

### Stiftelsesmøte for "Framnæs" 13. mars 2003 i bystyresalen i Kristiansund rådhus.

Foredrag ved Trond Myrhaug.



Jeg vil ønske dere velkommen ved å ta dere med på en reise tilbake i tiden og inn i den fascinerende historien om sundbåtfergen "Framnæs 3", som jeg har avdekket. Målet er å gjenbygge den i den gamle båtbyggertradisjonen med klinket skrog og benytte deler fra den originale båtutrustningen som er gjenfunnet, slik at den vil bli oppfattet mer som en original enn som en kopi. Den legendariske fergen skal på ny trafikkere havna i Kristiansund og gi oss den gode reiseopplevelsen, som den ga våre foreldre og besteforeldre. Den utstyres slik at den driftsmessig tilpasses et marked utover den vanlige transportfunksjonen. Den installeres for catering med bordarrangement og selvfølgelig toalett ombord. Dampskipsalongen vil gi de reisende en helt spesiell atmosfære. Det vil bl.a. bli lagt tilrette for at byens hoteller kan benytte sine egne restaurasjoner ombord. Disse fasilitetene åpner for chartertrafikk og turisme. Sundbåtfergen blir derved en meter 20 cm bredere og 2 meter 80 cm lenger enn originalen og med et høyere fribord. Havnerundfart med guiding blir mer publikumsvennlig og sightseeing i et utvidet havneområde blir mulig. Kommunen, havnefogd og Sundbåtstyret er meget imøtekommende til initiativet.

Nye "Framnæs 3" stasjoneres ved Piren og vil bli både visuelt og troverdig assosiert med det Tor Johansen, tidligere formann i Sundbåtstyret og Havnestyret, har innprentet oss alle ved passende anledninger: Sundbåtselskapet er verdens eldste kollektive transportselskap i kontinuerlig drift. Veven av originalitet og en moderne driftsform vil tilføre båten kvaliteter som gjør at den vil egne seg som representasjonsbåt for Kristiansund kommune. Den vil åpne havneområdet for opplevelser for deres gjester. Den vil bli en attraksjon i havneområdet og et levende turistprodukt av første klasse. Den nye "Framnæs 3" vil bli et profileringsmoment for havnebyen Kristiansund.

- Det var idéen! - Tor Johansen kontaktet meg omgående og har siden arbeidet for prosjektet med entusiasme i alle år. Jeg har også samarbeidet med kulturhistorisk konsulent Arne Lannerstedt fra Oslo. I den senere tid har skipsingeniøren Einar Sæter fra Vågland, nå Kristiansunder, løftet det videre opp sammen med styret i Stiftelsen. Vi starter historien med "Framnæs 3" ved Nordlandskaia en novemberdag i 1950, 3 måneder før den ble tatt ut av trafikk som den siste dampdrevne sundbåten den 20. februar 1951. Vi ser skipsfører Alfred Berge ved rekka. 52 år er gått siden den gang uten "Framnæs 3" i havnebildet. Men fortsatt lever "Ferga", som den ble kalt på folkemunne, i minnet til eldre kristiansundere som omtaler den med hengivelse.

### Rekonstruksjon sett fra styrbord side

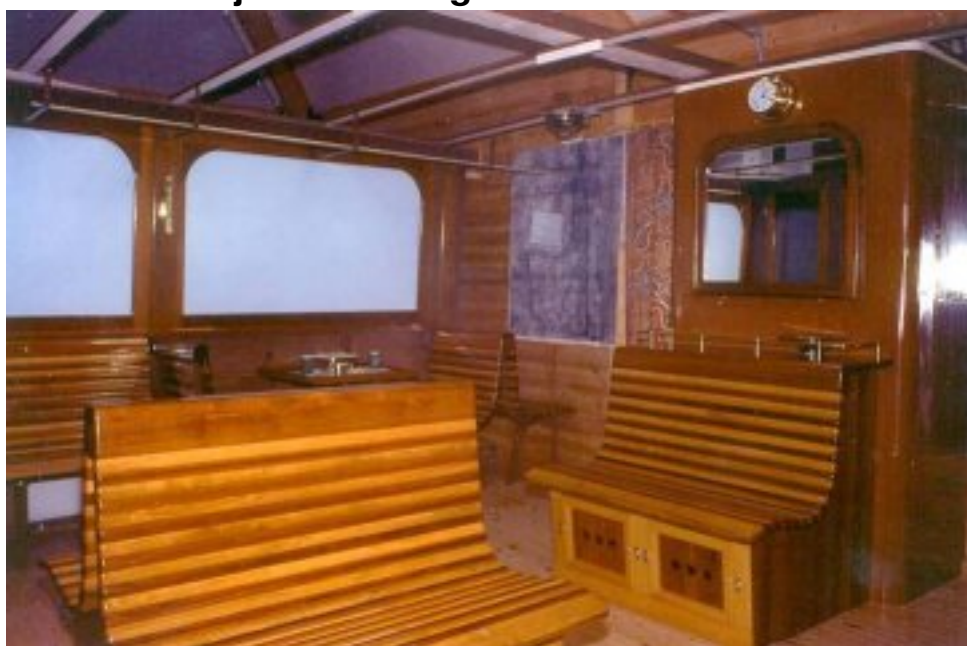


Idéen er i ferd med å virkeliggjøres. Jeg kan her presentere en del av den nye "Framnæs 3" sitt overbygg med dampskipsalongen, endeskott og styrehus, som er rekonstruert. Utsnittet viser de store dobbeltrammede vinduene som gir panoramautsikt over byen og havna. Utvendig handløper på skanseplate med braketter i bronse. Handløperen var god å ha på begivenhetsrike dager, f.eks. 17. mai. Da var det så mange passasjerer om bord at plikthuggeren (billettøren) måtte gå utvendig på skandekket under fart for å komme i andre enden. Vi ser en dekkbenk på hver side. Skyvedøren til salongen glir inn sargen, som utgjør det doble endeskott. Den lave terskelhøyden mot salong og styrehus er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Skyvedøren er opphengt med to messingbeslåtte trinsebeslag og glir på en styreskinne, som er festet i overkarmen slik det var de på eldste trikkene. Vi ser styrbord sidelanterne og lanternebrett og flaggstang med støpejernsfot, smidde stag og spir, som skal stå på taket. Anløpsskilt foran flaggstangen. Pullerter i støpejern. Utvendig på styrehuset er montert den originale "Framnæs"-klokken.

### **Rekonstruksjon sett fra babord side**



Rekonstruksjon av salongen



Alt i salongen er møysommelig rekonstruert etter dokumentasjon og arbeidet er utført av gamle og erfarne skipshåndverkere, som utførte den typen håndverk før krigen. Her er det plass til fire og en halv meter av den åtte meter og femtifem cm lange salongen. Vi ser dobbelbenken med samme ribbeprofil i teak og eik som den gamle. "Varmbenken" fikk navnet fordi den stod rett over dampkjelen - lufteluker under benken. Det var opprinnelig en parafinlampe i hvert hjørne av salongen, som skal gjenskapes. Bak glasset i speilrammen på casingen var det lagt inn reklametekster fra byens handelstand. Det er et kronometer over speilet. Den originale salongbelysningen er på plass - Tranberg-lamper fra Stavanger. Vi ser holderne for livbeltehyllene. Kåre Grimstad, plikthugger og fører ombord omtalte livbeltehyllene som "det var noka mahogni-greia det". Det er bordarrangement for tolv personer der langbenken blir avbrutt

av enkle og doble tverrbenker med samme sitteprofil som de øvrige benkene. Det er god plass ved teakbordene, som også har slingrekant.

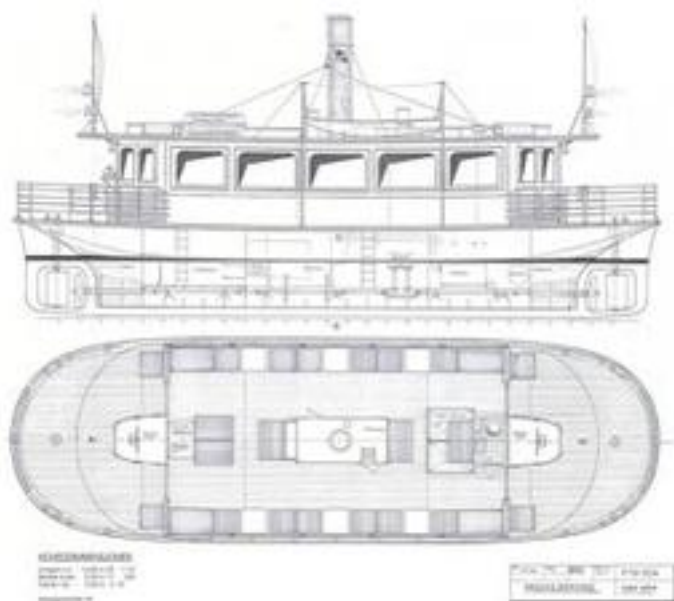
### Rekonstruksjon av salongen



Siste foto av salongen. Bak varmbenken var det montert et slingrebrett med seks septere med drager i den gamle messinglegeringen, som er gjenskaffet fra Stockholm. På brettet ble de to fulle billettbøssene lagt over natten etter siste kveldsturen. De ble levert på Havnevesenets kontor på Nordlandskaia om morgenen. Når mannskapet hadde spisepause ble slingrebrettet løftet av. Kaffeflaskene ble nemlig oppbevart på tersjene på kjeltoppen der de holdt seg varme dagen lang. Utfordrende var det også å intervju de gjenlevende av mannskapet om trinsebeslag til teakdørene, løpeskinner og dørhåndtak. Men både Kåre Grimstad, Otto Paulsen og Erling Juul hadde detaljkunnskaper om det meste som ikke kom fram på tegningene. En dag kom jeg tilbake med dette septeret til varmbenken fra Marinemuseet i Horten, da kom det et samstemt utrop fra det gjenlevende mannskapet: "Der har du den!" - Og det var flere ulike septer jeg hadde vist frem før dette. - Maskintelegrafene var nok den største utfordringen. Der måtte jeg støtte meg til Otto Paulsen og maskinisten Alf Skålvik. De hadde justert overføringene via manøverspakene fra hvert styrehus og trekkstengene over tak via vinkelledd ned til maskinrommet ved hjelp av strekkfisker. Ved en skjebnens tilskikkelse kom den originale maskintelegrafen for dagen og et vinkelledd. Utvekslingen ble derved klarlagt. Det hele ble beregnet og ferdig maskinert på et par måneders tid. En viktig del av "Framnæs 3" sitt lydbilde er på plass! Vi ser også spakhuset over tak, som manøverspaken fra styrehuset går opp i. Trekkstangen går videre over en løpetrinse. Det var også en anordning i styrehusets innertak som styrte skjermingen av sidelanternene når "Framnæs 3" skiftet fartsretning. I denne luken festes skjermen. Da elektrisiteten kom på begynnelsen av 1920-tallet, ble de samme parafinlanternene ombygd til elektrisk, og derved kunne alle lanternene krysskobles via fire brytere i hvert styrehustak. Ettersøkingen av dokumentasjon, som ligger til grunn for rekonstruksjonen har underveis vært som å forsøke å kaste et lys inn i historiens mørke. Da undertegnede startet ettersøkingen i 1993 forelå det kun få fotografier av fergen, men det var en

levende bevissthet om den blant eldre mennesker. - Sundbåtselskapets arkiver, der det meste av informasjon om "Framnæs 3" inkludert tegninger fantes, ble flammenes rov under bybrannen i 1940. Undersøkelser har avdekket skipstegninger i privat eie både i Moss og i Oslo. De seks "Framnæs"-fergene som ble bygget i årene 1898-1914, ble nemlig bygget ved Aker Mek. Verksted og ved Moss Verft. Ingen av fergene eksisterer i dag. I Riksarkivet fant jeg omtalen av "Framnæs 3" ved overleveringen i 1908. Den lød: "Den bliver i alle Dele høist moderne og elegant utstyret". Den første tegningen av generalarrangementet, fant jeg i Sjøfartsmuseet på Bygdøy.

### Generalarrangement nye "Framnæs"

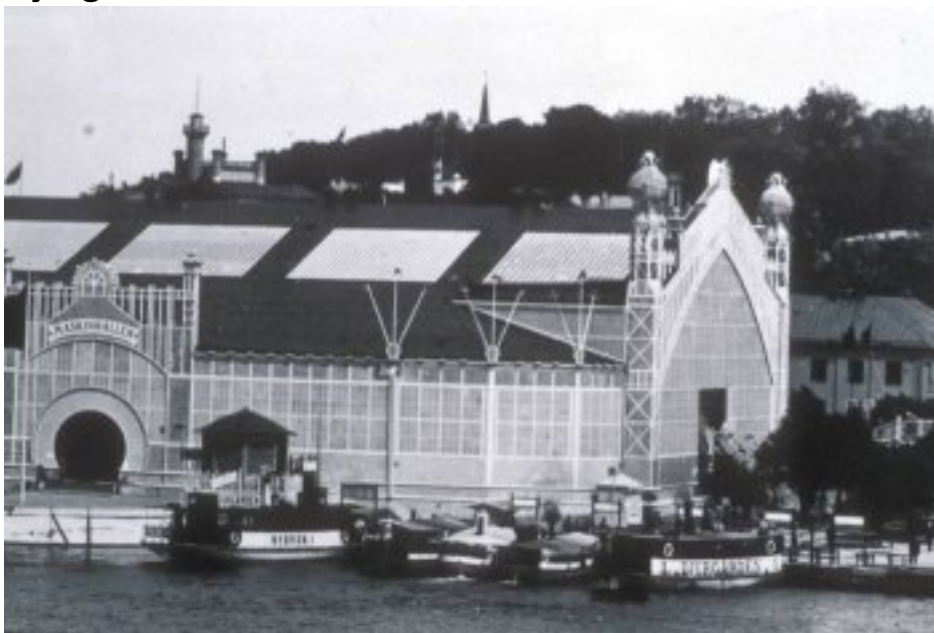


Det som først slår oss her, er båtens elegante utseende. Den tre meter og seksti cm høye dampskorsteinen gjør den høyreist og gir den særpreg. Like god dekksplass forut og akter. "Framnæs 3" var ei pendelferge med to styrehus og balanseror og propell i begge ender. Her er WC plassert akterut. Vi ser maskintelegrafens forløp over tak. Telegrafbenyttes ved avgang, under fart og ved ankomst. Skipsføreren kommuniserte med maskinisten via et talerør i hvert styrehus. Hvorfor ble "Framnæs"-fergene bygget og hva var opprinnelsen til båtkonstruksjonen. Her presenteres den utrolig spennende historien som er avdekket, og som tidligere ikke er beskrevet i norsk sjøfartshistorie.

### New York harbour 1910



Djurgården i Stockholm



Vi ser utstillingshallen Wallenberg bygget. Fotoet er fra 1897. Til venstre ved kaien ser vi nå den historiske passasjerfergen "Nybron 1", som med sine to opphøyde styrehus skulle bli den første "Framnæs". Historiens tilblivelse kan vi takke Sam Eyde for, grunnleggeren av Norsk Hydro. Gjennom sitt nære bekjentskap med Wallenbergs sørget han for å erverve "Nybron 1" til det nyetablerte SAS Huk Ferge, som han sto bak. Sam Eyde bodde på Bygdøy i P.T. Mallings vei. Kommunikasjonen til Kristiania var den gang sjøverts. Frognerområdet var et stort utbyggingsområde på den tiden samtidig som villautbyggingen på Bygdøy skjøt fart. Det var derfor behov for bedre kommunikasjoner. Straks industriutstillingen var overstått, ble den seilt til Gøteborg via Gøtakanalen og videre opp til Kristiania, der den ble satt i trafikk i Frognerkilen mellom Dronningen på Bøgdøy og Skillebekk ved Framnæs brygge på Kristianiasiden. - Derav fergenavnet "Framnæs". - Parallellen til Wallenbergs Saltsjøbaden er tydelig. Den dag i dag går

fortsatt søsterskipene til "Nybron 1", den kullfyrte "Djurgården 3" i Stockholm og "Ferjan 4" i Göteborg i turistfart.



Uten Sam Eyde (til venstre) og Knut A. Wallenberg, som vi ser her, hadde vi ikke hatt noen "Framnæs"-historie.

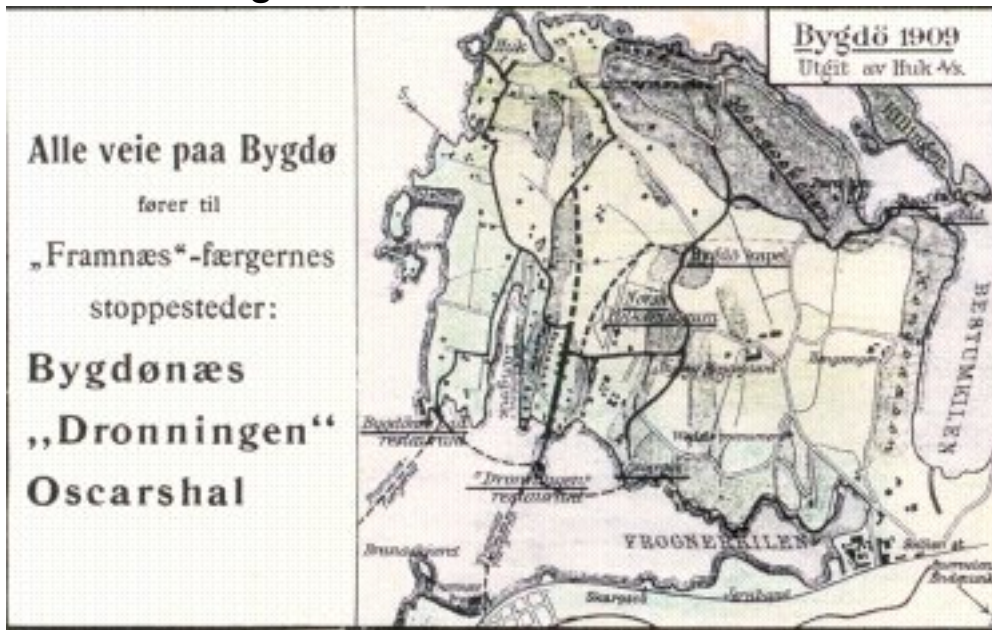
### **"Framnæs" alias "Nybron 1"**





Og her er den første "Framnæs"-fergen alias "Nybron 1" med sine opphøyde styrehus. Fotografert i Frognerkilen i fart mot Skillebekk og Framnæs brygge, som ligger der også i dag, like ved Kiel-fergens anløpsted Hjortnæskaien. Året er 1902.

### Rutekart i Frognerkilen



Vi tar en kikk på hovedstaden med Bygdøy og Frognerkilen og peiler oss inn på rutekartet til "Framnæs"-fergene. Året før dette kartet ble laget, i 1908, ble "Framnæs 3" bygget i Moss. Den ble satt inn i samme ruten. Som vi ser er det også anløpsteder ved Bygdøynes og ved Oscarshald Slott. Ifølge rutekartet gikk "Framnæs"-færgene Søn- og helligdage uavbrudt, billettpriser voksne 10 øre, barn 5 øre?. - Så stor var passasjertrafikken med fergene at Kristiania Sporveisselskap i 1909 forlenget Vikalinjen frem til Skillebekk torv, og sporvognene ble skiltet med underteksten Vestbanen - Framnæsfærgen.

### Sporveisskilt



Her ser vi sporveisskiltet som viser betydningen fergetrafikken hadde og som "Framnæs 3" var med på å betjene.

### "Framnæs 3" ved Dronningen



Året er 1912. Her kan jeg vise det første gjenfunne fotoet av "Framnæs 3", som vi kan lese på skanseplaten. Her i fart ut fra Dronningen - Oscarshald Slott i bakgrunnen. Det var denne passasjerfergen, med sin særegne forhistorie, som fire år senere, den 6. august 1916, ble innkjøpt av det privateide Dampbaadsamlaget i Kristiansund, men først i juli året etter seilte den rundt kysten og anløp både Ålesund og Molde for bunkring, før den ankom Kristiansund gjennom Sørsundet . Den var ment å betjene den mest trafikkerte ruten Nordlandet - Kirkelandet, men på ettermiddags- og kveldstid til midnatt anløp den også Innlandet. Som innflytter til Kristiansund ifra Orkanger i 1950 kunne jeg følge de skiftende lanternelysene fra "Framnæs 3" i sene høstkvelder fra gutterommet på kvisten i Dalegata 1 på Nordlandet, der vi hadde panoramautsikt over havna. Et syn jeg og min bror, som den gang var 5 1/2 år og 4 år gamle, aldri ble lei av å beskue - og helt uvitende om at "Framnæs 3" var inne i sitt siste driftsår på havna.

### **Dampsundbåten "Lyn"**



Dampskipet "Kvik" ved Piren



Sundbåtpollett.

Skrogkonstruksjonen som kjennetegnet de første sundbåtene, ble introdusert på Stockholm havn i 1860-årene. Den kan identifiseres i den første sundbåten "Kvik" fra 1876. "Lyn" var en videreutvikling av denne skrogtypen. "Kvik" fraktet i snitt 1000 passasjerer hver dag i det første driftsåret med sin ensylindrete dampmaskin - Fergemannen, som vi ser til høyre i bildet, ble innhentet av en ny tid for samferdselen over havna. **Havnemiljøet ved Piren**



Her ser vi havnemiljøet ved Piren før "Framnæs 3" kom. Vi ser Hurtigruten fra Bergenske Dampskipselskap ligge der anløpstedet til "Framnæs 3" ble anlagt i 1917. Og her har vi "Kvik" igjen. Legg merke til ilandstigningen. Det var trapper som var tillegget. Sundbåtpontongene kom først med "Framnæs 3", og det var Dahle Brug, senere Storvik Mek. Verksted som produserte dem. Sundbåtene "Presto" (1906) og "Lyn" (1912) ble også bygget der.

### **"Framnæs 3" ved Piren**



Vi ser både "Framnæs 3" og "Presto", gomalendingenes båt, ved hver sin pontong ved Piren. Året er 1947 og "Presto" er nå i sitt 41. og siste år som dampsondbåt.



Vi ser både "Framnæs 3" og "Presto", gomalendingenes båt, ved hver sin pontong ved Piren. Året er 1947 og "Presto" er nå i sitt 41. og siste år som dampsondbåt.

### **Fra Sundbåt-pontongen ved Piren**



«Framnæs 3» ut fra Piren



"Framnæs 3" i nær bilde ut fra Piren. Flagget på halv stang kan tyde på at den ble benyttet i anledning en bortgang. Prisen for å leie den var 15 kr en vei, å leie Lyn eller Presto var 10 kr. Det hendte at en hest skulle fraktes over, pris 1 kr. Tidligere ble "Framnæs 3" også utleid til "lystreisende om sommeren". Her er billett boksen, en i hver ende på midtstolpen. Det var slik at sundbåt billettene skulle puttes på boksen ved ilandstigning. Klangen av polletten når den traff metallplaten i bunnen av glasslokket var velkjent. Det var plikthuggerens oppgave å trykke ned et stempel som gjorde at fallemmen åpnet seg og pollettene falt ned i boksen. Plikthuggerens musikalske gehør ble iblant satt på sin ytterste prøve. Når særlig barn og ungdommer med lite penger lurte seg til å slippe ned på noe ukurant. Det var kanskje en bukseknapp.

Det var ikke tillatt å ta med fisk inn i salongen, den måtte henges på fiskebrettet, som var plassert foran styrehuset og hadde tre kroker. - All utrustning som vi ser her, inkludert fire daviter og livbåter er rekonstruert og vil være på plass på nye "Framnæs 3". Likeså spakhus, luftelyrer og oppbevaringskasser for ekstralanterner og livbelter på båtdekk.

### **"Framnæs 3" går mot Nordlandet**



Stiftelsen Framnæs flyfoto av Nordlandsiden. Bildet er tatt fra luft og viser Nordlandsiden og Nordlandet. Bildet er tatt i 1936 og viser Nordlandsiden og Nordlandet. Bildet er tatt i 1936 og viser Nordlandsiden og Nordlandet.



Bedre overblikk kan vi ikke få, flyfoto av Nordlandsiden. Enda noen år frem i tid til Nordsundbroa bygges i 1936. Vi ser "Framnæs 3" anløpe almenningen ved Nordlandet. I Markussundet, til høyre i bildet, lå fortøyningene til sundbåtene. Sundbåtselskapet hadde egen kullbrygge her. Vi kan se to av båtene ligge i fortøyningene. Jeg tror det er "Lyn" og "Fram" som ligger her. På denne tiden hadde Sundbåtselskapet fem båter i virksomhet, og de ble vekselvis tatt ut av ruten en dag i uken for puss og stell. Det var tid for "ship-style" den gang. Dampmaskinene ble overhaldt og kjelesjau og annet vedlikehold ble utført på Sira-verkstedet i Smedvika ved Eriksnesset og ved Sterkoder. Plikthuggeren d.v.s. altnuligmannen ombord klargjorde dampsondbåtene fra kl 4 om morgenen og fraktet kull fra kullhuset. Deretter kom maskinisten. I løpet av natten lå sundbåtene for bakhet fyr d.v.s. med varme i fyrgangen på kjelen og konstant lavt damptrykk på 20-30 Pund. Klokken 5.30 presis måtte plikthuggeren ha manøvrert "Framnæs 3" gjennom Markussundet til Nordlandsalmenningen. Jeg fikk høre at



dette alltid ble utført med en viss beven. For der sto en myndig skipsfører og ventet, klar til å gå ombord til den første av dagens to vakter. - Han hadde selv tjenestegjort som plikthugger i yngre år.

### "Framnæs 3" sitt mannskap



La oss til slutt bli kjent med mannskapet ombord på "Framnæs 3", her ved

Nordlandspontongen. Det var tre mann på hver vakt. Bildet til venstre viser fører Kristian Grimstad, maskinisten Sigvard Dahle, han som hadde nøkkelen! Og plikthugger Martinus Solli. Både Dahle og Solli tjenestegjorde ombord i over 30 år. Bildet til høyre viser fører Kristian Bugge og maskinist Alfred Nilsen. Skjermlue med silkesnor og Compagnie-flaggmerke med initialene KkS var alltid på plass. Disse initialene sto også på flaggmerket på skorsteinen. Når de verste høststormene satte inn, var "Framnæs 3" den eneste sundbåten som kunne trafikere Innlandet. Da brukte den et bestemt signal med dampfløyta til Innlendingene, for å varsle sin ankomst. Innlendingen Odd Weltan beskrev "Ferga" under fart på uværsdager som "ho seila så elegant på båran når det var før gale vær, dem andre sundbåtan rulla dem".

### "Framnæs 3" ut fra Nordlandet



Dette fotoet er tatt av en 14 år gammel gutt med et kasseapparat tre måneder før siste turen i det den går ut fra Nordlandet. - "Framnæs3 " ble dessverre ikke tatt vare på - og ble et av våre tapte kulturminner. Pendelfergen var revolusjonerende for sin tid og skrogkonstruksjonen ble senere modell for bilfergene.

### Den nye "Framnæs" stasjoneres ved Piren



Dagens to sundbåter "Rapp" (1958) og "Nordsund" (1964) står foran pensjonering. Den første

nye sundbåten, "Angvik" sjøsettes til våren 2004. Den nye "Framnæs 3" skal være på havna 2006-2008. Begge stasjoner ved Piren og vil symbolisere kontinuiteten i det tradisjonsrike Sundbåtselskapet. Stiftelsen Framnæs er nå etablert. Dens oppgave blir å finansiere bygging av den nye "Framnæs 3". Vedlikeholdsansvaret for "Ferga" skal også ivaretas av stiftelsen. En driftsavtale vil bli inngått med Sundbåtselskapet. Jeg vil nå be ordfører Dagfinn Ripnes signalisere med den originale maskintelegrafan at "Framnæs"-prosjektet er i gang. Takk for oppmerksomheten.

### Fra stiftelsesmøte i bystyresalen Kristiansund rådhus



Fra venstre initiativtaker Trond Myrhaug, ordfører Dagfinn Ripnes, Einar Sæter og Arne Lannerstedt. Ordføreren har signalisert med den originale maskintelegrafan at Framnæs-prosjektet er i gang. Kulturhistorisk konsulent Arne Lannerstedt ser til at alt går riktig for seg. Den originale skipsklokka øverst.