyr som kompass, kart, parallellforskyver, linjal og klokke ble brukt. Og selvfølgelig godt mannskap! I tillegg hadde "Øya" en lang båtshake og en tre trinns trapp til å henge på rekka når folk skulle om bord og til bruk ved bording.

Før "Øya" ble forlenget, var toalettet plassert forut på babord side. Etter forlengelsen ble toalettet flyttet omtrent midtskips og gikk inn i utbygget på babord side med inngang fra fordekket. Et ekstra avløp fra kjølevannet til motoren sørget for spyling, og det ble en del damp, "så litt røyk og gass fra flere hold ble det jo", skrev Jakobsen i sine minneopptegnelser.



M/B "Øya" ble bygd ved Høllen i Søgne i 1919. Bildet er tatt etter at båten ble forlenget til 72 fot etter andre verdenskrig. (Privat eie)

Varelevering

Som det ble pekt på innledningsvis, kan det i dag være vanskelig å forestille seg rutebåtenes enorme betydning. Både "Øya" og dens forgjengere utgjorde selve livsnerven for øyboerne - båtene var den eneste faste forbindelsen fra øyene og inn til fastlandet. Alle slags varer samt post ble brakt til øyfolket med rutebåten, og hadde man et ærend eller flere å gjøre i Lillesand eller Kristiansand, var "Øya" det naturlige fremkomstmiddelet. I Blindleia og på Randøya, Herøya og Tømmerstø var det en rekke landhandlere som "Øya" leverte varer til: På Justøya var det Brekkestø Kolonial (Alfred Thomassen), Brekkestø Landhandel (Sigbjørn Andersen) og Justøy Landhandel (Bjarne Johnsen). På Åkerøya var det landhandleriet Edv. Andersens Efterf., i Kjøpmannsvik drev Andrea og Harald Johnsen landhandleri og i Bliksund leverte "Øya" varer til Kjøstvedts bakeri og slakter Karl Holmquist. I Gamle Hellesund drev Rolf Lorentzen landhandel, i Skottevik var det landhandel drevet av B. Kristoffersen og i Ulvøysund hadde Andreas Nilssen landhandel og tankanlegg for bensin og diesel. På Randøya drev Olaf Aagesen landhandel, på Herøya var det landhandel drevet av Anders Andreassen og på Tømmerstø drev Kjell Solvik landhandel.

I Brekkestø, på Åkerøya, i Skottevik, i Ulvøysund, i Gamle Hellesund og på Randøya leverte "Øya" parafin og bensinfat. Rutebåten hadde med melk fra Georg Kvarstein i Skottevik, fra Ola Kostøl i Kjøpmannsvik og fra Halvdan Isaksen på Tronderøya, samt småspann med to-tre liter til folk i leia. "Øya" fraktet kuer som skulle til Åkerøya og hest fra Lillesand til Kristiansand, og båten fraktet også fiskekasser og reker fra fiskerne i leia, pluss materialer, sand, murstein, takstein med mer.

I følge Josef Jakobsen ble cirka 90 prosent av alle varer som skulle til forretningene i Lillesand under krigen og i årene etter, fraktet med "Øya". Kvotene med mel kom fra Christiansands Møller, og det ble levert varer fra forskjellige grossister i Kristiansand. "Øya" hadde levering til en rekke kolonialbutikker i Lillesand: Ole Olsen, Ole Grimnes, Sverre Ommundsen, Tedda Olsen, Ragna Andersen, Harald Fjeldal, Kokkenes Handelsforretning, Chas. Gregertsen, Lillesand og Omegns Samvirkelag, Albert Olsen, Hanne Thorkildsen og Nygaard varehandel. Dessuten fikk også Reidar Tønnesen (elektrisk forretning), Alv Jacobsen (elektrisk forretning), Sam Tobiassen & Søn jernvarehandel, Josef Ariansen (manufaktur), Arthur Dyrstad (manufaktur og skotøy) og Fjeldal (manufaktur) varer levert med rutebåten. Det samme gjaldt for slakterne Johs. Aanonsen, Bjarne Persen Thingsaker og Torstein Bakke. "Øya" hadde også med varer til tobakksforretningene Carl Hansen, Trygve Møller Jonnassen og Hermann Johansen, samt til J. W. Rønnevig & Søn bakeri, Joh. S. Knudsen bakeri og konditori og Johansens bakeri, samt til diverse andre små forretninger.[23]

Tunge tak

Det var lange dager og tunge tak for mannskapet på "Øya". Alle hverdager, med unntak av torsdag, la båten fra kai i Lillesand klokka 07.15 med ankomst til Lillesand igjen ca.18.30. Når det var mye last, varte lossinga gjerne til klokka ti om kvelden, noen ganger lenger. All last til og fra Birkeland gikk med Lillesand–Flakvatnbanen (gikk i årene 1896 til 1953). Lasten som ble sendt med jernbanen og videre med "Øya", ble båret på ryggen fra brygga opp landgangen og plassert i togvognene og omvendt, og det var mangt et tungt tak. Grovt salt ble målt i hektoliter, og så ble saltet tømt i striesekker som kunne veie opp mot 125 kilo. Samme metode ble brukt på 100 kilos sekker med Tomsafosfat gjødsel. Ellers var det for det meste sekker på 50 kilo. Etter hvert ble striesekkene erstattet med papirsekker, men sukker og fint hvetemel kom i hvite tøy- eller linsekker. Tøy- og linsekkene var en svært ettertraktet vare – de ble gjenbrukt til å sy klær av.

Det ble sendt mye korn med toget fra Birkeland som skulle videre til Christiansands Møller i Kristiansand. Josef Jakobsen fortalte om alt fra striemadrasser til putevar fulle av korn, "og når du fikk en lang striemadrass å

To staute karer om bord på "Øya" i 1946: Arne Reinhartsen og Josef Jakobsen (til høyre). Jakobsen var dekksgutt og styrmann i årene 1941-1953. (Privat eie)

håndtere var det ikke lett – kornet rant fra hals til bein så en måtte omtrent dra det etter seg for å få det om bord". Torvstrøen fra Tveide var plagsom når det blåste. Den føyk overalt, og det måtte legges presenning rundt ballene. Disse var bare stroppet med jerntråd samt et par spiker på hver side. I tillegg ble det levert treull fra Sørlandske Træuldfabrik i Skuggevik. Partier med brun papp ble levert fra Kalvild Tresliperi. Tidligere, inntil midten av 1930-årene, var glanspappen fra Kalvild blitt hentet i småbåter og fraktet til Kristiansand. Derfra ble pappen fraktet videre med englandsbåten til blant annet London, Manchester, Hull, Newcastle og Bristol. Noe gikk videre til Australia. Kalvild-pappen ble særlig brukt av sko- og eskefabrikker. Når det var is på Kaldvellfjorden, ble pappen kjørt med hest til Lillesand og derfra med blant andre "Skjold" eller hurtigruta videre. Fra midten av 30-årene ble det mer kjøring til Lillesand fordi de store båtene helst ikke ville gå inn til Kaldvell.[24]

Bording

"Øya"s rute var den samme som forgjengernes, og de faste anløpsstedene var: Brekkestø, Åkerøya, Kjøpmannsvik, Bliksund, Gamle Hellesund, Skottevik, Ulvøysund, Torsøya, Randøya og Tømmerstø.[25] Rutebåten gikk også av og til innom Herøya. I tillegg til anløpsstedene, var det flere plasser "Øya" bordet og tok om bord folk fra småbåter: Sundet ved Justøya (før lav bro), Torskebekk, Subbernes, Grisøya, Kraksøya, Jonsøya, Stuttifjorden, Sømminga ved Furøysund, Krossen (før det ble brygge på Krossholmen), Bliksundfjorden, Ramsøyfjorden når passasjerene ikke nådde inn til Skottevik fra Ramsøya og Nibe, ved Stokken i Randesund og ved Herøya. Da var det ut med båtshaken for å hukke fast i baugen på sjekta eller prammen. Så ble den lille leidertrappa lagt ut, og folk kom seg alltid greit og trygt om bord. Josef Jakobsen husket godt at Torborga på Jonsøya ofte bordet "Øya" med sin 18 fots motorsjekte, og om bord kom det frukt og egg.

Posten kom sjøveien

I tillegg til frakt av passasjerer og varer, leverte "Øya" post til alle anløpsstedene langs ruta samt i Kristiansand og tok post med tilbake til Lillesand. Båtavgangen fra Lillesand 07.15 var passet inn etter posten som kom med tog eller buss fra Herefoss cirka 04.30. Da Josef Jakobsen jobbet på "Øya" ble posten brakt om bord av disse karene: Halvdan Bakkemoen, Jacob Syvertsen, Arne Bakkemoen og Rolv Berentsen. De kom med posten i håndkjerre. I senere år ble posten fraktet på en sykkeltilhenger med ballongdekk. I båten ble posten sortert og lagt i hyller i det som ble kalt postlugaren, den lå like bak styrehuset. Det var hyller for hvert anløpssted samt en kvitteringsbok for verdipost. Om bord var det også en postkasse som mannskapet tømte. "Øya" hadde sitt eget stempel som ble stemplet over deler av frimerket på brev og kort som ble postlagt om bord. På stempelet var det posthornet og M/B "Øya", men ingen dato. All post som var postlagt om bord ble overstemplet på postkontoret.

Følgende personer hentet posten ved de forskjellige anløpsstedene: Sigbjørn Andersen fra Brekkestø Landhandel i Brekkestø, Ester Andersen fra Edv. Andersens Eftf. på Åkerøya, Harald Johnsen fra landhandelen i Kjøpmannsvik, Rolf Lorentzen fra landhandelen i Gamle Hellesund, Hansine Kristoffersen fra landhandelen i Skottevik, Andreas Nilssen fra landhandelen i Ulvøysund og Henny Henriksen på Randøya. På Tømmerstø brygge ble posten og avisene lagt inn i et innhukk ("holet") i murbygningen ved brygga, og den enkelte beboer kom og hentet sin egen post.

Når "Øya" så ankom Lillesand om kvelden, måtte det alltid gis ett støyt i fløyta for å varsle postmannen og bryggesjauerne. "Ved forsinkelser var det alltid noen småspydige ord fra postmannen, men med en underfundig tone - med et smil", skrev Josef Jakobsen.

Amerikabåtene

Før "Øya" begynte å gå i Lillesands-ruta i 1940, hadde den i flere år fraktet passasjerer til og fra amerikabåtene. Dette skjedde når været var for dårlig til at amerikabåtene kunne legge til kai i Kristiansand. "Øya" fortsatte med denne tjenesten også etter at båten begynte å gå mellom Lillesand og Kristiansand. Når det var kuling og storm, var "Øya" god å ha, men for mannskapet var det en hard tørn utaskjærs, og det ble mange strabasiøse turer fra Lillesand og inn til Kristiansand. Som oftest var det kveld eller natt når de dro hjem. "Øya" la til ved siden av "Bergensfjord", "Stavangerfjord", "Oslofjord" eller "Sagafjord" som lå til ankers på byfjorden. Foruten å frakte "amerikafarerne", skulle kofferter og "trunker" lastes og losses. All annen last kom med lektere som tilhørte Kristiansand Lekterkompani. Det ble fortalt om mange tårer og gledessmil ved farvel og hjemkomst.

Mens vi er inne på "amerikafarere", må en liten historie fortelles: En dame fra Høvåg hadde vært i USA med amerikabåten og fortalte om reisen til en annen dame. På spørsmål om hun ikke var redd for å reise over Atlanterhavet, svarte amerikafareren: Nei, det er jeg ikke det minste redd for, bare jeg ikke skal reise over Kvåsefjorden!

St. Hans- og søndagsturer

Hver St. Hans-aften etter krigen ble det arrangert gratistur med "Øya" til toner fra Lillesand Hornmusikk. Turen startet klokka 19.00, og "Øya" kjørte en time på sakte fart opp til Skallefjorden, snudde der og kjørte tilbake langs Skauerøya til Tingsakerfjorden. Disse St. Hans-turene var svært populære, og i rutebåtens kjølvann fulgte motorsjekter og robåter.

Hver søndag i sommersesongen kjørte "Øya" to turer fram og tilbake til Kristiansand. Første avgang fra Lillesand var klokka 07.00 og siste retur fra Kristiansand var 23.00, så det ble lange dager for mannskapet. Alle som hadde reist utover lørdag eller søndag formiddag skulle hjem søndag kveld. Det var haugevis med passasjerer på disse turene, og noen ganger var "Øya" overfylt - den gang var det ikke så mange som hadde egen fritidsbåt.

Etter krigen kjørte "Øya" søndagsskoleturer i begynnelsen av juni, en tradisjon som pågikk i mange år. Alle søndagsskolene i Lillesand - Den norske Kirke, Baptistmenigheten, Filadelfia og Frikirken - var med til Åkerøya og Mortensholmen. Ungene fikk kjøre gratis, mens prisen for de voksne var en krone. Boller og kasser fulle av brus var fast innslag på disse turene.

Mannskap

Mange jobbet om bord på "Øya" i de årene Josef Jakobsen var dekksgutt og styrmann, men når det gjaldt fast mannskap nevnte Jakobsen følgende personer:

Hver St. Hans-aften etter krigen ble det arrangert gratistur med "Øya", og som vi ser av bildet var dette et populært tilbud mange benyttet seg av. (Privat eie)

Tabell 2.2 Mannskap

Ivar Østerberg	skipper	1940-1951
Maurits Østerberg	styrmann, skipper	1951-1958
Ludvig Østerberg	maskinist	(sluttet på "Øya" i 1954)
Oliver Nielsen	mannskap	
Ola Kræmer	skipper	1958-1975
Ulrik Sørbotten	mannskap	1957-1971

Minnerike turer med "Øya"

Mange som bodde i Lillesands-området, og flere som arbeidet eller gikk på skole i Kristiansand, pendlet med "Øya". Olga Berit Falkanger (født Svendsen) var en av dem som reiste mye med rutebåten. Hun vokste opp på Justøya, og fra 1949 til 1952 gikk hun på gymnas i Kristiansand og bodde på hybel der. Den enkleste måten å komme hjem til Justøya i helgene på, var med "Øya". Da var det avgang fra Kristiansand midt på dagen lørdag og tilbake fra Brekkestø brygge tidlig mandag morgen.

Karin Sørensen (født Davidsen) vokste opp på Torsøya og har skrevet ned sine minner om rutebåten "Øya":

For oss som bodde på øyene mellom Lillesand og Kristiansand var rutebåten "Øya" et friskt og kjærkomment pust i hverdagen. En kunne regne med at båten kom, og den var også på tiden selv om været kunne være ruskete. Til Torsøya la båten inntil annen hver dag. Hadde vi tid, møtte vi opp på brygga for å se vel av sted fulle melkespann og grønnsaker dyrket på øya. En del laks ble også omhyggelig pakket og sendt til Fiskernes Salgslag. Skulle noen ha seg en bytur for å ordne med forskjellige ting, var "Øya" et godt transportmiddel som brakte en fram og tilbake i god behold. Vel om bord måtte en finne seg en plass nedenunder i "salongen" eller sitte på dekk og kikke på annen båttrafikk mellom holmer og skjær. En blid og hyggelig mann gikk rundt for å selge billetter, og etter det jeg kan huske var turen ganske billig.

Randøya var neste stopp, og her kom også Henny Henriksen med posten som skulle videre. På denne brygga sto det som regel flere som skulle være med, Randøya den gang var jo tettere befolket enn vår lille Torsøy. Praten kunne gå livlig mellom venner og kjente som traff hverandre på denne måten. Tømmerstø neste stopp. Etter dette kom den lange byfjorden før "Øya" vel og vakkert la til ved kommunebrygga.

Etter at alle ærender var utført og en hadde kjøpt inn litt godsaker til å ha med hjem, var det igjen å stige om bord for hjemtur. Tomme melkespann, post og varer til landhandlerne langs ruten var kommet på plass. Snart lød de velkjente dunk, dunk fra maskinen og "Øya" bakket fra land. Torsøya ligger som siste stopp før Kvåsefjorden, og jeg for min del var mange ganger glad for å få lov til å hoppe i land før viderefarten over den beryktede fjorden. I Stanggapet og videre mot øst kunne båten få mye juling, og noen ganger måtte vi følge den med øynene til den trygt forsvant inn mot Ulvøysund. Heldigvis var det også mange godværsdager som sikkert både fastboende og turister husker som nydelige båtturer.

Gode, gamle dager sier vi. Ja, i alle fall er minnene etter rutebåten "Øya" fine å ta med seg. Båten fortjener en stor takk fra folket i skjærgården.

En av Torsøyas faste sommerbeboere gjennom mer enn 50 år, arkitekt Bernt Heiberg, skrev ned noen tanker om hva en tur med den lokale rutebåten kunne medføre av opplevelser:

Etter at den lokale landhandel nylig ble nedlagt, er vårt bindeledd til sivilisasjonen en liten rutebåt som selvsagt heter "Øya". Den avgår fra Lillesand tidlig om morgenen, anløper de tett befolkede brygger i Blindleia: Brekkestø, Gamle Hellesund og hva de heter – deretter skiftevis utenskjærs og innenskjærs til den når Kristiansand ved middagstid. Etter et par timers opphold tar den samme veien tilbake – sommerstider i godvær gjerne oversådd med turister. "Øya" har det alltid travelt, den besørger også post til øyboerne og varer som skal lastes og losses. Er den forsinket, må oppholdet i Kristiansand kuttes ned.

Dette bildet av gamle "Øya" er malt av Ola Kræmer som var skipper på "Øya" i 17 år. Kræmer ga maleriet i 75-års gave til Ulrik Sørbotten i 1987. Sørbotten var mannskap på "Øya" fra 1957-1971.

Utenom de faste anløpssteder skal "Øya" også innom den nesten avfolkede Torsøy – "vår øy" etter betimelig forhåndsvarsel. Men slikt varsel er ikke særlig kjært, for den såkalte "dampskipsbrygga" er primitiv og kronglete å legge til ved, spesielt ved lavvann og sterk strøm. Det kan sinke en hel del – og her kommer jeg til sommerens ubetydelige opplevelse: Tirsdag 1. juli sto undertegnede med hustru på bryggen og avventet "Øya"s ankomst, begge for anledningen velstelte og iført vår beste bystas – selv var jeg til overmål nybarbert. Båten var usedvanlig sent ute, og da den endelig viste seg, strøk den rett forbi. Vi hujet og ropte, bannet formodentlig også, men ganske forgjeves. Omsider må skipperen allikevel ha fått øye på vår lange nese i kikkerten, for som best var gjorde "Øya" en stor sving og kom tilbake så spruten stod. Med smil og gode unnskyldninger ble vi og våre kurver og sekker hentet om bord – de hadde bare glemt oss i skyndingen. Vår innkjøpsliste var lang og oppholdet i Kristiansand ble kort, vi fikk ingen tid til en styrkende øl i menneskevrimmelen. Da vi i siste liten slepte oss tilbake til kaia var "Øya" fylt til siste ståplass med turister av alskens nasjonaliteter. Mange måtte avvises, men kapteinen banet vei for oss, og uttrykte sin glede over at vi – som er for fastboende å regne – ville gjøre bruk av hans ringe farkost.

Nytt anløp av Torsøy i en båt så søkklastet at dekket lå dypt under bryggekanten. Min aldrende viv ble under livlige tilrop løftet på sterke armer og varsomt plassert på fast grunn. Så vinket skipper og mannskap så vel som passasjerer til farvel, "Øya" bakket ut og forsvant rundt pynten. Vi samlet våre pakkenelliker og karet oss i hus, og vi syntes vi hadde fått all den service vi kunne ønske oss.

Badenymfen

Et morsomt glimt fra rutefarten og mannskapets hverdag gir Josef Jakobsen oss gjennom historien "Sommer og badenymfe på Åkerøya". Her forteller han om en av Åkerøyas faste sommergjester som ferierte der hver juli. Fruen i huset var ofte alene på øya noen dager, og hver morgen satt hun, iført morgenkåpe, på brygga i en stol og koste seg med kaffekoppen. Da "Øya" la fra brygga på Åkerøya, hadde den kvinnelige sommergjesten et fast rituale. Hun reiste seg opp, vinket med begge armer, kastet morgenkåpen over stolen og tok seg en god strekk før hun stupte ut i vannet – i nettoen. Dette oppdaget selvfølgelig mannskapet fort, og så snart de hadde kastet loss var det førstemann opp i styrehuset for å få tak i kikkerten. "En ville jo gjerne ha nærbilde av et slikt syn. Det var jo veldig uvanlig den gang. Det var jo fort over også, så en måtte være snar. Samtidig måtte en kikke litt diskre, en kunne jo for skams skyld ikke vise seg fram". Så svømte badenymfen inn til badetrappa, og da fikk mannskapet se bakenden også. Fruen vinket nok en gang før hun tok på seg morgenkåpen. Et friskt pust på morgenen!

"Vær deg selv"

Mannskapet på rutebåten "Øya" fikk oppleve uttallige episoder av forskjellig karakter, og følgende historie setter punktum for dette kapitlet: En maidag i 1946 kom Agnes Isaksen fra Grisøya som vanlig ut i prammen og leverte om bord to liter melk i dropsspann som skulle til Åkerøya. Hun fortalte at de samme ettermiddag ventet en mann fra Kristiansand som skulle se på huset for kanskje å leie det noen uker sommerstid. Selv skulle Agnes og Hans flytte ut i kjelleren og uthuset. Joda, karene på "Øya" skulle nok passe på å få ham i land og blåse i fløyta som de pleide når det var noen som skulle i land på stedene båten bordet.

Da "Øya" hadde lagt fra kai i Kristiansand, gikk Josef Jakobsen rundt for å ta billetter. Han kom til en fin herre med hvit skjorte, sort slips, sort frakk og sort Edenhatt. Jakobsen spurte hvor han skulle, og mannen svarte at han skulle til "Svinøen i Blindeleden". Josef regnet med at dette var mannen som skulle til Agnes Isaksen for å se på sommerleilighet, og sa at det var vel til Grisøya han skulle, for Svinøya ligger ut forbi Lillesand. Men da fikk dekksgutten passet sitt påskrevet: Han var en forvorpen guttunge uten form for oppdragelse. Mannen skulle ikke til Grisøya, han skulle til "Svinøen". Josef ble både forskrekket og lei seg over utbruddet, men mannen betalte tre kroner til Lillesand da Josef forklarte hvor Svinøya lå. Josef fortalte alt til skipperen, som raskt spurte om Jakobsen hadde vært uhøflig. Men nei, han hadde sagt "De" til mannen og skjønte ikke noe av dette. Vi får se, sa skipperen.

Agnes Isaksen kom for å hente det tomme melkespannet, og spurte om ikke mannen var med. Nei, sa mannskapet, og fortalte at de hadde med en mann som satt nede i lugaren og insisterte på at han skulle til "Svinøen". Josef hadde for sikkerhets skyld vært nede i lugaren da båten var ved Brekkestø og sagt at neste stopp var bording ved Grisøya. "Øya" kjørte videre, og mannen gikk i land i Lillesand, noe sur. Da mannskapet hadde losset en halv times tid kom mannen tilbake og spurte hvor denne "Svinøen" lå. Rett ut der, sa Josef Jakobsen og pekte på Svinøya. Men nei, det var ikke der herren skulle. Hvordan skulle mannen komme til sin "Svinø i Blindeleden"? Josef sa at han kunne ordne skyss med en fisker, og gikk til Kokkenes og fikk tak i Knud Pedersen. Joda, Knud kunne kjøre den fine herren til Grisøya. Vanligvis tok fiskerne tre kroner for en slik tur, men Josef sa til Knud at han skulle forlange ti kroner. "Er du galen", sa Knud, men mannen godtok prisen. "Enden på visa ble at han ikke tok leiligheten. Han ble med Knud tilbake til Lillesand og måtte overnatte på Hotel Norge som kostet 27,50 pluss frokost og Dampens buss tilbake til Kristiansand for kr. 5,50."

Rutefart under krigen

Dampbåten "Skjold" gikk fortsatt i rute da andre verdenskrig brøt ut 9. april 1940, men senere samme år ble det umulig å få tak i kull til fyring. Eikeved ble kjøpt inn, men det viste seg å være for dyrt, og dermed ble "Skjold" lagt i opplag på Skauerøya og senere på Svinøya. "Øya" derimot, gikk mer eller mindre i fast rute mellom Lillesand og Kristiansand i krigsårene. Ivar Østerberg var skipper om bord, og brødrene hans, Maurits og Ludvig, var henholdsvis styrmann og maskinist. De var sønner av eieren Otto Østerberg. Josef Jakobsen var dekksgutt.

Alltid det beste for passasjerene

I tillegg til M/B "Øya" satte Otto Østerberg inn en 24 fots motorsjekte, "Lilleøya", i rute mellom Lillesand og Kjøpmannsvik en periode i krigens første år. Et leserinnlegg i Lillesands-Posten, skrevet av G. Selmer Lindeberg, som da bodde på Åkerøya, viser viktigheten av dette ekstra tilbudet i Blindleia. Lindeberg skrev om motorbåtene som lå fast i fortøyningene på grunn av bensinmangel, og "folk her ute var blitt rent forlegen om ikke kaptein Østerberg, der trafikkerer Blindleia Lillesand–Kristiansand med m/b "Øya" i gamle "Skjold"s rute hadde satt inn en passende stor motorsjekte i rutefart på Kjøpmannsvik – Åkerøya – Brekkestø – Blindleia – Lillesand".[26]

Det var ikke nødvendig med reisetillatelse fra politiet for å reise med "Øya" under krigen, og det var derfor mange som benyttet rutebåten. Folk kom syklende fra Grimstad og Homborsund, fra Birkeland og Eigeland for å reise med "Øya" til Kristiansand. Ofte var det 30-40 passasjerer som stod på brygga i Lillesand tidlig om morgenen. Av anløpsstedene var det Brekkestø og Gamle Hellesund som hadde flest av- og påstigende. Også der kunne det være 30-40 personer som ventet på rutebåten eller som ble satt i land.

Om lørdagene var det svært mange som reiste hjem med "Øya" for så å reise tilbake til Kristiansand mandag morgen. Mange arbeidet i Kristiansand. Andre ville bort fra byen i helgene, men mannskapet på "Øya" passet alltid på å ha plass til de faste pendlerne. Josef Jakobsen husket spesielt godt en

episode fra en av disse travle lørdagene: Da "Øya" skulle legge fra kai i Kristiansand, stod og lå folk om bord som sild i tønne. Mannskapet konstaterte at det måtte være mellom 240 og 250 mennesker om bord! To-tre politimenn forsøkte å få i land så mange som mulig slik at det skulle være forsvarlig å gå fra kai. De fikk tvunget en del av passasjerene på land, men da skipperen bakket sakte akterut, kastet folk seg rett inn i mengden av mennesker. Båten var noe ustabil. All last samt baggasje var i lasterommet, og i alle lugarer og også i maskinrommet satt det folk. Dekksgutt Josef ble nesten klemt flat mellom folk og rekka da han skulle ta fortøyningen:

"Armene var låst. Jeg fikk dratt opp beina på rekka, kom meg opp på brygga, tok tauet med meg og klatret opp på båtdekket med tampen. Så krøp jeg inn styrehusvinduet, skulle så rundt og ta billetter, men det gikk smått".

Før "Øya" gikk fra kai i Kristiansand var det en fornem dame i 40-årene som hadde tryglet og mast om å få bli med, men hun hadde fått klar og høflig beskjed om at det ikke var mulig og heller ikke forsvarlig. Da "Øya" kom til Randøya, gikk rundt 40 personer i land. Jakobsen fortsatte å ta billetter. Da båten kom ut i Stanggabet var det litt dønning, så "Øya" la seg litt over, og det kom noe vann på dekk. Plutselig stod den fornemme dama der og skjelte ut Josef. Hun lurte på hva slags vett mannskapet hadde, hva slags sjøfolk de var og om de ikke hadde peiling på båt. Hun opplyste også at hun ikke kunne svømme. Alltid det beste for passasjerene, lød skipperens ordre, men Jakobsens svar var for en gangs skyld ikke helt i tråd med dette. "Det falt ut av meg: Ja, da slår vi følge, for jeg kan heller ikke svømme. Jeg trodde hun skulle besvime, hun ble helt blek og stiv, men jeg hørte ikke et ord mer fra henne. Jeg kunne svømme, og hun kom vel i land i Skottevik. Alt gikk for øvrig bra på turen," avsluttet Josef Jakobsen.

Stoppet av havisen

Under et par av krigsvintrene og også noen vintre på slutten av 1940-tallet var det sterk kulde, og Blindleia lå tilfrosset. Hver søndag var mannskapet på "Øya" ute og brakk opp isråk slik at båten kunne gå lengst mulig i leia. I stummende mørke med snøføyke og grov sjø var det ikke alltid så enkelt for rutebåten å ta seg fram, og det hendte at "Øya" ble liggende isfast i Brekkestø. Da salet Jens Hegland på Brekkekjær Pensjonat hesten og kjørte post og småpakker til Lillesand på kveldstid, og mannskapet fikk sitte på.

Under krigen stengte tyskerne Sundet med en enkel trebro ved ferjeleiet, og "Øya" måtte derfor gå utenom Justøya. Til vanlig kunne en liten motorbåt krype under broa, men ble det høyere vann, var det umulig å komme under. Dermed var trafikken gjennom Blindleia praktisk talt stengt i krigsårene. Krigen var bare så vidt slutt da kravet om å fjerne broa kom. Nyttårsaften

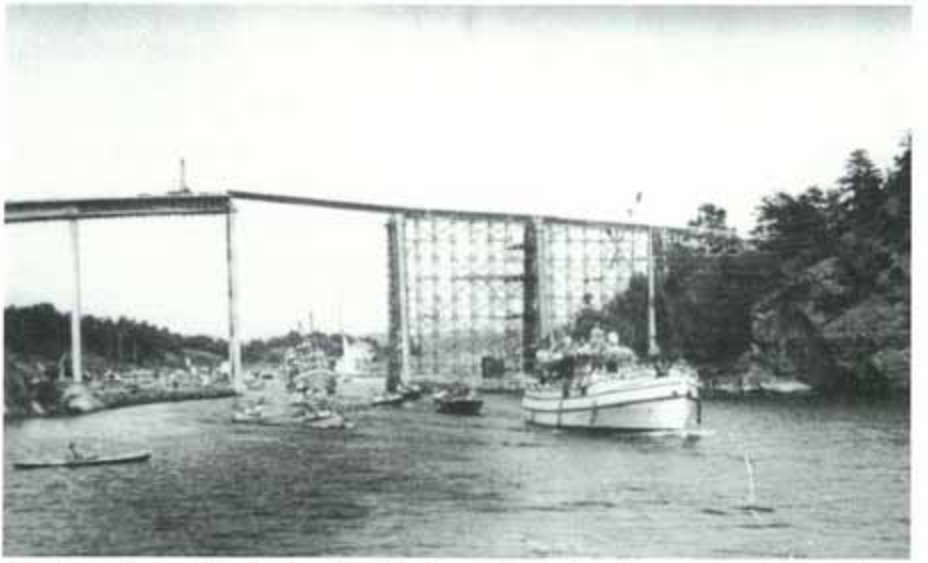
Sterk kulde og is i Blindleia var et problem under et par av krigsvintrene. På bildet, tatt i 1941, ligger "Øya" i isen ved Helløya. På dekk fra venstre ser vi blant annet: Skipper Ivar Østerberg, dekksgutt Josef Jakobsen og maskinist Ludvig Østerberg. (Privat eie)

1945 ble broa fjernet, og Justøya sank tilbake til sin tradisjonelle øytilværelse uten fastlandsforbindelse. Justøybroa ble imidlertid åpnet med brask og bram få år senere, 23. oktober 1949.[27]

I april 1942 var havisen gått, mens fjordisen lå tykk. "Øya" var kommet inn til lille Risholmen, men kom ikke lenger. Sola hadde skint om dagen og tint isen, og det hadde dannet seg slaps oppå. Mannskapet på "Øya" bestemte seg for å begynne å skjære råk. To issager ble tatt i bruk, og båten kom sakte, men sikkert innover. Med høy hastighet så det riktig knaket i båten, ble stykker av isen brukket av etter hvert. Så ble stykkene trukket ut med båtshake, og båten kom lenger innover for hver dag. Etter en ukes tid var "Øya" ved brygga i Lillesand, og da målte den faste isen i baugen 105 centimeter.

Vinteren 1942/43 var det full stopp for "Øya". Båten var gått ut fra Lillesand og vrengte seg fram mellom isflak så store som seks-syv meter. Det vanskeligste var å beholde propellen mest mulig hel. Isflak kilte seg inn under båten og kom bort i propellen slik at den ble bøyd. Hjelp var det umulig å få, verken fra taubåter eller andre, og mannskapet var prisgitt seg selv. Da var det at dekksgutt Jakobsen fikk en god ide. En slags gaffel av plankematerialer ble laget og lagt på dekket. "Øya" kom igjen borti isflak, og propellen ble så bøyd at den ikke ville gå rundt. Mannskapet gikk ned på isflakene og fikk propellen i stilling. Så ble "gaffelen" ført inn over propellbladet, og den ble brukt til å bende forsiktig så propellbladene ble såpass rette at de gikk klar av både ror og stevn. Og "Øya" kunne fortsette. Folk kikket forundret på

det nye redskapet, og selv om det ble litt ekstra risting med en propell som ikke var helt som den skulle, gikk dette fint flere ganger. Mannskapet kunne gjøre slike rettinger fire-fem ganger før propellbladet brakk, og da var det som oftest en tredel av tuppen som ble ødelagt. Propellbladene var laget av bronsemetall og var derfor noe bløtere enn ren messing.



Justøybroa ble åpnet 23. oktober 1949. Bildet er tatt under byggingen av broa. (Privat eie)

Med livet som innsats

"Josef på Øya" som Josef Jakobsen ble kalt, fortalte om mange tøffe båtturer - vinterstid, utaskjærs i storm og tåke. Sikten var dårlig, det gikk på kompass, klokke og teft. Men uansett årstid og vær: Varer og post skulle fram til folk på øyene og til folk i Lillesand. En tur ble husket spesielt godt:

> Det var en vinterdag i krigsårene, og det var ikke vær til å være på sjøen. I Kristiansand slet fortøyningene til "Øya", og det var med nød og neppe at det gikk an å ligge ved kaia. Mannskapet hadde fått om bord 20 50 kilos sekker med mel som skulle til Lillesand sammen med annen last. Alt lå i lasterommet, skikkelig stablet og stemplet, og lastelukene ble skalket med dobbel presenning og med skalkekiler. Spørsmålet var om båten skulle våge å legge utpå. Skipper Ivar Østerberg mente at det måtte gjøres et forsøk, folk trengte jo mat.
>
> Allerede ved Odderøyfyret måtte "Øya" sakke på farten. Båten kom seg utover og var innom Randøya der los Karl Kristoffersen fra Gamle Hellesund kom om bord. Han hadde vært på vakt og hadde to dager fri. Losen var eneste passasjer på turen. Da "Øya" kom ut i Stanggabet kom D/S "Kristiansand"

kjørende innover på sakte fart. To-tre mann stod på broa og ropte i ropert: "Dere må bare snu – det er ikke mulig å gå over i dette været". "Kristiansand" hadde gjort vendereis da den var på vei østover til Oslo. Men "Øya" fortsatte og kom seg over Kvåsefjorden, riktignok mer under enn over vann. I Ulvøysund stod fiskerne i fullt oljehyre i le bak knauser og knatter og fulgte "Øya" med øynene, og det var full enighet om at det var en kjempebragd å komme seg over fjorden!

"Øya" kom seg greit videre til Brekkestø. Skulle de legge til der? Nei, skipperen mente de måtte gjøre hva de kunne for å komme hjem til Lillesand med mel til bakerne, for mel var det tomt for, så "Øya" la ut fra Brekkestø. På formiddagen var det observert miner i området, og "Fremad" av Brekkestø hadde prøvd å komme ut, men hadde fått en brottsjø mot styrehuset så det ble skeivt. Nå ville "Øya" snu, men mannskapet antok at da ville båten gå rett på land.

- "Vi fortsatte, og jeg skulle stå fremme i baugen for å se etter miner. Da fikk vi en brottsjø innover oss. Båten gikk ned i sjøen, jeg holdt krampaktig fast i rekka med begge hender og trykket beina mot dekket. Så ble jeg slengt rett ut. Jeg ble liggende under vann, men beholdt taket i rekka. Da vi kom opp, så jeg at hele båten var under vann til cirka 20-25 centimeter fra båtdekket. Det var like oppunder Hellerne - alt var et eneste inferno. Båten vred seg som en ål, skalv og ristet, men kom opp. Jeg fikk dratt meg inn bakover, men der var alt under vann, så vi måtte legge kursen østover innenfor Reierskjær lykt. Idet vi la over fikk vi nok en brottsjø inn over båtdekket. Den tok den ene livbåten og kjørte den mot styrehuset og daviten så den ble trykt sammen og flenget opp. Den dagen trodde jeg ikke vi skulle komme hjem, og jeg var innstilt på at vi skulle bli der ute. Men ved et under kom vi oss innover, og da vi rundet Saltholmen gikk det en stille takk oppover", fortalte Josef Jakobsen.

Da "Øya" endelig kunne legge til kai i Lillesand, var det ingen som hadde trodd at båten i det hele tatt ville komme. "Har dere mel?" lød det fra land der Hans Rønnevig stod klar med håndkjerre. Så fort de kunne fikk mannskapet skalkingen av lukene og løftet opp en 50 kilos sekk med mel. Rønnevig småløp oppover. Endelig kunne bakeriet få satt deig.

Kontroller og rasjonering

Bare av og til var det tyskere med som passasjerer på "Øya", og når det skjedde, var de med til Ulvøysund og til Brekkestø. I Kristiansand var det ofte kontroll – av gods, passasjerer og mannskap. Alle måtte vise fram "Grenseboerbeviset" sitt, et bevis som var utstedt til alle voksne. I Lillesand var det alltid to tyskere ved kaia når "Øya" kom inn.

Under krigen ble det flere ganger skutt varselskudd etter "Øya", og båten måtte ligge og vente til vaktbåten kom opp på siden for kontroll før ferden kunne fortsette. Mellom Odderøya og Dybingen var det strukket ubåtnett. Der lå det alltid en vaktbåt, og her måtte man åpne en slags port som de tauet til

side for å slippe båter gjennom. De siste månedene før krigens slutt var ikke mannskapet på "Øya" alltid sikre på om båten kom fram. Både i Ulvøysund og på Randøya ble det stoppordre. Tyskerne ville ikke slippe båten inn fordi det var skjedd noe som mannskapet ikke skulle se. Som regel var det skader på tyskernes egne båter eller på rekvirerte lastefartøyer.

En dag på vei ut fra Ulvøysund fikk mannskapet på "Øya" en skikkelig støkk. Båter sto i brann etter å ha blitt skadet i angrep fra de allierte. "Øya" ble stoppet med et granatskudd som gikk mellom masta og styrehuset, og trykket fra granatskuddet var så kraftig at et av vinduene i styrehuset sprakk.

Å fotografere under krigen var ulovlig. Josef Jakobsen hadde et gammelt Kodak kasseapparat som han hadde tatt fra hverandre, og delene hadde han gjemt på forskjellige steder i lugar-køyer akterut. Josef lurte seg til å ta noen bilder selv om det var en livsfarlig ting å gjøre. Først måtte han finne alle delene til fotoapparatet, og så teipet han dem sammen med norgesplaster. Deretter lå han flat på dekket og fikk knipset litt.

Tobakkspakker som skulle til forretningene måtte alltid skjules godt og ble derfor oppbevart i postlugaren. Kjøpmannen kom om bord og hentet pakken og gjemte den som best han kunne. Det var rasjonering, så tobakkspakkene ble porsjonert ut: Noen fikk en gang, andre fikk neste gang. Det var Asbjørnsens Eventyrblanding, Bristol sigarettobakk, skråtobakk i rull omtrent på størrelse med en gjærpakke og små, lange biter på rundt ti centimeter, de såkalte 15 øres – Moes Rose og Original fra Kristiansand Tobakksfabrikk. Av sigaretter var det Virginasigarettene Golden West, Teddy og Hobby til 45 øre pakken. Andre merker var Frisco, South State og Blue Master som kostet 60 øre pakka. I tillegg var det ovale damesigaretter av merket Alladin og Medina som visstnok bare luktet parfyme. Det kan også nevnes at "Øya" i krigsårene fraktet måker og måkeegg fra Ulvøysund til Kristiansand. Måkene var fisket på krok med agn.

Farlige episoder

På en av turene under krigen hadde "Øya" med en proviantoffiser. Han var en ung, rolig kar som snakket gebrokkent dansk. Offiseren var en tur oppe i styrehuset, og mannskapet fikk sigaretter av ham. Da båten gikk østover fra Bliksund brygge, gikk proviantoffiseren opp på kappa ved nedgangen til salongen forut, trakk revolveren og begynte å skyte. Det var 40 passasjerer om bord, og panikken brøt ut. De som var på dekk løp akterut, og hang utover hekken bak og skrek at mannskapet måtte gjøre noe. Offiseren fyrte av med nye magasiner, og en kule traff i rekka forut. Da tok Maurits Østerberg og Josef Jakobsen mot til seg. De presset seg ut døra til dekket og gikk tett side om side fram mot en revolver som pekte rett mot dem. Da de var rundt en halv meter fra offiseren, datt han sammen i en frådende, ristende tilstand uten at han løsnet flere skudd. Han hadde fått et anfall, og Maurits og Josef måtte

Ivar Østerberg (til høyre) var skipper på "Øya" under andre verdenskrig og fram til 1951. Mannen til venstre er Tønnes Iversen. (Privat eie)

holde ham helt til Brekkestø. Offiseren gråt og hadde det vondt. Tidligere på turen hadde han gitt uttrykk for at han ikke likte krigen, og at han ønsket seg hjem til mor, far og familie. "Alt gikk bra, men det var noen harde minutter da det sto på", fortalte Josef Jakobsen.

En dag da "Øya" la til ved brygga i Kristiansand, kom fire-fem menn fra Gestapo og forlangte at "Øya"-mannskapet skulle bli med dem. I Tollboden ble mannskapet tatt i avhør, og mennene fra Gestapo påstod at mannskapet på "Øya" hadde morset til allierte skip. Dette hadde vakta på Justøya rapportert. Gode råd var nå dyre. På impuls sa Josef Jakobsen til skipper Ivar Østerberg at det måtte være topplanterna som forsvant og kom opp igjen i bølgedalene. Josef husket at det hadde vært et vestlig sjødrag den morgenen. Så ble han bedt om å holde kjeft. Skipper Østerberg fanget fort opp situasjonen og holdt fast ved Jakobsens forklaring om at det måtte være topplanterna som akkurat hadde vært i brytningen når båten stoppet i bølgene. Etter tre kvarter slapp mannskapet fri, men skipper Ivar Østerberg ble holdt igjen og ble der i timesvis. Mannskapet var redde for at skipperen ikke ville gå klar denne gangen, for det var ikke første gang "Øya" var i Gestapos søkelys. Men like før "Øya" skulle gå fra Kristiansand klokka 15.00 slapp Østerberg ut. Gestapo godtok forklaringen med lanterna og konfererte med Justøya om vær, vind og bølger. De gjorde beregninger som viste at lanterna kunne være en mulig forklaring, men de glemte at forholdet var det samme på grønn lanterne styrbord side. Mannskapet på "Øya" var heldige!

Over isen etter tobakk

Josef Jakobsens historie "Skitur og tobakk" er ett av bidragene i boka "*Aust-Agder og austegder gjennom krig og frigjøring*": [28]

> Josef Jakobsen og Maurits Østerberg gikk på ski på havisen fra Lillesand til Kristiansand og tilbake vinteren 1942/43. Maurits var skipper på rutebåten "Søgne", den samme som senere trafikkerte strekningen Arendal-Tvedestrand. Han hadde en halv eske tobakk liggende om bord i båten, som lå innefrosset i fiskehavna i Kristiansand. Josef og Maurits fant ut at de ville hente tobakken og samtidig se til båten, og de ville forsøke å gå på isen samme vei som de kjørte med "Øya".
>
> Det gikk bra. Vi la ut fra Lillesand ved ni-tiden om morgenen. Fint vær, liten østlig bris som vi hadde i ryggen, men det var cirka 22 kuldegrader! Sola kom opp, og det ble en bra tur gjennom Blindleia. Vi stoppet ved de fleste bryggene, tok skiene av oss og hilste på kjøpmennene langs ruta. Det var mye fast is innenskjærs med snø og skare oppå. Men da vi kom til Ramsøysundet, var det skikkelig stor havis, svære flak stod på ende, og det var vanskelig å forsere. Vi måtte da gå gjennom Indresund, fordi det var åpent vann mellom isflakene blant annet på grunn av sterk strøm. Vi tok en risiko og gikk opp gjennom Ulvøysundet. Vi krysset Kvåsefjorden innenfor Tove og inn Stanggabet, gjennom Randesund. Men da vi kom til Dvergsøya, møtte vi en svær rusk av en tysk u-båt. Den gikk rett foran nesen på oss. Vi måtte da gå opp Topdalsfjorden og i land ovenfor Marvika. Turen tok cirka fem timer. Etter overnatting i M/S "Søgne" gikk turen tilbake neste dag. Det ble strabasiøst. Men vi kom omsider hjem til Lillesand, stive og forfrosne, ikke minst på utsatte steder! Jeg tror faktisk vi er de eneste som har gått på ski på havisen mellom Lillesand og Kristiansand noen gang – og så for noen skarve gram med ekte tobakk!

Dramatisk forlis lille julaften

Denne historien opplevd Josef Jakobsen lille julaften 1944: [29]

> "Øya" stampet seg fram i rute fra Lillesand med avgang 07.15 lille julaften 1944. Det hadde blåst sydøstlig kuling og storm noen dager, og det var snøtykke. Sjøen var grov, og det var drivminer i farvannet. Sundet ved Justøya var stengt av tyskerne med lav bro, så en måtte gå utaskjærs. Allerede ved rundingen av Saltholmen fyr måtte farten reduseres. Vi beveget oss sakte og sikkert framover, men var mer under vann enn over. Mat, post, folk og annet skulle fram til øyfolket uansett – selv om været bød til landligge. Da vi gikk fra brygga på Åkerøya skulle jeg på utkikk, fordi sikten var svært dårlig. Da oppdaget jeg et svakt rødlig felt oppe i lufta i sørlig retning. Jeg oppfattet ikke hva det kunne være, men kom meg opp til skipperen i en fart og fortalte hva

jeg hadde sett. Da vi stod og diskuterte hva det kunne være, kom det plutselig et svakt rødlig lys i lufta igjen. Nødrakett, sa skipperen. Da sjøen gikk grov og snøtykka ikke gjorde det bedre, fant vi ut at lyset måtte komme fra noe lenger sørvest. Den beste måten å ta seg ut på, var å gå innom Krossholmen og videre ut langs Kjeholmene på nordøst-siden av Tronderøyene. Tilfeldigvis var Aksel Syvertsen fra Åkerøya kommet om bord som passasjer, den eneste til da i styggværet. Han var krabbekjent i området og til stor hjelp. Det ble gitt full trøkk i maskinen, og livbåt, livbøyer og liner ble gjort klar, men vi så fortsatt ingen ting. Da plutselig fikk vi se et svært, svart skrog stå høyt på land på Kålholmen vest av Kalvøya. Vi blusset med lyskasteren for å gjøre de om bord oppmerksom på at hjelp var underveis. Vi fikk kontakt med mannskapet som hadde samlet seg på bakken forut da akterenden var mer eller mindre under vann og brottsjøer stadig slo innover. Vi fikk om bord et par mann, men fikk vanskeligheter med å gå inntil skutesida. Livbåt ble satt på vann, men da kom tilfeldigvis Olaf Jørgensen med sønnen Asbjørn fra Gamle Hellesund. De hadde satt ut liner og ruser i le av holmene for å få juletorsken. Sjekta deres var bare på 18-19 fot, men ved hjelp av flere turer mellom den strandede båten og "Øya" fikk vi omsider hele mannskapet om bord. Båten viste seg å være den norske båten "Marna" på ca. 1.200 tonn med 13 manns besetning, alle norske. De hadde stått på land i flere timer, og det var de to siste nødrakettene vi hadde observert. Alle mann kom under dekk, det ble fyrt ekstra på byssa, og de fikk så mye klær vi kunne være av med i vinterkulda – og kaffeerstatningen var i hvert fall varm. Vel framme i Kristiansand kom sekr. Pettersen fra Sjømannshjemmet og tok godt vare på mannskapet – han hadde fått beskjed underveis. Jeg husker spesielt en eldre fyrbøter i fillete og våte bukser, bar overkropp og det karakteristiske halvsvarte tørkleet rundt halsen. Da han gikk i land kom det: "Takk karer, håper jeg får en ny hyre før kvelden". Og en 16-års førstereisgutt som hadde vært om bord i cirka en uke, han gråt og sa: "Aldri mer til sjøs". I hvert fall ble det utført en god sjømannsdåd av de tre fiskerne og brødrene Østerberg på "Øya". "Marna" brakk i to og ble senere totalvrak. Det viktigste var at alle 13 mann var reddet og i god behold, i motsetning til mange andre forlis som fikk et mer tragisk utfall, og det ble en takknemlig og fredfull jul. Det var sterke minner for en ung sjøgutt som i stillhet sukket om hjelp fra oven da redningsarbeidet stod på som verst. Da siste mann var om bord kom en takkens tåre blandet med sjø som ingen kunne se – en stille takk gikk oppover. Og da julekveldens stillhet hadde senket seg over et hærtatt land og dagen forut var kommet litt på avstand, falt "nervene" til ro, og så ble det en fredfull julekveld.

Jubel i leia

Under krigen foregikk bunkring av diesel- og solarolje i Ulvøysund hos Andreas Nilssen, senere Kristian Nilssen. Olje ble tildelt etter kvote ved Fylkesforsyningsnemnda i Kristiansand. Etter hvert ble det færre tildelinger, og mannskapet på "Øya" måtte innskrenke kjøringa, først en dag, så en dag til og så videre. Mot slutten av krigen kjørte "Øya" til Kristiansand, lå over der for så å vende nesa hjemover neste dag. Så var det slutt på drivstoffet, og "Øya" måtte legge til kai. Mannskapet begynte å male og pusse opp båten. Det lille varpankeret ble lagt ut, og båten lå fast med akterenden og med baugen ut. Slik lå "Øya" under frigjøringsdagene i 1945. Den 7. mai fikk Josef Jakobsen og resten av mannskapet melding fra England over skjult radio. Koster og spann fløy i været, og feiringa kunne ta til. To fat med rundt 400 liter solarolje var gjemt unna i steinene under brygga. Fatene kom fort fram, og mannskapet var raske til å ta opp ruta igjen, noe som medførte stor jubel i Blindleia!

I rutebillagets eie

Fra M/B "Øya" begynte å gå i rute mellom Lillesand og Kristiansand i 1940, hadde den vært i familien Østerbergs eie. Rundt 1950 overtok Maurits og Ludvig Østerberg "Øya" etter sin far, Otto Østerberg.[30]

I 1955 kjøpte Kristiansands-selskapet Lillesand og Topdalens Rutebillag (LTB) "Øya", og drev rutebåtvirksomheten fram til 1988. Alle disse årene var preget av usikkerhet. Bedre veier, flere biler, avfolking av øyene, nedleggelse av flere av kolonialforretningene langs Blindleia og det faktum at folk flest fikk egen båt, gjorde at behovet for en fast rutebåt ikke var like stort som tidligere. Høyere lønninger og økte driftsutgifter talte også mot "Øya"s eksistensgrunnlag.

Buss og båt

På begynnelsen av 1900-tallet var bilen kommet for å bli i Norge, og i 20-årene ble det etablert flere rutebilselskaper på Sørlandet. Rutebilen knyttet by og land sammen, og gjorde at kysten og innlandet kom nærmere hverandre.

Den 1. juli 1952 ble Kristiansands-selskapet Lillesand og Topdalens Rutebillag (LTB) etablert. Eierne var: Clara Lømsland, Ellen Egerhei og Sigurd Lømsland fra Topdalens bilruter, S. M. Benestad og Hjalmar Govertsen fra Lillesandsruta, Th. Gumpen, Ingemund Stie, Alfred Drange, Georg Bjørnestad, Kristian Rødlid, Thor Randvik, Arnold Halvorsen, Olav N. Birkeland, Karl Trældal og Dønnestadruta A/S. Disponent var Ingemund Stie, en framtredende skikkelse innen næringen. Ved starten hadde selskapet 30 transportenheter til rådighet.

I 1955 bestemte LTB seg for også å satse på båtdrift, og kjøpte "Øya" av brødrene Østerberg.

"Øya" hadde et konkret behov å fylle i det samme geografiske området som LTB trafikkerte med sine rutebiler. Den store avfolking av kystdistriktene var ennå ikke begynt for fullt", heter det i LTBs festskrift, *På hjul og kjøl.*[31]

Drift på "nåde"

Samferdselsdepartementet hadde i utgangspunktet ansvaret for tildeling av tilskudd til rutebåttilbudet mellom Lillesand og Kristiansand. I 1979 ble det økonomiske ansvaret overført til Vest-Agder fylkeskommune.[32]

I løpet av de drøyt tredve årene LTB drev rutebåtvirksomhet, ble korrespondansen med Samferdselsdepartementet, og senere Aust- og Vest-Agders samferdselskonsulenter, svært omfangsrik, og brevvekslingen viser at driften så visst ikke var noen gullgruve!

Det første offentlige tilskuddet til "Øya" bevilget Samferdselsdepartementet i 1956. Beløpet var på 10.000 kroner, samtidig som det ble gitt et mindre tilskudd fra Høvåg kommune og Randesund kommune. Vinteren 1961 søkte LTB Samferdselsdepartementet om å få dekket det reelle driftsunderskuddet i 1960 på rundt 13.000 kroner i tillegg til tidligere underskudd på drøyt 30.000 kroner. "Båten er nå gammel og skral, så vel skrog som motor er hardt medtatt og sterkt nedslitt. Kan den holdes gående den nødvendige tid inntil vegforbindelsene blir utbygget til kystdistriktene hvor båten anløper, slik at trafikken kan overføres til biler, må en være godt fornøyd", skrev disponent i LTB, Ingemund Stie.[33] LTBs regnskap for driftsåret 1961 viser at statstilskuddet til "Øya" for dette året var på 20.000 kroner.

Manglende standard på veinettet var et stadig tilbakevendende argument mot nedleggelse av rutetilbudet sjøveien mellom Lillesand og Kristiansand. Flere ganger fikk LTB fortsette rutedriften "på nåde" inntil veiene i Høvågområdet ble utbedret. I 1961 ble det sagt at så fort veiforbindelsen til Ulvøysund og Kjøpmannsvik var i orden, burde båttrafikken innstilles.

Kommunal redningsoperasjon

Stadig var det ekstrautgifter og reparasjoner på "Øya", og LTB måtte søke om noen ekstra kroner i tilskudd. Etter en større reparasjon i 1962 som kostet selskapet 22.600 kroner, søkte rutebillaget Samferdselsdepartementet om et ekstratilskudd på 17.000 kroner. Svaret fra høyeste hold var alt annet enn positivt: I brevet fra departementet ble det vist til at samferdselskonsulenten i Vest-Agder ikke kunne forstå at det var påkrevd å underholde ruten ved statsbidrag lenger. I følge konsulenten var Åkerøya det eneste sted ruta hadde betydning, men også her var betydningen blitt mindre etter hvert som øya var blitt avfolket. I 1962 var det ingen skolebarn på Åkerøya. I 1963 ville det være ett barn i skolepliktig alder der. Videre ble det opplyst at posten ville bli sendt med rutebil til Brekkestø og overført til Åkerøya med ekstra båt. Denne ordningen ble sett på som bedre, og skulle ikke bli dyrere enn den eksisterende ordningen med rutebåten som postbåt. Søknaden om ekstratilskudd til reparasjon og vedlikehold av M/B "Øya" ble ikke innvilget: "En forutsetter at ruten betjenes med leiet båt ut året i samsvar med det tilskott som allerede er gitt til ruten og at tilskottet for ettertiden faller bort", het det avslutningsvis i brevet fra Samferdselsdepartementet.[34]

Etter dette var det høyst uklart om "Øya" skulle fortsette å gå i rute mellom Lillesand og Kristiansand. Men Lillesand kommune nektet å gi slipp på

den gode, gamle traveren og sa seg villig til å yte et årlig bidrag på 5.000 kroner til driften. Også Kristiansand kommune ville bidra med samme beløp, og Randesund kommune bevilget 1.000 kroner. Disse midlene ble for første gang gitt i 1964.

På grunn av usikkerhet knyttet til videre drift, ble det fra LTBs side ikke sendt søknad om statstilskudd for 1964. I mars samme år ble det gitt et ekstraordinært tilskudd på 25.000 kroner. "Inntil vegene i Høvågområdet blir satt i så rimelig stand at biltrafikken kan overta trafikken etter m/b "Øya" vil en herfra ikke ha noe å bemerke til at driften av m/b "Øya" opprettholdes", skrev samferdselskonsulenten i Vest-Agder.[35] Dermed var "Øya" igjen berget, i alle fall for noen år!

I ordinært statstilskudd for 1965 fikk LTB 50.000 kroner. I tillegg bevilget Samferdselsdepartementet et ekstra tilskudd på 35.000 kroner til dekning av merutgifter ved innkjøp av redningsmateriell og på grunn av lønnsøkning, men det var ikke alltid slike ekstrabevilgninger ble gitt. I 1967 søkte rutebillaget om inndekning av budsjettunderskudd på 10.000 kroner. Større reparasjonskostnader og svikt i ruteinntektene fordi "Øya" var ute av drift det meste av mai og juni måned, gjorde at budsjettet for 1967 ikke ville holde, men Samferdselsdepartementet sa nei.

Økte utgifter

Utover på 1950- og 60-tallet ble veiene på Sørlandet stadig bedre. Varoddbroa åpnet den 20. oktober 1956, og samme år ble også Kjevik-broa og Senumstad-broa åpnet. 1. oktober 1960 ble stamveien mellom Lillesand og Kristiansand åpnet, en stor begivenhet for kommunikasjonssektoren på Sørlandet. Men den økte veistandarden var som nevnt et moment som talte mot fortsatt rutebåtdrift mellom Lillesand og Kristiansand.

LTBs "Øya"-regnskaper for årene 1961 til 1974 viser en jevnt stigende økning i utgifter til lønn og drift.[36] Regnskapene for driftsårene 1961, 1967 og 1974 er gjengitt for å illustrere denne utviklingen.

I 1961 var lønnsutgiftene på nærmere 45.000 kroner. Seks år senere, i 1967, ser vi bare en liten økning. Da hadde rutebillaget cirka 46.700 kroner i utgifter til lønn. I 1974 var denne posten imidlertid kommet opp i mer enn det dobbelte, nesten 120.000 kroner.

Den totale kostnadsrammen for drift av rutebåten (lønnsutgifter inkludert) viser også en jevn stigning. I 1961 var denne posten på cirka 87.000 kroner. I 1967 hadde kostnadsrammen for drift økt til drøyt 104.000 kroner, og i 1974 brukte LTB nærmere 187.000 kroner til drift.

Andre endringer som kan leses ut av regnskapene for disse årene, er en økning i passasjertransporten og en nedgang i frakt av gods. Den første endringen har nok sammenheng med "Øya"s økende popularitet som turist-

Regnskap for driftsåret 1961

Kostnader	
1. Drivolje, kull, annet brensel	7.308,-
2. Smøreolje	2.284,-
3. Dekks- og maskinrekvisita	1.929,-
4. Reparasjon og vedlikehold	19.102,-
5. Besetning, lønn m.v.	44.623,-
6. Assuransepremie	1.809,-
7. Ekspedisjon og brygger	4.154,-
8. Administrasjon	1.200,-
9. Renter av gjeld	252,-
10. Andre kostnader	4.323,-
Sum kr.	86.984, -

Inntekter	
11. Passasjerfrakt	12.183,-
12. Godsfrakt	45.405,-
13. Ekstraturer, slep	770,-
14. Postbetaling	4.915,-
15. Renter av bankinnskudd	0,-
16. Andre inntekter – havari	4.307,-
Sum kr.	67.580,-

Regnskap for driftsåret 1967

Kostnader	
1. Drivolje	6.531,-
2. Smøreolje	1.974,-
3. Dekks- og maskinrekvisita	2.345,-
4. Reparasjon og vedlikehold	28.964,-
5. Mannskap, lønn m.v	46.688,-
6. Assuranse av skip	2.169,-
7. Ekspedisjon, havneutgifter	4.385,-
8. Administrasjon	1.200,-
9. Renter av gjeld	349,-
10. Andre kostnader	9.455,-
Sum kr.	104.060,-

Inntekter	
11. Passasjerfrakt	17.543,-
12. Godsfrakt	37.529,-
13. Ekstraturer, slep	1.100,-
14. Postbetaling	4.379,-
15. Renter av bankinnskudd	0,-
16. Ymse inntekter	0,-
Sum kr.	60.551,-

Regnskap for driftsåret 1974

Kostnader	
1. Drivolje	17.011,-
2. Smøreolje	2.494,-
3. Dekks- og maskinrekvisita	1.351,-
4. Reparasjon og vedlikehold	18.749,-
5. Mannskap, lønn m.v.	119.753,-
6. Assuranse av skip	12.964,-
7. Ekspedisjon, havneutgifter	6.652,-
8. Administrasjon	2.000,-
9. Renter av gjeld	420,-
10. Andre kostnader	5.387,-
Sum kr.	186.781,-

Inntekter	
11. Passasjerfrakt	52.379,-
12. Godsfrakt	22.108,-
13. Ekstraturer, slep	3.740,-
14. Postbetaling	8.417,-
15. Renter av bankinnskudd	0,-
16. Ymse inntekter	0,-
Sum kr.	86.644,-

Disse utdragene av regnskapene for M/B "Øya" illustrerer godt hvordan driftsresultatet forverret seg i løpet av et drøyt tiår.

attraksjon i sommermånedene. Nedgangen i frakt av gods kan skyldes flere forhold: Et bedre utbygd veinett, avfolking av øyene i skjærgården og nedleggelse av butikker i Blindleia. I 1961 tjente rutebillaget cirka 12.000 kroner på frakt av passasjerer med "Øya". I 1967 var denne inntektsposten på rundt 17.500 kroner. I 1974 ser vi at denne posten har steget til drøyt 52.000 kroner. Når det gjelder inntekter fra godstrafikken, var disse i 1961 på rundt 45.500 kroner. I 1967 tjente rutebillaget cirka 37.500 kroner på frakt av gods, mens disse i 1974 var redusert til cirka 22.000 kroner. Det må selvfølgelig også tas høyde for prisstigning, både på billetter og frakt av gods.

Artige episoder

Selv om årene i rutebillagets eie var preget av trusselen om nedleggelse, måtte den daglige driften gå sin vante gang, og rutebåten "Øya" kjørte trofast mellom Lillesand og Kristiansand, til stor glede for mange. Her kan det kanskje være på sin plass å nevne at "Øya" ble brukt i Tancred Ibsens film "Skjær i sjøen" fra 1965 med Henki Kolstad og Solfrid Heier i hovedrollene. Slettes ikke verst for en liten, lokal rutebåt!

I LTB-perioden var Ola Kræmer skipper på "Øya". Kræmer styrte båten i 17 år, fra 1958 og fram til han gikk av med pensjon i 1975. Men han ga seg ikke helt som "Øya"-skipper. Sommeren 1976 var han ferievikar for Sigmund

Mange passasjerer passet på å bli foreviget sammen med mannskapet om bord på "Øya", som disse to jentene som poserer på hver sin side av Ulrik Sørbotten. Sørbotten jobbet som mannskap i årene 1957-1971. (Privat eie)

Glastad og sa følgende til Fædrelandsvennen: "- Jeg kan vel si at jeg har slitt ut en båt i disse årene. "Øya" og jeg gikk av med pensjon samtidig.[37]
Disse to historiene, gjengitt etter Øystein Nilssen fra Høvåg, er fra årene da Ola Kræmer var skipper:

Det må ha vært mot slutten av 1960-tallet. Ola Kræmer var skipper, og båten var full av folk på turen østover en fin sommerettermiddag. Om bord var også to søstre i 12-13-års alderen som skulle på besøk til besteforeldrene i Ulvøysund. De var ikke av den sorten som akkurat var kjent for å sitte stille for lenge av gangen – sikkert ikke uten grunn gikk de under navn av "villminkene" i nærmeste krets.

Da "Øya" var kommet ut på Kvåsefjorden, hadde de funnet veien inn i styrehuset til skipperen, og som den omgjengelige og trivelige person Kræmer var, ble de tatt godt imot. Han pratet og skøyet med dem – og den ene spurte til slutt om å få låne skipperlua hans. Dette vakte tydelig misunnelse hos den andre, og før Kræmer fikk grepet inn, var de to søstrene i full fight om skipperlua som i kampens hete for ut av det åpne styrehusvinduet og ut i sjøen. De andre passasjerene stusset jo litt da Kræmer plutselig snudde "Øya" midt på Kvåsefjorden og med et stort glis ropte til dekksmannen at han måtte finne fram båtshaken for å fiske opp den hvite bremlua som var kommet over bord ved et uhell.

Det var midtvinters, stille og temmelig kaldt, isen hadde begynt å legge seg i Blindleia. Ola Kræmer hadde funnet det tryggest å ta "Øya" ut fra Lillesand på søndagskvelden for å være sikker på å komme seg vestover i rute mandag morgen. Han hadde med seg Oliver Nielsen som mannskap, og de hadde lagt seg til i Gamle Hellesund for å gå videre derfra mandag morgen. Etter anløp Skottevik merket de at noe var galt. Oliver gikk ned i maskinrommet og fant ut at motoren var altfor varm, en frostplugg hadde gitt etter da de startet opp etter den kalde natta, og kjølevannet lakk ut av sylinderen. For sakte fart kom de seg til Ulvøysund, og la til der for å se hva som kunne gjøres når motoren hadde kjølt seg ned igjen.

Det var blinkende sol og stille denne kalde vintermorgenen. Kræmer gikk også ned i maskinrommet for å se, og beklaget seg straks over hvor sotet og svart alt var blitt der nede. Han tok en tvistdott og ga seg til å tørke på lyspæra i maskinromstaket. Det var da Oliver bemerket etter et par av sine sedvanlige kremt: Hm, hm, det kan jo være det hjalp litt om du tok av deg solbrillene først, Kræmer...

Ja til ny rutebåt

Å erstatte "Øya"s rutetjeneste med buss ble til stadighet diskutert, og i 1972 ba Samferdselsdepartementet LTB om en beregning av en rutetjeneste med buss for de sideveiene som førte ut til anløpsstedene for båtruta. Resultatet var oppløftende, sett med rutebillagets og øyboernes øyne - noen rimeligere

ordning ville dette så visst ikke bli. Beregnet underskudd for rutetjeneste med buss var på cirka 86.000 kroner per år. Det årlige offentlige tilskuddet til rutebåtdriften var på mellom 40.000 og 50.000 kroner der Kristiansand og Lillesand kommune ga 5.000 kroner hver. Busstjenesten ble beregnet med to avstikkere per tur, for eksempel først Ulvøysund og Bliksund, deretter Krossen og Kjøpmannsvik, i korrespondanse med bussrute til og fra Kristiansand og Lillesand på stamveien ved Vestre Vallesverd. LTB pekte på at de nevnte stedene ville få en daglig forbindelse hver vei, men at ordningen på ingen måte ville dekke de forskjellige behov langs båtruten. "De som befinner seg på øyene, vil i det hele tatt ingen forbindelse få uten at de først må ta seg frem med egen båt".[38]

I samme brev pekte disponent Ingemund Stie på at "Øya" trengte ny motor, men at det ikke var økonomisk forsvarlig å skifte motor i det gamle skroget. Derfor søkte LTB om 40.000 kroner til kjøp av ny båt som skulle erstatte M/B "Øya". Den påtenkte erstatteren, M/S "Ytterdal", ble beskrevet som et "særdeles godt kjøp".

Formannskapet i Lillesand kommune uttalte seg også i saken, og anbefalte enstemmig at søknaden fra LTB skulle imøtekommes. Det ble pekt på at veiforholdene til Kjøpmannsvik og Bliksund gjorde det vanskelig å basere seg på helårsdrift med rutebil. Formannskapet var av den oppfatning at de øvrige stedene langs kysten ville bli meget skadelidende dersom rutebåtdriften opphørte. Øyboerne ville komme i en langt vanskeligere stilling, og turisttrafikken med "Øya" ville forsvinne.[39] Dermed ble diskusjonen om å erstatte "Øya" med buss foreløpig lagt død.

Den første "Øya" og "Øya" II fotografert i Furøysundet. Bildet er tatt sommeren 1975 da gamle "Øya" kjørte sin siste sesong for LTB. (Privat eie)

Med Samferdselsdepartementets hjelp kjøpte LTB i januar 1973 M/B "Øya" II ex. "Ytterdal" på tvangsauksjon til 40.000 kroner, men bare i løpet av et par år var utgiftsposten for den nye "Øya" blitt på over 68.000 kroner. Kostnadene gjaldt omsertifiseringen med omlegging av elektrisk anlegg, nye lanterner, redningsutstyr, brannslukkingsapparater, maskinreparasjoner, ishud og diverse. Og ikke nok med det, 12. september 1975 ble pålegg gitt av Skipskontrollen kalkulert til hele 300.000 kroner. LTB var nok en gang havnet i en vanskelig situasjon.

Tabell 4.1 M/B "Øya" II

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
Lillesand og Topdalens Rutebillag, Kristiansand, 1973-1977.	Ølve, 1911 i følge skipskjøtet, 1916 i følge LTBs papirer.	78 fot.	35,12 brt.	110 HK.

Sverre Hagen, ny disponent etter at Ingemund Stie døde i 1973, skrev i brev til fylkestrafikksjefen i Vest-Agder at det var umulig for LTB å etterkomme kravet fra Skipskontrollen. I tillegg ville det være bortkastede penger. Hagen pekte også på at Sjøfartsdirektoratet hadde forlenget "Øya" IIs sertifikat til 31. desember 1975. Fra 1. januar 1976 stod dermed LTB med to båter uten sertifikat. For gode, gamle "Øya" hadde selskapet beholdt. Tanken var at båten skulle slettes fra registeret etter 1975-sesongen, og at "Øya" II skulle kunne betjene ruta i noen år framover. Passasjertallet for "Øya" II var først oppgitt til cirka 80 personer, men ved fornyelse av passasjersertifikatet var tallet blitt satt til 48 personer. Siden 80 prosent av inntektene til rutebåtdriften kom fra de tre sommermånedene, brukte LTB begge båtene sommeren 1975. I brevet til fylkestrafikksjefen bad disponent Hagen om råd, men presiserte avslutningsvis: "Imidlertid mener vi at nedleggelse av båtdriften ville være en direkte diskriminering av øybefolkningen sett i relasjon til de tilbud som gis i samferdselssektoren i dag." [40]

Et møte ble holdt i Samferdselsdepartementet 5. januar 1976. Disponent i LTB, Sverre Hagen, sa i den forbindelse følgende til Fædrelandsvennen: "- Da Skipskontrollen sa stopp for passasjertrafikk med de to gamle båtene, anså vi de nødvendige utbedringer som hensiktsløst kostbare. I stedet ønsker vi å skaffe en annen båt. Jeg har nettopp vært i konferanse hos Samferdselsdepartementet i Oslo for å forklare saken, og jeg kan vel si at vi har fått "klarsignal" til å gjøre en slik disposisjon." [41]

En tredje "Øya"

I april 1976 var "Øya"-båtenes avløser på plass ved Langbrygga i Lillesand. Båten var kjøpt for 325.000 kroner av Simen Møkster i Stavanger. "Måkeskjær", som etter hvert også skulle få overta "Øya"-navnet, hadde gått i rutetrafikk i Sogn og Fjordane.

På dette tidspunktet var det bare "Øya" II som trafikkerte strekningen Lillesand-Kristiansand med avgang fra Lillesand mandag, onsdag, fredag og lørdag, og det var kun gods som ble fraktet med rutebåten. Etter å ha gått i tro tjeneste i Blindleia i 35 år, ble gamle "Øya" solgt sommeren 1976. Kjøper var Karl Otto Nilssen i Kristiansand, som betalte 17.000 kroner for båten. Den første "Øya"-båten endte til slutt sine dager et sted mellom Vige og Varodden utenfor Kristiansand. I 1977 ble "Øya" II solgt til Wiggo Olsen og Øyvind Olsen for 22.000 kroner. Båten fikk senere navnet "Costa Plenty" og lå flere år i Ålefjær før den forsvant.[42]

Dagens "Øya" ble bygd ved Gjerde Skipsbyggeri i Hatlestrand i 1967. Båten er 58 fot lang og veier 60 tonn. (Privat eie)

Tabell 4.2 M/B "Øya"

Eier	Byggested og -år	Størrelse	Registertonn	Maskin
Lillesand og Topdalens Rutebillag, Kristiansand, 1976-1988. "Øyas Venner", Lillesand, 1988-1998. Tore Bjørlykke, Lillesand, 1998-	Gjerde Skipsbyggeri, Hatlestrand, 1967.	58 fot.	Oppgitt til 37 tonn, men viste seg å veie 60 tonn.	164 kw/223 HK ved 2000 0/min, ny i 1995.

En usikker framtid

Med den nye "Øya" ble det slutt på den karakteristiske dunke-lyden. "Det to-sylindrede kjennetegn som markerer dagens høydepunkt og Øyas ankomst til alle de små plassene mellom de to sørlandsbyene, blir erstattet med en seks-sylindret Caterpillar med turbolader, og vil komme snikende som på en sokkelest", skrev journalist Per Gundersen i Fædrelandsvennen.[43]

Livet til sjøs ble heller ikke problemfritt for den tredje "Øya"-båten. På begynnelsen av 1980-tallet ble det fra samferdselsavdelingen i Vest-Agder fylkeskommune pekt på at "Øya"s framtid som rutebåt mellom Lillesand og Kristiansand var usikker. Båtens tekniske stand holdt ikke mål etter Skipskontrollens normer, og trafikkgrunnlaget utenom sommersesongen var svakt. Gjennom tilskuddet til "Øya" for 1982 som var budsjettert til 281.000 kroner, ble hver passasjer subsidiert med over 40 kroner per tur.[44]

Tabell 4.3 viser antall reisende med båten for hver måned i 1980. Av de totalt 6.530 passasjerene, reiste hele 5.625 med "Øya" i månedene juni, juli og august. Tallet viser klart hvordan utviklingen har gått fra målrettet transport til reisen som opplevelse. Tidligere reiste folk med rutebåten fordi den var det naturlige framkomstmiddelet, og persontrafikken var jevnt fordelt gjennom hele året. Siden 1980-tallet har trenden vært at folk reiser med "Øya" for opplevelsens skyld, på sommerstid.

Skipskontrollen hadde kommet med flere pålegg om reparasjoner og utbedringer, og "Øya" mistet sertifikatet. Slik samferdselsavdelingen så på situasjonen, var løsningen enten å koste på "Øya" eller å kjøpe en ny båt. Rutebåtdrift generelt var på begynnelsen av 1980-tallet preget av store kostnadsøkninger på grunn av strenge sikkerhets- og bemanningsforskrifter fra Skipskontrollen. Og som det er pekt på, ble dette spesielt problematisk for "Øya".

Det ble lenge arbeidet med planer om å skaffe en større båt til erstatning for "Øya", blant annet for å kunne gi et bedre tilbud sommerstid, men i følge

Å reise med "Øya" sommerstid er populært både for fastboende og turister, og utviklingen har gått fra målrettet transport til reisen som opplevelse. Bildet er tatt en sommerdag på Helenas brygge i Gamle Hellesund. (Foto: Lillesands-Posten)

Tabell 4.3
Persontrafikk med "Øya" i 1980

Persontrafikk "Øya" 1980	Antall reisende
Januar	22
Februar	1
Mars	25
April	46
Mai	408
Juni	1346
Juli	2773
August	1506
September	277
Oktober	52
November	37
Desember	37
Totalt	6530

Her ser vi rutebåten slik vi er vant til å se den, gjennom Blindleia med mange passasjerer om bord. (Privat eie)

"Øya"-skipper Vidar Sørbotten sjekker at alt er som det skal i maskinrommet. Bildet er tatt sommeren 2005. (Foto: Jostein Blokhus, Fædrelandsvennen)

direktør Sverre Hagen i LTB var det umulig å finne en passende båt til en akseptabel pris. Dermed ble det reparasjoner på "Øya" for 300.000 kroner. Styrehuset ble bygget om, hydraulisk styring ble installert og båten fikk ny radar og nytt kompass. Det ble også innredet et lite postrom. På grunn av reparasjonene ble Åkerøya og Gamle Hellesund uten rutebåt fram til påsken 1982. I denne perioden ble posten hentet av folk på stedet, og til de landfaste stedene ble post og varer brakt med bil. [45]

Kampen om "Øya"

"Øya"s videre eksistens fortsatte å henge i en tynn tråd utover 1980-tallet. I flere år pekte samferdselsavdelingen i Vest-Agder på at rutebåten som gikk mellom Lillesand og Kristiansand stadig fikk en større del av den fylkeskommunale tilskuddspotten. Likevel kom det som et sjokk - på øybefolkningen, Lillesand kommune, LTB og folk flest - da fylkespolitikerne ga grønt lys for å erstatte "Øya" med sightseeingbåten "Maarten". Vedtaket utløste et engasjement og en kampvilje som Lillesand, trolig verken før eller siden, har sett maken til. "Øya", det siste leddet i en tradisjonell kystfart, måtte beholdes. Og grasrota vant kampen, ikke mindre enn to ganger, før rutebåten til slutt gikk over på private hender.

Frakt av varer til forretningene i Blindleia var en sentral del av rutebåtvirksomheten. Kristian Nilssen drev landhandel og poståpneri i Ulvøysund fra 1951-85. Her får han levering fra "Øya". Bildet er tatt i juli 1976. (Privat eie)

Kraftige protester

I januar 1985 fikk lillesandere følgende nyhet servert via Lillesands-Postens førsteside: "Øya midlertidig i bøya fra 17. juni i år". Før jul hadde samferdselsutvalget i Vest-Agder vedtatt med fem mot fire stemmer at sightseeingbåten "Maarten", som en prøveordning, skulle settes inn i "Øya"s rute mellom Lillesand og Kristiansand sommeren 1985. Et enstemmig utvalg ville nå vurdere en omlegging av rutebåtforbindelsen på denne strekningen og få kartlagt alternative ruter. [46]

I det opprinnelige forslaget til vedtak, ført i pennen av daværende samferdselssjef i Vest-Agder, Kjell Abildsnes, stod det at ruteforbindelsen mellom Lillesand og Kristiansand skulle legges ned vinterstid, og at fast bosatte som var avhengig av ruta i dette tidsrommet, skulle få et annet tilbud. Men under den politiske behandlingen i samferdselsutvalget ble innstillingen endret til at driften av "Øya" skulle gå som normalt vinteren 1985. I saksopplysningene ble det pekt på at driften av "Øya" i lengre tid hadde vært preget av usikkerhet, både på grunn av en utvikling mot større tilskudd fra fylkeskommunen for å holde sambandet oppe og et meget svakt trafikkgrunnlag utenom sommersesongen. Det ble også poengtert at "Øya" var lite egnet til å ta seg av ren turisttrafikk. "Ettersom Kristiansand kommune nå har anskaffet en ny sightseeingbåt, M/S Maarten, har det vært naturlig for oss å vurdere om en ikke kan bruke denne nye båten i denne ruten, og da som et tilbud bare i sommersesongen". [47]

Bestemmelsen om å la "Øya" gå i bøyene i sommermånedene førte til voldsomme reaksjoner fra flere hold. "Øya"-skipper Sigmund Glastad var en av mange som reagerte og sa til Lillesands-Posten at vedtaket var bestemt over hodet både på øybefolkningen og eier LTB.[48]

Argumentene mot "Maarten" var mange: Øyboerne var helt og holdent avhengig av en båt som kunne frakte varer, og det kunne ikke "Maarten". Ruta med "Maarten" ville bli omvendt, med utgangspunkt og avgang fra Kristiansand klokka 9 om morgenen og med ankomst i Lillesand 12.00. Dermed kunne ikke båten brukes av øyfolket til handleturer i Kristiansand. "Maarten" ville være dyrere i drift enn "Øya". Førstnevnte skulle få 150-200.000 kroner i støtte i to måneder – rundt halvparten av hva "Øya" fikk på årsbasis. Det ble også pekt på at "Øya" alltid gikk med overskudd i sommersesongen. Videre ville bruk av sightseeingbåten føre til at posten til øyene ville bli forsinket. Et siste argument mot "Maarten" var at turistene helt klart foretrakk å tøffe gjennom Blindleia med den kjente og kjære "Øya".

Også administrerende direktør i LTB, Sverre Hagen, reagerte sterkt på samferdselsutvalgets vedtak. "Vi kommer til å protestere på det som er skjedd, ikke minst fordi vi som konsesjonsinnehaver på ruta føler at vi har et ansvar overfor øybefolkningen, og vi synes ikke at den tjenesten "Maarten"

kan yte øybefolkningen er på høyde med den tjenesten "Øya" yter i dag", sa Hagen til Lillesands-Posten. [49]

Avisinnleggene fra fastboende i Blindleia lot heller ikke vente på seg. Budskapet var krystallklart: "Maarten" ville være ubrukelig. Øybefolkningen ønsket å beholde den eksisterende ordningen med frakt av passasjerer til øyene, varer til butikkene og transport av post og gods.

Tommelen ned for "Maarten"

Båtruta mellom Lillesand og Kristiansand var på 1980-tallet den eneste som i overveiende grad fikk tilskudd til driften fra Vest-Agder fylkeskommune. Ellers var kommunene i Vest-Agder engasjert i driften av tilskuddsberettigede båtruter, og ga betydelige økonomiske bidrag. Da tilskudd til drift av "Øya" for 1985 skulle behandles, ble det fra samferdselsavdelingens side pekt på at tilskuddene fra Lillesand og Kristiansand kommune hadde vært små, og at de hadde endret seg lite de siste årene. Samferdselsavdelingen mente det var rimelig at Lillesand kommune tok et større økonomisk ansvar for ruta, siden størsteparten av rutestrekningen lå i Lillesand kommune. Forslaget gikk ut på at fylkeskommunen skulle betale 70 prosent, Lillesand kommune 20 prosent og Kristiansand kommune 10 prosent av det totale tilskuddet. I rene penger utgjorde dette henholdsvis 252.000 kroner, 72.000 kroner og 36.000 kroner. [50] Svaret fra Lillesand kommune var at kommunen bare kunne akseptere samme tilskuddsandel som Kristiansand kommune, og dette ble det tatt hensyn til.

I månedene fram mot sommersesongen fortsatte debatten om "Maarten" versus "Øya". Både Lillesand og Kristiansand kommune skulle behandle saken og gi sin uttalelse. I midten av mars vedtok formannskapet i Kristiansand å utsette "Maarten"-saken i påvente av en uttalelse fra Lillesand kommune. Dagen etter lød vedtaket fra kommunestyret i Lillesand: Å gå sterkt imot den planlagte prøvedriften med "Maarten".

Skipper på "Øya", Sigmund Glastad, og flere øyboere hadde gjentatte ganger pekt på at "Maarten" ikke var noen passende båt for å frakte last. I et innlegg i Lillesands-Posten slo Fridtjof Rosendahl, stasjonssjef ved Skipskontrollen i Kristiansand, fast at "Maarten" både av praktiske grunner og av stabilitetshensyn ikke kunne frakte noen som helst last og at dispensasjon fra Skipskontrollen ikke ville bli gitt. Stasjonssjefen pekte også på at "Maarten" ikke hadde arrangement for forsvarlig iland- og ombordstigning. "Dette fartøy må derfor anses som en turistaffære som gjelder Kristiansand – Lillesand i sommersesongen og ikke som et alternativ til gods- og passasjerskipet "Øya" ", avsluttet Rosendahl.[51] Samtidig kom også havnefogd Roald Hellenes på banen og sa at det måtte foretas utbedringsarbeider på samtlige brygger på ruta mellom Lillesand og Kristiansand dersom "Maarten" skulle erstatte "Øya".

I slutten av mars så det endelig ut til at "Maarten"-prosjektet skulle bli lagt på is. Et møte mellom samferdselssjef i Aust-Agder, Harald Heggland, samferdselssjef i Vest-Agder, Kjell Abildsnes, ordfører i Lillesand, Kristian Sundtoft, og representanter fra øybefolkningen, resulterte i negativt utfall for "Maarten". Men gleden ble heller kortvarig.

Kampen på 1980-tallet endte i folkets favør, og siden har fastboende og turister kunnet nyte turene med "Øya" sommerstid. Dette bildet er tatt sommeren 2005 ved Justøybroa. (Foto: Jostein Blokhus, Fædrelandsvennen)

"Øya for øyfolket"

I en artikkel i Lillesands-Posten kom det så fram at samferdselsmyndighetene i Vest-Agder betraktet "Maarten" som et akseptabelt alternativ til "Øya", og grunnlag for å holde noe nytt møte om "Øya"-saken fantes derfor ikke. Reaksjonen fra Lillesands-ordfører Kristian Sundtoft var kort og godt: "Arrogant". Samferdselssjef Abildsnes mente imidlertid at Lillesand kommune hadde reagert for sent. Avtalen med personene som skulle drive "Maarten" var allerede inngått, og 60.000 kroner var investert.[52] Kritikken fra Abildsnes ble tilbakevist av ordfører Sundtoft og rådmann i Lillesand kommune, Helge Bjørnholmen.

Hardere skyts måtte nå til dersom "Øya" skulle reddes.

"Til tross for at det fra faglig hold er fortalt at "Maarten" ikke egner seg, og trass i øyfolkets skarpe protester og Lillesand kommunestyres klare standpunkt, synes det ikke som om myndigheter i Vest-Agder vil ta fornuften fangen og stoppe dette overgrepet mot en lokalbefolkning i et annet fylke", skrev Lillesands-Posten.[53] Sammen med flere privatpersoner satte avisen i gang underskriftsaksjonen "Øya for øyfolket". Og maken til engasjement! I løpet av få dager kom det inn hele 1.200 underskrifter, og flere skulle det bli.

Nå kastet også politikerne i Lillesand seg for fullt inn i kampen for å redde den tradisjonsrike rutebåten. Kommunestyret vedtok enstemmig å spørre LTB om de var villig til å la "Øya" trafikkere ruten i "Maarten"s prøveperiode, og kommunen sa seg villig til å dekke et eventuelt underskudd.[54]

Grasrota seirer!

22. april 1985 ble en merkedag for alle "Øya"s forkjempere: Samferdselsutvalget i Vest-Agder vedtok enstemmig å avlyse prøveopplegget med "Maarten". Protestene hadde ført fram! I vedtaket ble det vist til at det var umulig å få til et realistisk opplegg på grunn av motstanden mot prosjektet.[55]

Vedtaket i samferdselsutvalget innebar også en annen seier for "Øya": Vurdering av et nytt, permanent helårlig ruteopplegg for strekningen Lillesand–Kristiansand skulle utsettes til de berørte kommuner og Aust-Agder fylkeskommune hadde uttalt seg skriftlig. Imidlertid hadde samferdselsutvalget først fattet følgende forslag som var blitt enstemmig vedtatt: "Prøveopplegget for båtruta Lillesand–Kristiansand sommeren 1985 legges om etter følgende opplegg: "Øya" trafikkerer ruta 4 dager pr. uke og tar seg av post og godstransport. "Maarten" trafikkerer ruta 2 dager i uka – forutsatt at Lillesand kommune dekker eventuelt underskudd med "Øya" i perioden som tilbudt".[56] Dette vedtaket ble meddelt styret i A/S "Maarten", men beskjeden fra styret var at vedtaket ikke kunne godtas. Samferdselsutvalget

besluttet dermed enstemmig å ta saken opp igjen til ny behandling, der det altså ble vedtatt å avlyse prøveopplegget med "Maarten".

Kampen sett med dagens øyne

"Som lokalavisredaktør opplevde jeg ikke i mine nærmere 20 år i jobben noen annen sak som kan måle seg med bredden i engasjementet fra den gang", sier Vidar Fløde som var redaktør i Lillesands-Posten fra 1985 til 2001.[57]

I løpet av noen få uker ble utrolige 4.382 underskrifter sendt inn til Lillesands-Postens redaksjon.[58] I følge Fløde var oppslutningen fra sommergjestene enorm, mens responsen fra lokalbefolkningen beskrives som ikke mindre enn overveldende.

"Selv om den ombygde "Øya" – med et ruvende styrehus – langt fra er noe smykke på sjøen, representerte den tydeligvis en tradisjon – og et innslag i skjærgården – som folk satte pris på", sier den tidligere redaktøren.

"Det kom som lyn fra klar himmel! "Øya" hadde putra og gått i alle år. Tilsynelatende gikk alt av seg selv", sier Kristian Sundtoft om samferdselsutvalgets vedtak om å bytte ut "Øya" med "Maarten".[59] Sundtoft var ordfører i Lillesand kommune 1983-87.

"Når jeg nå ser tilbake med dagens øyne, som er noe mer modifiserte, var mitt engasjement som ordfører et klassisk distriktsoppgjør mot enhver form for sentralisering", sier Kristian Sundtoft som mener Lillesand kommune og øyfolket ble overkjørt av Vest-Agder fylkeskommune i "Øya"-prosessen.

Tidligere samferdselssjef i Vest-Agder, Kjell Abildsnes, som i dag er avdelingssjef for næring, samferdsel og kultur i Vest-Agder fylkeskommune, sier at samferdselsmyndighetenes utgangspunkt var at båt tre ganger i uka ikke var nok for folk som bodde ute i skjærgården. På 1980-tallet var det i følge Abildsnes behov for en sommerrute og sightseeing på strekningen mellom Lillesand og Kristiansand samt en daglig forbindelse til øyene.

"Vi ville gi kystfolket et bedre rutetilbud", sier Kjell Abildsnes.[60]

Blant forkjemperne for å beholde "Øya", må også Helena Jonassen, som drev butikk og poståpneri i Gamle Hellesund, nevnes. Den engasjerte dama var en av øyboerne som virkelig stod på barrikadene for å redde den tradisjonsrike rutebåten. Jonassen drev for øvrig butikken i Gamle Hellesund helt til 1988.

Nok et forslag

Selv om flaggene ble heist til topps på øyene i Blindleia etter seiersvedtaket i samferdselsutvalget, viste det seg raskt at kampen likevel ikke var over. Allerede i juni 1985 ble det lansert et nytt forslag til båtrute mellom Lillesand og Kristiansand. Samferdselssjefen i Vest-Agder, Kjell Abildsnes, ville ha en "arbeidsbåt" med dekksplass og kran og med plass til 10-20 passasjerer

som et alternativ til "Øya". Samferdselssjefen mente at i kombinasjon med bussruter på land, ville det nye tilbudet bety en to til fire dobling av rutetilbudet til øyfolket.[61]

Heller ikke denne gang lot reaksjonene vente på seg, og forslaget fra Abildsnes ble av flere sett på som et forsøk på å få lurt "Maarten" inn bakveien. Ved å satse på flere båtruter inn til land med buss videre, ville direktesambandet med båt mellom Lillesand og Kristiansand bli kuttet, og dersom samferdselsmyndighetene i Vest-Agder på et senere tidspunkt ville sette inn sightseeingbåten "Maarten" i turistrute på denne strekningen, ville den ikke lenger komme i konkurranse med en båtrute som tjente øybefolkningen. Både ordfører i Lillesand, Kristian Sundtoft, og øyfolket ble overrasket og irritert over Abildsnes utspill. De mente det var lite aktuelt å godta et ruteopplegg som ville bryte så totalt med det daværende prinsippet med direkte båtforbindelse mellom Lillesand og Kristiansand. [62]

En uke senere var tonen fra samferdselssjefen en helt annen. "Dersom øybefolkningen og kommunene ønsker å beholde Øya-ruta i årene fremover, skal vi gjøre hva vi kan for at dette skal bli mulig. Jeg må bare ta det forbehold at politikerne i kommunen og fylkeskommunene bevilger nok penger", skrev Kjell Abildsnes i et innlegg i Lillesands-Posten. Han pekte på at samferdselsavdelingen hadde bedt om et skriftlig svar fra Lillesand kommune, men at saken fortsatt ikke hadde vært oppe som en ordinær sak der. Samferdselssjefen ville ikke gjøre noe mer i saken før kommunens uttalelse forelå.[63]

Dermed var det stille rundt "Øya" i noen måneder. I oktober 1985 sa samferdselssjef i Aust-Agder, Harald Heggland, at han ville prioritere "Øya"-saken lavt. Heggland sa til Lillesands-Posten at årsaken til den lave prioriteringen var, at både brukere og kommunen var fornøyd med det eksisterende tilbudet.[64]

"Øya"-saken utsettes

I seiersvedtaket fra april 1985 stod det som nevnt at vurdering av et nytt, permanent helårlig ruteopplegg for strekningen mellom Lillesand og Kristiansand skulle utsettes til de berørte parter hadde uttalt seg skriftlig. Både Aust-Agder fylkeskommune og Lillesand kommune stilte i sine uttalelser krav til måten et slikt utredningsarbeid skulle utføres på. Utvalget som skulle jobbe med denne saken, måtte være bredt sammensatt med representanter for øybefolkningen i Lillesand, Lillesand kommune og Aust-Agder fylkeskommune. Fra 01.01.1986 hadde fylkeskommunene overtatt ansvaret for skyss til grunnskolen, noe som innebar at Aust-Agder hadde fått ansvaret for skyss til Åkerøya. Et eventuelt nytt ruteopplegg ville dermed også gripe inn i Aust-Agders økonomiske ansvar. Disse momentene ble av samferdsels-

avdelingen i Vest-Agder anført som de viktigste årsaker til at avdelingen ikke gikk videre med saken, og avdelingen ville ikke sette i gang utredningsarbeid om et nytt ruteopplegg før Aust-Agder hadde et sterkere ønske om forbedringer og endringer i rutetilbudet.[65] Da videre drift av "Øya" var oppe til politisk behandling i samferdselsutvalget i Vest-Agder i mars 1986, ble det enstemmig vedtatt å utsette behandlingen av denne saken.[66]

Slik var situasjonen i 1986: Samferdselsavdelingen hadde avtalt økonomiske tilskudd med A/S Bussen (tidligere LTB) om drift av "Øya"-ruta for 1986, i realiteten også for vinteren 1987. Tilskudd til ren drift av rutebåten lå i 1986 på cirka 350.000 kroner. I følge A/S Bussen var det nødvendig med til dels store reparasjoner på "Øya", kostnadsberegnet til nærmere 300.000 kroner. Selskapet ga også uttrykk for at "Øya" burde skiftes ut, og ville igjen undersøke mulighetene for kjøp av en bedre båt.

En solid venneinnsats

Vinteren 1987 motorhaverte "Øya", og eieren A/S Bussen gjorde det klart at de ikke ville ta kostnadene med å få båten reparert. På samme tid bestemte samferdselsmyndighetene seg for å sette inn flere mindre båter til erstatning for rutebåten slik at øyfolket skulle få skyss med småbåt til nærmeste busstopp. Igjen så det mørkt ut for "Øya", men redningen skulle vise seg

Mangfoldige dugnadstimer ble lagt ned for å få reparert "Øya" etter at venneforeningen kjøpte båten av A/S Bussen. Fra venstre: Ildsjel Kai Aas-Hansen, Erling Berntsen og Bjarne Hauge fra Dymek og kaptein Sigmund Glastad. (Foto: Lillesands-Posten)

Her taues dagens "Øya" hjem til Lillesand av M/B Tranøy. En solid innsats fra lokale ildsjeler resulterte i at "Øya" fra og med sommeren 1988 igjen kunne trafikkere ruta Lillesand-Kristiansand. (Foto: Lillesands-Posten)

å komme – nok en gang. Med lokalpolitiker og ildsjel Kai Aas-Hansen i spissen ble arbeidet med å få kjøpt "Øya" hjem til Lillesand satt i gang. Og responsen var overveldende!

Ideen om å stifte en venneforening dukket opp, og et interimstyre ble dannet. Interimstyret innledet forhandlinger med A/S Bussen om kjøp av "Øya". Busselskapet viste stor velvilje overfor initiativet, og satte kjøpesummen til 150.000 kroner, noe som var langt under markedspris. 2. juli 1987 ble kjøpekontrakten underskrevet. Senere ble kjøpesummen reforhandlet til 100.000 kroner.[67]

"Øya"-entusiastene la ned et stort antall dugnadstimer for at båten igjen skulle være i rute sommeren 1988. Maskinmekaniker-klassen ved Blakstad yrkesskole tok jobben med å reparere og overhale motoren, og i Lillesand Sjømannsforening ble det dannet en egen "Øya-komite" med brødrene Kurt, Svein og Øyvind Østerberg i spissen. Komiteen stilte velvillig opp med sin faglige ekspertise både på reparasjons- og driftssiden.

Foreningen "Øyas Venner" ble formelt dannet i juli 1988 med det formål å bidra økonomisk og praktisk til at "Øya" skulle kunne brukes og bevares. Venneforeningen samlet inn penger fra firmaer og enkeltpersoner gjennom salg av gavebrev på ulike kronebeløp. Etter hvert fikk "Øyas Venner" rundt 120 medlemmer - privatpersoner, be-drifter og foreninger. Bare i løpet av

det første driftsåret fikk foreningen inn nærmere 80.000 kroner, og det ble investert rundt 150.000 kroner for å få "Øya" i drift igjen.[68]

Det ble også opprettet en privat stiftelse som ble ledet av et styre bestående av to medlemmer fra formannskapet i Lillesand kommune, havnefogden i Lillesand, et medlem oppnevnt av Lillesand Sjømannsforening og et medlem oppnevnt av "Øyas Venner".[69]

"Øya" for salg

Fra og med sommeren 1988 var "Øya" igjen å se tøffende gjennom Blindleia, og hele juli måned kjørte båten i sin faste rute mellom Lillesand og Kristiansand med Sigmund Glastad som skipper. Glastad begynte som skipper på "Øya" i 1975 og jobbet som skipper alle de ti sesongene "Øya" var i venneforeningens eie. Fra juli til august gikk "Øya" også i chartertrafikk, og Skottevik leirskole brukte båten ti uker om våren og ti uker om høsten.

I likhet med den tidligere eieren, A/S Bussen, brukte også "Øyas Venner" mye penger på reparasjoner og vedlikehold av rutebåten. Som nevnt ble det investert 150.000 kroner for å få "Øya" i drift igjen. I 1991 var utgiftene til reparasjoner og vedlikehold fortsatt høye. Dette året ble det brukt drøyt 70.000 kroner på denne posten.[70] I løpet av 1996 og 1997 ble det montert to strømaggregater og to vifter. I 1997 ble det også investert i nytt høyttaleranlegg, ny roraksel og rorhylse, røyk- og brannvarsler. Dekksplanker ble skiftet og styremaskinen ble reparert.

Foreningen "Øyas Venner" med Kai Aas Hansen i spissen svinger seg til tonene av Dag Ellefsens trekkspillmusikk på Helenas brygge. (Privat eie)

«ØYA» SEILER VIDERE 1989

M/S «ØYA» trafikerer Blindleia!
Båten går i rute mellom Lillesand og Kristiansand alle hverdager fra 1. - 31. juli (se rutetidene på tabellen under). På ettermiddager og kvelder/helger er det muligheter for å leie båten til charter-turer. Det er Foreningen Øyas Venner som har kjøpt den trivelige rute-båten, og ved hjelp av gavebrev-salg er «Øya» pusset opp og reparert, slik at den nå igjen kan være et kjent og kjært innslag i blindleia sommerstid.
Bli en «Øya»-venn du også!

RUTEPLAN OG TAKSTER FOR M/S «ØYA» 1. JULI - 31. JULI 1989
Avgang alle hverdager fra Lillesand kl. 09.30 med ankomst Kristiansand kl. 12.30.
Retur fra Kristiansand (Kai 6 syd - rett nedenfor Tollboden) kl. 13.30, med ankomst Lillesand kl. 16.35.
Billett Lillesand — Kristiansand kr. 70,- (barn halv pris) Tur-retur: kr. 120,-.
Mobiltelefon: 094-83 397

		Kl. avgang	Bill. kr.:
Fra	Lillesand	09.30	
	Brekkestø	10.00	15,-
	Åkerøya	10.10	20,-
	Kjøpmannsvik	10.20	25,-
*)	Krossholmen	10.25	30,-
*)	Blikasund	10.35	35,-
	Gamle Hellesund	10.45	40,-
	Skottevik	10.55	45,-
	Ulvøysund	11.05	50,-
*)	Torsøy	11.35	55,-
	Randøyane	11.40	60,-
*)	Tømmerøa	11.50	65,-
	Kristiansand	12.40	70,-

*) = Anløp bare på signal.

		Kl. avgang	Bill. kr.:
Fra	Kristiansand	13.30	
	Tømmerøa	14.00	15,-
	Randøyane	14.10	20,-
*)	Torsøy	14.15	25,-
	Ulvøysund	14.40	30,-
	Skottevik	14.55	35,-
	Gamle Hellesund	15.10	40,-
*)	Blikasund	15.25	45,-
*)	Krossholmen	15.35	50,-
	Kjøpmannsvik	15.40	55,-
	Åkerøya	15.50	60,-
	Brekkestø	16.00	65,-
	Lillesand	16.30	70,-

For bestilling av charter-turer, mobiltelefonnr. 094-83 397

Faksimile av annonse og plakat fra 1989 som "Øyas Venner" benyttet til bruk i markedsføringen av M/B "Øya".

"Øyas Venner" arrangerte blant annet fisketurer, og her en tydelig stolt fisker på dekket av "Øya" (Privat eie)

Flere ildsjeler stod på for driften av "Øya" gjennom de ti årene båten var i venneforeningens eie, men da "sjefsildsjel" Alf Mathisen måtte slutte fordi han skulle flytte til Stavanger, var det ingen til å overta hans rolle. Det viste seg også umulig å få valgt et nytt styre på nyåret 1998, og årsmøtet måtte dermed konkludere med at "Øya" skulle averteres for salg.[71]

Interessen var stor da "Øyas Venner" inviterte til visning av rutebåten i slutten av januar 1998. Etter hvert tikket det inn bud fra flere interessenter, og entusiastene i venneforeningen kunne fornøyd konstatere at samtlige av anbyderne ønsket å bruke "Øya" til rute- og chartertrafikk mellom Lillesand og Kristiansand. 10. februar ble den tradisjonsrike rutebåten solgt til byggmester Tore Bjørlykke i Brekkestø for 652.000 kroner.

I ti år drev "Øyas Venner" rutebåtvirksomheten sommerstid. Dette bildet er tatt i 1995. Ved roret står Johan Jakobsen, i midten Josef Jakobsen og til høyre "sjefsildsjel" Alf Mathisen. (Foto: Lillesands-Posten)

Hvem vil bo på øyene?

I 1970-årene ble det innført boplikt mange steder på Sørlandet, en ordning som periodevis har vært et hett politisk tema i Lillesand kommune. Fraflytting og fast bosetting på øyene ble også debattert på begynnelsen av 1990-tallet. Dette var situasjonen da musikkspillet "Vi drar av sted" ble framført for første gang 26. mai 1990. Ivar Skippervold fikk i oppdrag av Lillesand kulturstyre å lage noe som inkluderte forskjellige lag og foreninger i kommunen, og resultatet ble et musikkspill om øybefolkningen.

Musikkspillet handler om øybefolkningen som drar av sted fra øya - om bord i "Øya" - og legger kursen mot byen. De er lei av å bo på øyene blant tomme hus, der det verken finnes korps eller leikarring. Til slutt snur stemningen: Øyfolket vil dra tilbake, og også byfolket vil bo på øya. Sangen "Lillesand" framføres avslutningsvis:

Lillesand

(tekst og melodi: Ivar Skippervold)

Lillesand beste sted på jord
Lillesand det er der vi bor
Lillesand med skjærgård og med hei
I by og bygd vi bor, det er plass til deg og meg

Her ser du perlen den hvitmalte by
Hit kan du komme og finne deg ly
Blåser det stormer og sjøen går høy
Så kom inn i leia i ly av ei øy

Havna er liten men sikker og trygg
Hit kan du komme og rette din rygg
Vi vil stå sammen og feste vårt blikk
Mot det som er større enn ditt eller mitt

Fast sommergjest på Krossholmen, Marie Eidsaa, stiger om bord på "Øya" for å ta turen til Kristiansand. Bildet er tatt sommeren 2005. (Foto: Jostein Blokhus, Fædrelandsvennen)

Boplikten, spesielt på øyene, er fortsatt et omstridt tema. Mange har stilt spørsmål ved Lillesand kommunes tilrettelegging for helårsbosetting på øyene. Dårlig rutebåttilbud og manglende båt- og parkeringsplasser er to av argumentene. På slutten av 1990-tallet snudde mange av beboerne på Åkerøya i synet på boplikten. De ville nå oppheve boplikten på øya nettopp på grunn av manglende tilrettelegging.[72] De siste årene har imidlertid stemningen på Åkerøya snudd noe igjen, og øya har fått flere helårsbosatte.

En populær sommerbåt

Tore Bjørlykke driver Blindleia Charter, og siden han kjøpte "Øya" i 1998, har den hver sommer gått som rute- og charterbåt på strekningen mellom Lillesand og Kristiansand.

Chartersesongen starter i mai, og fra St. Hans og ut juli måned tøffer "Øya" i fast rute fra Lillesand gjennom Blindleia og videre til Kristiansand. Sommeren 2004 ble sesongen forlenget med en uke i august, både på grunn av den femte ferieuka samt pågang fra utlendinger på ferie i Norge. Hver dag klokka 10.00, med unntak av søndag, legger "Øya" fra kai i Lillesand, og returnerer fra Kristiansand klokka 14.00. "Øya" anløper de samme stedene som tidligere, men på steder der det ikke lenger er så folksomt, stopper båten på signal eller dersom passasjerene ringer og avtaler stopp på forhånd. En tjeneste som rutebåten fortsatt utfører, er levering av post fra Lillesand til Åkerøya der en av øyboerne tar imot posten på brygga. Sigmund Glastad er

"Øya" er fortsatt en populær sommerbåt. (Foto: Jostein Blokhus, Fædrelandsvennen)

"Øya"s videre skjebne er uviss, men det er mange som ønsker å se den tradisjonsrike rutebåten tøffe gjennom Blindleia i mange år til. (Privat eie)

fortsatt skipper på "Øya", en jobb han deler med blant annet Kjell Solvik og Vidar Sørbotten.

Brekkestø Charter eier også charterbåten "Brekkestø", og til sammen tar de to båtene cirka 6.000 passasjerer i året. Fra midten av 1980-tallet gikk sightseeingbåten "Maarten" i rute fra Kristiansand til Lillesand, men etter sommersesongen 2002 sluttet "Maarten" å kjøre denne strekningen.[73] Dette førte til en meget god økning i antall passasjerer for "Øya".

"Øya" er godt kjent på folkemunne, og mange er de som ønsker å ta turen i Blindleia sommerstid. Utflyttere som benyttet seg av rutebåten i sin ungdom, tøffer gjerne gjennom skjærgården for å mimre litt. Ellers er det lokalbefolkningen og norske og utenlandske turister som er "Øya"-passasjerer. Og tradisjonen tro - båten tar seg fortsatt fram i all slags vær. Ingen tur er blitt innstilt i løpet av de årene Bjørlykke har hatt båten, og spesielt tyske turister liker seg visst over Kvåsefjorden i ruskevær!

Visse endringer er gjort på "Øya" etter at Bjørlykke overtok den. Båten har fått ny ishud og nye redningsvester, og elektrisk aggregat og GPS-navigator er installert. En del dekksplank er skiftet, og båten har fått lukket anlegg for toalett, noe som er pålagt når "Øya" går innaskjærs.

Gjennom de 65 årene de tre utgavene av "Øya" har trafikkert strekningen Lillesand-Kristiansand, har det vært lite å tjene på driften, og heller ikke i dag er "Øya" noen gullgruve. Vinteren 2005 ble båten lagt ut for salg, men

ingen av de interesserte kunne tenke seg rutedrift, så "Øya" gikk i rute også sommeren 2005. Den tradisjonsrike rutebåtens videre skjebne er uviss. Tore Bjørlykke vil sannsynligvis ikke drive "Øya" neste sommer, men vi er mange som krysser fingrene for at "Øya" fortsatt vil være å se i Blindleia i mange år framover!

Sluttnoter

[1] Randøy 1993:32.
[2] De fleste opplysninger om D/S "Agder", D/S "Activ", D/S "Alfen" og D/S "Skjold" er hentet fra Odd Knudsens samling, Aust-Agder Arkivet.
[3] Nilssen 1982:16.
[4] Randøy 1993:32.
[5] Avisartikkel fra 1886, gjengitt i Odd Knudsens samling, Aust-Agder Arkivet.
[6] Sexa er svensk, Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon 1989, bind 12.
[7] Hamsun 1963:98
[8] Norges bebyggelse, sørlige seksjon, herredsbindet for Aust-Agder, vestre del. Litt om Lillesand. Av Einar Gauslaa.
[9] Kaptein på "Alfen" var Edvard Martinsen, Agder Tidende, årgang 1933.
[10] "Activ" gikk ned ved Vestfjorden 13.06.1981, i følge "Rute- og fraktbåter i Aust-Agder".
[11] I 1878 overtok dampbåten en rute på Tanafjorden. Kort tid etter forliste båten ved Vardø, og vraket ble solgt på auksjon. De nye eierne reparerte det, og da Tromsø Amts Dampskibsselskab (TADS) trengte en ny båt var "Sandefjord" nettopp kommet fra verksted. Båten ble først leid og siden kjøpt av TADS i 1879. Et år senere ble dampbåten omdøpt til "Malangen" og gjorde tjeneste for TADS fram til 1891. Fra notat om "Skjold", funnet av Sten Dag Husby.
[12] Hjalmar Narvesen var en av eierne i ekspedisjonsfirmaet Hansen & Narvesen som ble etablert i 1911.
[13] Modal 1988:121-124.
[14] Randøy 1993:28.
[15] Randøy 1993:28.
[16] Nilssen 1982:16.
[17] Annonse fra Hansen & Narvesen Dampskibsexpedition i Lillesands-Posten 16. april 1929.
[18] Karsten Originius Nielsen i samtale med Vidar Sørbotten.
[19] Austarheim 2002:8.
[20] Johnsen 2005.
[21] Otto Østerberg var bestefar til brødrene Kurt, Svein og Øyvind Østerberg i Lillesand.
[22] Disse var glødemotorer. En blusslampe ble brukt for å varme opp kula på toppen, og det var en lampe til hver motor. Når glødekula var rød, ble det tatt to-tre pump på hver spake for dieselpumpene før det akterste stempelet måtte settes på topp. Til dette ble det brukt luftstarter. Stempel på topp ble foretatt ved at en lang spak ble satt inn i hull på svinghjulet med merke for når stempelet stod på topp. Den akterste sylinder skjøv stempelet ned, og maskinen gikk rundt. Ved for lite oppvarming av kula kunne det bli bomstart. Fra Josef Jakobsens notater.
[23] Alle navn på butikker og eiere under avsnittet "Varelevering" er kontrollert mot Norges Handelskalender 1930-1931, telefonkatalog for 1947 og følgende muntlige kilder: Anne M. Svendsen, Olga Berit Falkanger, Sigrun Kjøstvedt, Øystein Nilssen og Kjell Solvik.
[24] Mollatt 2002:59.
[25] Etter hvert som folk flyttet fra Torsøya, anløp "Øya" kun et par dager i uka. "Øya" begynte å anløpe Tømmerstø etter at "Otra II" sluttet å gå rute mellom Vesterhus og Kristiansand etter andre verdenskrig.
[26] Lillesands-Posten 22. juni 1940.
[27] Svendsen 1999:60.
[28] Sjeggestad 1984:59.
[29] Lillesands-Postens julebilag 1985.
[30] Opplysningen er gitt av Øyvind Østerberg. I følge et notat i en av LTBs permer, står det at "Øya" i 1954 ble overført til Maurits og Ludvig Østerberg som løste ut de andre brødrene. Båtens verdi ble da satt til 30.000 kroner.
[31] Varen 1978:39.
[32] Samferdselsdepartementet godkjente budsjettene og salderte regnskapene, i følge Kjell Abildsnes, tidligere samferdselssjef i Vest-Agder fylkeskommune.
[33] Brev til Samferdselsdepartementet fra LTB, datert 1. mars 1961.

[34] Brev til LTB fra samferdselskonsulenten i Vest-Agder fylke, datert 29. november 1962.
[35] Brev til LTB fra samferdselskonsulenten i Vest-Agder fylke, datert 7. februar 1964.
[36] Regnskapene for årene 1961-74 er de eneste tilgjengelige. Utlånt av Sigmund Glastad.
[37] Fædrelandsvennen 2. august 1976.
[38] Brev til Trafikkavdelingen i Samferdselsdepartementet fra LTB, datert 16. oktober 1972.
[39] Særutskrift av Lillesand formannskaps møtebok 24. oktober 1972.
[40] Brev til fylkestrafikksjefen i Vest-Agder fra LTB, datert 20. oktober 1975.
[41] Fædrelandsvennen 8. januar 1976.
[42] Opplysningene om gamle "Øya" og "Øya" II er gitt av Kjell Solvik og Vidar Sørbotten.
[43] Artikkel fra Fædrelandsvennen, utklippsbok utlånt av Sigmund Glastad.
[44] Sak 166/82, rutebåtdriften mellom Kristiansand og Lillesand (M/S "Øya"), samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[45] Artikkel fra Lillesands-Posten, utklippsbok utlånt av Sigmund Glastad.
[46] Lillesands-Posten 15. januar 1985.
[47] S-sak 146/84, båtruteforbindelsen mellom Kristiansand og Lillesand, samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[48] Lillesands-Posten 5. februar 1985.
[49] Lillesands-Posten 5. februar 1985.
[50] S-SAK 72-85, tilskudd til båtruten mellom Lillesand og Kristiansand 1986, samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[51] Lillesands-Posten 19. mars 1985.
[52] Lillesands-Posten 29. mars 1985.
[53] Lillesands-Posten 12. april 1985.
[54] Lillesands-Posten 12. april 1985.
[55] Sak 61/85, båtruta Lillesand-Kristiansand. Ny behandling, samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[56] Sak 59/85, båtruta Lillesand-Kristiansand, samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[57] Vidar Fløde, tidligere redaktør i Lillesands-Posten i samtale med forfatteren.
[58] Lillesands-Posten 26. april 1985.
[59] Kristian Sundtoft, ordfører i Lillesand kommune 1983-1987 i samtale med forfatteren.
[60] Kjell Abildsnes, tidligere samferdselssjef i Vest-Agder fylkeskommune i samtale med forfatteren.
[61] Lillesands-Posten 4. juni 1985.
[62] Lillesands-Posten 7. juni 1985.
[63] Lillesands-Posten 14. juni 1985.
[64] Lillesands-Posten 18. oktober 1985.
[65] Sak nr. 43/86, Arbeidsopplegg for forbedring av rutetilbudet til Randøyane og opplegg for videre drift av båtruta Lillesand-Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune, samferdselsavdelingen.
[66] Sak 43/86, Opplegg for forbedring av rutetilbudet til Randøyane og videre drift av "Øya", samferdselsutvalget, Vest-Agder fylkeskommune.
[67] Aust-Agder Næringsselskap bevilget et tilskudd på 50.000 kroner til delvis dekning av kjøp av "Øya".
[68] Søknad til Aust-Agder Næringsselskap om delfinansiering av kapitalutgifter for "Øya".
[69] Vedtekter for stiftelsen "Øya".
[70] Årsberetning for foreningen "Øyas Venner" 1991.
[71] Lillesands-Posten 27. januar 1998.
[72] I oktober 2002 ble bopliktbestemmelsen på Åkerøya behandlet i Lillesand kommunestyre med det resultat at boplikten på øya opprettholdes.
[73] "Maarten" kjører nå kun charterturer i Kristiansand, i følge Liv Karin Aanesland ved Destinasjon Sørlandet.

Litteraturliste

Alsvik, Marit Karin og Jan Alsvik (1994): *Lillesand. Gamle bilder fra en praktfull by*. Hafrsfjord.

Aschehougs og Gyldendals Store Norske Leksikon 1989, bind 12.

Austarheim, Hilde (red.), Rune Holbek, Berit Eide Johnsen, Jan Henrik Munksgaard og Fie Skaar Trysnes (2002): *Sol, Sommer, Sabeltann. Sørlandsturismen i 100*. Arendal.

Hamsun, Knut (1963): *Samlede verker,* bind 4. Oslo.

Johnsen, Berit Eide (2005): *"Turistene kommer!"* Vestre Moland og Lillesand Historielag. *Det var en gang, årsskrift nr. 9, 2004-05.*

Langstrøm, Rolf m. fl. (1981): *Kystruta Oslo – Bergen.* Fabritius Forlagshus.

Modal, Ingjerd (1988): *Vi vandrer kjøkkenveien gjennom Høvåg.*

Mollatt, Per (2002): *Kaldvell - fra industrisamfunn til rekreasjonsområde.* Lillesand.

Nerbøvik, Jostein (1990): *Norsk historie 1800-1905.* Oslo.

Nilssen, Øystein (1982): *Om gamle hus og folk i Ulvøysund.*

Pryser, Tore (1990): *Norsk historie 1800-1870.* Oslo.

Randøy, Øivind (1993): *Lokalbåttrafikken gjennom Randøysund samt småplukk fra Randøya i eldre tider.* Randesund Historielag årsskrift.

Sjeggestad, Per (1984): *Aust-Agder og austegder gjennom krig og frigjøring.* Arendal.

Slettan, Bjørn (1998): *Agders historie 1840-1920. Ansikt mot sjøen, grunnfeste i jorda.* Kristiansand.

Sodefjed, Alf T. (1987): *Lokalbåten Otra II.* Randesund Historielag nr. 2.

Svendsen, Anne M. (1999): *"Sundebroa feirer 50 år".* Vestre Moland og Lillesand Historielag. *Det var en gang, årsskrift nr. 6, 1998-99.*

Varen, Olav (1978): *På hjul og kjøl. Et festskrift til Lillesand og Topdalens Rutebillags 25 års jubileum*. Kristiansand.

Walle, Sven Magne (2005): *Rute- og fraktbåter i Aust-Agder.* Filadelfia Eydehavn.

Andre kilder

Avisartikler fra Lillesands-Posten i perioden 15/1-18/10-85.
Avisartikler, utklippsbok utlånt av Sigmund Glastad.
Diverse avisartikler fra Agderposten, Fædrelandsvennen og Lillesands-Posten.
Diverse notater og papirer samlet inn av "Øya-utvalget".
Heftet Blindleia Lokalhistorie - sagn - tradisjon.
Josef Jakobsens notater.
Norges Handelskalender 1930-1931, utlånt av Anne M. Svendsen.
Odd Knudsens samling, Aust-Agder arkivet.
Regnskap og korrespondanse fra Lillesand og Topdalens Rutebilag, utlånt av Sigmund Glastad.
Rikstelefonkatalogen for Sør-Aust-Noreg, 1947, utlånt av Alvhild Gulbrandson.

Muntlige kilder

Abildsnes, Kjell
Bjørlykke, Tore
Bjørlykke, Rita
Falkanger, Olga Berit
Fløde, Vidar
Glastad, Sigmund
Hansen, Johan Thorvald
Kjøstvedt, Sigrun
Nielsen, Karsten Orginius
Nilssen, Øystein
Solvik, Kjell
Sundtoft, Kristian
Svendsen, Anne M.
Sørbotten, Vidar
Vindi, Per Kristian
Østerberg, Øyvind

Lillesands Sparebank

M/B "Øya" har gått i rute mellom Lillesand og Kristiansand siden 1940 og fram til i dag, og til sammen har de tre utgavene av rutebåten lagt bak seg uttallige turer på denne strekningen. Varer, post og passasjerer er blitt fraktet til riktig adresse, sommer som vinter, og i all slags vær. Gjennom en rekke historier og et rikt billedutvalg fra livet om bord på "Øya", samferdselspolitiske krav om kutt i tilbudet og nedleggelse av båtruta på 1980-tallet, samt et lokalsamfunns iherdige innsats for å beholde "Øya", gir denne boka et innblikk i og et bilde av rutebåtens enorme betydning for befolkningen på denne korte kyststrekningen.

Historien om "Øya" og rutefarten mellom Lillesand og Kristiansand

© Carl Knudsen-gårdens Venner