



VEDLEGG TIL FREDNINGSSAK

M/S "RISKAFJORD II"

DOKUMENTASJON



Innhold

Formalia og tekniske spesifikasjoner.....	3
Tegninger.....	4
Rederiet A/S Riskafjord	6
A/S Riskafjord sine skip:	10
M/S «Riskafjord II»	11
Kilder.....	16
Dokumentasjon	17
Prinsippet for dokumentasjonen.....	17
Gjenstander fra M/S «Riskafjord II» som er lagret på land.....	18
Eksempler fra fotodokumentasjonen.....	19
Skipet fra utsiden.....	19
002 Salong - forskip	21
003 Mannskapslugar	22
004 Mannskapslugar	23
005 Maskinrom.....	24
006 Aktersalong.....	25
007 Akterpeaktank	27
101 Inngangsparti.....	28
102 Dekkssalong.....	29
103 Toalett BB	30
104 Toalett SB.....	31
105 Akterdekk	31
200 Brodekk.....	32
201 Styrhus.....	33
202 Kapteinslugar	34
300 Styrhustak.....	35

Forsidebilde: M/S “Riskafjord II” i Bergen. Foto: Erik Småland, Riksantikvaren.

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyet sitt navn: M/S "Riskafjord II"
 Tidligere navn: «Olava»
 Kjenningssignal: LERR
 Registreringshavn: Stavanger

Hjemfylke: Rogaland
 Hjemmehavn: Stavanger
 Eier: A/S Riskafjord
 Adresse: Postboks 23

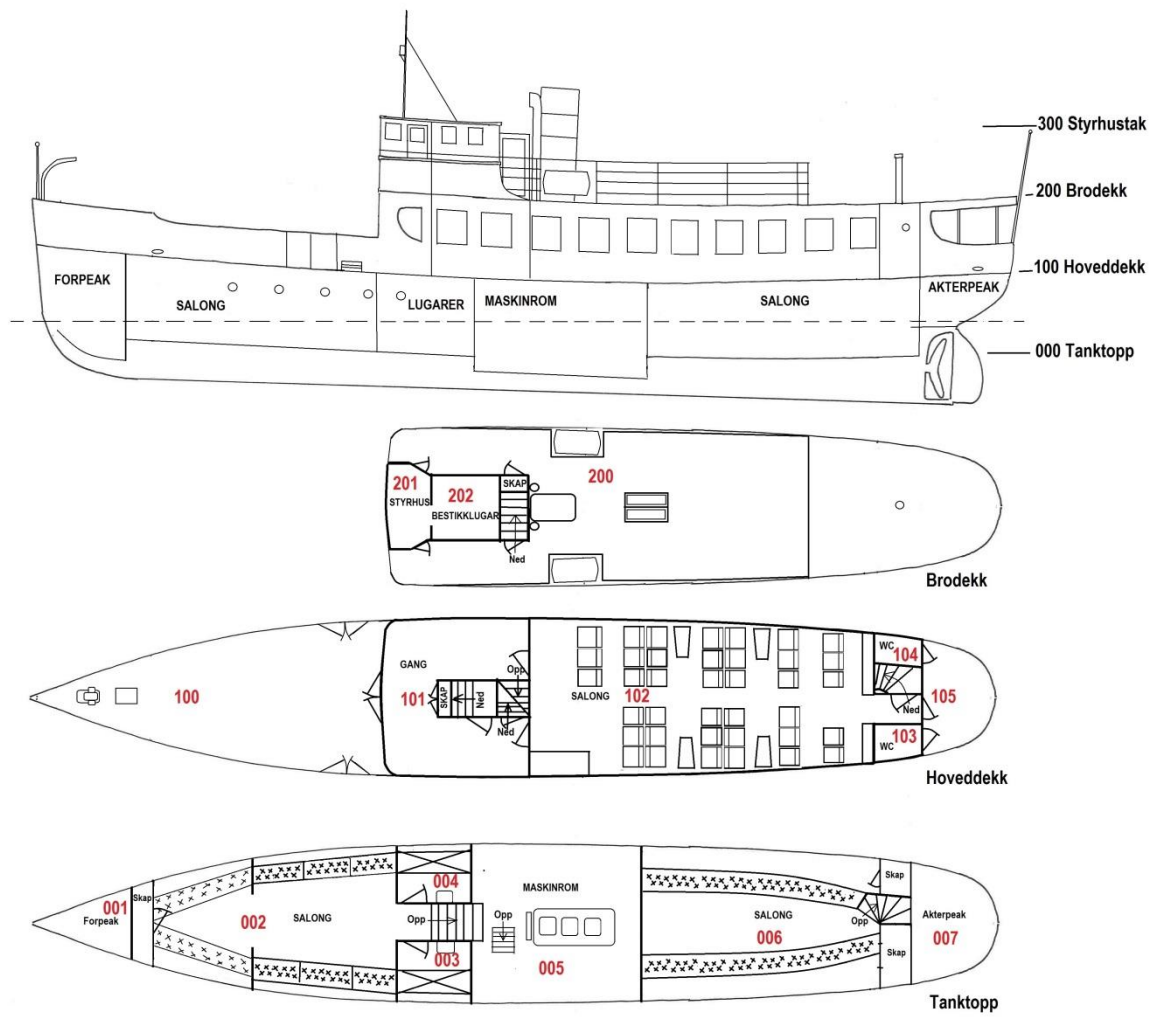
4395 Hommersåk

Fartøytype (Norges Skipsliste)	Funksjonskategori	Fartøytype (konstruksjon)
Passasjerskip	Kombinert passasjer og stykkgoods	
Driftsform (nåværende)	Kode (i Norges Skipsliste)	Merknad
	5B1	
Skrogform (fremme)	Skrogform (akter)	Merknad
Soft nose	Kutter	
BYGGEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Jern	Klinket	Jernplater på jernspant
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Stål	Klinket på spant sveist i støt og nat	Stålplater på stålskant
Rigg	Rigg	Rigg
-	-	-
FREMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri (produsent, ytelse, prod.år)	Rigg	Seil
1864: compound dampmaskin 1960: 3syl Callesen dm 225bhk 12 knop	-	(ingen)
DIMENSJONER SKROG		
Største lengde	Største bredde	Dybde i riss
79,9 fot	14,3 fot	7,7 fot
Dyptgående	Bruttotonnasje	Nettotonnasje
7,7 fot	88,18 tonn	48,43
Byggeår	Byggested	Verft
1864	Göteborg	Alexander Keiller & Co
Konstruktør	Større ombygginger	Verft – ombygginger
(ukjent)	1950: Ombygd til sjøbuss	
Vernestatus	Eierform	Bevaringsform
Fredet 2014	Aksjeselskap	Operativt skip

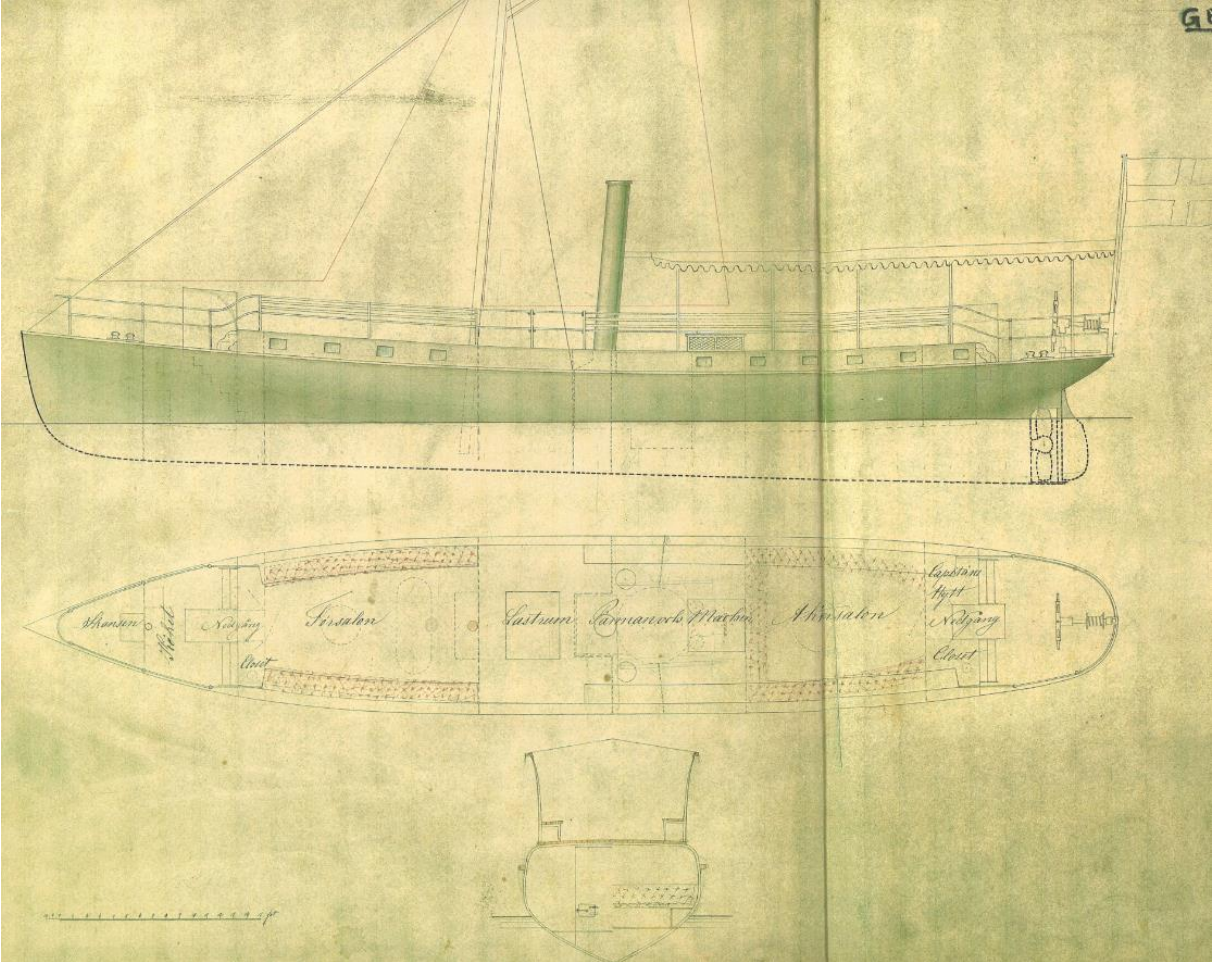
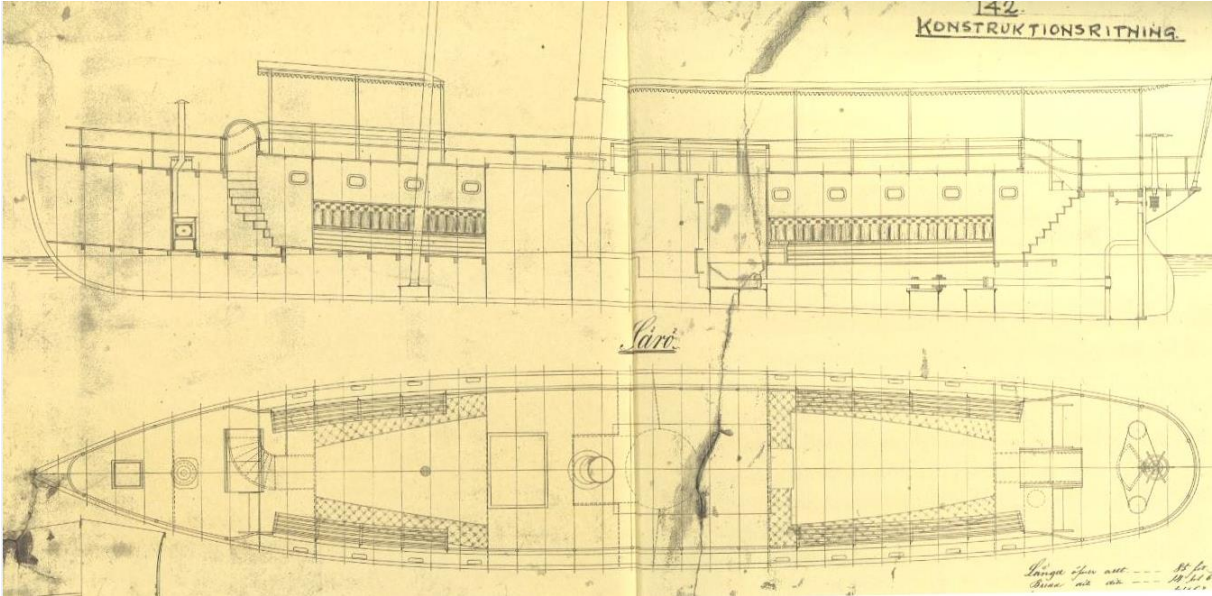
Egenskaper som passasjerskip	Antall dekk	3	Antall passasjerer	100
	Antall salonger	3	Antall mannskap	3
	Antall spiserom	0	Antall passasjerer i salonger	100
	Antall passasjerlugarer	0	Antall passasjerkøyer	0
	Antall mannskapslugarer	3	Antall biler	0

Tegninger

Arrangement 2013



Arrangement 1864

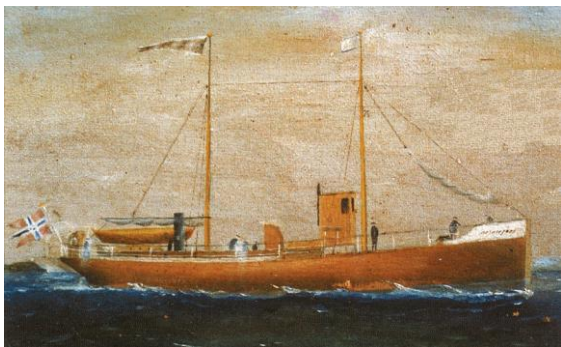


Rederiet A/S Riskafjord

Følgende fremstilling bygger bl.a. på det omfattende arbeidet som Erik Thoring har langt ned i å undersøke M/S «Riskafjord II»s historie og som er publisert i boken *Riskafjord kom seilande* fra 2005. I tillegg er det benyttet en del annen litteratur om skipet og selskapet.

Stavanger var det viktigste markedet for jordbruksvarer fra Riska, og dit hadde en tradisjonelt fraktet sine varer med egne ro- og seilbåter. Det ble etablert dampskipsruter i 1894, men misnøye med disse avfødte et lokalt initiativ til å danne eget rutelag som daglig kunne frakte ferskmelk til Stavanger.

Selskapet AS Riskafjord ble stiftet i 1913 på et allmøte på bedehuset i Hommersåk og selskapet ble registrert som aksjeselskap den 17. desember samme år. Rederiets første båt var motorkutteren «Ly» fra 1912 som ble innkjøpt og omdøpt til «Riskafjord». M/K «Riskafjord» skulle gå mellom Hommersåk og Stavanger med både folk og varer, ikke minst melk, til og fra byen. Dette var en av de første rutebåtene i Ryfylke med motor i stedet for dampmaskin.



M/K «Riskafjord» (1912). Maleri tilhørende Jan Terje Jensen.

Alle som ville sende melk med båten måtte først kjøpe ett av selskapet sine aksjebrev som var pålydende 25 kroner. Av selskapet sine vedtekter går det tydelig frem hva som var hovedformålet. «*Aktieselskabet Riskafjord er et uansvarlig selskap som har hjemsted i Riskeverven og hvis formaal er at underholde en daglig rute mellom Riskeverven og Stavanger med melk, passasgerer og varer.*» For å sikre at lokale interesser ble ivaretatt inneholdt vedtekten en klausul:

«*Utenbygdsboende har ikke uden bestyrelsens samtykke ret at kjøbe aktier.*».



Det er ikke funnet foto av «Riskafjord I» («Svenskeskøyta»). Tegning: Kurt Wathne fra boken *Riskafjord kom seilande* (2005).

Driften gikk bra og i 1917 utvidet selskapet flåten med ennå en motorkutter som fikk navnet «Riskafjord I». Denne hadde ikke passasjerbequemmeligheter og ble solgt alt i 1923 og erstattet av motorkutteren «Sagvåg» fra 1905 som overtok navnet «Riskafjord I». Denne hadde salong under dekk og gav passasjerene langt bedre bequemmeligheter. Eneste ulempen var den karakteristiske lyden fra den ensylindrede motoren som gav båten tilnavnet «Dunkå».



M/K «Riskafjord I» («Dunkå») fra 1905. Foto. Christian Sjøtun

I 1925 kalte styret sammen til ekstraordinær generalforsamling der de bad om fullmakt til utvidelse av flåten med ett skip til. Forslaget falt, men ble diskutert igjen på ordinær generalforsamling i 1926. Folk var forsiktige, da utgiftene til hyre og drivstoff var øket så kraftig de siste årene at selskapet ikke utbetalte utbytte i 1925. Det ble ikke fattet vedtak om kjøp, men styret fikk fullmakt til å arbeide videre med saken.

Etter en ordinær og flere ekstraordinære generalforsamlinger om saken ble det i februar

1927 enstemmig vedtatt å gå til innkjøp av D/S «Olava» fra 1864 som lå for salg i Fredrikshald og som kunne overtas for fordelaktige 16.000,- kroner. Skipet ble rederiets første dampskip og første skip som ikke var bygget av tre.

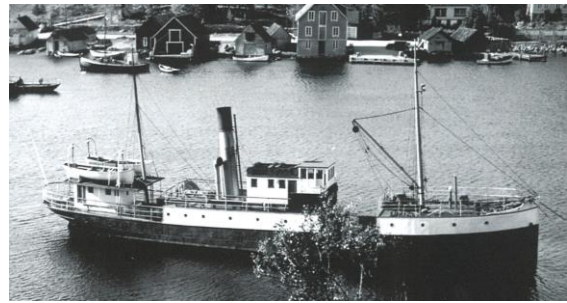


D/S «Riskafjord II» (1864) ved Bakerbryggå i Stavanger kort etter 1927. Foto: A/S Riskafjord.

Skipet var større og langt mer luksuriøst innredet enn selskapets øvrige skip, og det var ingen grunn til å gjøre store endringer på skipet. Klasseinndelingen ble umiddelbart opphevet og erstattet av en mer kjønnssegregert reisemåte, der damene la beslag på aktersalongen mens herrene samlet seg forut. I tråd med selskapets navnetradisjon ble «Olava» omdøpt til «Riskafjord II», men på folkemunne ble rederiets første dampskip lenge hetende «Lavå», en lokal form av «Olava».

Samme år som «Riskafjord II» kom i fart startet den unge Sverre Haga en lokal bilrute med en 7-seters personbil. Tiltaket fant grobunn, og i 1934 kom det til drøftinger om sammenslåing av bil – og båtrutene i ett selskap. Dette ble det den gang ikke noe av.

Trafikkveksten satte nye krav til selskapets skip, og i 1929 ble det avgjort at M/K «Riskafjord» fra 1912 skulle selges samtidig som styret fikk fullmakt til å kjøpe et dampskip som erstatning. Styret samlet seg om D/S «Gulos» Trondheim, bygget i 1904. «Gulos» var betydelig større enn selskapets øvrige skip. I en kort periode frem til «Riskafjord» fra 1912 ble solgt i 1930 disponert selskapet fire skip.



D/S «Gulos». Foto: Stavanger Turistforening/Statsarkivet

De harde 30-årene satte spor i rederiets resultater. D/S «Gulos», som hadde vist seg å være i største laget, ble lagt ut for salg i 1932. Først i 1936 lykkes selskapet å selge skipet, som nå skiftet navn til «Erfjord» og fikk ny rute mellom Stavanger og Indre Ryfylke.

I 1934 og 1935 ble «Riskafjord I» og «Riskafjord II» påkostet nødvendige reparasjoner og oppgraderinger. Større deler av dekket på skipene kom under tak, og sidene ble mer innkledd.

På 1930-tallet ble det populært for Stavangerfolk å bygge hytte i selskapets ruteområde. Ett mål hyttetomt på de skrinne bergene kunne kjøpes for 50 kroner. Ut over på 30-tallet økte selskapets sommertrafikk år for år. Samtidig hadde utviklingen av tettstedet Hommersåk positiv virkning for selskapet.

Etter at «Gulos» ble solgt i 1936 startet jakten på ny og mer passende tonnasje. D/S «Tourist I» ble kjøpt fra Oslo i 1937 og gikk inn i sommerruten samme år. Den gikk deretter til verksted og ble modernisert med innebygget akterskip og navnet fornyet til «Turist I».



D/S «Tourist I» i Oslo. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.

Dagen etter at tyske tropper inntok Stavanger i 1940 skapte rykter om britiske bombefly panikk i byen. Myndighetene gav orde om

evakuering innen kl. 12. I løpet av få timer strømmer folk til jernbanestasjonen, båtene og bussene. Riskafjordselskapet opphevet alle rutetabeller og satte sine tre skip inn i evakueringen.

Som kjent ble ikke Stavanger bombet, men mange byfolk valgte etter hvert å bli boende på landstedene der tilgangen til mat var bedre. Disse pendlet til arbeidet i Stavanger, noe som hadde svært positiv virkning for selskapets økonomi. Oljemangelen under krigen gikk hardest ut over de motordrevne skipene, og dem var det mange av i Ryfylke.

I mellomkrigstiden hadde de fleste lokalselskapene modernisert flåten med å bytte ut dampmaskinen med dieselmotor. A/S Riskafjord hadde under krigen to dampskip; «Riskafjord II» og «Turist I» og måtte derfor avstå «Riskafjord II» til å gå i Årdalsruten for Jøsenfjord Rutelag som bare hadde motorskip.

I 1950 var de fleste rasjoneringene opphørt. Selskapets tre skip var i dårlig forfatning og reparasjoner som var utsatte på grunn av krigen kunne nå gjennomføres. Selskapet hadde etter krigen sett seg om etter en erstatning for trebåten «Riskafjord I», og i 1949 ble slepebåten M/S «Schleswig Holstein», bygd i Danzig i 1933, kjøpt fra Direktoratet for fientlig eiendom. Etter ombygging til sjøbuss kom den i fart i juli 1950 som M/S «Riskafjord». «Riskafjord I» («Dunkå») ble samme år solgt til Stord for ombygging til frakteskip, men store råteskader satte stopper for planene.



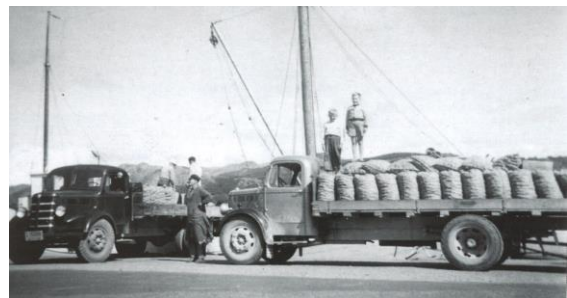
M/S «Riskafjord» (1933). Foto: Olaf A. Ellingsen/Statsarkivet

Dampmaskinen i «Turist I» ble erstattet av en dieselmotor i 1946. I påvente av modernisering ble gamle «Riskafjord II» lagt opp høsten 1950, men forliste under opplag. Først i 1952 kom skipet i fart igjen ombygget til sjøbuss med dieselmotor.



M/S «Turist I» etter ombygging til dieseldrift i 1946. Foto: A/S Riskafjord

På starten av 1950-tallet var det lyse utsikter for selskapet. Passasjertallet hadde øket kontinuerlig fra starten i 1913, men det var svært ujevnt fordelt mellom sommer og vinterhalvåret. Om sommeren var kapasiteten ofte for liten på grunn av hyttefolket, mens det om vinteren var mindre enn tredjedelen så mange reisende. Tre skip i rute var for mye om vinteren. Passasjer- og godstilgangen varierte også etter hvordan forholdene var hos andre ruteselskap i området. A/S Riskafjord hadde startet egne lastebilruter med melk og gods til Stavanger. Under krigen voldt denne ruten bekymringer, men fra 1948 kjørte to biler i ruten og driften kom etterhvert over i pluss. Melkeleveransen var forholdsvis stabil året gjennom, og bildriften ble viktig for selskapet.



A/S Riskafjord sine lastebiler på 1950-tallet. Foto fra boken om Riskafjord (2005).

I 1952 flytte selskapet inn i to sjøhus der det også var kai. Etter en omflakkende tilværelse fikk selskapet nå fast adresse omtrent vegg i vegg med Hommersåk Handelslag. Men, administrasjonen av selskapet foregikk som før fra styreformannens eget hjem og det ble ikke innredet kontor i sjøhusene før på 1970-tallet.

Utetter i 1950-årene minsket passasjertallet. Trafikken gikk over på buss og privatbil. Særlig var det konkurranse med Sverre Hagas Bilruter, som det hadde vært forhandlinger om



A/S Riskafjord sin kai med to sjøhus (midt på bildet) seint på 1960-tallet. Foto: Coop Mega Hommersåk.

sammenslåing med i 1934. I 1935 hadde Haga fått tillatelse til å kjøre helt til Stavanger, og bussene ble foretrukket av mange. I tillegg startet Haga en ren bilgodsrute fra Hommersåk til Stavanger i 1957. Resultatet ble at A/S Riskafjord samme år opplevde et rekordunderskudd. I juni 1959 startet selskapet en egen bilgodsrute til Stavanger. Fraktkrigen resulterte i en avtale om samkjøring mellom båt og bil, med dette «samarbeidet» var likevel ikke uten gnisninger.

I tillegg til økonomiske problemer oppstod det også tekniske. «Riskafjord II» sin maskin begynte å fuske. Det ble vedtatt å kjøpe ny, men denne kom på 120.000,- kroner – like mye som hele ombyggingen i 1950-52 hadde kostet. Maskinen ble hovedsakelig finansiert ved låneopptak, noe som var en stor belastning på selskapets økonomi. Selskapet hadde lagt «Riskafjord» fra 1933 ut for salg i 1957, men uten hell. Etter at også dette skipet fikk maskinhavari i 1960 ble ikke salget enklere. Men, i 1963 ble skipet likevel solgt for 62.500,- til A/S Øyane, et annet lokalt rederi. Dette reduserte selskapets gjeld fra 210.000,- til 150.000,-.

Etter økt inntjening på grunn av utleie av «Turist I» til Høgsfjord Rutelag i 1964-65 kom en økonomisk nedtur. I 1967 var nedgangen i passasjertallet på 7000. Inntektene sank og kostandene steg. En forklaring som ble lansert var at folk heller reiste til syden enn til hyttene sine. Etter som andre mindre selskaper i

tilstøtende distrikt måtte innstille driften overtok A/S Riskafjord anløpene.

Til tross for økonomiske problem og stadige tvister om tilskudd til skoleskys med mer var mannskapet om bord på båtene stabilt og godt likt av passasjerene.

M/S «Turist I» var sterkt nedslitt midt på 1960-tallet og styret

måtte ta stilling til salg eller reparasjon. Styret valgte det siste, og i 1968 fikk skipet ny maskin; en Callesen diesel på 240 hk. Dermed økte gjelden igjen. Vedtaket om å koste på båten ble gjort ut fra en formodning om at Stavangerske skulle leie skipet i minst ni måneder, men dette falt i fisk og uten en fornuftig bruk av skipet ble den en tung belastning for selskapet. De gode inntektene fra bildriften veide ikke lenger opp for de røde tallene for båtutene. I mars 1970 ble det slutt med transport av melk i spann, og selskapet satte en tankbil i trafikk. Dette gav gode tall til driften, men kostandene med båtutene gjorde at selskapet var avhengig av tilskudd fra kommunene i fartsområdet. I 1975 tilsvarte dette en tredjedel av selskapets inntekter.

Selv om «Turist I» ble leiet ut i perioder ble det likevel en lettelse for selskapet da skipet ble solgt til en skraphandler på Halsnøy i 1976. Etter dette var «Riskafjord II» fra 1864 selskapets eneste skip.

Rederiet skjønte at det måtte investeres i en moderne hurtigbåt dersom båttrafikken skulle overleve. I 1984 fikk A/S Riskafjord tilbud om å overta M/S «Turnus» fra 1970. Den gjorde 23 knop, hadde plass til 50 passasjerer og kunne drives av en mann. Denne kunne benyttes på avganger med lite trafikk og når «Riskafjord II» var på slipp. Imidlertid krevde Rogaland fylkeskommune salg av «Riskafjord II» dersom de skulle gi lån til kjøpet. Det var ikke styret villig til da det ville være umulig å

avvikle sommertrafikken bare med den vesle hurtigbåten.



M/S «Turnus» (1970). Foto: A/S Riskafjord.

En annen investering viste seg nyttig. En mobiltelefon om bord i «Riskafjord II» i 1989 gjorde det mulig å bestille ekstraturer, og dette mangedoblet inntektene fra skipet. Men, misnøyen i fartsområdet vokste og samferdselsmyndighetene arbeidet med alternativer. Som del av debatten rundt skipet var nå også kulturverntanken. Et skip fra 1864 som fremdeles gikk i rute gav oppmerksomhet.

A/S Riskafjord sine skip:

A/S Riskafjord sin spesielle navnetradisjon kunne gjøre det vanskelig for folk å holde skipene fra hverandre i dagligtalen. Flere av skipene fikk derfor kallenavn som er tatt med i denne oversikten.

Navn	kallenavn	bygget	I selskapets eie	lengde	tonnasje	byggeverft
M/K «Riskafjord»		1912	1912-1930	54,3'	28 brt	Ottesens Skibsbyggeri
M/S «Riskafjord I»	Svenskeskøyta	?	1917-1923	50,0'	28 brt	(ukjent sted i Sverige)
M/K «Riskafjord I»	Dunkå	1905	1923-1952	62,8'	36 brt	Ottesens Skibsbyggeri
D/S «Riskafjord II»	Lavå	1864	1927-	79,9'	70 brt	Alex. Keiller & Co, Göteborg
D/S «Gulos»		1904	1930-1936	90,8'	133 brt	Christianssands Mek. Værksted
D/S «Turist I»	Turisten	1898	1937-1976	86,5'	67 brt	F. Schichau, Danzig
M/S «Riskafjord»	Litlå	1933	1949-1963	20,2'	46 brt	F. Schichau, Danzig

Alternativet fra samferdselsmyndighetene med en rute som også omfattet byøyene ved Stavanger ble oppfattet som dårligere enn «Riskafjord II» sin rute og samlet ruteområdet i protest. Etter mye frem og tilbake vedtok Komite for samferdselssaker i Rogaland i mars 1996 enstemmig å be om tilbud på en hurtigbåtrute, selv om enkelte mente at dette var som å fjerne «Skibladner» fra Mjøsa. A/S Riskafjord gjorde en grundig jobb med tilbudet, men det viste seg at L. Rødne & Sønner likevel ble foretrukket. I kjølvannet av saken ble det snakket om avtalt spill.

«Riskafjord II» fortsatte i ordinær rute mellom Stavanger og Hommersåk helt frem til 31. oktober 1996 da det nå 132 år gamle skipet la ut på sin siste ordinære tur. Året etter ble selskapets siste tankbil for melk solgt.

Selskapet A/S Riskafjord ble likevel ikke oppløst. Det fortsatte som rederi for M/S «Riskafjord II» som nå begynte sin karriere som veteranskip.

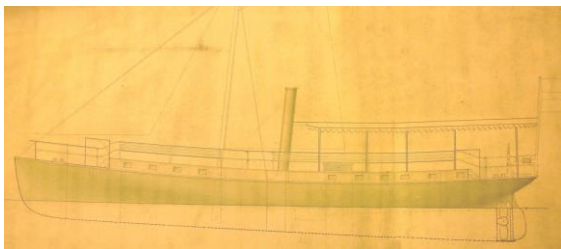


Selskapets logo fra 1940-tallet

M/S «Riskafjord II»

Nåværende M/S "Riskafjord II" har en svært lang historie. Det finnes få foto fra skipets eldste historie i Sverige, men byggetegningene er bevarte. Den følgende fremstillingen bygger særlig på det omfattende arbeidet som Erik Thoring har langt ned i å undersøke skipets historie, publisert i boken *Riskafjord kom seilande* fra 2005. I tillegg er det benyttet en del annen litteratur om skipet og selskapet.

Skipet var bygget av jern ble levert med navnet «Särö» fra Alexander Keiller & Co i Göteborg i 1864 til et nystartet aksjeselskap som ville opprette en dampskipsrute mellom Göteborg og Onsala. Särö er en øy mellom Göteborg og Onsala, og stedet var alt i 1864 et etablert badested for det øvre borgerskapet i Göteborg, og også familien Keiller var mellom de faste sommergjestene på øyen.



Arrangementstegning av D/S «Särö» fra 1864.

Etter bare fire år i ruten ble D/S «Särö» i 1867 solgt til Karlstad ved Väneren der rederiet Svensson & Eriksson dømte skipet om til «Oldevig» og satte det inn i rute mellom Karlstad og Kristinehamn, der skipet korresponderte med jernbanen fra Stockholm.

I 1869 ble skipet solgt til eiere i Stockholm som ville sette det inn i rute på Mälaren. Det ble det ikke noe av, og i 1870 ble skipet solgt til Gävle der det nyetablerte selskapet Gefle-Löfsta Ångfartygsbolag satte det inn i rute mellom Gävle og Lövsta under navnet «Løfstad»

Etter tre år i rute fra Gävle ble skipet solgt til rederiet Carlskrona-Sölvesborg Ångfartygs Aktiebolag i Karlshamn. Under navnet «Sylfid» ble skipet i 1874 satt inn i rute mellom Karlskrona, Ronneby, Karshamn og Sölvesborg. I 1877 kjøpte Rederibolaget Sylfid skipet og hjemmehavnen skiftet til Karlskrona. Skipet var da i dårlig forfatning, og først året etter kunne det ta opp igjen ruten. Nødvendige

investeringer ble foretatt og skipet fikk ny dampkjele i 1878. Selskapet åpnet da en ny rute øst for Karlskrona, til kystbefolkningens store entusiasme. Ved leveringen av ett nytt skip i 1879 måtte «Sylfid» avstå navnet og døpes om til «Wittus».

På grunn av manglende inntekter gikk rederiet i likvidasjon og i 1880 ble «Wittus» solgt på auksjon til eiere som ville forsette driften med utgangspunkt i Karlskrona. Imidlertid var skipet i så dårlig stand at det ble satt på land for gjennomgripende reparasjoner. I de to årene det stod på land hadde det flere eiere før det i 1881 kom på vannet og ble solgt til en reder fra Säffle ved Väneren. Her seilte skipet under navnet «Byelfven» på vassdraget mellom Säffle og Arvika. Her ble skipet i bare to år før trafikken hadde vokst fra det og selskapet bestilte et større skip. «Byelfven» ble lagt ut for salg.



«Byelfven» ved kai i Säffle i 1881. Foto tilhørende Elof Sabel.

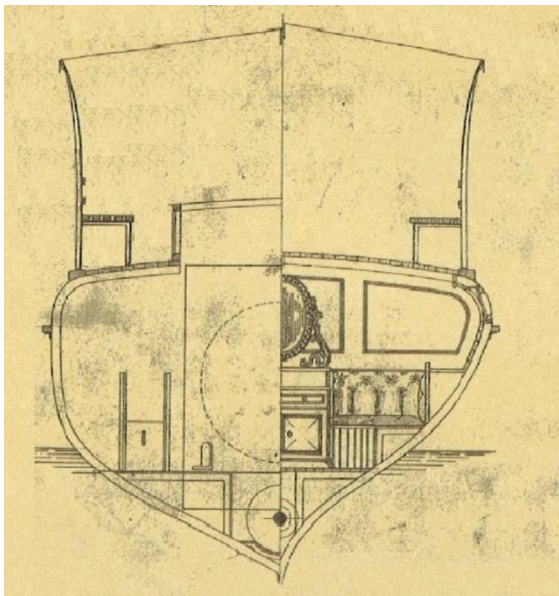
I 1884 ble skipet solgt til Johannes Caspersen Brevig i Fredrikshald (nå Halden). Brevig drev verftet på Sørhalden, men ville også engasjere seg i dampskipstrafikken. I 1880 var han med å etablere Fredrikshald Dampskipsselskap som kjøpte D/S «Handy». I 1881 kjøpte han for egen regning det vesle dampskipet «Parat» som han drev selv.



Brevigs verft på Sørhalden i 1888. D/S «Olava» til venstre. Kilde: Halden Historiske Samlinger

For å åpne ruter vestover til Hvaler og sørover til Strømstad trengte Brevig et større skip. Han kjøpte «Byelfven» som var til salgs i Seffle og satte dette i stand på verftet han disponerte i Fredrikshald. Navnet ble endre til «Olava» etter Brevigs kone. Sammen med «Parat» ble «Olava» satt i rute mellom Fredrikshald, Hvaler og Strømstad.

Foruten ny kjele hadde skipet gjennomgått en del forandringer etter sjøsettingen i 1864. Ved leveringen hadde skipet et kort fordekk og akterdekk som lå lavere enn dekket over innredningen mellom disse. De to små dekkflatene hadde dekkbjelker av tre, mens dekket over innredningen mellom disse var av jern. Sidene på skroget langs den overbygde delen av skipet buet inn mot dekkflatene oppå. I buen satt små firkantede lysventiler.

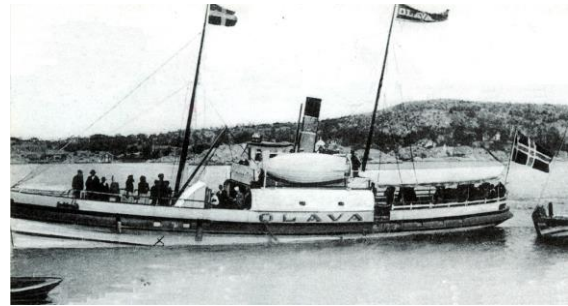


Utsnitt av tegning fra 1864. Lysventil til høyre i snittet gjennom salongen. Snitt gjennom maskinrommet til venstre.

Ved ankomst til Norge var de små dekkflatene fremme og akter hevet opp i høyde med dekket over innredningen slik at skipet ble endret fra en slags mellomting mellom dampslupp og halvdekker til å bli en slettdekker. Midt på det nye gjennomgående dekket var det bygget en overbygning med innsvingede sider som bar et brodekk med styrehus. Utseendemessig fremstod skipet som forholdvis moderne for sin tid.

Alt i 1885 ble det klart at «Olava» trengte ny maskin og kjele. Turen gikk til Akers Mek. Værksted der skipet i løpet av vinteren fikk skipet en ny dampmaskin og kjele. Muligens

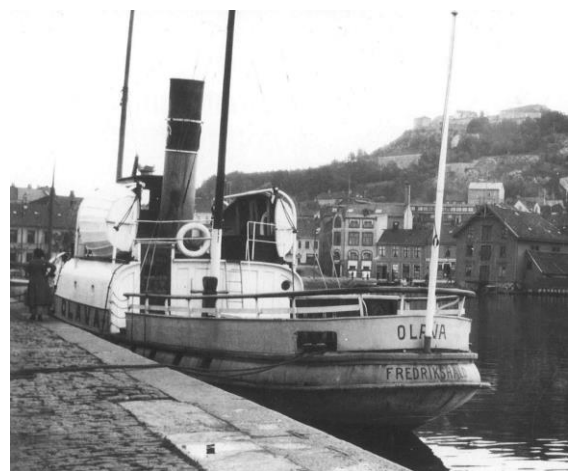
fikk det ved denne anledningen også et ekstra ror montert i baugen. Dette bedret manøvreringsevnen i trange farvann og ved anløp av havner. Roret var innfelt i baugen med rorstammen opp gjennom bakken ca. 8 fot bak stavnen. Til vanlig var det låst i midtstilling med en snekkeskrue. Ved bruk måtte to mann håndtere en kraftig rorpinne.



D/S «Olava». Foto fra postkort.

Med ny maskin og kjele ble «Olava» et hurtig skip for sin tid med 10 knops fart. En solid fenderlist og et skrog som buet litt innover øverst mot dekket beskyttet skroget mot bulker under anløp.

I 1891 døde Johannes Caspersen Brevig og 10. juli la enken Olava Cecilie Brevig ut skipene «Olava» og «Parat» for salg. Skipene ble likevel i familiens eie og sønnen Hans Christian Brevig, som var styrmann, vendte hjem fra Frankrike for å overta driften. Broren Carl Henrik fortsatte som kaptein på «Olava» frem til Hans Christian overtok i 1898. Etter moren Olava Cecilies død i 1901 ble Hans Christian eier av skipene.



D/S «Olava» ved kai i Fredrikshald. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.

Under den spente situasjonen rundt 1905 foregikk det en betydelig militær styrkeoppbygging langs grensen. Men, tross

det ansente forholdet til Sverige fikk «Olava» fortsette som før i ruten på Strømstad. På disse turene benyttet Hans Christian Brevig anledningen til å merke seg svenske troppeforflytninger og rapportere om disse. For innsatsen mottok han heder fra brigadesjefen i Fredrikshald. Etter en tid ble forholdet på grensen normalisert og trafikken gikk som før.



«Olava» på vei til Strømstad i 1915. Foto fra postkort.

I 1909 ble «Olava» og «Parat» solgt til et nytt selskap i Fredrikshald, A/S Olava & Parat, der Hans Christian Brevig gikk inn som medeier. Årsaken var trolig behovet for ny kapital. Hans Christian fortsatte som kaptein på «Olava» frem til han i 1910 måtte tre tilbake av helsemessige årsaker.

Fra 1915 til 1918 var «Olava» rekvirert av Marinen som nøytralitetsvakt og stasjonert ved Hvaler. I august 1916 ble «Olava» og «Parat» solgt til kjøpmann Anders Riddervold i Fredrikshald. Han solgte samme år «Parat» videre til Fredrikstad og kjøpte det vesle dampskipet «Svinesund». Planene om å sette «Olava» inn i rute på Hvaler ble forhindret av at «Olava» var budet opp som vaktskip for marinen. I dyrtiden etter første verdenskrig steg kullprisene og lønnsomheten sank. I 1919 ble «Olava» og «Svinesund» solgt til D/S A/S Olava i Fredrikshald. Året etter kjøpte selskapet opp konkurrenten Iddefjordens Dampskipsselskap i håp om at et samlet selskap ville ha bedre lønnsomhet. Dette skjedde likevel ikke, og «Olava» lå for det meste i opplag mens den mindre «Svinesund» underholdt ruten.

I 1925 ble «Olava» solgt til Fredrikshald Dampskipsselskap, men forble i opplag. Også dette selskapet slet økonomisk, og konkurransen fra jernbane og buss i deler av distriktet var merkbar mot midten av 1920-

årene. I 1926 avslo fylkestinget en søknad om støtte til driften og «Olava» ble avertert for salg. Høsten samme år ankom Tobias Hogstad og Ole G. Usken fra A/S Riskafjord for å se på skipet. De var ute etter et skip for ruten Stavanger-Hommersåk i Rogaland.

Hogstad og Usken mente «Olava» egnet seg og anbefalte generalforsamlingen i selskapet å kjøpe skipet. I februar 1927, etter 45 år i Fredrikshald, gikk «Olava» ut Iddefjorden på vei mot Stavanger der skipet skiftet navn til «Riskafjord II». På folkemunne fortsatte den likevel å hete «Lavå» - en lokal vri på «Olava». Skipet ble tilpasset selskapets behov hos Rosenberg Mek. Verksted og satt inn i lokalruten Stavanger-Hommersåk-Riskalandet.

Skipet var lettmanøvrerbart, men trengte plass for å svinge på grunn av det lange smale skroget.



Tobias O. Hogstad var aksjonær og satt som styreleder i A/S Riskafjord i tre perioder mellom 1919 og 1945. Foto tilhørende Bente Sola.

Skipet ble både rederiets første dampskip og første skip som ikke var bygget av tre. Det var større og langt mer luksuriøst innredet enn selskapets øvrige skip, og det var ingen grunn til å gjøre store endringer på skipet. Klasseinndelingen ble umiddelbart opphevet og erstattet av en mer kjønnssegregert

reisemåte, der damene la beslag på aktersalongen mens herrene samlet seg forut.



D/S «Riskafjord II» uten aktermast tidlig på 1930-tallet. Foto gjengitt i Stavanger Aftenblad 02.12.1994.

1934 fikk skipet elektrisk lys, fast tak og innkledde sider i akterskipet. Aktermasten var tatt ned noen år tidligere.

Under andre verdenskrig ble det mangel på kull og «Riskafjord II» holdt det gående med vedfyring. Krigen slet hardt på selskapets skip, og etter sommersesongen 1950 ble «Riskafjord II» lagt opp ved Sigurd Sagens Båtbyggeri i Hommersåk i påvente av modernisering. Selskapet hadde kjøpt inn en General Motor dieselmaskin som skulle erstatte dampmaskinen fra 1885. Mens skipet lå i opplag sviktet fortøyningene. Det rak på land og veltet over på siden ved fjære sjø slik at sjøen fylte salongene og maskinrommet gjennom åpne ventiler.



D/S «Riskafjord II» som havarist ved Sagens Båtbyggeri. Foto Kristine Hogstad, gjeitt i Stavanger Aftenblad 03.08.1996..

Etter å ha blitt lenset og brakt flott hentet selskapet inn tilbud fra flere verksteder på ombygging. Oppdraget tilfalt Sagens Båtbyggeri og tegningene ble godkjente i 1951.

Det viste seg at «Riskafjord II» var i dårligere forfatning enn antatt. Innredningen var råttent og det ble avdekket mye rust. Skipet ble tømt for all innredning og dampmaskin og kjele ble

fjernet og solgt til Brødrene Anda på Jadarholmen. Hele overbygget ble fjernet og mange skrogplater og alle platene i rekken ble skiftet. Det ble bygget et nytt overbygg av «sjøbuss»-type. Dampmaskinen ble byttet ut med en General Motors dieselmaskin på 165 bhk. Teak fra det gamle styrehuset ble benyttet om igjen i det nye. Skorsteinen ble også benyttet om igjen, men kappet ned i høyden og forlenget på sidene til et ovalt tverrsnitt.

Mens ombyggingen pågikk fikk båtbyggeriet høre at en annen «Olava» lå i Nyhavn på Buøy og ventet på hugging. Dette var det skipet som overtok navn og rute etter at den «Olava» som ble til «Riskafjord II» forlot Fredrikshald i 1927. Båtbyggeriet benyttet anledningen til å skaffe seg lysventiler, livbelter og andre mindre deler som ble benyttet på «Riskafjord II».



Interiøret i salongen på dekk etter moderneringen. Foto: Ukjent, gjengitt i Stavanger Aftenblad 28.03.1998.

Først i 1952 kom «Riskafjord II» tilbake i fart. Den 7. juni kunne en lese i Stavanger Aftenblad om skipet:

«Lørdag gikk gode gamle «Riskafjord» første turen etter å være ombygget til det ugjenkjennelige. Den gamle dampbåten med den karakteristiske rundingen i siden på overbygningen har nå gått gjennom en foryngelseskur til glede for selskap, mannskap og ikke minst for bygdefolk og byfolk som skal over Riskahavet.

Ombyggingen av skipet har funnet sted på Hommersåk, og det er båtbyggerne Sigurd Sagen og Leif Hogstad som har stått for arbeidet. «Riskafjord II» har fått sertifikat for vel 160 passasjerer, og med den nye motoren, en GM-diesel på 165 hestekrefter, regner en med at skipet vil gjøre en fart av 11 mil.

Det er ikke mye igjen av det gamle fartøyet. Hele øvre plategang er skiftet ut, og mange plater ellers også. En del spanter er nye, og det er foretatt forsterkninger av skroget. Hele overbygningen og innredningen er ny. Som en forstår er det en så godt som ny båt som blir satt inn i trafikken. Fornyelsen har kostet om lag 120.000 kroner.»

Etter en del problemer med GM-maskinen som ble installert ved ombyggingen i 1950-52 gikk «Riskafjord II» i opplag etter at veivakselen knakk i 1959. I mai 1960 ble skipet slept til Danmark og fikk installert ny maskin, denne gangen en 3syl Callesen diesel på 225 bhk med vribar propell som gav en fart på hele 12 knop. Denne maskinen var kostbar, men heldig for skipet og økonomien på lengre sikt.

I de store utfartshelgene om sommeren kunne det være at mannskapet ikke talte så nøye, slik at passasjertallet var godt over 200. Dette var ikke uvanlig i lokalfarten den gang. Etter tips fra passasjerer som mislikte overfylte skip møtte politiet opp på kaien. Skipperen ble etter dette ilagt et forelegg på kr. 500,-.



«Riskafjord II» på 1960-tallet. Foto: Ukjent, gjengitt i Stavanger Aftenblad 28.03.1998.

Økonomien i ruten ble stadig verre etter at folk i økende grad brukte rutebil og privatbil til byen på 1960-tallet. I 1965 ble Riska en del av Sandnes kommune, og stadig flere reiste dit for å gå på skole og arbeid. I 1970 bad selskapet om støtte fra kommunen til ruten. Trafikken var lav i vinterhalvåret med rundt 15 faste passasjerer, men tok seg kraftig opp om sommeren på grunn av de mange byfolkene

som hadde hytter i distriktet. Sommerrutene ble en sentral del av driftsøkonomien for selskapet.

Høsten 1979 fikk «Riskafjord II» ødelagt roret under sjøsetting hos Sagens Båtbyggeri. Det ble da bestemt å skifte ut kjettingstyringen med hydraulisk styring. I 1980 kom det radar og VHF om bord. I 1982 ble teakpanelet på styrhusfronten og brovingene erstattet av aluminium. Våren 1986 ble benkene i dekkssalongen fra 1952 byttet ut med mer moderne busseter hentet fra fartøyet «Clipper».

Livbåtene ble fjernet i 1993 og de gamle flåtene ble erstattet av moderne oppblåsbare flåter i 1994.

Etter at M/S «Turist I» ble solgt i 1976 var M/S «Riskafjord II» selskapets sitt eneste gjenværende skip. Da konsesjonen i 1996 ble overtatt av et annet selskap ble både skipet og selskapet omdefinert til et verneprosjekt. Riksantikvaren tildelte «Riskafjord II» status som vernet skip i 1999.

Samme år skulle bli kostbart for skipet. Under vedlikeholdsarbeid på Klasaskjæret i Stavanger skulle skipet sandblåses over vannlinjen. Det viste seg da at stålet i sidene på overbygget var så tært at det ikke var stort å blåse på. Begge sidene måtte skiftes ut.



Ved Klasaskjæret i 1999. Foto: Jan Terje Jensen.

I 2009 viste målinger at flere av platene i skroget var blitt for tynne og at et omfattende plateskift var nødvendig. Med tilskudd fra Riksantikvaren ble arbeidet påbegynt i 2010. Først i 2013 var arbeidet kommet så langt at skipet fikk fornyet sine sertifikat. Det står nå igjen å skifte en del plater i maskinrommet før skroget er ferdig restaurert. I tillegg må innredningen i for- og akterskipet bygges opp igjen.



Et omfattende plateskift måtte til for å beholde sertifikatene. Dåfjorden Slip 07.12.2012. Foto Erik Småland, Riksantikvaren.

Skipet får støtte av Rogaland fylkeskommune og Riksantikvaren til restaurering av skrog og maskin.

I 2013 ble «Riskafjord II» fredet som del av fredningen av den norske passasjerskipsflåten.



Maskintoppen må byttes på grunn av frostskaade. Foto Erik Småland, Riksantikvaren.

Kilder

Furdal, T. (1998, mars 28.). "Riskafjord II" tilbake til 1960. *Stavanger Aftenblad* .

Jacobsen, F. K. (1985). *Fredrikshald - Glimt fra den gang oldemopr var ung...* Halden: Halden Arbeiderblad og Berg Sparebank.

Johannesen, H. S. (1996, august 3.). Siste verset for trofast sliter? *Stavanger Aftenblad*.

Klippen, V., & Minge, A. (1994, desember 2.). Båtens fremtid sikret. *Stavanger Aftenblad*.

Kolltveit, B. (1982). *Lokalbåten*. Oslo: Det Norske Samlaget.

Laugaland, J. (2005). *Fjordabåtene*. Stavanger: Wigestrands Forlag og Stavanger Aftenblad.

Sunde, H., & Kristoffersen, A. (1985). *Båtane på Vestlandsfjordane*. Oslo: Det Norske Samlaget.

Syvertsen, A. E. (2007). *Glimt fra Fredrikshalds sjøfartshistorie*. Halden: Ask.

Thoring, E. (2005). *Riskafjord kom seilande*. Stavanger: Freke Forlag.

Tjeltveit, N. (1978). *Med båt og buss. Ruteferdsla i Auster Ryfylke*. Stavanger: Dreyer Bok Stavanger.

Dokumentasjon

Prinsippet for dokumentasjonen

En fredningsdokumentasjon skal etablere et historisk «fastpunkt» gjennom å dokumentere fredningsobjektet ved fredningstidspunktet. Dokumentasjonen skal være utført på en slik måte at eventuelle endringer etter fredningstidspunktet skal kunne påvises og eventuelt tilbakeføres med utgangspunkt i fredningsdokumentasjonen.

I motsetning til en bygning på land er et skip en selvberende flytende konstruksjon der all tilgjengelig plass i utgangspunktet er disponert under hensynstagen til maksimal funksjon og stabilitet. Endring som berører konstruktive deler eller skilleskott vil derfor kunne forplante seg gjennom større deler av skipet og dermed lett kunne påvises ut fra foto og tegninger. Også mindre endringer av møblering, fargevalg og materialbruk vil lett kunne påvises med utgangspunkt i et godt fotomateriale.

Tidligere var fotografering en forholdsvis kostbar og kompetansekrevene metode som medførte vurderinger av apparatets blenderåpning og lukkertid ut fra de varierende lysforhold, samt en tidkrevende etterfølgende kjemisk prosess. For å sikre et tilfredsstillende resultat måtte både avfotografering, fremkalling og kopiering foretas av fagfolk. Samtidig tilsa tradisjonen at den skriftlige beskrivelsen var hovedsaken, og et eventuelt bildemateriale ble ansett hovedsakelig å ha en støttende funksjon for den skriftlige fremstillingen.

Den teknologiske utviklingen har medført at det i dag er både enkelt og rimelig å foreta omfattende avbildninger av arealer og gjenstander uten annen forhåndskunnskap enn en enkel instruksjon. Kvaliteten på resultatet kan være langt bedre, samt at digital lagring av bildene ikke er belemret med bleking, fargeforskyvning eller andre kjemiske nedbrytningsprosesser.

I lys av dette finner ikke Riksantikvaren at det kan være formålstjenlig å gjennomføre en restløs oppmåling og skriftlig beskrivelse av samtlige rom og arealer om bord i «Riskafjord II», samt å gjennomføre en full teknisk analyse for å fastslå arten av benyttede materialer. Ved å legge bildematerialet til grunn unngås også at det oppstår utilsiktede divergenser mellom fotoregistreringer og skriftlig beskrivelser av arealene.

Som fredningsdokumentasjon for M/S «Riskafjord II» er det derfor i hovedsak benyttet digitale avbildninger. De enkelte bildefilene er nummerert i henhold til romnummeret på de vedlagte tegninger samt gitt en fortløpende nummerering innenfor hvert rom. Bildematerialet er brent på en CD og vedlagt dette heftet.

Den skriftlige fremstillingen som følger vil derfor bare gi et ganske kortfattet oversyn over de mest sentrale delene av skipet. Unntaket fra dette gjelder løst interiør og tilbehør som fredes som del av skipet. Slike gjenstander står oppført på egen liste.

Gjenstander fra M/S «Riskafjord II» som er lagret på land

Innredningen under dekk er demontert i forbindelse med plateskift. Dette omfatter innredningen i følgende rom:

Arealnummer	navn
002	Fremre salong
003	Lugar
004	Lugar
006	Aktersalng

Det er tatt vare på dører, huntonitplater fra skott, vasker, speil og beslag, sofaputer, innramming rundt lysventiler, radiatorer, elektrisk armatur, rørdeler og eksempler på skottpanel og garnering.

Defekte materialer og material som ikke kan benyttes på ny ble dokumentert.

Delene er lagret hos Dåfjorden Slip der skipet gjennomgår plateskift.



Innredningen i forskipet før demontering. Foto: Erik Småland, Riksantikvaren 2012.

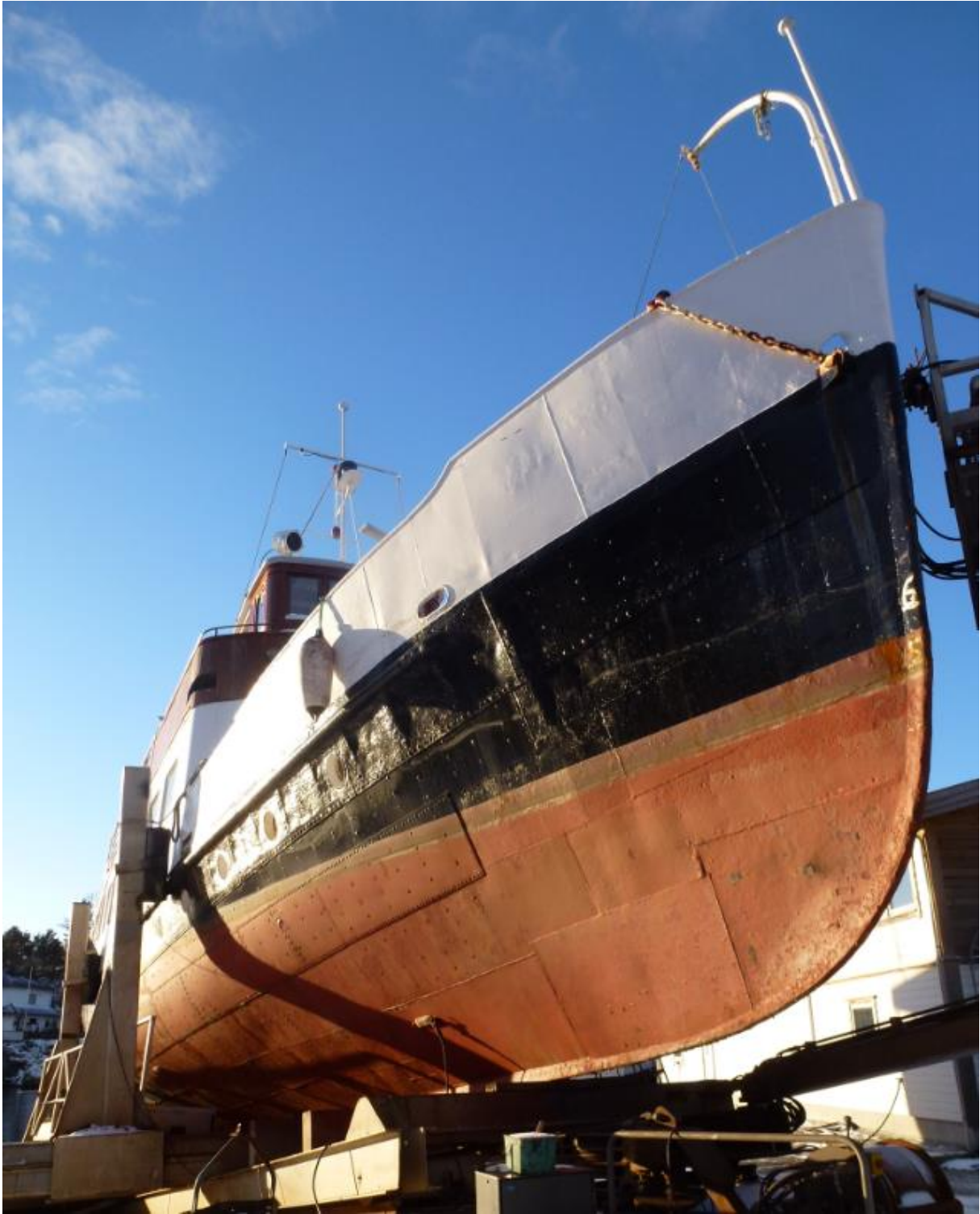
Eksempler fra fotodokumentasjonen

De følgende sider inneholder et utvalg av foto fra skipet. Se vedlagte CD for full dokumentasjonsfoto.

Innredningen under dekk nå er demontert for plateskift. For å skille mellom tatt foto til fredningen og foto tatt tidligere, er de tidligere fotografiene forsynt med farget ramme. Foto som viser innredningen før demontering har rød ramme. Disse er tatt av Åsmund Kristiansen ved Hardanger Fartøyvernssenter. Foto fra fordekket (uten snø) er tatt i 2012 av Riksantikvaren. Dette har grønn ramme.

Skipet fra utsiden





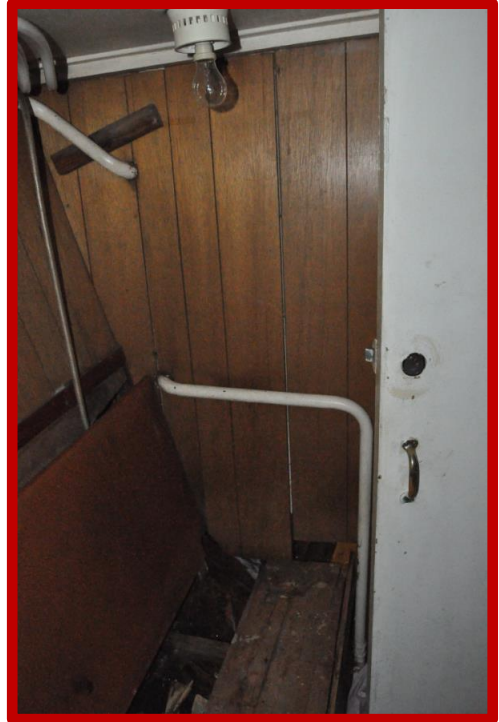
002 Salong - forskip





003 Mannskapslugar





004 Mannskapslugar



005 Maskinrom



006 Aktersalong

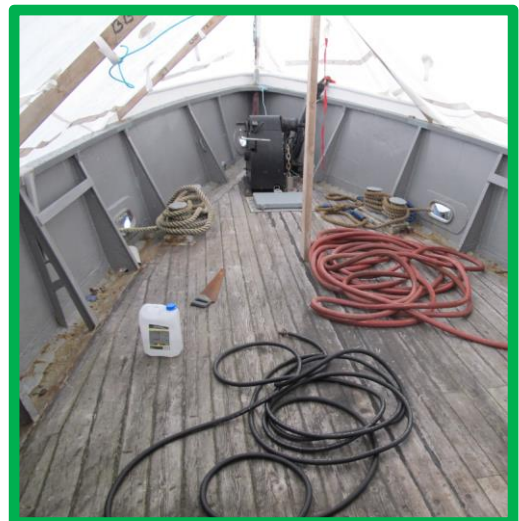




007 Akterpeaktank



100 Fordekk



101 Inngangsparti



102 Dekkssalong





103 Toalett BB



104 Toalett SB



105 Akterdekk



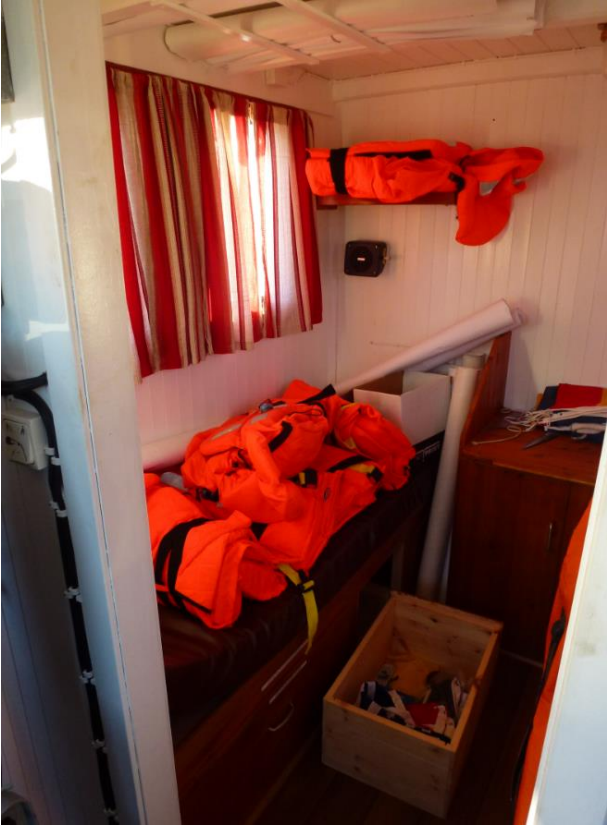
200 Brodekk



201 Styrhus



202 Kapteinslugar



300 Styrhustak



