

SIGRUN HALSNE

ØYBUANE SKIPAR RUTESELSKAP

*Øernes og Ryfylke Dampskibsselskab**Ei strukturendring i rutefarten*

Øernes dampskibsselskab vart starta i kommunane Finnøy, Rennesøy og Mosterøy i 1892. Seinare vart det utvida til større del av Ryfylke og fekk da namnet Ryfylke dampskibsselskab. Dette var i 1899. I april 1909 gjekk selskapet inn i Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD) med aktiva og passiva.

Det som gjorde dette selskapet til noko meir enn dei andre konkurrerande selskap til DSD, var at det vart starta ut fra eit behov i kommunane Finnøy, Rennesøy og Mosterøy. Det var dei leiande i kommunestyringa på den tid som stod bak tiltaket. Finnøy, Rennesøy og Mosterøy hadde og har framleis jordbruk som hovudnæring. At desse tre kommunane greidde å skaffa så mykje kapital i tid kring 1890 at dei kunne kontrahera ein ny båt, er heilt eineståande. Det syner ein stor vilje til å vilja komma ut or den oppstaka leia og vidare fram.

Vel var båten liten, men han var stor nok for øyane på denne tida. Dessutan var rutene dei sette opp noko nytt. Ei strukturendring vil eg hevda. At andre kommunar vart interesserte og gjekk inn for å få vera med i tiltaket, er eit klårt prov på at det lukkast. Rutene tente folket. Dei greidde å halda selskapet i gong i 17 år trass den harde tevlinga.

I denne artikkelen vil eg freista å syna grunnen til at selskapet vart starta, utviklinga det hadde og samanslutninga med DSD.

Under arbeidet med dette emnet syntte det seg umogleg å finna protokollar. Dei må ha vorte øydelagte, for korkje DSD eller Statsarkivet hadde noko. Av den grunn får ein ikkje heilt det biletet som tenkt av dampskipsselskapet. Serleg sidan ein ikkje har tal å halda seg til.

Etter å ha vore i kontakt med Rennesøy kommune, sende Leiv Edland med ein del av bestefaren, David Edland, si dagbok. Denne er skriven kring 1911.

David Edland var mykje med i styre og stell. Han fortel ein god del om rutelaget. Det han fortel syner korleis samtida såg på det. Sjølv sagt er det Edland sitt syn som òg kjem fram.

Jon Bergsåker lånte meg del av sitt manuskript til boka om Høgsfjord rutelag – «Bygda og båten». Han rådde meg til å gå gjennom gamle aviser, serleg «Vestlandsposten». Dette har vore til stor hjelp i arbeidet. Også opplysningar i boka «Rennesøy Prestegjeld 1837–1937» har vore til god hjelp.

Elles syner liste over litteratur og kjelder kor eg har funne stoffet.

Den første dampskipsfart.

Det første dampskipet «Ryfylke» kom i fart på fjordane i 1855. Det var Stavanger Handelsforening som stod bak tiltaket. Selskapet sitt formål skulle vera

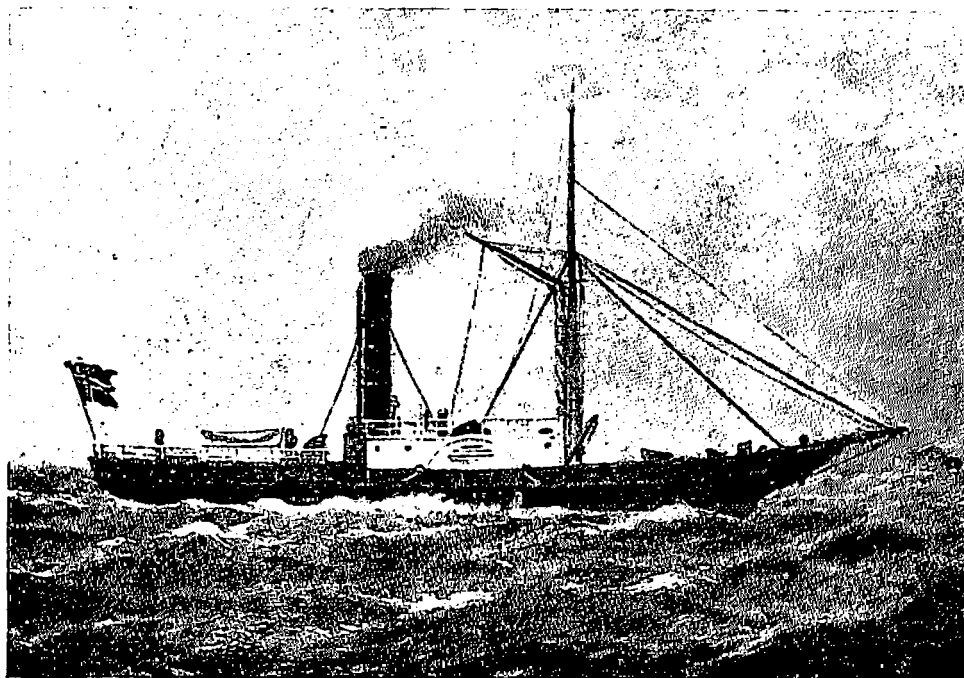
– – – søge at vedligeholde en regelmæssig Dampskibsfart mellem Stavanger og Ryfylke Fogderi, besørges Buxinger af Seilskibe og udføre andre forefaldene Toure.

Før denne tid var dampbåten ukjend i Ryfylke. Det var opne båtar og jekter som greidde ferdsla på fjordane. Slik skulle det komma til å vera for det meste i ennå 40 år. Så lenge skulle det gå før dampbåten vann fram i Ryfylke. På den tida kom kravet om vegar og bryggjer og først da kunne dampbåten ta jekta og færingen sin plass.

For øybuane har sjøvegen vore den naturlege ferdavegen fram til 1890. Slik var det stort sett i heile Ryfylke. Rennesøy og Mosterøy var ein kommune fram til 1884.² Denne kommunen besto av mange øyar og holmar. Når ein ikkje hadde vegar, utan stien fra garden til naustet, sjoarvegen, sier det seg sjølv kor viktig sjøvegen var. Men ein farleg veg var det. Mange er dei som kom bort på byreiser og andre ro- og sigleturar. Kyrkje- og ættebøker syner mange døme på det.

Eit døme på kva sjøvegen tydde er dette: Hanasand ligg på Rennesøy, men hørde til Talgje sokn i Finnøy kommune heilt fram til 1918. Grunnen: Det var lettast å ta seg fram sjøvegen.³

Korleis innstillinga var til det første dampskipet syner ei lang «betenkning um saka» som er bokført 12. mars 1855 i Rennesøy. Den 5. desember 1854 er det komme spørsmål til heradstyret fra amtet om heradet vil vera med og skaffa pengar til dampbåt. Lensmann Siqveldand og proprietær Garmann



Hjuldamparen «Ryfylke» vart bygd i Skottland og kom til Stavanger i 1855. «Ryfylke» var første skipet i det nystarta Det Stavangerske Dampskibsselskabs flåte og første dampbåten i rutefart på Ryfylkefjordane.

«Ryfylke» vart også nytta i ruta Stavanger–Bergen.

+ DSD 1854–1914. Stavanger 1914.

The paddle-steamer «Ryfylke» was built in Scotland in 1855 and commissioned by the newly founded Det Stavangerske Dampskibsselskab – DSD – (The Stavanger Steamship Company) to serve the first regular passenger service on the Ryfylke fiords and the Stavanger–Bergen coastal run.

uttaler seg først. I den «betenkning» som er bokført 12. mars heiter det mellom anna:

Men skjøndt dette, som Erfaring paa flere Steder har stadfæstet, maa antages, saa er det dog ikke saa godt paa Forhaand at bedømme hvilke Fordele et Dampskib der skulle gaa i regelmæssig Fart mellem Stavanger og de forskjellige Egne af Ryfylke, vil medføre.⁴

Dette vart samrøystes vedteke.

Det vart gjort utrekningar som skulle syna den distriktøkonomiske føremon det ville vera med dampbåt. Såleis i eit avisinnlegg som ein rekna var Stavanger inspirert. Der heiter det m.a.:

Ryfylke Fogderi henved 44 000 Individer ifølge sidste Folketælling vare samlede i 9 626 Husholdninger, at man vel uden Overdrivelse kan i Gennemsnit paa hver Husholdning regne 2 Byreiser aarlig, og at hver Byreise lavt ansat i Gennemsnit fordre to Mand's Fraværelse fra Hjemmet i 3 dager. Til Byreiser forbruges efter denne Kalkul i Ryfylke 105 512 Arbeidsdage.⁵

Ein kunne nok rekna på tapte arbeidsdagar. Men noko som talde meir denne tida var kostnaden med reisa. Ein hadde meir tid enn pengar og tok seg heller fram til byen med årar og segl. Ikkje nok at ein måtte betala for seg sjølv på dampbåten, ein måtte og betala for det ein hadde med seg. Ein reiste ikkje til byen eller andre stader i utide. Når ei byreis vart gjort, var det for å handla. Stavanger var den store handelsplassen for det nære distrikt. Hovudmarked var det i oktober, men etter kvart kom det også til eit marked fram ved Jonsok. Her møttes bøndene fra Ryfylke og Jæren. Når dei hadde seld sine varer, forsynte dei seg med byvarer for lange tider. Da var det godt å ha eigen båt å fylle opp.

Lensmann Austbø meiner å hugsa at dei siglde til byen enno ved århundreskiftet. Ikkje rart at det var vanskeleg å få lokale rute til å bera seg økonomisk. Ein annen grunn er at sjølvbergingshushaldet rådde i bondesamfunnet.

Misnøye med rutene.

Den første rutebåten på Mastrafjorden var ikkje «Ryfylke», men «Ebenezer». D. Danielsen i Bru hadde kjøpt denne båten og sette han i rute i 1865. Til byen om morgonen og heim att om kvelden. Dette var ei tenleg rute for folket. Men Danielsen var nok litt tidleg ute. Noko som skapte problem var at DSD tok opp rute på dei same stader to år seinare. I 1868 selde Danielsen «Ebeneser» til DSD.⁶

Den nye ruta var ikkje bra. Rutene var: Stavanger – Vikevåg – Skudenes



Vikevåg på Rennesøy, sentrum i Rennesøy kommune ca. 1920. Her hadde DSD anløp. Men det var misnøye med rutene. Herfra kom første klagen på DSD sitt ruteopplegg, som tilslutt førte til opprettinga av eit konkurrerende dampskipsselskap på Ryfylkeøyane.
+ Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

Vikevåg, Rennesøy, about 1920. The Boknafjord-basin north-east of Stavanger has many inhabited islands.

Vikevåg is the centre of the municipality of Rennesøy in the Boknafjord-basin. DSD gradually included the many Boknafjord islands in their regular steamer service. The islanders were not, however, content with the way in which DSD served their needs and raised complaints.

It was on the island of Rennesøy that ideas which eventually led to the foundation of a steamship company competing with DSD were first brought up.

– Stavanger kvar tirsdag. Og på fredag: Stavanger – Skudenes – Vikevåg – Stavanger.

Det er ikkje underleg om folk reagerte på desse rutene. 4–5 timar tok nok turen om Skudenes. Denne turen måtte dei fra Vikevåg ta både tirsdag og fredag. Ikkje nok med det, men i DSD sine ruter for 1869 står det:

Passageer maa være forberedte paa, at Dampskibene afgaa fra Anløpsstederne 1 time før den i Ruten anførte Tid.

Ikkje å undras at folk brukte sine gamle reisemåtar. Det gjekk da heller ikkje lenger tid med dette. Argumenta om å spara tid er borte. Den fine utrekninga var ikkje anna enn store tal og løfte.

Så tidleg som i 1869 kom den første klaga fra heradstyret i Rennesøy. Dei bed om ruteendring. I klaga heiter det:

— — — Intet under derfor om ikke alene de som lide søsyge, men ogsaa mange søsterke kvie seg en saadan udflugt.⁷

Vidare heiter det:

— — — Det er kommunebestyrelsen bekjendt at handelsfolk baade fra Stavanger og andre steder undlater at reise til Rennesø for at gjøre indkjøb af kreatur, korn osv. af den grund at de riktignok kan komme derhend, men ikke derfra i rimelig tid med dampskib.

Amtstinget vedtok:

— — — Den indkomne anke hænlegges.

Grunngjevinga var:

— — — den samlede brutto indtægt dette år kuns at udgjøre 9 spd. 84 sk. fordelt paa 180 andløp (1867). I 1868 med en samlet bruttoinntekt pa 20 spd. 82 sk. på 82 anløp.⁸

Året 1880 sender Rennesøy heradstyre ny søknad gjennom amtet om å få dampbåten gjennom Mastrafjorden på tur og retur begge dagane.⁹

I januar 1881 ny søknad sendt om å få dampbåten «Skjold» innom Vikevåg og Kvitsøy tre ganger i veka. I grunngevinga denne gongen står det at dampbåtsambandet med byen er meir naudsynt enn nokon gong dersom distriktet skal kunna halda seg oppe i konkurranse med varcomsetninga i byen.

Jernbanen var nå kommen fram til Stavanger. Den gjorde det lett for jærhbøndene å komma til byen med sine jordbruksvarer. Øybuane merka at det heldt på å verta trongt på marknaden.

Det var jordbruket som var viktigaste levevegen på øyane. Fiske og



Judaberg på Finnøy, sentrum i Finnøy kommune ca. 1920. Landbruket på dei grøderike Ryfylkeøyane var i framgang sist på 1800-talet. I Stavanger var det god avsetnad for produkta. Dette auka trongen for rutesamband med byen. Finnøybuane var også mellom dei som gjekk i brodden for å skipa eit nytt ruteselskap.

+ Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

Judaberg, Finnøy – the centre of the municipality of Finnøy about 1920.

The islands in the Boknafjord-basin are very fertile. In the latter part of the 19th Century the farming in this area made progress, due partly to improved farming methods, partly to demands of an ever increasing Stavanger Market.

Consequently the need for a frequent steamer service connecting these islands with the Stavanger Market increased. The Finnøy-farmers were among the protagonists in the work of founding a steamship company more suitable to their needs.

fraktfart tydde og ein del. Men det kunne ikkje samanliknast med jordbruket. Dei dreiv nok eit godt jordbruk. Det beste i Ryfylke kring 1890.¹⁰ Men så hadde dei og ei fruktbar jord å arbeida med.

Kring 1880 føregjekk utskiftinga av jorda. Og elles kom det igang mange tiltak som fremja landbruket. Mellom desse var landbruksutstillingar og fesjå. Det stimulera bøndene til å ta i bruk nye driftsmetodar. Kunsthend var nytta meir og meir. Husdyrbruket fekk større verd. Seperatoren kom i bruk på gardane. Dyrking av rotvekster førde til betre foring og dermed større produksjon av kjøt og melk. Alt dette gjorde sitt til at kring 1890 åra hadde bøndene på Finnøy, Rennesøy og Mosterøy ein del varer for sal. Dei varene dei kunne selja var: smør, melk, poteter, havre og slaktekveg av storfe og sau. Dertil og noko livdyr. Naturhushaldet var litt etter kvart på veg ut.

I denne tida, 1880–1890 åra, var det ei auking i dampskipstrafikken.¹² Kvifor sette ikkje DSD i gong meir dampskipstrafikk til øyane og Ryfylke elles? Kanskje var det grunnen at dei hadde funne andre trafikkoppgaver som var meir interessante og betre økonomisk. Det hadde i alle år vore slik at kysttrafikken og statssubsidiene oppheldt lokaltrafikken. Denne hadde skuffa dei første åra. Når vi ser attende kan vi seia at det var ikkje rart om det var slik. Dampskip og fast rutefart var noko nytt. Folk flest var reserverte for det som nytt var. Ruteopplegga var oftast lite høvelege.

«Øernes dampskipsselskab»

Strukturendring i rutemønsteret.

Da ein ikkje fekk nokon reaksjon på klaga som vart sendt i 1884, var det tanken om sjølv å starta eige dampskipsselskap kom opp. Slik som dampskipsfarten var, var den til lita nytte, bortsett fra at dei fekk posten med båten.¹³

Det var i kommunane Rennesøy og Mosterøy arbeidet så smått tok til med å starta eige dampskipsselskap. Det vart vald ei nemnd som skulle stå for førebuingsarbeidet. Med i nemnda var: tre fra Rennesøy og tre fra Mosterøy. Desse var: Ola T. Bø, Jørgen Håvarstein (ordf. i Rennesøy), Jakop Austbø, Mikal Vaula, E. C. Scanche og David Edland (ordførar i Mosterøy). Den sistnemnde var formann. Det var dei fremste mennene i kommunane som var med i nemnda. Alle desse karane var etterkvart innom kommunestyret.¹⁴

Fram til 1884 hadde Rennesøy og Mosterøy vore ein kommune. Framleis var det eit prestegjeld og eit lensmannsdistrikt. Av dette kan ein slutta at

folket var godt kjende med einannen, kanskje serleg dei leiande. Mykje kan tyda på at det var på kommunestyremøta at ideen om eige ruteselskap kom fram. Det var fra desse møta klagen til DSD gjekk, og det var hit avslaga kom. Truleg var det i pausane ein diskuterte korleis ein skulle få til betre samband med byen. Men kommunane kom aldri til å vera direkte med i det dampskipsselskapet som vart starta. Økonomien var ikkje sterk, og mange var nok dei representantane som var mot slike nye påfunn. Det skulle all den diskusjonen det var da vegar og bryggjer skulle byggast, syne. Men nokre vågsame karar såg vidare. Dei følgde truleg med i det som skjedde utover i landet. Mykje kan tyde på at dei hadde kontakt med folk fra andre kommunar.

I 1860 åra gjekk dampskipet «Oscar» i rutfart på Høgsfjord.¹⁵ Da selskapet i slutten av 80-åra blei oppløyst, vart det erstatta av eit nytt selskap som hadde båten «Oscar II», i rute Sandnes – Stavanger – Høgsfjord. Fra 1892 gjekk dampskipet «Robert» i rute Sand og Sauda.¹⁶ Dette var eit privat selskap starta på Sand. Og det gjekk heile tida i konkurrerande trafikk med DSD. Også i Høgsfjord vart det tidleg i 1892 lagt fram innbyding til aksjeteikning i ein dampbåt mellom Høgsfjord og Stavanger. Det heiter m.a. i innbydinga:

Kravet på saadan Fart med Afgang fra Høgsfjord om Morgen og Retur om Aften, har i lang tid med Styrke været fremholdt, og der er Tid efter anden fra Høgsfjord tegnet Aktier i Dampbaade uden at dette høist nødvendige Krav end ikke i det minst mulige Udstrækning, er bleven afhjulpet.

Videre står det at dette var eit «Existense spøragsmaal for Høgsfjord» å få ein båt med slik rute.

At desse selskapa henta idear fra kvarandre verkar innlysande. Serleg sidan selskapet bak «Robert», Ryfylke dampskipsselskab vart starta i 1892. Det var same året som aksjeinnbydinga fra Høgsfjord gjekk ut.

Nå tilbake til nemnda som var oppnemnd i Rennesøy og Mosterøy. Nemndmedlemmene fekk til oppgåve å halda møte rundt i krinsane. Der skulle dei tala for eit nytt dampskipsselskap og freista å få folk til å teikna aksjer. Det gjekk bra. Snart hadde dei fått kr. 14 000,—. Da vart dampskipsselskapet starta med nemnda som styre. Men det synt seg at kapitalen var for liten. Dei fekk ingen høveleg båt for pengane.

Kva skulle dei nå gjera? Dei kunne ta opp lån, men det var for vågsamt. Så kom tanken om kanskje andre kommunar var interesserte. Finnøy låg nær. Også i denne kommunen var det berre øyar. Da kunne båten gå til desse øyane. Og så kunne Østhusvik på Rennesøy få nytte av same båten, for desse stoppestadene låg i same leia fra Stavanger.

Det synte seg at i 1891 hadde tanken om eige dampskip også arbeidt seg fram i Finnøy herad. Innflytelsesrike menn som Johan Sæbø, Henrik Meling, Knut Naaden og Kristian Vignes gjekk med.¹⁷

Det vart sett i gong aksjeteikning i kommunen. Den synte eit godt resultat. I Rennesøy og Mosterøy stod folk ved den første aksjeteikninga. Spørsmålet var nå om dei kunne gå i gong med det som var eller søkja meir hjelp.

Det vart forhandla med «Oscar II» – selskapet i Sandnes, om samanslutning. Men det vart ikkje noko av det. Kaptein Evensen kom med tilbud fra Andreas Meling, Stavanger, om å kjøpa aksjer på vilkår av at Evensen vart førar av båten som vart kjøpt.¹⁸ Andreas Meling dreiv sjølv som skipsreidar i Stavanger. Han var og i fleire periodar ordførar der.

At det ikkje var lett å få i gong dette dampskipsselskapet, syner eit lesarbrev i Vestlandsposten 3. mai 1892. Eg tek det med avdi det seier så mykje om tida og kva nytte dei meinte eit slik skip ville ha.

— — — Et dampskibsselskab er under dannelse indover i Ryfylke i den hensikt at sette et dampskib i gang mellem Stavanger og de nærmeste øer for at bringe befolkningen der i nærmere forbindelse med byen en hidtil. Uagtet her vistnok er adskillig dampskibstrafikk før indover fjordene, så kræver dog tidens vordende krav en ganske anden livlig og tidsmæssig dampskibsforbindelse mellem Stavanger og de frugtbare øer i Ryfylkefjordene end hidtil. Der er en ganske anden fart og drift mellem Bergen og omegn t.s. end her. De gamle befordringsmidler blir mer og mer forældede og tilfredsstillende ikke tidens vordende krav, nei, nu maa det gaa med damp. Et dampskib, der satte øbuen i daglig forbindelse med byen vilde dem til uberegnelig nytte særlig for afsendelsen af deres landbrugsprodukter, og dertil et langt bekvemmere og hurtigere befordringsmiddel, hvorved de kan spare sig mangan ubehagelig og tidsspildende reise. Men den norske bonde er her som sædvanlig seig og forsiktig, når det gjelder noget nytt, så det er et spørgsmaal om planen blir realiseret.

Talgø i april 1892.

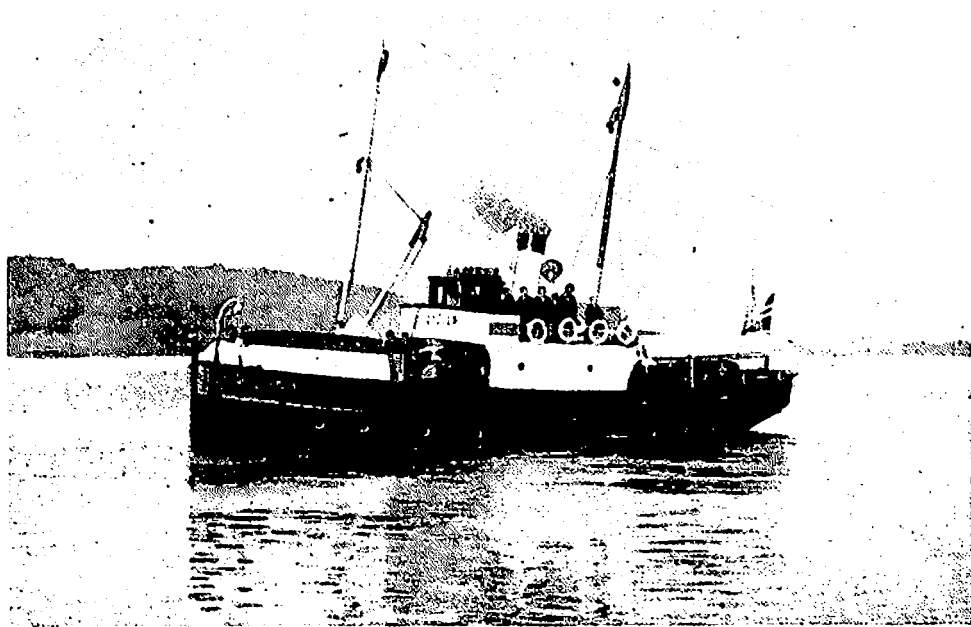
Etter fleire år lukkast det å få i gong Øernes dampskibsselskab, som namnet vart. I Vestlandsposten for 3. november 1892 finn ein denne kunngjeringa:

Generalforsamling.

Aktieciere i det Dampskib der nu bygges til Fart mellom Stavanger, Rennesø, Finnø etc. anmodes om at afgive Møde i Børsen Onsdag den 9de November kl 4. Eftm til Vedtagelse af Love og Behandling af andre Sager der maate foreligge.

Komiteen

Aksjekapitalen var kr. 25 000,—. Kvar aksje lydde på kr. 25,—. Ein sum som den vanlege bonde nok og kunne sjå seg råd til å setja inn. Det at folket, dei som skulle bruka båten, hadde aksjer, skulle nok komma til å seia ikkje



D.S. «Øybu», første skipet til Øernes Dampskibsselskab.
+ DSD 1854–1914. Stavanger 1914

The S.S. «Øybu», commissioned in 1893, was the first steamer of the Boknafjord islands local steamship company connecting these islands with Stavanger.

så lite for drifta av selskapet. Sterkare hadde nok Øernes Dampskibsselskab vore om det hadde vore bunde til kommunane.

Til styre vart valde: Andr. Meling, formann, A. Bryne, B. Kristofersen, E. G. Schanche, David Edland, Mikael Vaula, Ola Bø, Henrik Hegreberg, Erik Austbø, Jørgen Håvarstein, Kristian Vignes, Knut Nåden, Henrik Meling og Jon Sæbø. Der skulle vera 3 fra Mosterøy, 3 fra Rennesøy, 4 fra Finnøy (1 Talgje, 1 Fogn, 2 Finnøy) og 4 fra Stavanger.¹⁹

Laurdag den 7. januar 1893 var det prøvetur.²⁰ Det var nok ein stor dag for dei som hadde stått i brodden, men sikkert og ein ekstra dag for bonden med kanskje berre ei aksje. Til prøveturen var han innbeden. Han fekk tru på dampbåten.

Båten og motor var bygd ved Stavanger Støperi & Dok. Den gjorde ein fart på 9 ¼ mil. Båtens lengde var 71 fot over dekket. Den kunne føra 150–160 passasjerar. Førar var P. Evensen. Byggekomite hadde vore A. Meling, Erik Austbø, B. Kristofersen, Kristian Vignes, Ola Bø og David Edland.²¹

Strukturendring.

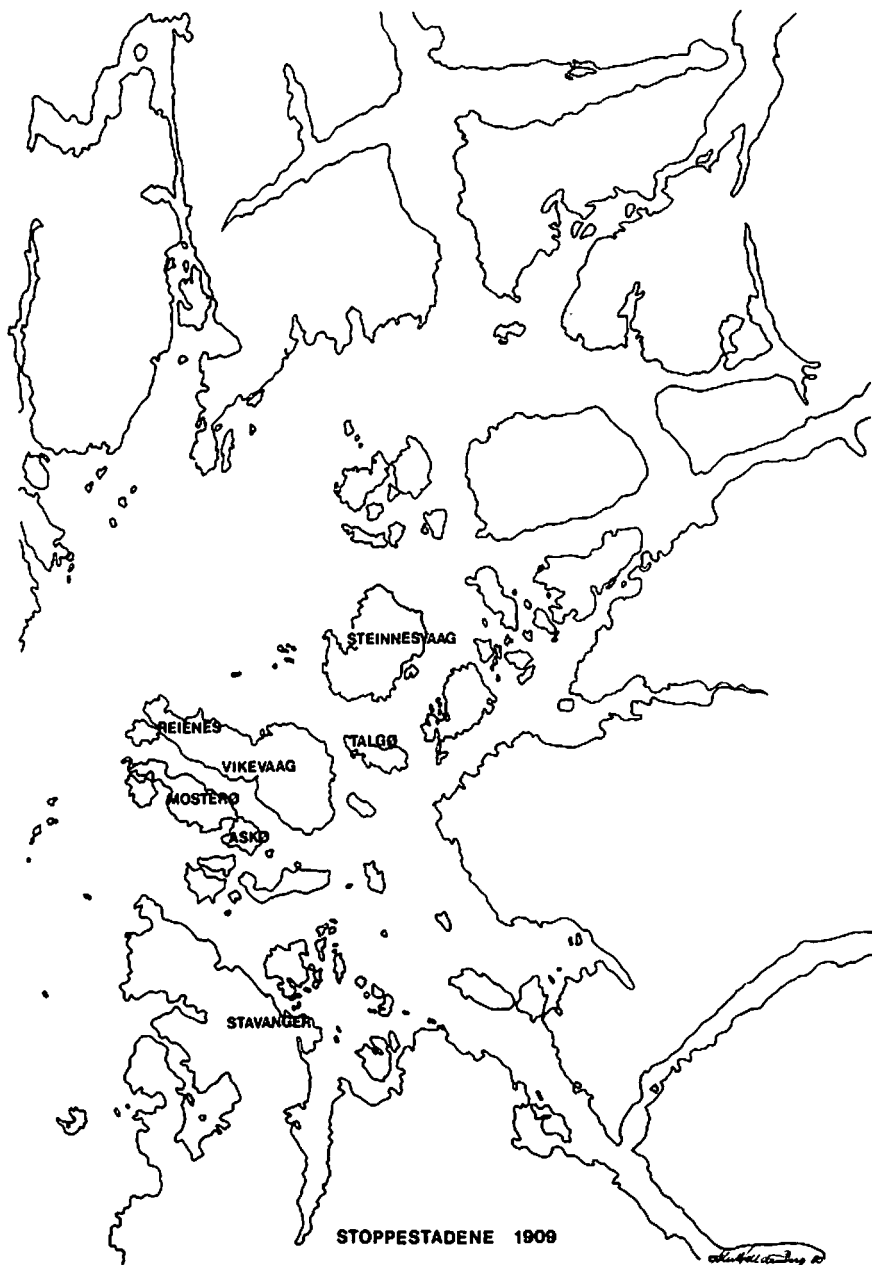
Fram til Øernes Dampskibsselskab var stifta hadde alle ruter gått fra Stavanger om morgonen og tilbake dit om kvelden. Båtrutene var meir for byfolk sitt behov enn bygdene sitt. Nå vart dette snudd. Så tidleg som i januar 1893 skjedde det i Øernes dampskibsseselskap. Først 29 år seinare fekk ein det t.d. i Høgsfjord.²²

I Vestlandsposten av 27. desember 1892 finn ein:

Det nye dampskib «Øybuen» begynder sin fart fra og til Øerne fra nyttår. Af den udkomne Vinterrute sees skibet hver Mandag at skulle afgåe fra Steinnesvåg (Finnø) kl. 7 anløbende Rennesø, Talgø og Askø til Stavanger kl. 11 form. Hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra Reienes (Rennesø) kl. 7 Fm. anløbende ogsaa Mosterø til Stvng. kl. 930 Fm og hver Onsdag og Fredag fra Steinnes (Finnø) til Stvngr. kl. 11 Fm. Samtlige dage returnerer dampskibet fra Stvngr. kl. 4 Em.

Ruden synes heldig valgt, nemlig saaledes at Øybuerne i heltids om Dagen kommer hertil, kan saa udrette sine Forretninger og komme hjem med skibet samme dag.

Nå kunne ein snakka om tente arbeidsdagar. 38 år gjekk det fra dampskipet



Kartet syner ruteområdet for Øernes Dampskibsselskab i 1893. Dei første åra var dette innskrenka til Mosterøy-Rennesøy-Finnøy-området.
+ Sigrun Halsne.

This map show the harbours trafficed by Øernes Dampskibsselskab in 1893.
The first years Øernes Dampskibsselskab confined its service to the
Mosterøy-Rennesøy-Finnøy-area.

kom til Ryfylke til ein fekk tenlege ruter for distriktet. Men ennå var det berre ein liten del av Ryfylke som hadde fått det. Noko anna er det om tida hadde vore inne til det før nå. Det tok tid å få folket til å godta dampbåten som transportmiddel.

Fram til 1890 fanst det ikkje det ein kunne kalla offentlege bygdeveg i heile Rennesøy prestegjeld. Gardimellom og fram til dampbåtbryggja, handelsplass og kyrkje var det å skrangla seg fram på urudd veg. Mellom krinsane var det ikkje tale om køyreveg.

Etter at rutebåten var komen i gong, kom spørsmålet om vegar og bryggjer. Den første i Vikevåg vart bygd i 1885. Før den tid, og endå i lang tid på andre stader, var det å borda båten. Det var mykje usemje om kor vegen skulle gå og bryggja liggja. Striden starta alt under aksjeteikninga. Fleire ville gjera teikninga si bunden til at bryggja vart lagt på den eller den staden.²³ Ikkje så mange tenkte på krinsen under eitt. Mange var det som arbeidde mot dette nye. I heradstyremøta var det stadig strid. Dei såg ikkje noko verd i det nye. Men det var og mange framsynte menn og dei skuva på.^{24, 25} Dei såg at skulle ein komma vidare, måtte ein følgja med. Ei ny tid var på veg inn. Takka desse karane vart det i tiårsbolken 1890–1900 bygde størsteparten av dei vegane som i dag er hovudvegar på øyane.

Drifta av selskapet.

Her er ikkje mange tal å halda seg til. Men David Edland si dagbok fortel ikkje så lite.

Å driva eit slikt dampskipsseselskap var ikkje lett. Dei måtte prøva seg fram uvante som dei var med det som angjekk ordninga av ruter og anna. Mykje kamp og vakling var det dei første åra. Strid mellom distrikta var der og, for å få mest mogleg nytte av båten.

Rekneskapet for første året synte eit lite underskot. Grunnen til dette var låge frakter og mindre heldige ruteordningar. Andre året gjekk det betre. Da kunne ein dela ut 5 % utbytte til aksjonærane.

Det var nok ikkje berre dei vanlege rutene som gav balanse i rekneskapen. Skipet måtte brukast utanom dette om det skulle gå. Mellom anna finn ein:

— — — Slæbning udføres av S/S «Øybu»²⁶

Dette er eit døme. Eit anna er alle dei annonsene der kvar sommar om lysttur. Mest kvar søndag i sommermånadene var båten utleigd til ymse lag. Da gjekk båten på tur til Årdal, Hjelmeland, Karmøy, Haugesund o.s.v.

Dette var ein av dei mest populære måtar for byfolk å dra på dagstur. Andre rutelag hadde ofte eigne ruter om søndagen som var opplagde som lysttur. I dette rutelaget kom det først da «Fjordbuen» var ny båt.

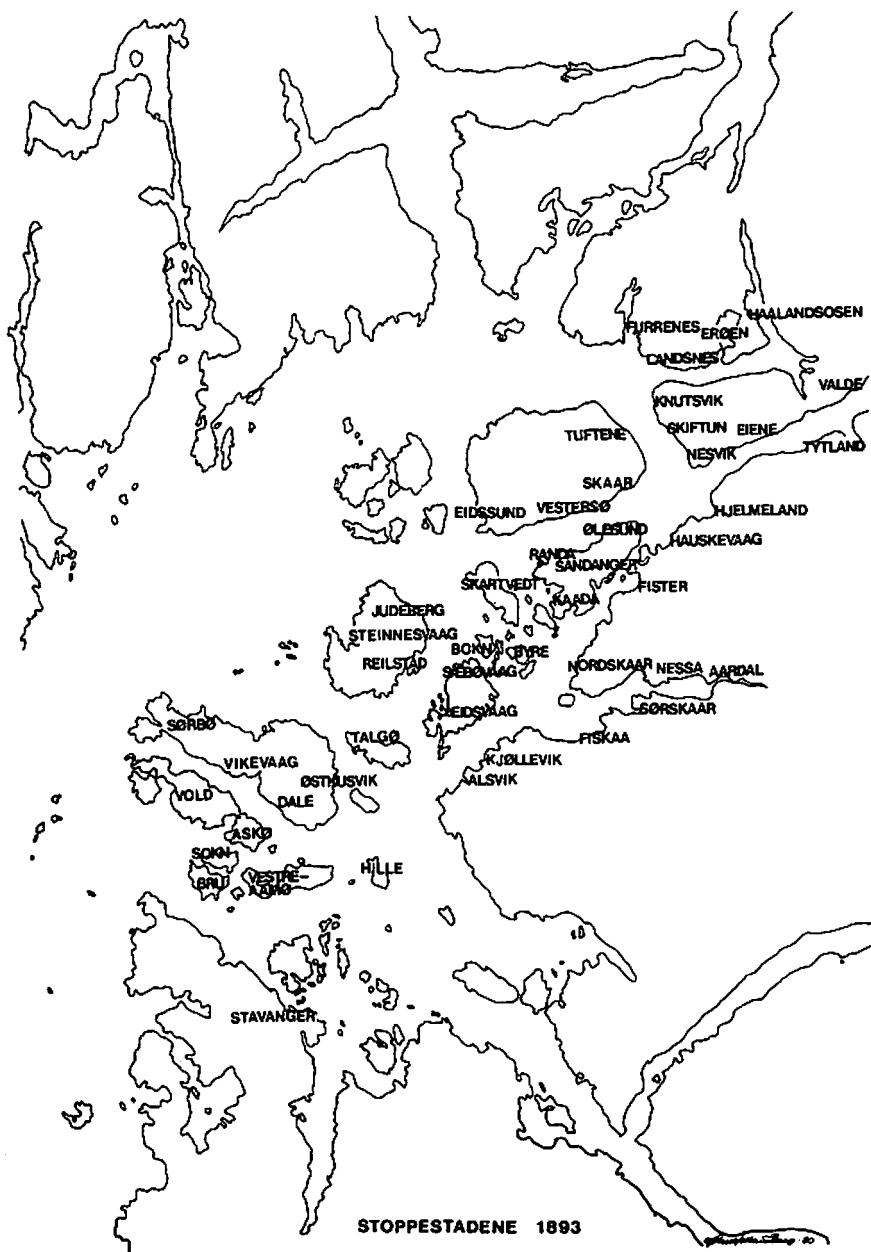
Dei fleste stader hadde oftare ruter enn det var trong for. Mellom anna syntet seg at både Mastrafjorden og Finnøy ruta hadde nok med dampskip to gonger om veka. Fra Ombo og Fisterøyane var det komme spørsmål om å trafikkerare dette distriktet.²⁷ Etter innskrenking i det opprinnelege område vart båten ledig og kunne med det setjast inn på nye ruter. Ved denne utvidinga av rutene vart det gjort brot på prinsippet om berre å gå der kor båten hadde aksjeeigarar. Og det som verre var, – dei kom til å konkurrera med DSD.

Andre kommunar såg med velvilje på dette dampskipsselskapet. Det kom oppmoding til styret om å utvida rutene til Strand, Årdal, Fister og Hjelmeland. Dette kunne berre skje dersom dei fekk ein båt til. Om dette vart det strid i styret, eller «bestyrelsen» som det heitte denne tid. Foregangsmennene for utvidinga, D. Edland og A. Meling, gjekk ut or styret.

Dei gjekk i brodden for å samla nok kapital til ein ny og større båt enn «Øybuen». Den store draumen deira og fleire med var å samla heile Ryfylke i eit stort folkedampskipsselskap.

Etter å ha halde møter kring i distriktet og fått innflytelsesrike menn til å støtta saka, vart kaptein Evensen og Henrik Meling sende for å samla aksjer.²⁸ Snart var det teikna for kr. 35 000,– à kr. 25,–. Det vart kalla saman til generalforsamling. Ny båt til kr. 40 000,– skulle byggjast ved Stavanger Støperi & Dok. Den skulle heita «Fjordbuen». Dei ville og søkja samanslåing med Øernes dampskipsselskab. På ekstraordinær generalforsamling i Øernes dampskipsselskab tirsdag 6. des. 1898²⁹ vart det avgjort at dei to selskapa skulle slåast saman. Fleirtalet i styret for «Øybuen» var framleis mot utviding. Men nå som den nye båten var eit faktum, såg dei inga anna råd enn å gå saman med det nye selskapet. Dei rekna at det snart ville bli begge sin død om dei skulle konkurrera med DSD og attpå med einannan.

På ordinær generalforsamling 8. febr. 1899³⁰ vart det nye selskapet skipa med aksjekapital kr. 75 000,– fordelt på 30 000 aksjer. Namnet på det nye selskapet vart Ryfylke dampskipsselskab. Fra 1892–1897 hadde det vore eit anna selskap som hadde hatt dette namnet. Det var skipa på Sand og hadde dampskipet «Robert». Men konkurransen med DSD vart for hard. Selskapet måtte gjeva opp for «storebror» og selja båten til DSD.



I 1898 endra Øernes Dampskibsselskab namnet sitt til Ryfylke Dampskibsselskab. Ny tonnasje vart innkjøpt. Ruteområdet vart utvida til dei fleste andre Boknafjordøyane og til fastlandet i austre Ryfylke. Konkurransen med DSD vart skjerpa. Dette kartet syner ruteområdet i 1909.
+ Sigrun Halsne.

In 1898 Øernes Dampskibsselskab changed its name to Ryfylke Dampskibsselskab. The company added a new and greater steamer, the S.S. «Fjordbuen», to its fleet. Gradually the traffic area was extended to cover the greater part of the Boknafjord islands as well as the eastern part of the Ryfylke mainland. The competition with DSD was intensified. This map shows the traffic area of Ryfylke Dampskibsselskab in 1909.

J. Evensen som hadde vore førar på «Øybuen» vart førar på den nye båten «Fjordbuen». På «Øybuen» vart tilsett N. Johnsen.³¹ Det var eit styre på 20 personar med David Edland som formann. Direksjonen vart desse 6: A. Meling (disponent), Gustav Andersen, Erik Austbø (formann), K. Nåden, Ola Ur og L. Østensen.

Folket innover i Ryfylke hadde sett at øybuane hadde greidd å snu trafikkmonsteret. Dei kunne reisa om morgenen og komma att om kvelden. Dei hadde eit etter måten godt samband med byen. «Selskapet» som folk sa, var stivbeinte og bruka sitt gamle ruteopplegg. Noko anna som verka forarging var 1. og 2. klasse systemet.³² Det var ikkje serleg romsleg å følgja båten for folk flest. Det var berre eit rom for andre-plass «passagerer» framme under dekk. Akter var første-plass med romsleg fin salong. Her heldt eit par handelsreisande og kanskje prest og lensmann og ein rik bonde til. Andre såg seg ikkje råd å betala dobbelt for dette.

Da Ryfylke dampskibsselskab kom på dei austre Ryfylkefjordane var dette systemet slutt. Ingen første- og andre-plass skilde ifrå einannan. Ein kunne vera i bra salong akter for same pris, sitja jamsides med handelsreisande, og vera «storfolk» sjølv om ein var fra bygdene.

Noko anna som talde var skipper, styrmann og matros som var bygdefolk. Alt var så kjensleg og liketil.

Kva førde så båten?

Det var mest handelsmannen som fekk varer. Mjølsekker, mest til folkeføde. Men og noko mjøl til kreatura, kli som dei sa. Om våren vart det førd ein del kunstgjødsel som etter kvart vart teken i bruk. Så gjekk det kalvar, vetringsstutar til byen om hausten og elles mykje sau og lam. Dertil smør, egg, skogsbær og sur mjølk. Noko av dette sende handelsmannen, men mange reiste og til torgs sjølv.

I desse åra auka handelsjordbruket monaleg. Hønsehaldet gjekk sterkt opp. Dette vart ei viktig attåtnæring for mange småbruk. Fra fjellbygdene vart det selt mykje skogsbær om haustane. Meieria var ennå ikkje komne skikkeleg i gong. Dei syrde mjølka til den såkalla tettamjøl som vart førd til byen i store holkar og seld for kring 4 øre literen. Tid om anna skal det ha vore så trongt på Bakarbyggja at dei drog holkane med seg kring i byen og baud fram tettamjøl på husa.³³

Love

for

Ryfylke dampskibsselskab.

§ 1.

Ryfylke dampskibsselskab, der anmeldes som et ansvarligt aktieselskab er dannet med en kapital af 75,000 kroner, fordelt paa 3000 fuldt indbetalte aktier à 25 kroner og har sit sæde der, hvor generalforsamlingen bestemmer. Ingen aktieeier er ansvarlig for mere end sine aktiers paalydende beløb, og kan denne bestemmelse aldrig forandres.

§ 2.

Selskabets formaal er at underholde dampskibsruter mellem Stavanger og omkringliggende distrikter og forresten udføre bugsering og andet i selskabets interesse.

§ 3.

Selskabets bestyrelse bestaar af 20 medlemmer, valgte i den aarlige generalforsamling, 4 fra Stavanger, 2 fra Mosterø, 2 fra Rennesø, 2 fra Finnø, 1 fra Fogn, 1 fra Talgø, 1 fra Strand, 1 fra Aardal, 1 fra Fister fastland, 1 fra Fister-øerne, 1 fra Hjelmeland, 1 fra Jøsenfjord med Jøsennæset, 1 fra Erfjord & Jelse og 1 fra Ombo. Et lignende antal suppleanter, fordelt paa samme Maade, vælges samtidig. — Bestyrelsen udvælger af sin midte en direktion bestaaende af 6 medlemmer med suppleanter, nemlig: 2 fra Stavanger, 1 fra Rennesø, 1 fra Finnø, 1 fra Strand, Fister og Aardal og 1 fra Hjelmeland, Jøsenfjord, Erfjord og Jelse

Dei tre første paragrafane i «Love for Ryfylke Dampskibsselskab vedtagne i generalforsamling den 8^{de} februar 1899».
+ Sigrun Halsne.

Forholdet til DSD

Så lenge det heitte Øernes dampskipsselskab, hadde ikkje DSD brydd seg så mykje. Heile tida hadde det hatt ruter gåande på same stoppestaden. Men utan å intensivera dei. «Øybuen» var ein liten båt – 42 b.reg.tonn. Den nye «Fjordbuen» var større – 86 b.reg.tonn.³⁴ Etter utvidinga hadde selskapet fått mange fleire stoppestader og eit større distrikt hadde interessane sine her (3 000 aksjer). Sjølv om DSD alltid har hatt den største fortenesta på kysttrafikken, ser det ut som dei helst vil vera eigenrådande i fjordane.

For Ryfylke dampskipsselskab vart det nokre vanskelege år. Optimismen rådde nok det første. Serleg så lenge draumen om eit folkedampskipsselskap heldt seg. Ikkje var det lett å halda gode ruter i eit så vidt distrikt og slett ikkje godt å få rekneskapen til å balansera.

Det same problemet som hadde vore den første tida med «Øybuen», kom og med «Fjordbuen». Ingen tykte dei fekk nok dampshipsanløp. Dessutan hadde akjeteiknarane som hadde vore kring i bygdene lova så alt for mykje.³⁵ Dei lengste og minst inntektgjevande rutene måtte dei minska på for å betra inntekta. Om vinteren vart det innskrenka i rutene, slik at ein av båtane vekselvis kunne vera på fiskefeltet som losjiskip eller nyttast til anna som gav ekstra forteneste. I 1904 var det eit underskot på kr. 5 000,–. Men etter denne omlegginga av rutene tok det til å gå framover att. I 1906 kunne dei setja nokre hundre kroner i eit reservefond. Året etter kunne dette reservefondet aukast meir, til tross for den harde konkurransen.

Dei som hadde tenkt seg eit stort selskap, ville nå gå vidare inn i fjordane med aksjeteikning. Serleg var det David Edland, Knut Naaden og Ola Randa i styret som arbeidde for dette.³⁶ Men denne planen fekk aldri fleirtal. Andreas Meling jr. var nå disponent. Han hadde stor innflytelse, og han var redd DSD.

Dette selskapet var som den store stygge ulven for den fløyen som arbeidde for utviding. Men for folket var det nok ikkje det lenger. Selskapet tedde seg på ein klok, kanskje for motstanderane på ein lur måte.

DSD sette opp ruter med avgang på same tid som RD sine. Dei sette ned fraktene, slutta med første-plass i tevlande ruter og var på alle vis imøtekomande for distriktet.

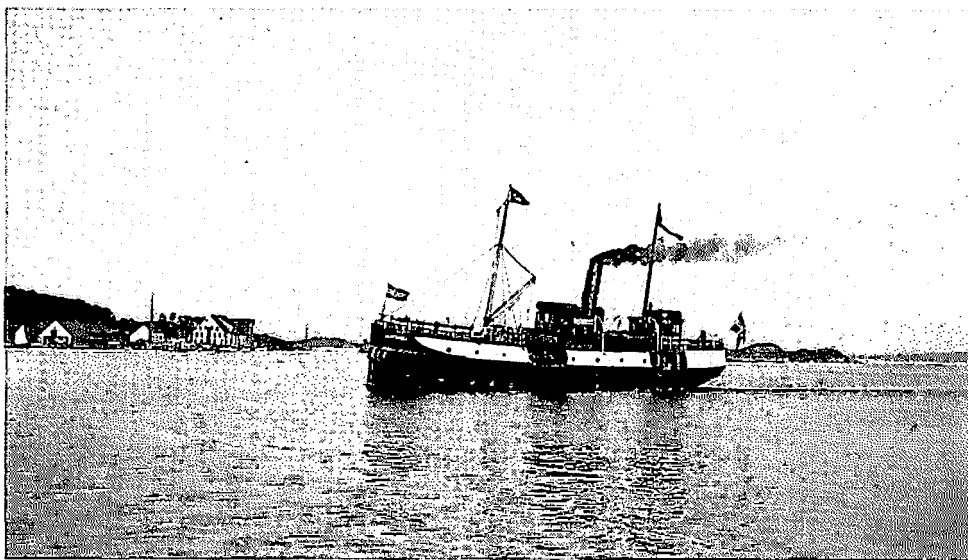
Eit bilete om konkurransen gjev denne forteljinga:

— — — Eg hugsar ein vinterdag, det var austastorm i Jøsenfjorden. «Sand»

og «Øybuen» kom vassande side om side inn fjorden. «Sand» som førde posten måtte fram, og Øybuen» ville fram. Men i Varafjorden var vinden så kvass at «Sand» vann ikkje fram, og den var glad for å kunna snu, men Øybuen» var låg og stø og kom vassande inn til kaien i Vadla.³⁷

I folket vaks nok tanken fram om eit selskap. Kvifor gå her side om side og brenna opp kol? Kvifor ikkje slå selskapa saman? Da var konkurransen borte og det kunne bli råd å få utbytte på aksjene.³⁸ Førerane på båtane hadde mange aksjer. Dei gjekk sterkt inn for samanslåing,³⁹ serleg for å få ein tryggare arbeidsplass og utbytte av kapitalen sin. Dei hadde kvar dag høve til å agitera for samanslåing i folkeopinionen.

I 1908 vart David Edland, føregongsmannen for eit folkedampskipsselskap, kasta som formann. Eit tydeleg merke på kva retning selskapet nå tok. Året etter var det blitt underskot i rekneskapet. Men fleirtalet ved generalforsam-



D.S. «Fjordbuen». Denne nye båten saman med den litt eldre og mindre
D.S. «Øybyen», trafikkerte det nye og utvida ruteområdet.
+ DSD 1854–1914. Stavanger 1914.

The S.S. «Fjordbuen». This new steamer and the somewhat older and smaller S.S.
«Øybyen», serviced the extended area of the Ryfylke Dampskibsselskab.

linga ville ikkje gå med på samanslåing. Ein komite fekk i oppdrag å forhandla med DSD om å ha felles frakter og ruter. Men direktøren i DSD, Simonsen, ville ikke forhandla om noko. Der skulle først krig til den minste part måtte gjeva opp. Han var klar over at det ville kosta sidan folket stod bak RD. Nokon overeinskomst kunne ikkje komma på tale. Det einaste var samanslåing:

DSD fekk kjøpa båten «Strand».⁴⁰ Denne hadde gått på Høgsfjord og søre delen av Strand kommune sidan 1896. Kunne dei nå få løysa inn aksjene i RD, ville dei vera så godt som eigenrådande i fjordtrafikken.

Flirtalet i styret kom etter kvart til at dei talde for å gå med på samanslutning med DSD. Økonomien var ikkje god. Båtane tok dessutan til



Hjelmeland kom med i det utvida ruteområdet til Ryfylke Dampskibsselskab. Biletet syner Hjelmelandsvågen med D.S. «Fjordbuen» ved kai, ca. 1900.
+ Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

Hjelmeland, one of the harbours in eastern mainland Ryfylke which was serviced by Ryfylke Dampskibsselskab. This picture shows the harbour of Hjelmeland with S.S. «Fjordbuen» alongside quay, about 1900.

å verta gamle. Dei trong reparasjon. Det var ikkje lett å greia nå som konkurransen var så hard. DSD hadde og saka om samanslåing oppe på si generalforsamling 12. februar 1909.⁴¹

I eit avisreferat heiter det:

— — — Vi erfarer at det ikke er et lidet utbredt Ønske inden begge Selskabers Aktionærer at de paagaende Forhandlinger maate resultere i en Sammenslutning, idet den nuværende Konkurransen ikke er til Fordel for noget af Selskaberne og neppe heller for Distrikterne.⁴²

Stemninga på begge sider var for samanslåing. Forhandlerane kom fram til eit avtaleutkast om samanslåing mellom dei to selskapa. Dette avtaleutkastet vart godteke og lyder slik:

SAMMENSLUTNING MELLOM
DET STAVANGERSKE DAMPSKIBSSELSKAB
OG
RYFYLKE DAMPSKIBSSELSKAB

Vilkaarene.

Det har i den senere tid været underhandlet med DSD og RD om sammenslutning.

Begge selskabers bestyrelse er nu blit enig om at foreslaa sammenslutning paa følgende vilkaar:

1. Ryfylke Dampskibsselskab indgaar med aktiva og passiva i Det Stavangerske Dampskibsselskab.
2. RD aktionærer faar seg utbetalt sine aktier fult ud med kr. 25,—, eller efter eget valg 1/4 aktie à kr. 100,— i DSD for 5 aktier i RD, resp 1/1 aktie à kr. 400,— for 20 aktier i RD.
3. RD's funksjonærer forbliver i stilling efter sammenslutningen.

4. DSD indvælger efter sammenslutningen 1 medlem fra fjordene i sitt representantskab.

5. Selskabets mindre skibe stasjonærer ved Stenkarkaien.⁴³

Den 13. april 1909 var det ekstraordinær generalforsamling. I det høvet var det sett opp ekstraruter. Dei vanlege rutene var innstilla i tre dagar. I eit avisreferat står det at byen likna ein marknadsdag.

På denne generalforsamlinga vart samanslåing vedteken med 246 mot 81 røyster.

Så den 19. april 1909 vart punktum sett for Ryfylke dampskibsselskab. Da



Frå Stavanger havn ca. 1900. Bakerst til venstre ligg D.S. «Øybuen» og truleg D.S. «Fjordbuen» ved kai.
+ Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

From the Stavanger Harbour about 1900.
The S.S. «Øybuen» and probably the S.S. «Fjordbuen» are berthed in the background to the left.

hadde dei «høge herrar» ei festleg tilstelling ombord i den nye S/S «Bergen». Landhandlar Østensen tala for disponent Meling. Elles var det mange som hadde ordet som det plar vera i eit slikt høve.

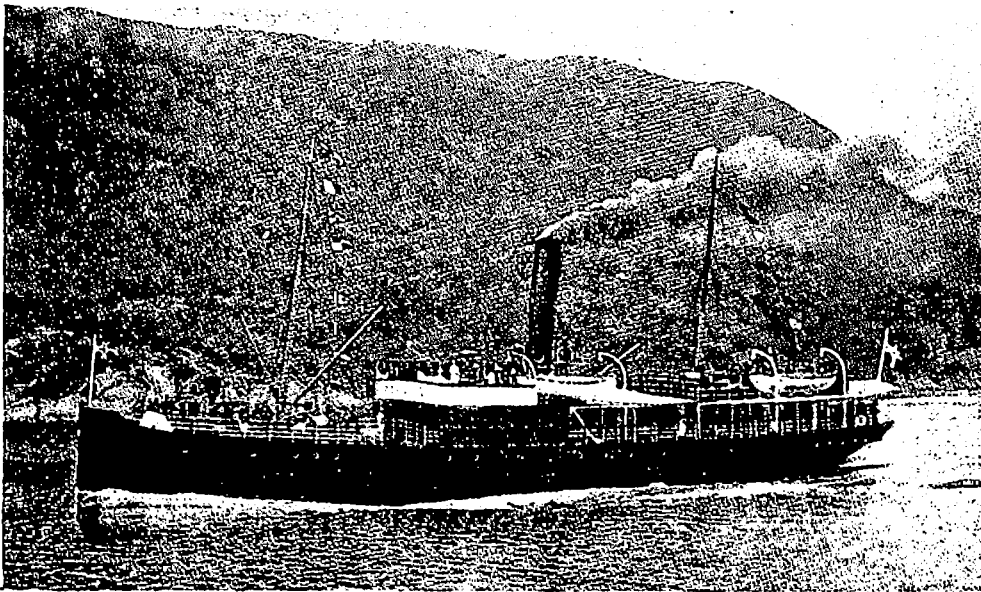
Knut Naaden som var den einaste i RD sine direksjon som stod mot samanslåinga, var og tilstades.⁴⁴

Tek til slutt med David Edland sine tankar da samanslutninga var ein realitet:

— — — Efter 18 aars drift som eget folkeselskap gik det nu ind i et større og stærkere selskab saaledes at vi fik vore baade og alle andre eiendommer verdsatte og betalte til den samme pris som de havde kostet os. Med ret for vore axionærer enten at have sine axier staaende i D.S.D. eller faa den udbetalt til fuld oprindelig verdi. Det viste seg altsaa at mine meningsfellers og min tanke om et stord folkeselskab for hele Ryfylke endnu ikke lod sig realisere. Samenslutningens og enigheds tanken var saa alt forliden utviklet endnu til at kunde holde stand og vinde frem i kampen mod et sterkt og godt styret pengeselskap. Maaske havde vi ogsaa lagt selskabet paa mindre solid grund. I en større tale jeg holt i vort siste bestyrelsemøde hvori jeg udredede min opfatning af hele selskabets opprinnelige tænkte oppgave, dets stilling fremover de 18 aar. Paapegte hvad der var hovedaarsagerne til dets nuværende mindre gode stilling, og til slutning udtalte jeg, at den største feil vi maaske havde gjort var den, at vi byggede selskabet paa de enkelte axier, istedet for at det burde været en offentlig herredssag. Men trods at det efter kun 18 aars virksomhed maatte gaa ind i et andet selskab, har det dog sat dybe mærker, og havt stor indvirkning paa samferdselen og udviklingen særlig saa langt dets ruter rak, men ogsaa indover hele fjordene. Før vort selskab blev startet, var alle ruter her ordnede slig at de skulde holde landsfolket længst mulig i byen. Landsbefolkningens interesser var da taget liden eller intet hensyn til. Baadene vare som et vigtigt hode sagde: byggede bare for storkarer og kreaturer.⁴⁵

Avslutning

Mandag 9. januar 1893 gjekk «Øybuen» sin første tur fra Steinnesvåg til byen. 6 år gjekk dette dampskipet i rute på Mastrafjorden og i rute på Finnøy, Fogn, Talgje og Østhusvik. Det første året var ikkje lett økonomisk og administrativt. Seinare gjekk det betre. Rutene vart utvida til å dekkja Fisterøyane og Ombo. Spørsmål kom og om å ha ruter til Strand (nordre



Etter lang og hard konkurranse gjekk Ryfylke Dampskibsselskab i 1909 saman med DSD.

Samanslutninga vart markert ved ei festleg tilstelling ombord i det nybygde nattrouteskipet D.S. «Bergen».

+ DSD 1854–1914. Stavanger 1914.

After many years of strong competition Ryfylke Dampskibsselskab in 1909 merged with its bigger competitor DSD. The merger was celebrated onboard the newly built night coastal steamer the S.S. «Bergen».

del), Fister, Hjelmeland og Årdal. Da var det tanken om ein båt til kom fram.

Draumen nokre hadde hatt om eit folkedampskipsselskap fekk næring. 8. februar 1899 vart namnet Ryfylke dampskibsselskab. Nå hadde dei fått ny båt – S/S «Fjordbuen». Med to båtar kunne det sjå ut til at dei kunne greia seg bra. Men så var det som DSD fekk augo opp for den konkurrenten som voks. Dei sette inn med motoffensiv. Det kom vanskelege år. Selskapet greidde seg etter måten bra den første tida. Verre vart det da DSD byrja å få folket med seg. I april 1909 var samanslåinga ein realitet.

Økonomisk var det ingen som tapte noko på samanslåinga. Men alle tankane og draumane ein del hadde hatt med dette selskapet var borte.

Kva hadde dei oppnådd dei som starta dette selskapet? Etter mitt syn dette:

1. Eit etter måten tidleg godt samband med byen, og med det auka handel, handelsjordbruk og begynnande industri.
2. Dampbåtferdsla kveikte almen interesse for vegbygging og sette fart i arbeidet med byggjing av vegar og kaiar.
3. Ei strukturendring i rutene. Før hadde alle ruter gått fra byen om morgonen. Den som ville til byen måtte overnatte der. Nå kunne dei reisa om morgonen og komma att om kvelden.
4. Slutt på 1. og 2. klasse-systemet. Salongen for 2. klasse var liten og låg forut 1. klasse var fin og romsleg. Biletten var dobbel for å sitja der. Kven hadde råd til det?
5. Ein mann fra RD sitt distrikt med i representantskapet for DSD. Frå 1910 er Erik Austbø med.⁴⁶

Det viktigaste av det som vart oppnådd er nok at DSD auka tevlinga hardt med å setja opp ruter ved sida, setja ned fraktene, slutta bruka førsteplass-bilett og vera uvanleg imøtekommande for folk fra distriktet.

Korleis det i lengda hadde gått om tevlinga hadde fått vare ved, er ikkje godt å seia. Truleg hadde det enda med konkurs. DSD var så mykje sterkare økonomisk.

Summary

The foundation of a local steamship company

Øernes and Ryfylke Steam Ship Company

A structural change in the local steam ship service

Det Stavangerske Dampskibsselskab was the first steam ship company in Stavanger town. It was founded in 1855 with the intention of serving local district routes in the Stavanger vicinity. The company later extended its routes to comprise the coastal areas of Norway full length.

The local population were not entirely happy with its service, and rival companies were established at an early stage. One of these, Øernes Dampskibsselskab, was founded 1892 by the joint efforts of Rennesøy, Finnøy and Mosterøy communities, who felt the need for more efficient communication with Stavanger town. The company was extended in 1898 to comprise a larger part of the Ryfylke district, and renamed Ryfylke Dampskibsselskab.

The newly founded company met with little competition at its initial stage. When the route system was extended, however, Det Stavangerske Dampskibsselskab commissioned more ships to Ryfylke Dampskibsselskab's area. Difficulties mounted over the years. In april 1909 Ryfylke Dampskibsselskab merged, assets and liabilities, with Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Trykte kjelder:

Bergsåker, Jon: Båten og Bygda. Høgsfjord Rutelag. Del av manuskriptet. Seinare trykt, Stavanger 1977.
Gill, Johs: Eg veit meg ein fjord. Stavanger 1975.
Lorentzen, R. A.: Det Stavangerske Dampskibsselskab, 1855–1955. Stavanger 1955.
Norges bebyggelse. Herredsbind for Rogaland. Redaktører: H. M. Fiskaa og H. Flack Myckland. Oslo 1954.
Ofteidal, L. A.: Efterretninger om Rennesøe Præstegjeld i Stavanger Amt. Meddelt 1817. Rogaland Historielag årshfte nr. 5, 1918. Stavanger 1918.
Rennesøy Prestegjeld. Rennesøy., Mosterøy, Kvitsøy. Stavanger 1938.
Rogaland fylke gjennom hundre år. Stavanger 1937.
Stavangerske Dampskibsselskab, det. 1854–1914. Stavanger 1914.
Stavangerske Dampskibsselskab, det. 1855–1930. Stavanger 1930.
Strøm, Boye: Topografisk – statistisk beskrivelse af Stavanger Amt. Kra. 1888.
Stavanger Aftenblad, 1899–1909.
Vestlandsposten, 1892–1909.
Våge, Magnus m.fl. Erfjord bygdebok. Stavanger 1959.

Utrykte kjelder:

Edland, David: Dagbok. I privat eige.

Informant:

Austbø, Kristen (1892–1980). Lensmann i Rennesøy 1918–1962.

Noter

- | | |
|---|--|
| 1) Lorentzen – DSD s. 24 | 15) Bergsåker – Bygda og båten |
| 2) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 113 | 16) Lorentsen – DSD s. 125 |
| 3) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 116 | 17) Edland – dagbok s. 43 |
| 4) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 118 | 18) Edland – dagbok s. 44 |
| 5) Lorentzen – DSD s. 13 | 19) Edland – dagbok s. 51 |
| 6) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 119 | 20) Vestlandsposten 9/1 1893 |
| 7) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 119 | 21) Edland – dagbok s. 44 |
| 8) Rogaland fylke gjennom hundre år. 1938. s. 178 | 22) Bergsåker – Bygda og båten |
| 9) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 120 | 23) Edland – dagbok s. 45 |
| 10) Boye Strøm – Stavanger amt | 24) Edland – dagbok s. 45–51 |
| 11) Lorentzen – DSD s. 80 | 25) Rennesøy prestegjeld 1837–1937 |
| 12) Lorentzen – DSD s. 69 | 26) «Vestlandsposten» 12/1 1893, 14/1 1893 |
| 13) Edland – dagbok s. 37 | 27) Edland – dagbok s. 52 |
| 14) Rennesøy prestegjeld 1873–1937 s. 22 | 28) Edland – dagbok s. 52 |

- ²⁹⁾ «Vestlandsposten»
- ³⁰⁾ «Stavanger Aftenblad»
- ³¹⁾ Rennesøy prestegjeld 1837–1937 s. 122
- ³²⁾ Våge – Erfjord bygdebok s. 462
- ³³⁾ Norges bebyggelse s. 153
- ³⁴⁾ Lorentzen DSD s. 142
- ³⁵⁾ Edland – dagbok s. 53
- ³⁶⁾ Edland – dagbok s. 53
- ³⁷⁾ Gill – Eg veit meg ein fjord s. 40
- ³⁸⁾ Edland – dagbok s. 54

- ³⁹⁾ Edland dagbok s. 55
- ⁴⁰⁾ «Stavanger Aftenblad» 1/3–1909
- ⁴¹⁾ «Vestlandsposten»
- ⁴²⁾ «Vestlandsposten» 13/2–1909
- ⁴³⁾ Stavanger Aftenblad» 27/3–1909
- ⁴⁴⁾ «Stavanger Aftenblad» 27/3–1909
- ⁴⁴⁾ Stavanger Aftenblad» 14/4–, 21/4–1909
- ⁴⁵⁾ Edland – dagbok s. 57
- ⁴⁶⁾ DSD 1854–1914 s. 31

The author's address:
S.H. N-4 120 TAU