OSLO-FERGENE 100 ÅR
1917-2017

JUBILEUMSBOK

OSLO-FERGENE 100 ÅR
1917-2017

JUBILEUMSBOK

Oslo-Fergene 100 år

Design: www.merkurgrafisk.no
Grafisk produksjon: www.merkurgrafisk.no
Innbinding: Bokbinderiet Johnsen AS

Copyright: Oslo-Fergene AS

FORORD

Når man søker opp Oslo-Fergene på nettet i dag er det vanskelig å finne ut at selskapet fyller 100 år i år. Ei heller kan man lese om fergene på havnepromenadens søyler på Vippetangen, tross 98 års fartstid fra «Vippa». Et 100 års jubileum ble derfor en gyllen anledning til å skrive om Oslo-Fergenes historie. En historie kan alltid skrives fra utsiden med det som finnes av tilgjengelig kildemateriell, og en slik historie ville mange skrevet bedre enn oss. Derimot kan denne boka gi et innblikk i hvordan Oslo-Fergene gikk fra å være et selskap med tre små motorbåter, til å være et selskap som frakter nesten 800.000 reisende i året. Målet har aldri vært å skrive et historisk verk, men fortellingen om Oslo-Fergene sett fra innsiden. Etter mange kvelder med gjennomgang av kassevis av materialer er det gjort et utvalg som skal representere de viktigste hendelsene. Det skal også nevnes at det ikke er alle hendelser det finnes informasjon om. Mange av kildene er muntlige, og uten nøkkelpersoner som Elsie Johansen, Gerd Holtan og Frank Terjessen ville det vært en umulig oppgave å lage akkurat denne boka. Vi håper boka vil være til glede for dere som har et nært forhold til Oslo-Fergene, men også for dere som akkurat blir kjent med oss. Det er i hvert fall ingen tvil om at dette lille rederiet er kjært for mange Oslo-borgere og tilreisende som vil benytte seg av fjorden. God lesning !

Oslo-Fergene - Bjørn Andseth & Martine Retting

PERIODEN 1917-1930

BEGYNNELSEN

Oslo-Fergenes historie begynte offisielt 16. April 1917, men vi skal for ordens skyld gå litt lengere tilbake i tid for å få et innblikk i hvordan det hele startet. En vinterdag i 1912 stod en ung mann på 26 år på dekket av Englandsbåten og speidet innover øyene og fjorden til Kristiania. Denne unge mannen var Josef Bøe. Han vokste opp i Hull og London sammen med familien, men han hadde sterke bånd til Norge der han hadde mange onkler. Det er ikke uten grunn at vi nevner onkler, fordi det var gjennom sin onkel Severin Bøe at Josef kom til Norge.

Aker Brygge på tidlig 1900-tallet.

Skytterbrygga med gamle båter - ca 1904. Bildet er utlånt av E. Hagner Hansen.

Gjennom Severin hadde Josef fått løfte om arbeide i Norge. Severin var ansatt hos restauratør Christiansen på Hovedøya som motorbåtfører til trafikken mellom Bleikøya, Vippetangen og Hovedøya om sommeren. Josef fikk ansettelse ved Krohgstøtten sykehus som portør. Dette innebar å føre motorbåtene mellom Bleikøya og opp til sykehuset som lå ved Akerselven. Her var Josef ansatt i 4 år og bodde i personalboligen. Barna på sykehuset var glade i Josef som tok seg av dem på fritiden. Og mange av dem besøkte han senere på Lindøya.

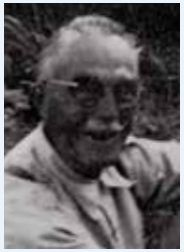
Bildet er hentet fra boken «Ullevåll Sykehus i hundre år». Denne idyllen fra Bleikøya i Indre Oslofjord er ikke så ulik det vi finner på samme sted i 1980-årene. For hundre år siden var det imidlertid sykehus for barn med tuberkulose der, Blekøen sykeavdelingen for skrofuløse barn. Avdelingen var i funksjon helt til Vardåsen sanatorium ble tatt i bruk i 1923. Bildet er fra 1885.

Da første verdenskrig brøt ut ble Josef kalt inn til militærtjeneste på Oscarsborg hvor han fant seg godt til rette og utførte sin verneplikt. Da krigen var over i 1918 vendte han tilbake til jobben som portør. På det tidspunktet hadde onkel Severin fått fast ansettelse i marinen og restauratør Christiansen ville selge småbåtene og restauranten. Josef Bøe øynet en mulighet for å etablere egen bedrift, men dette stod og falt på tilstrekkelig startkapital.

Josef kom i kontakt med båtbygger Axel Holm som hold til på Lindøya. Holm var villig til å gi et lån på kr 3000 til Josef, nok til å kunne kjøpe tre små motor-

Kilde: Lindøya Vel

Axel Holm



Josef Bøe

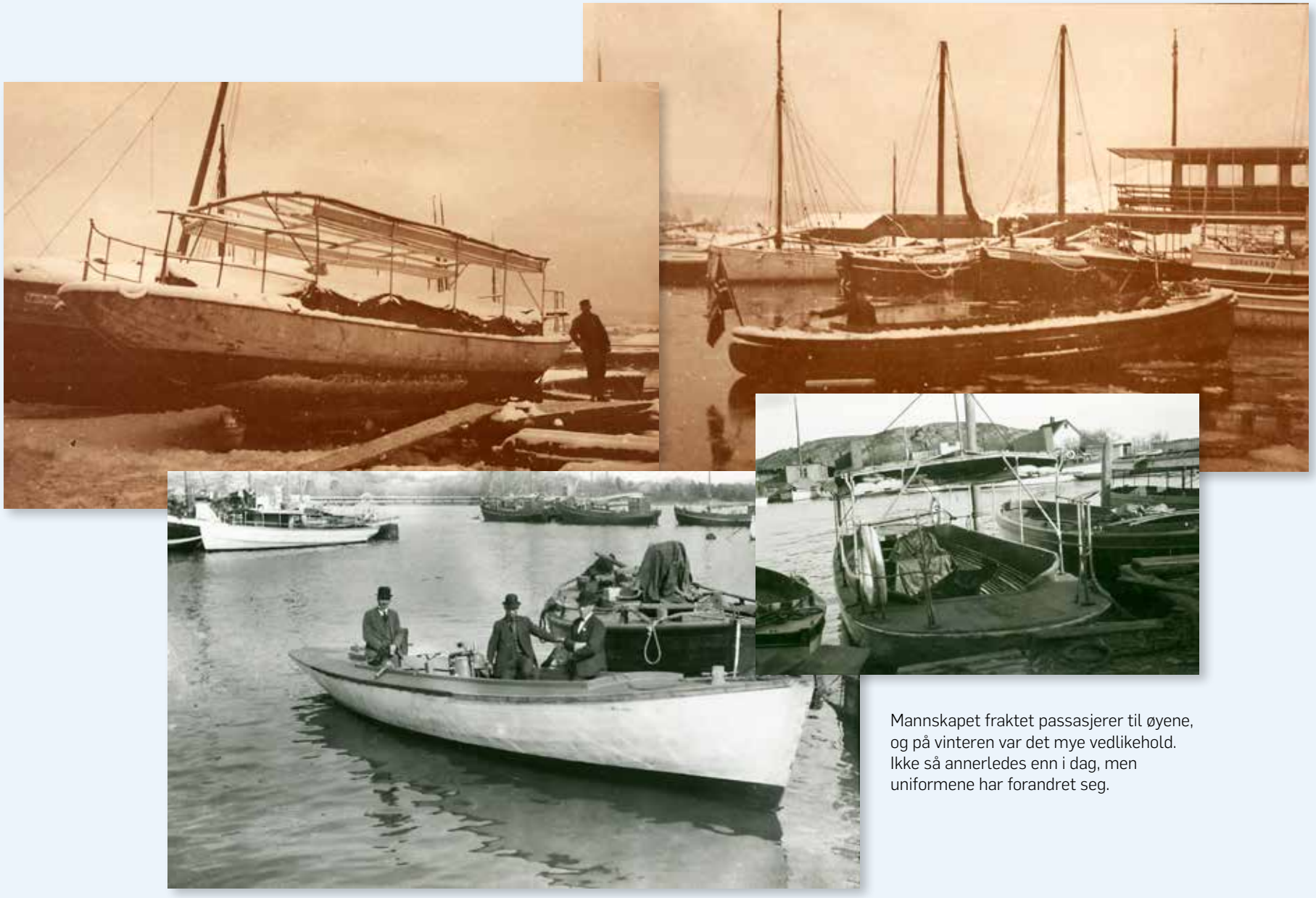
De første Oslo-Fergne på 1920 tallet.

båter som fikk navnene Oslo I (lille Oslo), Oslo II og Oslo III (Langen). Drømmen var gått i oppfyllelse, og den 16. april 1917 hadde 31 år gamle Josef konsesjon for trafikken på øyene i lomma. Med Axel Holm som kompanjong fikk firmaet navnet «Holm og Bøe»

De første årene kjøpte Bøe flere småbåter for å frakte Kristianiabefolkningen mellom Hovedøya, Vippetangen og Bleikøya. Den ene av disse båtene var «Vaskebalja» som hadde gått til badene på Hovedøya og Grønlia, og ifølge ryktene var styrhuset så høyt at kun Halvdan Borge kunne kjøre båten fordi han ikke måtte stå på kasse for å se ut av styrhuset. En annen småbåt som ble kjøpt var «Trønder'n», en liten åpen båt. I rekken av «Oslo-ferger» ble Oslo IV kjøpt inn, den ble kalt for «Roald». Det var travle dager på fjorden fordi befolkningen hadde før tatt seg til øyene i seilbåter eller små-snekker, men begynte nå å benytte seg av båttrafikken.

De første Oslo-Fergene
i drift på 1920-tallet.

Man kan trygt si at det var
en annen tid de første årene.



Mannskapet fraktet passasjerer til øyene, og på vinteren var det mye vedlikehold. Ikke så annerledes enn i dag, men uniformene har forandret seg.

Øyene var friluftsområder hvor folk kunne sette opp telt eller dra på dagsturer for å nyte badeliv, saltvann og frisk luft, ikke ulikt slik vi kjenner til bruken av øyene i dag.

I det travle sommerhalvåret var Onkel Severin, Brynjulf Eriksen og Josef Bøe motorbåtførere, men det hendte også at Josefs kone, Inga Marie, bidro som matros da hun ikke var redd for å ta i et tak. Det første kontoret til bedriften var lokalisert i et lite hus på en flytende tre-lekter ved Hovedøya. Den ble etter hvert tauet til Lindøya, hvor Oslo-Fergene har kontorer i dag.

I 1922 begynte hyttebebyggelsen å ta form på øyene, og det ble behov for større båter. Bedriften gikk bra og Bøe bestilte den første store fergen fra Løvaas i Drøbak. Oslo V, populært kalt «femmer'n», hadde kapasitet til 94 passasjerer. Det var en stor dag for familien og øyboerne da den nye flotte båten kom inn i bukta på Lindøya i 1923.

Familien bygget hus på Lindøya og brukte massene til å fylle bunnen av brygga der passasjerene skulle i land. Den første fergebrygga på Lindøya lå der verkstedet på Slippen er i dag. Det var stor trafikk til øyene, spesielt fordi det nå var lov til å sette opp hytter. Firmaet skaffet seg dermed enda en ny båt i 1924, Oslo VI som ble bygget i Risør. Tre år senere var det et begivenhetsrikt år for familien da Bøe fikk en sønn, Thor Bøe. Han skulle senere bli andre generasjons reder av firmaet. Samtidig fikk også Holm og Bøe enda en stor båt, Oslo VII.

Trafikken til øyene på 20-tallet var travel, og på grunn av hyttebyggingen ble det også fraktet materialer og

Den første store passasjerfergen, Oslo V fra 1923 med kapasitet til 94 passasjerer.

Oslo VI igjenfrosset av is.

Oslo VI fra 1924

Oslo VI fra 1924

Oslo VII fra 1927

sement ut til øyene med båtene. Mannskapet jobbet fra morgen til kveld, også utenom de vanlige rutetidene. Et kjennetegn ved bedriften kom til syne allerede da; de samme båtførerne og billettørene kom igjen år etter år frem til krigen i 1940. Sesongen begynte ved påsketider og varte utover høsten. En mann som alle kjente var Kristian Holtan som arbeidet i firmaet i 60 år. Han begynte som 15 åring og etablerte seg etter hvert på Lindøya like ved huset til familien Bøe.

1930 årene var en tid der det var mye aktivitet i Oslo Havn. Cruisebåter fra England lå til ankers ute i fjorden og bestilte båter fra Holm & Bøe for å frakte turistene inn til byen. Firmaets båter gikk i hyppig trafikk og det ble nok en gang behov for flere båter.

Ny fjordbåt til Oslofjordens lunger

Ca. 600 hus på Lindøia, Bleikøia, Nakholmen og Gressholmen. Om sommeren bor her ca. 3000 mennesker.

Holm & Bøes nye fjordbåt, Oslo VIII.

Utklipp fra avisen da Oslo VIII var ny i 1934.

Kilde: Lindøya Vel

Oslo VII i båtkortesje på Øyas dag.

OSLO VII

RUTETIDER 1933

BAATRUTEN

Forelebig avgang fra Badebryggen (Festningen).

Værrute IV, fra og med 16. mai til og med 31. mai.

Bleikøya:
17de mai: Søndagsrute fra kl. 9 morgen. Hverdagsrute til 7.50.
Fra byen: Hverdager kl. 9.00 — 11.00 — 1.00 — 3.00 — 4.15 — 5.05 — 5.45 — 6.15 — 7.00 — 7.30 — 9.00 — 10.30.
Til byen: Hverdager kl. 5.50 — 6.50 — 7.50 — 10.50 — 12.50 — 2.50 — 4.00 — 5.10 — 5.50 — 6.20 — 7.55 — 9.25.

Søndager:
Fra byen: kl. 9.00 — 10.15 — 11.35 — 12.00 — 12.45 — 1.50 — 3.10 — 4.30 — 6.15 — 7.45 — 8.45 — 9.45.
Til byen: kl. 9.05 — 10.20 — 11.40 — 2.15 — 3.35 — 5.20 — 6.45 — 8.05 — 9.05 — 10.05.

Skytterbryggen, Lindøya:
Fra byen: kl. 7.00 — 9.00 — 11.00 — 1.00 — 3.00 — 4.15 — 5.05 — 5.45 — 6.15 — 7.00 — 7.30 — 9.00 — 10.20.
Til byen: kl. 5.45 — 6.45 — 7.45 — 10.45 — 12.45 — 2.45 — 3.55 — 5.20 — 6.00 — 6.25 — 7.50 — 9.20.
17. mai søndagsrute fra kl. 9.00 morgen, hverdagsrute til kl. 7.45.

Søndager:
Fra byen: kl. 9.00 — 10.15 — 11.35 — 12.00 — 12.45 — 1.50 — 3.10 — 4.30 — 6.15 — 7.45 — 8.45 — 10.15.
Til byen: kl. 8.40 — 10.— — 11.20 — 1.05 — 2.10 — 3.30 — 5.15 — 6.40 — 8.00 — 9.00 — 10.00.

Romerbryggen, Lindøya:
Fra byen: kl. 7.00 — 8.00 — 9.00 — 11.00 — 1.00 — 3.00 — 4.30 — 5.00 — 5.35 — 6.20 — 6.45 — 8.15 — 9.40.
Til byen: kl. 5.50 — 6.20 — 7.05 — 7.35 — 8.20 — 9.45 — 11.05 — 12.25 — 1.45 — 2.35 — 4.40 — 5.10 — 5.45 — 6.30 — 6.55 — 8.40 — 10.05.
17. mai søndagsrute fra kl. 9.30 — morgen, hverdagsrute til kl. 8.20.

Søndager:
Fra byen: kl. 9.30 — 10.50 — 12.10 — 1.00 — 2.30 — 3.50 — 5.25 — 6.55 — 8.10.
Til byen: kl. 9.40 — 11.00 — 12.20 — 1.35 — 2.55 — 4.15 — 6.05 — 7.35 — 8.35 — 9.35.

Nakholmen:
Fra byen: Hverdager kl. 7.00 — 8.00 — 9.00 — 11.00 — 1.00 — 3.00 — 4.30 — 5.00 — 5.35 — 6.20 — 6.45 — 8.15 — 9.40.
Til byen: kl. 5.45 — 6.25 — 7.00 — 7.30 — 8.15 — 10.20 — 12.20 — 2.30 — 4.50 — 5.20 — 5.55 — 6.40 — 7.05 — 8.35 — 10.00.
17. mai hverdagsrute til kl. 8.15, søndagsrute fra kl. 9.30.

Søndager:
Fra byen: kl. 9.30 — 10.50 — 12.10 — 1.00 — 2.30 — 3.50 — 5.25 — 6.55 — 8.10.
Til byen: kl. 9.55 — 11.10 — 12.25 — 1.30 — 2.50 — 4.10 — 6.00 — 7.30 — 8.30 — 9.30.

Vår-rute

BAATRUTEN

Høstrute II, fra og med 16. septbr. til og med 30. septbr.

Lindøya—Romerbryggen
Fra byen: 7.00, 9.00, 11.00, 1.00, 3.00, 4.30, 5.35, 6.45, 7.20.
Til byen: Kl. 5.50, 7.35, 8.35, 10.20, 12.20, 2.20, 4.50, 6.00, 7.10.
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.30, 10.50, 12.10, 2.30, 3.50, 5.25, 6.55.
Til byen: Kl. 9.40, 11.00, 1.35, 2.55, 4.15, 6.05, 7.35.

Lindøya—Skytterbryggen
Fra byen: Kl. 7.00, 9.00, 11.00, 1.00, 3.00, 5.00, 6.15, 7.30.
Til byen: Kl. 5.40, 8.00, 10.40, 12.40, 2.40, 5.20, 6.20.
Søndager:
Fra byen: Kl. 10.15, 11.35, 1.50, 3.10, 4.30, 6.15, 7.45.
Til byen: Kl. 8.40, 10.30, 11.50, 2.10, 3.30, 5.15, 6.40.

Nakholmen
Fra byen: Kl. 7.00, 9.00, 11.00, 1.00, 3.00, 4.30, 5.35, 6.45, 7.20.
Til byen: Kl. 5.45, 7.30, 8.30, 10.25, 12.25, 2.25, 4.50, 5.55, 7.05.
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.30, 10.50, 12.10, 2.30, 3.50, 5.25, 6.55.
Til byen: Kl. 9.50, 11.10, 1.30, 2.50, 4.10, 6.00, 7.30.

Bleikøya:
Fra byen: Kl. 9.00, 11.00, 1.00, 3.00, 5.05, 6.15, 7.30.
Til byen: Kl. 6.45, 8.05, 10.45, 12.45, 2.45, 5.10, 6.20.
Søndager:
Fra byen: Kl. 10.15, 11.35, 1.50, 3.10, 4.30, 6.15, 7.45.
Til byen: Kl. 10.20, 11.40, 2.15, 3.35, 5.20, 6.45.

Høst-rute

BAATRUTEN

Vinterrute fra og med 16. oktbr. til og med 15. mars.

BLEIKØYA.
Hverdager:
Fra byen: Kl. 11.00 — retur kl. 2.45*.
Fra byen: Lørdager kl. 11.00 — 3.00* — 5.00* retur 2.45*.
Fra byen: Søndager kl. 10.15 — 11.35 — 1.50 — 3.10.
Til byen: Søndager kl. 10.20 — 11.40 — 2.15 — 3.35 — 5.20*.

LINDØYA — SKYTTERBR.
Hverdager:
Fra byen: kl. 9.00 — 11.00 — 3.00* — 5.00*.
Til byen: kl. 7.50 — 10.45 — 2.40* — 4.45*.
Søndager:
Fra byen: kl. 10.15 — 11.35 — 1 — 3.10 — 4.20.
Til byen: kl. 9.15 — 10.30 — 11 — 2.10 — 330 — 515*.
*) Betyr ruteforandringer

LINDØYA — ROMERBRYGGEN
Fra byen: Tirsdager kl. 9.00 — retur kl. 4.35*.
Fra byen: Torsdager kl. 9.00 — retur kl. 4.35*.
Fra byen: Lørdager kl. 9.00 — 3.00* — 5.00* retur 4.35*.
Fra byen: Søndager kl. 9.30 — 10.50 — 12.10 — 2.20 — 3.45.
Til byen: Søndager kl. 9.40 — 11.00 — 1.35 — 2.55 — 4.05.

NAKHOLMEN
Fra byen: Tirsdager kl. 9.00 — retur kl. 4.30*.

Vinter-rute

BAATRUTEN til og med 31. aug.

Inntil videre båt fra byen kl. 12 aften til alle øyer.

Bleikøya:
Fra byen: Kl. 6.05, 6.40, 7.50, 9.00, 10.00*), 11.20, 12.40*), 2.00*), 3.15, 4.15*), 5.05, 5.45*), 6.15, 7.00*), 7.30, 9.00*), 10.20, 11.00*).
Til byen: Kl. 5.40*), 6.25*), 7.05, 7.45*), 8.15*), 10.25*), 11.45, 1.05*), 2.25, 4.00, 4.20*), 5.10, 5.50*), 6.20, 7.55, 9.25*), 10.45*).
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.00, 10.15, 11.35, 12.45, 1.50, 3.10, 4.30, 6.15, 7.45, 8.45, 9.45, 10.50.
Til byen: Kl. 9.05, 10.20, 11.40, 12.50, 2.15, 3.35, 5.20, 6.45*), 8.05*), 9.05, 10.05.

Lindøya—Skytterbryggen
Fra byen: Kl. 6.05, 6.40, 7.50, 9.00, 10.00, 11.20, 12.40, 2.00, 3.15, 4.15, 5.05, 5.45, 6.15, 7.00, 7.30, 9.00, 10.20, 11.00.
Til byen: Kl. 5.35, 6.20, 7.00, 7.40, 8.10, 10.20, 11.40, 1.00, 2.20, 3.55, 4.35, 5.20, 6.00, 6.30, 7.50, 9.20, 10.40.
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.00, 10.15, 11.35, 12.45, 1.50, 3.10, 4.30, 6.15, 7.45, 8.45, 9.45, 10.50.
Til byen: Kl. 8.40, 10.30, 11.50, 1.05, 2.10, 3.30, 5.15, 6.40, 8.00, 9.00, 10.00.

*) Betyr anløp av Vellets brygge.
Bestilling av turer og forespørsler, telefon 23 069.

Lindøya—Romerbryggen
Fra byen: Kl. 5.50, 6.40, 7.10, 7.50, 9.00, 10.40, 12.00, 1.20, 2.40, 3.50, 4.30, 5.00, 5.35, 6.20, 6.45, 8.15, 9.40, 11.00.
Til byen: Kl. 5.50, 6.20, 7.05, 7.40, 8.20, 9.45, 11.05, 12.25, 1.45, 2.50, 4.00, 4.40, 5.10, 5.45, 6.30, 6.55, 8.40, 10.05.
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.30, 10.50, 12.10, 1.00, 2.30, 3.50, 5.25, 6.55, 8.10, 9.10, 10.10.
Til byen: Kl. 9.40, 11.00, 12.20, 1.35, 2.55, 4.15, 6.05, 7.35, 8.35, 9.35, 10.35.

Nakholmen
Fra byen: Kl. 5.50, 6.40, 7.10, 7.50, 9.00, 10.40, 12.00, 1.20, 2.40, 3.50, 4.30, 5.00, 5.35, 6.20, 6.45, 8.15, 9.40, 11.00.
Til byen: Kl. 5.45, 6.15, 7.00, 7.35, 8.15, 9.40, 11.00, 12.20, 1.40, 3.00, 4.10, 4.50, 5.25, 5.55, 6.40, 7.05, 8.35, 10.00.
Søndager:
Fra byen: Kl. 9.30, 10.50, 12.10, 1.00, 2.30, 3.50, 5.25, 6.55, 8.10, 9.10, 10.10.
Til byen: Kl. 9.55, 11.10, 12.25, 1.30, 2.50, 4.10, 6.00, 7.30, 8.30, 9.30, 10.30.

Sommer-rute

Kilde: Øya og Vi 1933

Oslo VIII fra 1934.

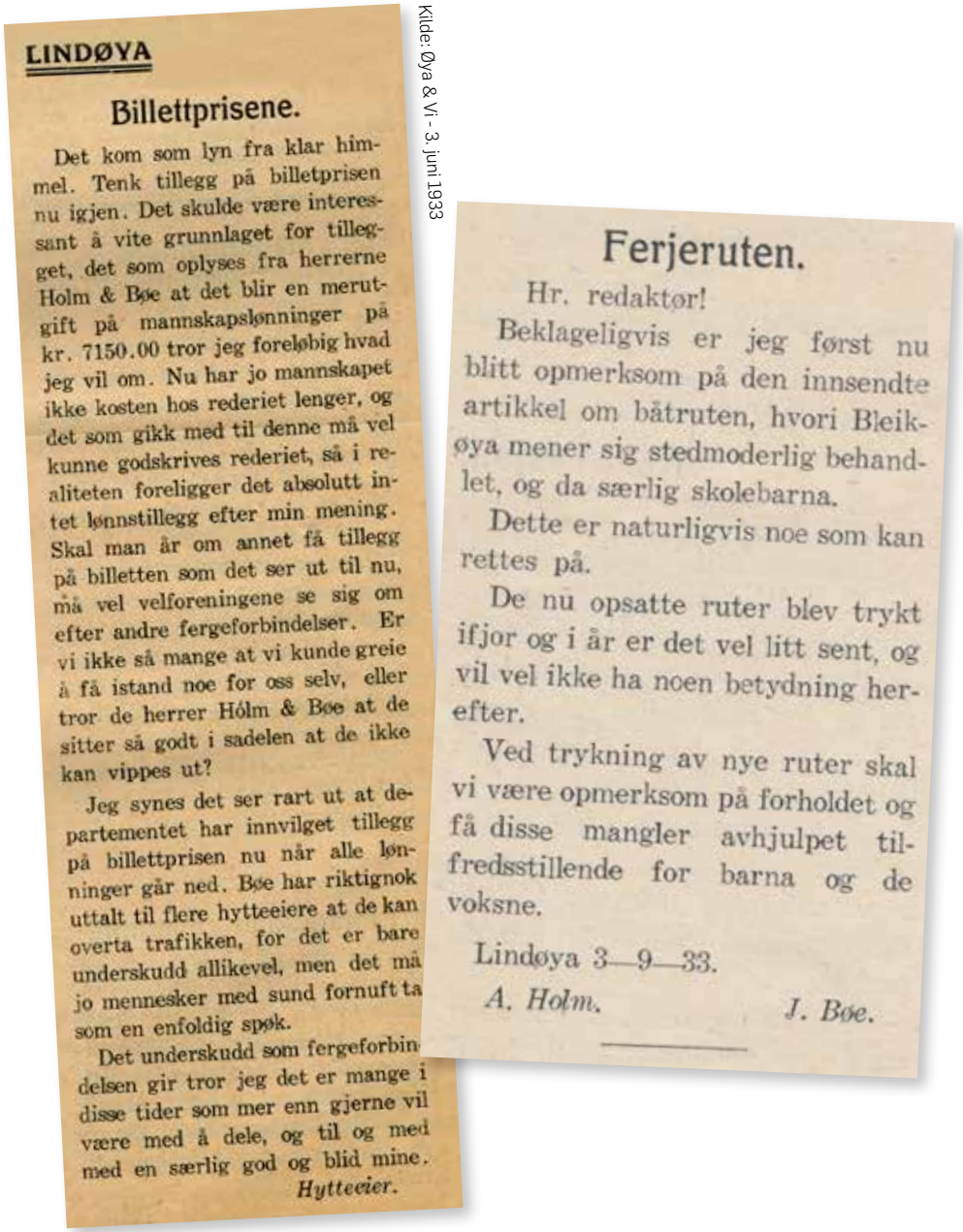
I 1934 kom Oslo VIII til Lindøya, denne var bygget hos Edv. Moen i Risør slik som de to forrige båtene.

Fergetrafikken på 30-tallet har mange likheter med dagens bruk av fergene og øyene. I helgene var det populært å reise ut til Gressholmen for å nyte en dag i solen og da ble det satt opp ekstrabåter for å ta unna de store folkemengende som stod på Vippetangen. En mann ble satt på brygga for å ordne slik at båtene ikke

ble overbelastet, og køen for å komme seg tilbake til byen var lang. Da som nå, passasjerene tok det med godt humør og kom seg trygt tilbake til byen med solbrente kropper og myggstikk.

Det var ikke alltid at passasjerene var enige med herrene Holm og Bøe om billettprisene. Den diskusjonen har vært en gjenganger i bladet «Øya og Vi» helt frem til nyere tid.

En annen del av driften begynte også på denne tiden etter hvert som fergene ble mer og mer populære. Bestillinger på private turer strømmet inn, selv de kongelige ville ha en tur med båtene. Fra slottet kom en forespørsel om Bøe hadde en båt tilgjengelig for å frakte Kronprins Olav til Gressholmen der han skulle skyte på skytebanene. Han ble fraktet i «Lille Oslo», og føreren fikk 50 øre i driks av selveste Kronprinsen. Også Dronning Wilhelmina og Kronprinsesse Juliana fikk en tur på fjorden med en av firmaets båter. De bodde på Grand hotell da de var på norgesbesøk i 20-årene, og Bøe ble oppringt fra hotellet om han hadde mulighet for å gi de kongelige en tur på fjorden. Fordi båtene hadde trebenker om bord, noe Bøe ikke mente var godt nok for en så flott tur, gikk han til innkjøp av kurvstoler som ble plassert på hekken. Båten ble pusset, skrubbet og polert før det storfine besøket. De kongelige var fulle av begeistring over turen, og kurvstolene ble etter dette alltid benevnt som «Dronningstolene».



LINDØYA

Billettprisene.

Det kom som lyn fra klar himmel. Tenk tillegg på billettprisen nu igjen. Det skulde være interessant å vite grunnlaget for tillegget, det som oplyses fra herrerne Holm & Bøe at det blir en merutgift på mannskapslønninger på kr. 7150.00 tror jeg foreløbig hvad jeg vil om. Nu har jo mannskapet ikke kosten hos rederiet lenger, og det som gikk med til denne må vel kunne godskrives rederiet, så i realiteten foreligger det absolutt intet lønnstillegg efter min mening. Skal man år om annet få tillegg på billetten som det ser ut til nu, må vel velforeningene se sig om efter andre fergeforbindelser. Er vi ikke så mange at vi kunde greie å få istand noe for oss selv, eller tror de herrer Hólm & Bøe at de sitter så godt i sadelen at de ikke kan vippes ut?

Jeg synes det ser rart ut at departementet har innvilget tillegg på billettprisen nu når alle lønninger går ned. Bøe har riktignok uttalt til flere hytteeiere at de kan overta trafikken, for det er bare underskudd allikevel, men det må jo mennesker med sund fornuft ta som en enfoldig spøk.

Det underskudd som fergeforbindelsen gir tror jeg det er mange i disse tider som mer enn gjerne vil være med å dele, og til og med med en særlig god og blid mine.

Hytteeier.

Ferjeruten.

Hr. redaktør!

Beklageligvis er jeg først nu blitt opmerksom på den innsendte artikkel om båtruten, hvori Bleikøya mener sig stedmoderlig behandlet, og da særlig skolebarna.

Dette er naturligvis noe som kan rettes på.

De nu opsatte ruter blev trykt ifjor og i år er det vel litt sent, og vil vel ikke ha noen betydning herefter.

Ved trykning av nye ruter skal vi være opmerksom på forholdet og få disse mangler avhjulpet tilfredsstillende for barna og de voksne.

Lindøya 3—9—33.

A. Holm. *J. Bøe.*

Kilde: Øya & Vi - 3. juni 1933

Diskusjon om billettpriser og rutetider allerede på 30-tallet.

Oslo IX fra 1936 ble flaggskipet til selskapet.

På Gressholmen ble det laget sjøflyhavn, og firmaet fikk kjøringen dit. I den anledning ble det bestilt enda en ny båt; Oslo IX. Denne båten ble flaggskipet, og skilte seg ut fra de andre ved å ha lukket salong, høyt styrhus og slanke linjer. Båten ble satt i drift i 1936 og fraktet passasjerer til og fra flyplassen frem til flytrafikken ble flyttet til Fornebu.

Det var ikke alltid det gikk like smertefritt med sjøflyene.

Sjøfly på Gressholmen.
Bilder lånt av Per Hansen.

Båter til unnsetning for å hente opp flyvraket.

Det samme året fylte Josef Bøe 50 år. Fra begynnelsen i 1917 og frem til krigen kan man si at firmaet hadde utvidet seg kraftig. Bak suksessen lå det mye hardt arbeid, lojale medarbeidere og dyktig ledelse fra ekteparet Bøe.

50 år.

J. Bøe, administrerende direktør i båtfirmaet Holm & Bøe, Lindøen, fyller idag 50 år. Som ganske liten gutt reiste han til England og der opholdt han sig til i 1912. I 1917 startet han det nu så kjente båtfirma Holm & Bøe på Lindøen. Den ferjeforbindelse mellem byen og øyene som han er overdratt, har han opparbeidet til å bli den beste som noen gang har vært i den indre Oslo-fjord. Bøe vil sikkert idag motta mange bevis på sin store popularitet.

Avisutklipp da Josef Bøe fylte 50 år

PERIODEN 1940-1965

EN TØFFERE TID FOR SELSKAPET

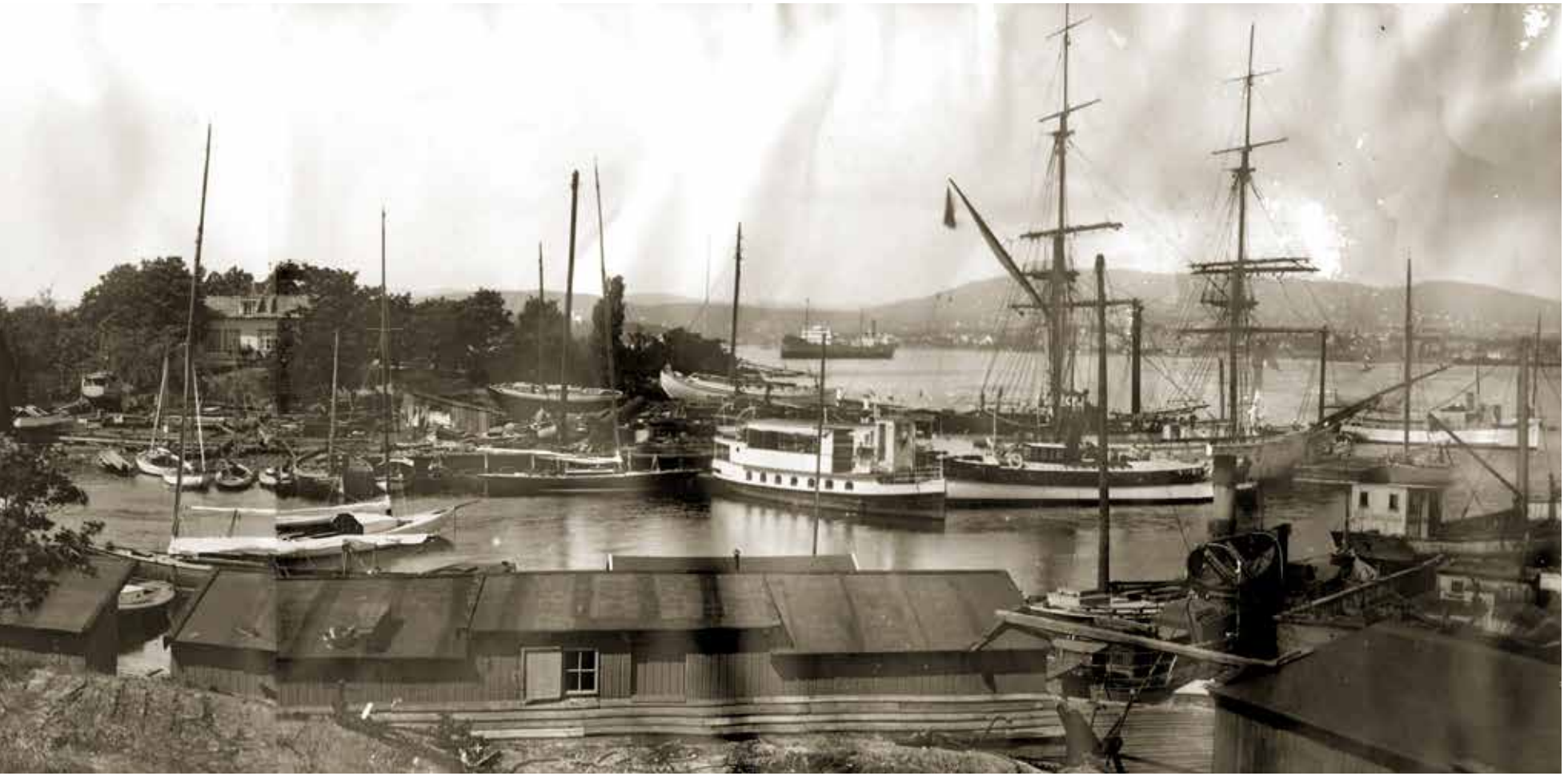
Det var noen harde tiår i vente for firmaet Holm og Bøe. Det var ingen tvil om at tiden før krigen var en vekst-periode for selskapet, som nå var innehavere av nye moderne båter. Da krigen kom ble båtene rekvirert av tyskerne og oljerasjonen som ble tildelt firmaet var ikke nok for å holde ruta, derfor ble det kjørt på knott.

Mannskapsbilde fra 1943
i sommersesongen.

Soldater, is og Oslo VI under krigen

Bukta på Lindøya øst ca. 1950

I tillegg var det restriksjoner for når båtene kunne være i drift, blant annet var det ikke mulig å kjøre etter det var mørkt eller da det kunne være fare for å ferdes på fjorden på grunn av miner som var havnet i sjøen. Dette resulterte i en innskrenket rute til øyene under krigen. Det var likevel et trofast mannskap som hjalp til å drifte fergene på denne tiden.



I disse årene var det mange fastboende på Lindøya, som enten hadde sitt arbeide ute på øya eller i byen. Skolebarn måtte også inn til Oslo. Det var derfor viktig at selskapet holdt forbindelsen til byen åpen, tross de vanskelige tidene. Da krigen var over og båtene kom tilbake ble det nok å ta seg til for Josef Bøe og det trofaste mannskapet som hadde vært med ham under krigen. Båtene var nedslitt og i dårlig stand, i tillegg hadde Oslo VII hadde gått ned i Horten havn. Dette betydde mer hardt arbeid for å få båtene klare til travle sommerdager.

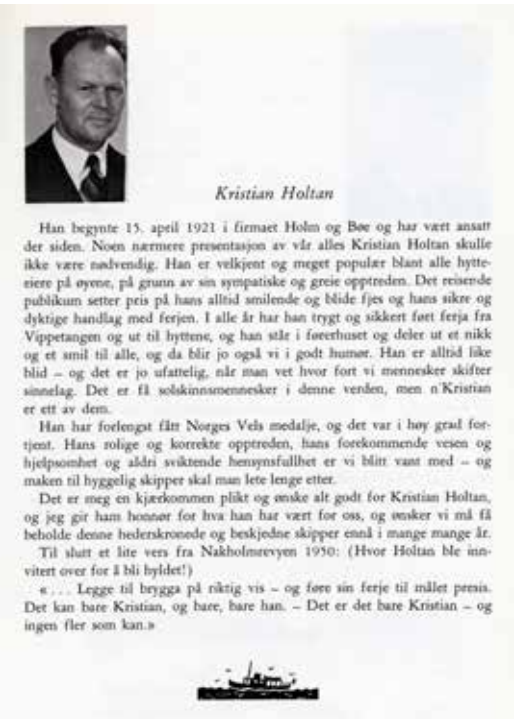
I etterkrigstiden bodde det ti-tolv fastboende familier på Lindøya. En av dem var kaptein Kristian Holtan som begynte i selskapet i 1921. For å gi et innblikk av hvordan det var å bo på Lindøya på den tiden forteller Kristians datter, Gerd Holtan, om ungdomsårene på øya:

«Det var en trist tid for oss som var unge. Fra 15. september til 15 mai gikk siste båt fra byen kl. 16.45. Jeg hjalp ofte pappa med fortøyninger og billettsalg da jeg kom ned til siste runde etter skolen. Innimellom fikk vi dra til byen på kino da det ble satt opp «kinobåt», men det var ikke ofte. Jeg klødde etter å være med på ting, det var rett og slett bånn i bøtta å være ungdom fastboende på Lindøya».

Hun forteller også om gode minner da familie Bøe inviterte til juletrefest og den gangen fjorden var dekket av is. Da kjørte Per Hasvold bilen ut til Lindøya over isen, og barna stod på skøyter etter den.

Det ble tatt mange bilder da isen var så tykk at man kunne kjøre bil helt ned til Steilene. Bilder lånt av Gerd Holtan.

Det lå mange hundre båter da kongen kom tilbake etter krigen i 1945. I midten av bildet ligger Oslo V, tydelig klar for litt båtpuss og kjærlighet etter noen harde år.



Kristian Holtan

Han begynte 15. april 1921 i firmaet Holm og Bøe og har vært ansatt der siden. Noen nærmere presentasjon av vår alles Kristian Holtan skulle ikke være nødvendig. Han er velkjent og meget populær blant alle hytteeiere på øyene, på grunn av sin sympatiske og greie opptreden. Det reisende publikum setter pris på hans alltid smilende og blide fjes og hans sikre og dyktige handlag med ferjen. I alle år har han trygt og sikkert ført ferja fra Vippetangen og ut til hyttene, og han står i førerhuset og deler ut et nikk og et smil til alle, og da blir jo også vi i godt humør. Han er alltid like blid – og det er jo ufattelig, når man vet hvor fort vi mennesker skifter sinnelag. Det er få solskinnsmennesker i denne verden, men n'Kristian er ett av dem.

Han har forlengst fått Norges Vels medalje, og det var i høy grad fortjent. Hans rolige og korrekte opptreden, hans forekommende vesen og hjelpsomhet og aldri sviktende hensynsfullhet er vi blitt vant med – og maken til hyggelig skipper skal man lete lenge etter.

Det er meg en kjærkommen plikt og ønske alt godt for Kristian Holtan, og jeg gir ham honnør for hva han har vært for oss, og ønsker vi må få beholde denne hederskronede og beskjedne skipper ennå i mange mange år.

Til slutt et lite vers fra Nakholmrevyen 1950: (Hvor Holtan ble innvitert over for å bli hyldet!)

«. . . Legge til brygga på riktig vis – og føre sin ferje til målet presis. Det kan bare Kristian, og bare, bare han. – Det er det bare Kristian – og ingen fler som kan.»

Innlegg om Kaptein Kristian Holtan.

Gerd var også tilstede da kongen kom tilbake etter krigen. Hun stod på taket på Oslo V, sammen med hundrevis av mennesker som ønsket kongen velkommen tilbake. Det var pappa Kristian som kjørte den dagen, og hun som 11 år gammel jente fikk være med. Hun forteller at det var hardt arbeid å jobbe som båtfører. Ikke bare skulle båtene holdes i stand, men det skulle også måkes snø over øya og på bryggene. Kristian Holtan var en av flere båtførere som var godt likt av passasjerene.

Josefs sønn, Thor Bøe, var nå en ung mann på 18 år, og jobbet som billettør på fergene, og kjørte vare-båten med materialer til øyene. For å kunne føre fergene krevdes det kystskippereksamen som han bestod, og reiste etter dette 24 måneder på langfart som motormann etter å ha tatt verkstedtiden hos Rapp motorverksted. Thor var dermed godt rustet for å kunne overta bedriften når den tid kom.

Thor Bøe

Inga Marie Bøe

«n'Roald»

Jeg har allerede skrevet om en'Kristian», så nå må det bli noen ord om en'Roald» også. Jo, da – alle kjenner vi ham, og som bildet viser så er'n jo pen au. – Hans fulle navn er Roald Paulson Lægreid. Han er 47 år, født og oppvokst i Hardanger. Og der som det er så vakkert. Det er vel derfor han er blitt så pen . . .

Han trives utmerket i Oslo og har vært ansatt i firmaet «Holm & Bee» siden 1948. Han har altså 25-årsjubileum i år, og vi gratulerer ham hjerteligst.

Roald er en trivelig kar og er alltid like smilende og i godt humør. – En sjarmerende båtmann som alle liker, og han kan jobben sin. I lange tider var han billettør, men så begynte han også som båtfører. I en periode var han også fører av varebåten, men han liker seg best ombord i ferjen. Og ved hans smittende humør og muntre replikk har han bidratt til å gjøre reisen med ferjen best mulig.

Om høsten drar han hjem til Hardanger, men som trekkfuglen – er han på plass igjen hver vår. Håper vi får beholde Roald ombord i ferjene i mange, mange år enda.

– 130 –

Roald begynte i selskapet rett etter krigen og jobbet der til han var 67 år i 1996

Etterkrigstiden var en vanskelig tid økonomisk, og det var ikke rom for nyinvesteringer. Trafikken til øyene økte etter krigen, derfor måtte det jobbes hardt for å få de eksisterende båtene i god nok stand for å holde ruta. Denne harde tiden var en stor påkjenning for Josef Bøe, og etter et uhell ved en utvendig båtpuss sa hans kone klart i fra at det var tid for å overlate slikt arbeid til de yngre. Thor arbeidet hardt for å hjelpe sine foreldre, og begynte å bli klar for å overta bedriften. Likevel var ikke mor Inga Marie villig til å gi fra seg roret helt ennå, og sammen med sin bror Erling, Kristian Holtan og Thor holdt hun driften i gang da Josef var syk.

En annen karakteristisk båtfører som begynte på denne tiden var Roald, eller «n'Roald» som han ble kalt. At mannskapet ble værende år etter år kan sies å være et varemerke ved bedriften som er gjeldende den dag i dag.

«NIER'N ELLER METEOR».

Hvem av oss har ikke stått på bryggen og hørt den kjente motordur fra båtene «våre». Ja, så godt at vi vet hvilken av dem uten å se dem, for ikke å snakke om «Nier'n» omdøpt til «Meteor». Den går som et stjerneskudd. Hvem av skippera kjører i dag, er det samme spørsmål hver dag.

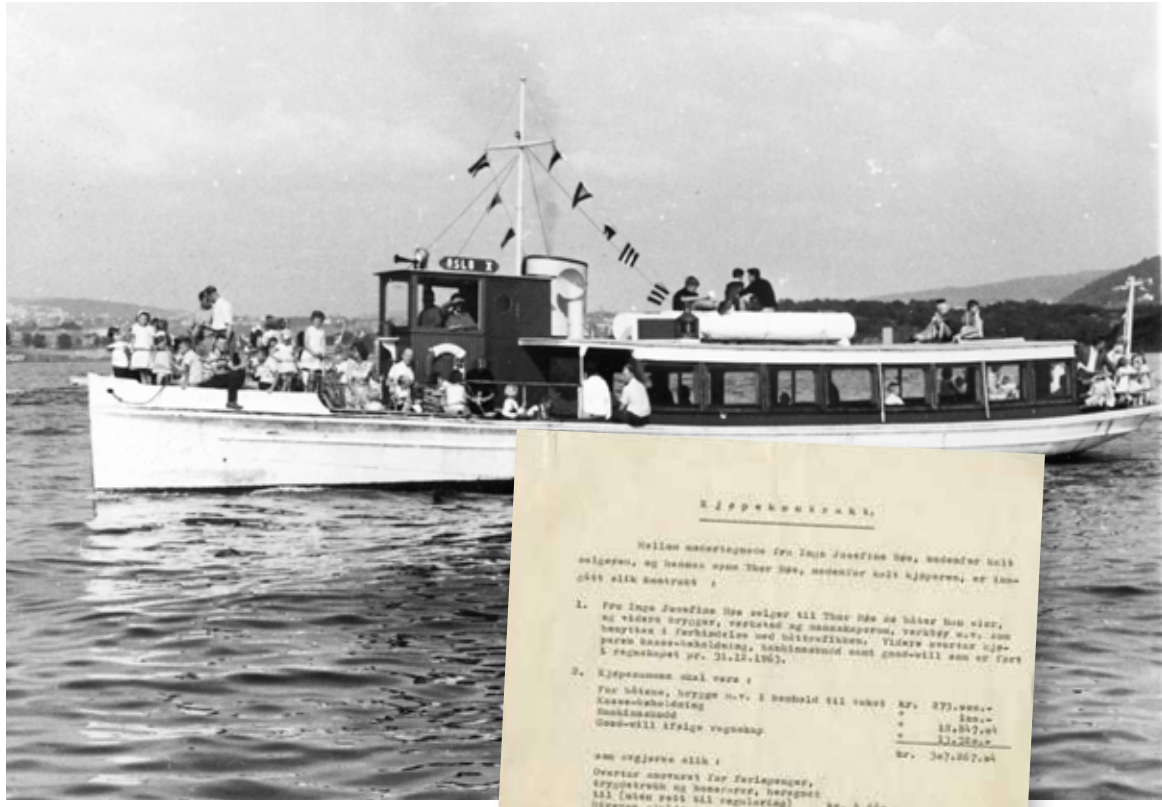
Er det Holtan, Møringen, den lyse eller han lille svarten. Nei, så sannelig der kommer jo han Roald, og det går jo fint. Sett på deg lua, Roald.

Med eiermine ser vi på landingen, og ingen er nådig i sin kritikk. Er du ny på øya, og sier at det er nok ikke så godt som vi tror, blir du møtt med en isende taushet, og noen sier «hør på han a dø».

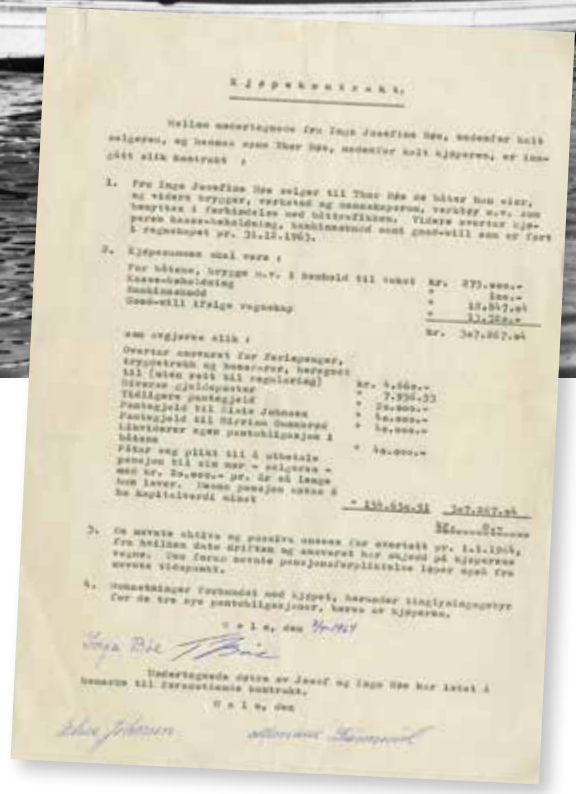
Ruta blir holdt så fint at du kan stille klokken din etter den. Men skulle det hende at den er forsinket på grunn av lossing eller går litt for tidlig, bevare meg vel han skal jeg si deg ikke får dø i synden. Jeg skal ringe til fru Bøe. Jeg kjennera jeg. Det derre skal vi ikke ha noe mer av.

Red.

Utdrag fra Øya og Vi, en god beskrivelse av hvordan passasjerene forholdt seg til båtene og mannskapet.



Oslo X ble bygget om fra M/S HUK i 1959. Da var det 23 år siden forrige investering av nytt fartøy.



Kjøpskontrakten da Thor Bøe overtok selskapet.

Thor jobbet hardt for å anskaffe en ny båt, og i 1959 ble båten M/S Huk innkjøpt, ombygd og satt i drift med navnet Oslo X.

Josef Bøe fikk heldigvis oppleve enda en ny båt i selskapet han hadde arbeidet for hele livet. Da var det 23 år siden sist selskapet hadde kjøpt en ny båt. Den 17. november 1961 sovnet han stille inn i en alder av 75 år, og gjennom 44 år hadde han bygget opp et firma som skulle vise seg å vedvare til den dag i dag. Inga Maria fortsatte driften etter ektemannens død, men etter tre år ga hun ledelsen til Thor, som betydde en ny tid for selskapet.

NOROL

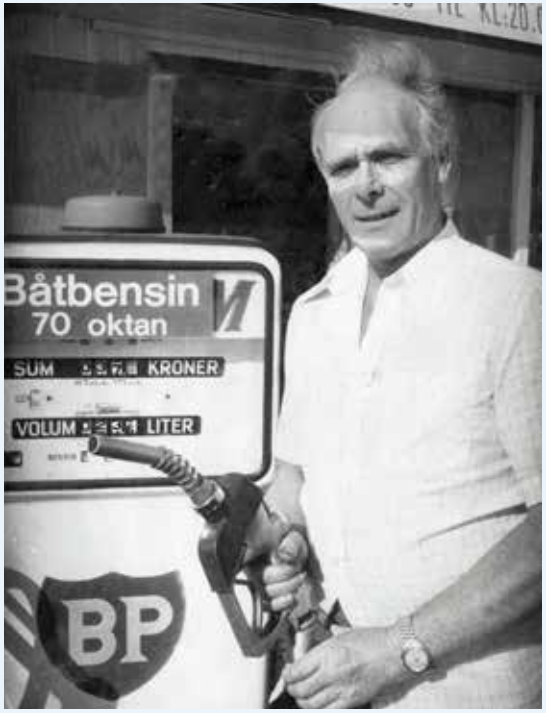
PERIODEN 1965-1980

EN NY GENERASJON, EN NY TID

Det var ingen tvil om at Thor ønsket å utvide driften. Han så muligheten for å starte en marina på Lindøya da det var mangel på dette i fjorden. Dette dette skulle vise seg ikke å være en dum idé.

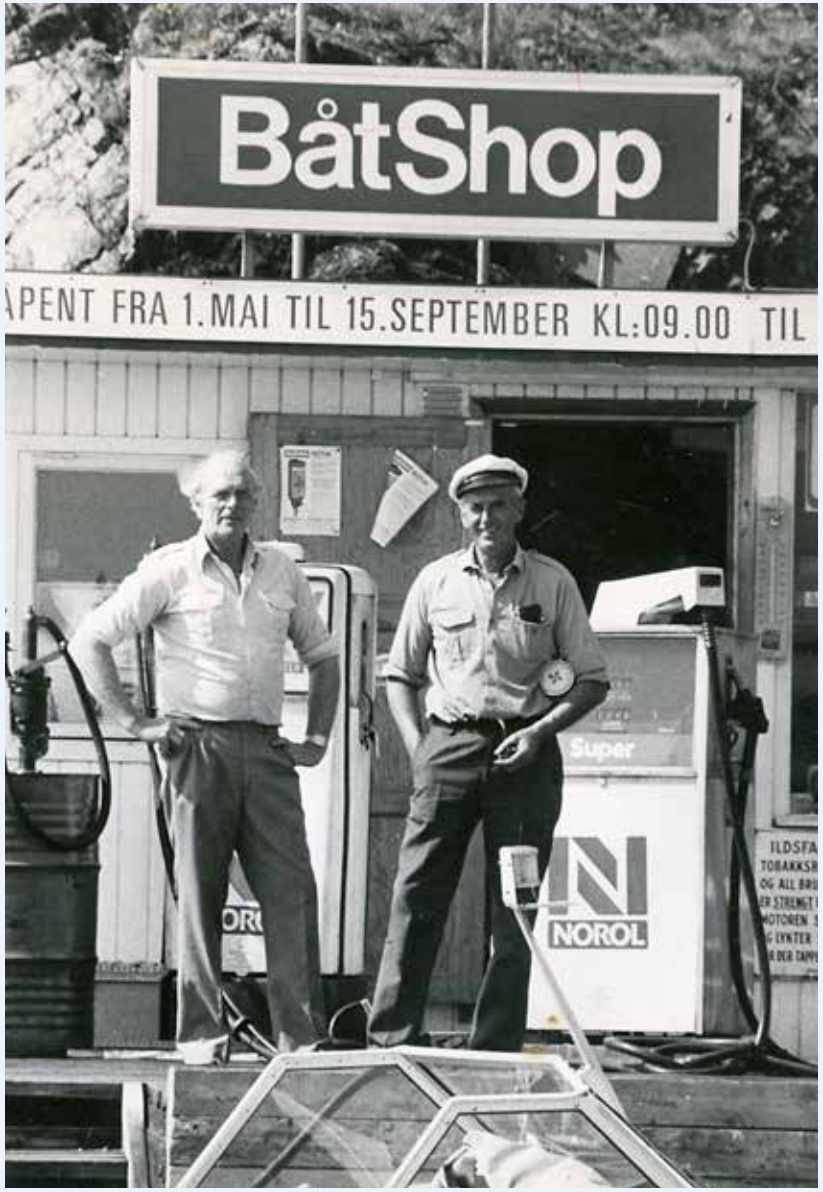
På lørdager og søndager kunne det være en kø av småbåter som ville fylle drivstoff. Thors kone, Bjørg, som han giftet seg med i 1950, var til stor hjelp og stod ved pumpene fra morgen til kveld. Thor og Bjørg hadde i denne travle tiden to barn, Eli-Katrine født i 1951, og Thor Axel født i 1956. Det ble derfor en hektisk hverdag med familieliv og driften av både rutetrafikk og marina. Marinaen ble etter hvert utvidet til kiosk hvor man kunne få kjøpt leskedrikker, is, pølser og rekvisita til båtene. Marinaen gikk godt, og det ble behov for flere ansatte.

Eli Katrine og Thor Axel på Lindøya.



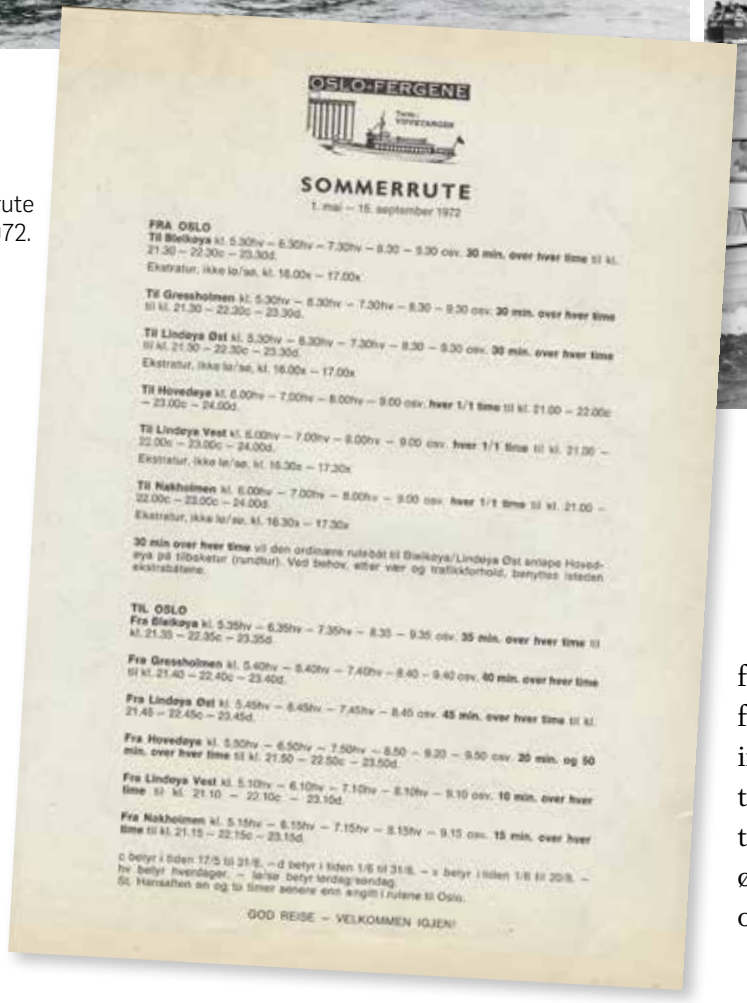
Thor og Bjørg ved bensinpumpene.

Mannskapsprat.



På varme sommerdager var det travelt på den lille marinaen.

Bunkersbåten Oslo II, bygget i 1959.



OSLO-FERGENE

SOMMERRUTE

1. mai – 15. september 1972

FRA OSLO

Til Bleikøya kl. 5.30hv – 6.30hv – 7.30hv – 8.30 – 9.30 osv. **30 min. over hver time** til kl. 21.30 – 22.30c – 23.30d.

Ekstratur, ikke lø/sø, kl. 16.00x – 17.00x

Til Gressholmen kl. 5.30hv – 6.30hv – 7.30hv – 8.30 – 9.30 osv. **30 min. over hver time** til kl. 21.30 – 22.30c – 23.30d.

Til Lindøya Øst kl. 5.30hv – 6.30hv – 7.30hv – 8.30 – 9.30 osv. **30 min. over hver time** til kl. 21.30 – 22.30c – 23.30d.

Ekstratur, ikke lø/sø, kl. 16.00x – 17.00x

Til Hovedøya kl. 6.00hv – 7.00hv – 8.00hv – 9.00 osv. **hver 1/1 time** til kl. 21.00 – 22.00c – 23.00c – 24.00d.

Til Lindøya Vest kl. 6.00hv – 7.00hv – 8.00hv – 9.00 osv. **hver 1/1 time** til kl. 21.00 – 22.00c – 23.00c – 24.00d.

Ekstratur, ikke lø/sø, kl. 16.30x – 17.30x

Til Nakholmen kl. 6.00hv – 7.00hv – 8.00hv – 9.00 osv. **hver 1/1 time** til kl. 21.00 – 22.00c – 23.00c – 24.00d.

Ekstratur, ikke lø/sø, kl. 16.30x – 17.30x

30 min over hver time vil den ordinære rutebåt til Bleikøya/Lindøya Øst anløpe Hovedøya på tilbaketur (rundtur). Ved behov, etter vær og trafikkforhold, benyttes isteden ekstrabåtene.

TIL OSLO

Fra Bleikøya kl. 5.35hv – 6.35hv – 7.35hv – 8.35 – 9.35 osv. **35 min. over hver time** til kl. 21.35 – 22.35c – 23.35d.

Fra Gressholmen kl. 5.40hv – 6.40hv – 7.40hv – 8.40 – 9.40 osv. **40 min. over hver time** til kl. 21.40 – 22.40c – 23.40d.

Fra Lindøya Øst kl. 5.45hv – 6.45hv – 7.45hv – 8.45 osv. **45 min. over hver time** til kl. 21.45 – 22.45c – 23.45d.

Fra Hovedøya kl. 5.50hv – 6.50hv – 7.50hv – 8.50 – 9.20 – 9.50 osv. **30 min. og 50 min. over hver time** til kl. 21.50 – 22.50c – 23.50d.

Fra Lindøya Vest kl. 5.10hv – 6.10hv – 7.10hv – 8.10hv – 9.10 osv. **10 min. over hver time** til kl. 21.10 – 22.10c – 23.10d.

Fra Nakholmen kl. 5.15hv – 6.15hv – 7.15hv – 8.15hv – 9.15 osv. **15 min. over hver time** til kl. 21.15 – 22.15c – 23.15d.

c betyr i tiden 17/5 til 31/8. – d betyr i tiden 1/6 til 31/8. – x betyr i tiden 1/6 til 20/8. – hv betyr hverdager. – lø/sø betyr lørdag/søndag.
St. Hansaften an og to timer senere enn angitt i rutene til Oslo.

GOD REISE – VELKOMMEN IGJEN!

Sommerrute fra 1972.

Fjorden full av lystbåter, og Thor Bøes marina i bakgrunnen.

I tillegg gikk Thor til innkjøp av en bunkersbåt som fikk navnet Oslo II. Denne ble brukt til å frakte drivstoff fra fastlandet til Lindøya, men også til andre marinaer i indre Oslofjord. Det var hektiske dager, og i 1968 overtok firmaet også trafikken til Hovedøya. Det ble opprettet rute fra Piperviken og Vippetangen til den idylliske øya. Denne fikk navnet «trekant-ruta» En utvidet rute og en ny tid betydde at fergene trengte å moderniseres.

Frank Terjessen og Vera Holtan foran Oslo VI.

Mangor Terjessen.

En annen som vokste opp på Lindøya på 60-tallet var Frank Terjessen. Han begynte å jobbe i selskapet da han var 16-17 år. Faren hans, Mangor Terjessen hadde også arbeidet for Holm & Bøe, men begynte å jobbe hos Holm da de to skilte lag. Frank forteller om da gamle Oslo V ble bygget om til varebåt med åpent dekk, slik at det kunne fraktes varer og materialer rundt i fjorden. Dessverre finnes det ikke bilder av dette, men det var tvilsomt hvor effektiv denne varebåten var. Frank forteller at båten vrei seg hver gang man brukte krana for å løfte mer enn en kasse pils om bord. Han arbeidet blant annet med å hente søppel på alle øyene og levere dem oppe ved Akerselva. I 1969 tjente han 7 kr i timen, og det var ingen lønn i pausene midt på dagen. Fordi Oslo V var ikke spesielt egnet som varebåt, var det til glede for selskapet da den nye

Oslo I sjøsettes i 1970.

Oslofjorden er en utmerket transportvei

Moderne transport uten landeveiskø

Den ferdigstilte varebåten Oslo I.

varebåten Oslo I ble bygget av Frank og Thor i 1970, klar for bruk i 1975. Samme år ble Oslo V hugget, etter 48 års tjeneste.

Det var altså nok en gang en travel tid for firmaet som nå hadde både fergekjøring til øyene, bunkersbåt, lastebåt og en marina. Det var derfor ikke uvanlig at datter Eli-Katrine måtte hjelpe til som billettør. I dag er det mange kvinnelige matroser, men på den tiden

En lastebil, som er surret godt fast, bringes tvers over Oslofjorden til/fra en av øyene.

Oslofjorden...

Forts. fra side 1

fra Oslo til forskjellige øyer og steder hvor sjøveien var den eneste fremkommelige.

I løpet av høsten har dette fraktefartøyet imidlertid fått flere og flere transportoppdrag. En lastebærende skogstraktor på 13 tonn ble kjørt fra Oslo til Ostøya utenfor Fornebu, og senere hentet igjen etter at den i flere uker hadde gjort nytte for seg for et skogselskap.

En beltedozer på 10 tonn ble fraktet ut til en annen øy for et større planeringsarbeid etter en brann.

Fra Horten var det ønskelig å få ut en 14 tonns Brøyt gravemaskin som skulle benyttes for nedlegging av rør etc.

Samtidig skulle 2 4-tonns lastebiler hentes fra en øy på vestsiden av ytre del av fjorden og bringes til fastlandet på østsiden.

Bygging av hytter langs med fjorden og på forskjellige øyer pågår fortsatt. Transport av komplette hytter etter «lemmesystem» og tilstrekkelige materialer til andre fritidsboliger, er i sin helhet blitt brakt frem så nær byggeplassen som mulig.

En traktor med større tilhenger ble kjørt ombord med komplett sett materialer som trengtes til en bestemt oppgave, og kunne kjøre rett i land med hele lasset på leveringsstedet.

Den nye fraktebåt har den store fordel at den er gruntgående og kan gå inn til strandkanten nær sagt hvor som helst med iland- og ombordkjøring over baugen. Dette har brukere etterhvert oppdaget, slik at den satsing som «Oslo-Fergene» her har gjort, har vist seg å være en riktig og nyttig investering. Oslofjorden er på denne måte blitt gjort til en moderne transportvei uten noen form for køer.

Ved kabelutlegging, enten det gjelder telefonkabler eller andre former for sjøkabler, er fraktefartøyet helt suverent. Broen er gjort så høy at uansett høyde på de kolli som skal transporteres, har føreren god oversikt over lasten. Lastekapasiteten (på dekk) er ca. 25—30 tonn med ombordkjøringskapasitet tilsvarende 10 tonns akseltrykk. Operasjonsområdet er som nevnt hele Oslofjorden.

Fraktefartøyet er utstyrt med moderne hjelpemidler, og «Oslo-Fergene» anskaffer det utstyr som etterhvert viser seg å være nødvendig for å tilfredsstille kravet til moderne transport i Oslofjorden. Således er en HIAB hydraulisk løftekran, som tar 4 tonn (på indre arm) anskaffet. Dette for at varene til forretningene på de forskjellige øyer, kolonialvarer, øl, mineralvann etc. nå kan tas ombord og iland som pallelaster.

Fartøyet har vel 12 mil som marsjfart, og for å kunne bli best mulig utnyttet, er det utstyrt med et tidsmessig radioutstyr og sentralvarmeanlegg for helårsutnyttelse.

Den daglige leder av «Oslo-Fergene» er disponent Thor Bøe, Lindøya.

En 14-tonns Brøyt-gravemaskin bringes fra fastlandet til en øy utenfor Horten.

Oppslag om den nye varebåten.

Thor Bøe med sønnen Axel, og barnebarnet Bård.

var det ikke så vanlig. Da hun kastet loss og solgte billetter på fergen var det mange som sperret opp øyene, men hun klarte seg godt som matros. Sønnen Thor Axel var en vilter krabat som stadig stakk av for å utforske øya. Som voksen var han en naturlig del av driften, og Thor så muligheten for å overlate bedriften til sin sønn. Dessverre skulle det ikke gå slik da han gikk bort i en tragisk ulykke på ferietur i Thailand i 1992, og etterlot seg kone og to barn.

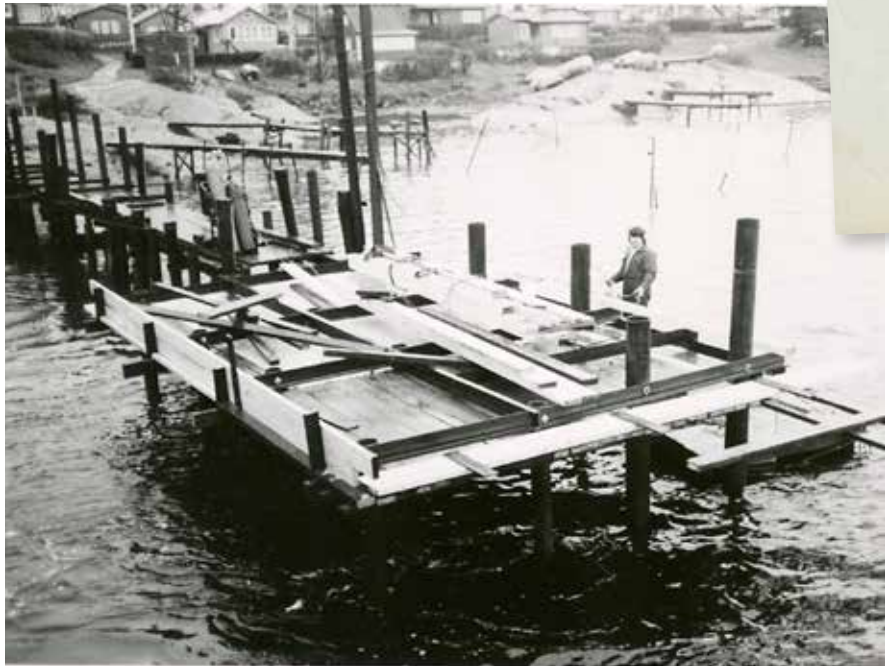
Oslo IX etter forlengelsen
på litt mer enn 3 meter.

Flaggskipet Oslo IX ble ombygd og pusset opp i 1970. Denne båten har alltid vært juvelen blant båtene, og ble på denne tiden mest brukt på spesielle turer som for eksempel på St. hansaften eller charterturer. Frank og Thor jobbet med ombyggingen av båten i 2 uker i Risør, mens Kristian Holtan var med Frank for å hente båten tilbake til Lindøya. Det året var det ekstremt mye is og frost, og det var flaks at de kom tilbake i tide før isen hadde lagt seg tjukt over fjorden. Frank Terjessen begynte etter hvert for seg selv hos Holm på «andre sia», og etablerte Franks Båtverksted. Han har alltid bistått med kunnskap og kompetanse til Oslo-Fergene.

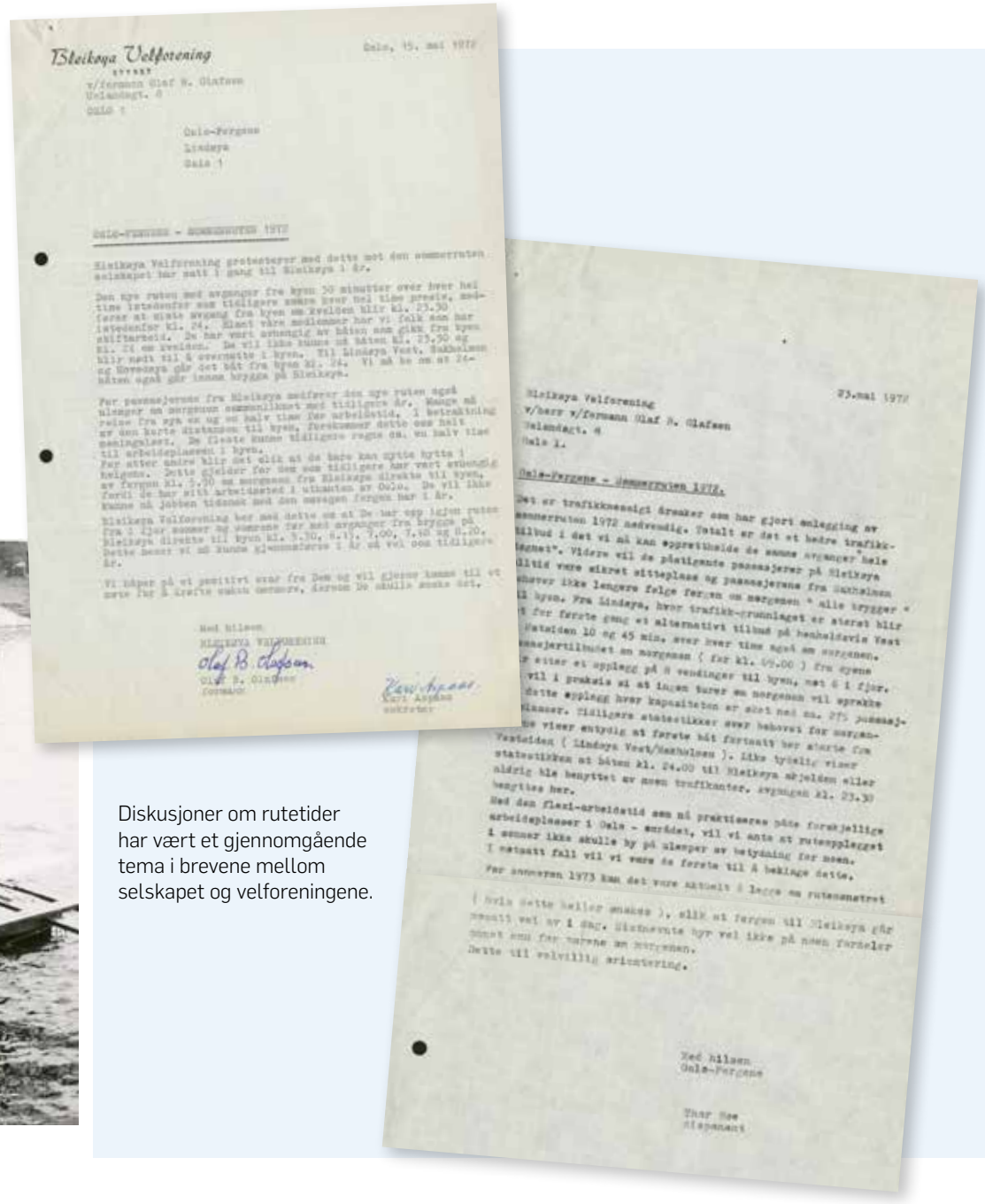
Frank varmer opp akselflens på en helt spesiell måte; den skal være så varm at når man spytter på den skal det frese, ikke koke...

Som sagt var året 1970 preget av mye is på fjorden, noe som ble lagt merke til i media

Den daglige driften ble ledet av Thor Bøe, og det var nok å gjøre. Ikke bare skulle fergene frakte passasjerer rundt i fjorden, men alle bryggene skulle vedlikeholdes. Dette var en del av Oslo-Fergenes drift frem til 2008 da Ruter overtok ansvaret for bryggene. Thor jobbet hardt for at firmaet skulle gå rundt, og det innebar at billettprisene til tider måtte økes. Dette ble ikke alltid like godt mottatt av øyboerne som brukte fergene daglig. Det ble diskutert både billettpriser og rutetider mellom velforeningene og Oslo-Fergene.



Bryggene måtte vedlikeholds, det ble stort sett gjort på vinterhalvåret.



Bleikøya Velforening

Oslo, 15. mai 1972

v/formann Olaf B. Olafsen
Uelandsgt. 6
Oslo 1

Oslo-Fergene
Lindøya
Oslo 1

OSLO-FERGENE - SOMMERRUTEN 1972

Bleikøya Velforening protesterer med dette mot den sommerruten selskapet har satt i gang til Bleikøya i år.

Den nye ruten med avganger fra byen 30 minutter over hver hel time istedenfor som tidligere annen hver hel time presis, medfører at siste avgang fra byen om kvelden blir kl. 23.30 istedenfor kl. 24. Blant våre medlemmer har vi folk som har skiftarbeid. De har vært avhengig av båten som gikk fra byen kl. 24 om kvelden. De vil ikke kunne nå båten kl. 23.30 og blir nødt til å overnatte i byen. Til Lindøya Vest, Hakholmen og Hovedøya går det båt fra byen kl. 24. Vi må bo om at 24-båten også går innom brygge på Bleikøya.

For passasjerene fra Bleikøya medfører den nye ruten også ulemper om morgenen sammenlignet med tidligere år. Mange må reise fra sin by en og en halv time før arbeidstid, i betraktning av den korte distansen til byen, forekommer dette som helt unødvendig. De fleste kunne tidligere regne ca. en halv time til arbeidsplassen i byen.

For øvrig andre blir det slik at de bare kan nytte hytta i helgene. Dette gjelder for dem som tidligere har vært avhengig av fergen kl. 5.30 om morgenen fra Bleikøya direkte til byen, fordi de har sitt arbeidssted i nærheten av Oslo. De vil ikke kunne nå jobben tidsnok med den nevnte fergen når i år.

Bleikøya Velforening ber med dette om at De tar opp igjen ruten fra i fjor sommer og vurderer før med avganger fra brygge på Bleikøya direkte til byen kl. 5.30, 6.1, 7.00, 7.30 og 8.20. Dette ønsker vi så kunne gjennomføres i år så vel som tidligere år.

Vi håper på et positivt svar fra Dem og vil gjerne kunne til vi høre før å kunne vurdere saken nærmere, dersom De skulle ønske det.

Med hilsen
BLEIKØYA VELFORENING
Olaf B. Olafsen
Olaf B. Olafsen
formann

Karl Aspaas
sekretær

Bleikøya Velforening
v/herr v/formann Olaf B. Olafsen
Uelandsgt. 6
Oslo 1.

23.mai 1972

Oslo-Fergene - sommerruten 1972.

Det er trafikkmessigt ønskelig at fergen om morgenen ankommer byen ca. 1 time før arbeidstid. Dette er av hensyn til de som har arbeidssted i byen, men også av hensyn til de som har arbeidssted i nærheten av Oslo. Det er ikke ønskelig at fergen ankommer byen for sent, da det vil være vanskelig å få tak i drosje for videre transport til arbeidsplassen. Det er ikke ønskelig at fergen ankommer byen for tidlig, da det vil være vanskelig å få tak i drosje for videre transport til arbeidsplassen. Det er ikke ønskelig at fergen ankommer byen for tidlig, da det vil være vanskelig å få tak i drosje for videre transport til arbeidsplassen.

Med hilsen
Oslo-Fergene

Thor Bøe
Kapteinant

Diskusjoner om rutetider har vært et gjennomgående tema i brevene mellom selskapet og velforeningene.

Bleikøya Velforening
STYRET

Oslo-Fergene
v/ disponent Thor Bøe,
Lindøya.

Bleikøya, 5. sept. 1972.

Rutetiden for Oslo-Fergene.

Etter konferanse i Velforeningens styre vil styret for Bleikøya Velforening foreslå at det foretas følgende forandringer i ruteopplegget for 1973:

1. Samtlige avganger fra Vippetangen tilbakeskyves med 15 minutter.

2. Reiseruten for båtene til Bleikøya, Gressholmen, Skjærbrygga og Hovedøya legges således at den for kl.12.00 går i retning Vippetangen, Hovedøya, Skjærbrygga, Gressholmen, Bleikøya til Vippetangen, mens den etter kl. 12.00 går den motsatte veg.

Ved avgang fra Vippetangen 15 minutter tidligere vil båten automatisk være 15 minutter tidligere i hver leden, hvilket vil gi at trafikantene for en overveiende del vil spare 15 minutter reisetid om morgenen, mens det om ettermiddagen litten eller ingen betydning vil ha. Det fergeselskapet vil det etter vår mening overhode ikke ha noen betydning. Så punkt 2 vil vi hanlede oppmerksomheten på den ulempe trafikantene fra Bleikøya og Hovedøya må ilde ved en for hen fullstendig unødvendig rundtur som uten betydning for fergeselskapet skal rettes opp ved økt frekvens. Resultatet vil bli at trafikantene i den tiden trafikken er størst vil få særstat mulig reise. Det vil på Bleikøya vil det bli ytterligere 15 minutters besparelse om morgenen.

Vi ser frem til, gjennom Velforeningen, å få forslag til ruteopplegg for 1973 oversendt før utgangen av november 197 slik at vi kan bli forenliget i en ny og forhåpentlig bedre ruteordning.

Med hilsen

OSLO-FERGENE
TYSTIN BOE
UTLEIE AV MOTORBÅTER TIL PASSASJERTURER
FRAKT
TELEFON 09 19 45
BANKGIRO NR. 6001.06.61113

Lindøya, Oslo 1, 27 november 1972

Bleikøya Velforening
Bleikøya
Oslo 1.

Rutetiden for Oslo Fergene.

Vi viser til Deres brev av 5 september d.å. og som meddele at vi med fakserense har studert det forslag til rutetidsendring som har vært lagt frem.

Forholdet ved å endre rutetidene vil ikke bli enkelt som De har forestilt. Selv en helt liten avgang fra Vippetangen og hvert på og hvert annet hver time fra Hovedøya/Bleikøya vil i Oslo havnetrafikk gjennom ett utall kommuner og grenser utledning av rutene samt spesielle avtaler også at vi allerede nu kan si at en slik endring ikke kommer på tale.

Med hilsen
Oslo Fergene

Thor Bøe
disponent

OSLO-FERGENE
TYSTIN BOE
UTLEIE AV MOTORBÅTER TIL PASSASJERTURER
FRAKT
TELEFON 09 19 45
BANKGIRO NR. 6001.06.61113

Lindøya, Oslo 1, 12 januar 1973

Alf Hallgren
Arupsg. 2 II
Oslo

Bleikøya Velforening
Bleikøya
Oslo 1.

Rutetiden for Oslo Fergene.

Vi viser til Deres brev av 7 desember 1972.
Det er selvfølgelig trafikantenes interesse vi forsøker å ivareta på beste måte. Vi ville ha blitt meget forbauset vise Fellesstyret for øvrig hadde godt med på Deres forslag til endring av rutetider, etter det opplegg som nu er innarbeidet.
Selv det å endre ruteretningen på morgenen og ettermiddagen vil ha innvirkning på trafikantene fra den ene halvdel av Lindøya.
Vi vil fortsatt forsøke å se helheten i trafikantenes interesser og beklager at vi ikke kan akseptere endringer for sommeren 1973.

Med hilsen
Oslo Fergene

Thor Bøe
disponent

Bleikøya Velforening
STYRET

Fellesstyret for øvrea Hurtalsen,
Lindøya og Bleikøya.

Oslo-Fergene
v/disponent Thor Bøe,
Lindøya,
Oslo 1.

Oslo, 7. desember 1972.

Rutetiden for Oslo-Fergene 1973.

Fellesstyret for øvrea Lindøya, Hurtalsen og Bleikøya behandlet i styremøte 6/12-72 Deres svar på vår henvendelse av 5/9-72, og fant ikke å kunne endre Deres innvendinger mot å endre ruteplanen slikdan at trafikantene får en gunstigere reisetid til byen.

Deres anførsel om at ankomsttiderne nu er så innarbeidet hos trafikantene er ikke noe holdbart argument idet rutetidene for de siste 5 år stadig har vært endrede. Dessuten er det merkelig at disse innarbeidede trafikantene som nu ønsker om en rute-forandring til alle fordel.

Ved henvendelse til Oslo kommune, kontoret for Park og Idrett, har vi fått opplyst at trafikantenes interesser er de primære i denne saken.

Inforelsen angående rutetidene fra Vippetangen er skjedd vi kan forstå helt uforenlige av Vippetangens og Aker Selvfølgelig opprettholdes, da det vel på denne rute er konkurransen er størst.

Vi vil også presisere at dette er en sak som er fremmet gjennom Fellesstyret for øvrea, og derved er i alle sybeerens interesse. Eksaltmenneskene nevnes/ikke i denne sakes er ens uvedkommende da det er generalforsamlingene på en forsvarlig måte som er de Dere hevet beslutninger en henvendelser til Fergeselskapet blir tatt.

Spørsmålet om å forandre ruteretningen på morgenstiden er en sak fremmet spesielt av Bleikøya og beteret derved bare Gressholmen og Bleikøya, deleta også Hovedøya, men bare med fredeler, hvorfor vi her Dem om en gang studere og revurdere vårt forslag.

Med hilsen
for Fellesstyret

Oslo, den 7. mars 1973.

Herr Thor Bøe,
Lindøya,
Oslo 1.

Fellesstyremøtet den 22. februar 1973 har behandlet bl.a. takstforhøyelsen og rutetider ved Oslofergene.

Da vi i vår korrespondanse med Dem ser ut til å misforstå hverandre noe, vil vi invitere Dem og de kommunister De måtte ønske til et møte med Fellesstyret der vi vil drøfte hele ruteopplegget.

Kanskje kunne en både komme frem til bedre rutetider og en bedre økonomi for Oslo fergene.

Det er meningen at drøftingen skal være uformelle og i all vennskapelighet. Vi har Dem bestemt tiden for møtet som kan arrangeres i Oslo en kveld.

Med hilsen
for Fellesstyret

Carl L. Rødli
Sekretær.

Båtkortesje med Oslo IX - Øyas Dag 1975. Gressholmen i bakgrunnen. Bildet er utlånt av Per-Jan Myhre.

Glade sommerminner fra Øyas Dag.

Fra Varden - ca 1960.
Båtkortesje med Oslo VIII Øyenes Dag.
Gressholmen i bakgrunnen. Bildet er
utlånt av familien Thorstad.

Kilde: Lindøya Vel

Øyas dag har vært en tradisjon i mange år.

Tross mange diskusjoner om priser og rutetider stilte firmaet alltid opp med båter til øyas dag som er en lang tradisjon der hyttefolket er om bord i ferga etterfulgt av en lang båtkortesje. Denne tradisjonen følges den dag i dag.

Det var populært å reise med fergene, «grombåten» Oslo X gikk i all slags vær, og var en robust båt.

WEEKEND Aftenposten · 2

Vi gikk iland på Hovedøn

Båt til Hovedøya hvert kvarter

Hovedøya, Oslos perle

OSLO-FERGENE

Også folkekjære artister tok seg ut til de idylliske øyene.

Kilde: «Skipsfarten på Oslo»

Båtene måtte også ut på mer utradisjonelle oppdrag fra tid til annen. Her måtte Oslo X brukes for å frakte reisende til Fornebu flyplass da bussene og bilene var rammet av transportstreik i 1979.

Oslo-fergene:

Frakter titusener uten fem øre i subsidier

Skipsfører Kristian Holtan har i hvalt år trafikkert fergene til øyene innerst i Oslofjorden. Påskedag fyller han 75 år, og så vant som siste kalv tvildte han kan som vikar på en av båtene. (Foto: Dag Grundsvik)

250 000 turer til øyene

Rundt regnet 250 000 gan-ger har skipsfører Kristian Holtan lagt fra kai i Oslo til øyene innerst i fjorden. Han kjenner Lindøya, Bleikøya og Gressholmen og de andre øyene bedre enn de fleste. Han vet om hver eneste av alle de bok-ser og svaberg vi forbinder med lykkelige somre. In-nerst i Oslofjorden. I til-sammen 50 år har han tra-fikert denne strekningen. Så er han pensjonist, men er fremdeles «vi» om Oslo-Fergene. Når det er behov for en vikar, iver han til. Hele påskehelgen for eksempel var han på vakt. Påskedag fyller han 75 år.

Kristian Holtan er en av de gan-ske få som bor på Lindøya året rundt. Fremdeles gripes han av at å se på klokken og passe på om båten er i rute. Det er ikke med det, etter 50 år som skipsfører, da dår man liksom fergerytmen i blodet. Heller ikke er det så stort utbygnings-behov på ruteidrene når avstan-dene ikke er større enn at man lett kan se fra holme til holme, og det bare tar noen få minutter inn til kaia på Vippetangen.

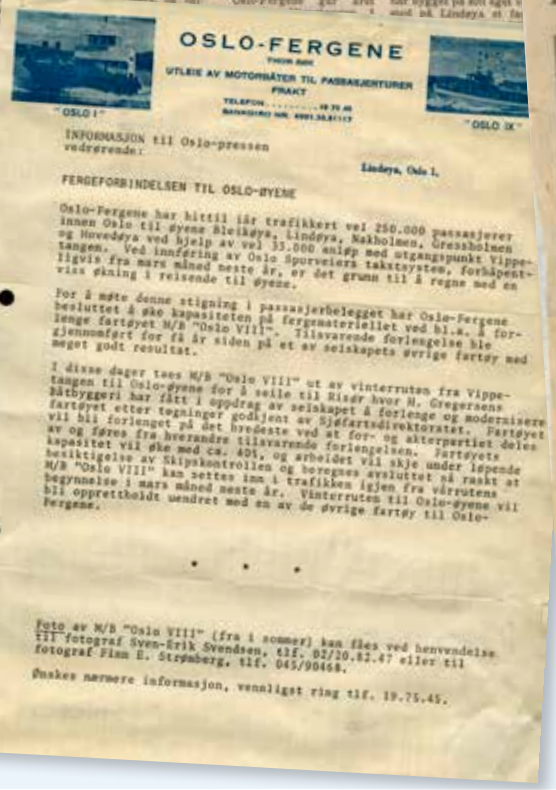
Så ora kostet en billett da han begynte i rutebilselskapet Oslo i 1951. Senere gikk prisen ned til 25 øre en tur, og barn som hadde klippekort, kunne gjøre turen for ålts øre, fortaller han.

Vinteren 1978, 1971 er den ver-ste inntil nå han husker å ha opplevet. — Da holdt vi rett og slett på å måtte legge opp. Vi kom inn til kaiene og måtte for-taye ved isflakene. For hver dag som gikk, frøs det mer og mer til, og vi måtte stadig legge til lengre ute. Værst var i april gikk isen, sier han.

Det kan gå kanin at over pe-pelt og ror av og til, men som regel greier man å holde rutene uanselt vær. I den varmeste sommerværsmagen har det riktig-nok forekommet at man har måttet sette igjen folk på kaiene fordi det gamlen endelig ikke var glass nok til alle. — Men vi ver når startrafikken kommer, og da setter vi inn ekstrabåter, sier Kristian Holtan. Og nettopp på slike dager er det godt å ha den tidligere skipsføreren å ty til.

Det er ferre fastboende på Lindøya nå enn før, men til gjengjeld er det flere som har hytter og sommerhus. I forsto-dem går første båt fra Lindøya til Oslo ved åtte-tiden, og siste båt fra byen ved midnatt. Det er mange som flytter til til sinkey-ene i sommersesongen, og rei-ser frem og tilbake til byen hver dag. Dirigent fra Lindøya til Vippetangen tar turen him-seks minutter.

Så i påsken er det også endel tilreisende på øyene. Mange bruker disse dagene til å gjøre havnene i stand til våren og som-meren. Noen er også i gang med båtpussen.



OSLO-FERGENE

UTLEIE AV MOTORBÅTER TIL PASSASJERTURER
FRAKT

"OSLO I"

"OSLO IX"

INFORMASJON til Oslo-pressen vedrørende:

Lindøya, Oslo 1.

FERGEFORBINDELSEN TIL OSLO-ØYENE

Oslo-Fergene har hittil år trafikkert vel 250.000 passasjerer innen Oslo til øyene Bleikøya, Lindøya, Nakholmen, Gressholmen og Hovedøya ved hjelp av vel 33.000 anløp med utgangspunkt Vippe-tangen. Ved innføring av Oslo Sporveiers takstsystem, forhåpent-ligvis fra mars måned neste år, er det grunn til å regne med en viss økning i reisende til øyene.

For å møte denne stigning i passasjerbelegget har Oslo-Fergene besluttet å øke kapasiteten på fergemateriellet ved bl.a. å for-lenge fartøyet M/B "Oslo VIII". Tilsvarende forlengelse ble gjennomført for få år siden på et av selskapets øvrige fartøy med meget godt resultat.

I disse dager tøes M/B "Oslo VIII" ut av vinterruten fra Vippe-tangen til Oslo-øyene for å seile til Risør hvor H. Gregersens Båtbyggeri har fått i oppdrag av selskapet å forlenge og moderniserе fartøyet etter tegninger godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Fartøyet vil bli forlenget på det bredeste ved at for- og akterpartiet deles av og føres fra hverandre tilsvarende forlengelsen. Fartøyets kapasitet vil øke med ca. 40%, og arbeidet vil skje under løpende beviktigelse av Skipskontrollen og beregnes avsluttet så raskt at M/B "Oslo VIII" kan settes inn i trafikken igjen fra vårrutens begynnelse i mars måned neste år. Vinterruten til Oslo-øyene vil bli opprettholdt uendret med en av de øvrige fartøy til Oslo-fergene.

* * *

Foto av M/B "Oslo VIII" (fra i sommer) kan fåes ved henvendelse til fotograf Sven-Erik Svendsen, tlf. 02/10.82.47 eller til fotograf Finn E. Strømberg, tlf. 045/90468.

Ønskes nærmere informasjon, vennligst ring tlf. 19.75.45.

Fergemann i 50 år 11/4-79

Det er mange som til-bringer påsken på øyene i Indre Oslo-fjord. Skipsfører Kri-stian Holtan er en av dem. Ja, han bor på Lindøya året rundt. I 50 år har han vært skipsfører på Oslo-Fer-gene. Påskedag fyller han 75 år. Siste side

Fergene fraktet i 1979 250.000 passasjerer uten subsidier fra staten. Med økende trafikk og båter som skulle vedlikeholdes begynte diskusjonen om at Oslo-Fergene skulle bli en del av billett-systemet til Oslo Sporveiene. Dette markerer en ny periode i selskapets historie.

PERIODEN 1980-2014

TREDJE GENERASJON OVERTAR RORET

Hektiske tider med utvidelse av selskapet skulle fortsette de neste tiårene. Gamle ferger ble modernisert eller hugget, og inn kom nye moderne ferger for å frakte folk til øyene. Thor Bøe fortsatte i ledelsen frem til 1995, da var det for andre gang klart for generasjonsskifte i selskapet. Før den tid ble Oslo-Fergene en del av Sporveienes billettsystem, noe som førte til økt trafikk.

Vårlig øytur midtvinters
OSLO VI
TAKK MILDVÆRET OG «SPRENGTE» DUN-LAGRE
LØRDAG
MÅ
Brrrrr.... det er bedre om sommer'n

Oppslag i avisen om en iskald vinter i 1980.

Denne perioden begynte med et kaldt gufs da det nok en gang kom sprengkulde til Hovedstaden. Da var det god å ha en god vinter-båt, Oslo VI.

Thor hadde vært i ledelsen i 16 år og utvidet selskapet med marina, tankbåt og varebåt. Båtene fra 1920 og 1930-tallet krevde mye vedlikehold, og i 1980 ble Oslo VIII forlenget og pusset opp så den nesten ikke var til å kjenne igjen.

Vinterbåten Oslo VI.

Oslo VIII før den ble forlenget.

Oslo VIII etter forlengelsen.

Dette var samme tid som nåværende driftssjef Bjørn Andseth ble ansatt som sommervikar på fergene, bare 14 år gammel i 1979. Han fikk egentlig beskjed om at han var for ung og måtte ta kontakt igjen året etter. Bjørn dro derfor til Hvaler på ferie, men Thor Bøe hadde da ringt til butikken og tilbudt ham jobb likevel. Året etter kom han tilbake for sesongen, og jobbet annen hver helg vinteren samme året. I 1981 ble han

Driftssjef Bjørn Andseth som ung matros på dekk i 1979.

Gutta på dekk, Atle, Roald, Bjørn og Kjetil.

"SERVICE-PLAKATEN"

OSLO-FERGENE A/S ER EN SERVICE-BEDRIFT.

1. Korrekt antrekk/uniform så langt det er mulig. (Om nødvendig purres leverandøren.)
2. Gjør alt du kan for å være våre trafikkanter behjelpelig.
3. Kast ikke loss eller begynn å bakk ut før tiden. Gå tidligst 10 sekunder over tiden!
4. Bakke ut fra kai skal skje med max. halv fart!
5. Innkoblingene, enten det er til forover eller akterover skal skje via "fri" og helt sakte omdreining på motoren. Dette for å få redskapen til å holde med de fordeler det medfører for alle, ikke minst for våre faste trafikkanter.
6. Ved føring av roret fra en side til en annen, ved overgang til forover, skal propellen hjelpe til, slik at den mekaniske påkjenning kan bli minst mulig.
7. Først når kursen nærmer seg midtstilling på roret skal det gis helt full fart.
8. Behandler du redskapen brutalt kan skade gjerne oppstå på en senere vakt. Det er opp til deg å unngå det. Ta derfor sliget av båten før kai ved bl.a. å benytte "fri"-stillingen merkbart lengere.
9. De oppsatte rutetider må tolkes likt av samtlige mannskaper, så klager gjennom Sporveien unngås. F.eks.: FRA HOVEDØYA TIL VIPPETANGEN er avgangen etter kl.09.20: -20 min. og 50 min. over hver time" til og med siste avgang derfra!!
(t.o.m. 1/5 - 16/5 kl. 21.50
t.o.m. 17/5 - 31/8 " 22.50
t.o.m. 1/6 - 31/8 " 23.50)
10. Hovedregelen er fortsatt at HOVEDØYA først skal anløpes når alle ombord har betalt. Ved halvfull båt skal en yte den service at en blir liggende noen minutter utenfor Hovedøya til alle har gjort opp for seg. Denne tid kan raskt taes igjen. Ved full båt er forholdet noe anderledes hvis det derved blir forsinkelser som forplanter seg til de senere avganger, da skal Hovedøya kun anløpes på tilbaketur slik som angitt i våre ruter, og først da.

Tilslutt: Vær nøye med at alle betaler for det de frakter slik at det ikke blir noen forskjell-behandling for publikum fra billettørenes side.

GOD VAKT - GOD SERVICE - SMILET FREM I TRAFIKKEN.

Service plakaten skulle minne de ansatte om god kundeservice, og ikke minst at man skulle smile seg frem i trafikken

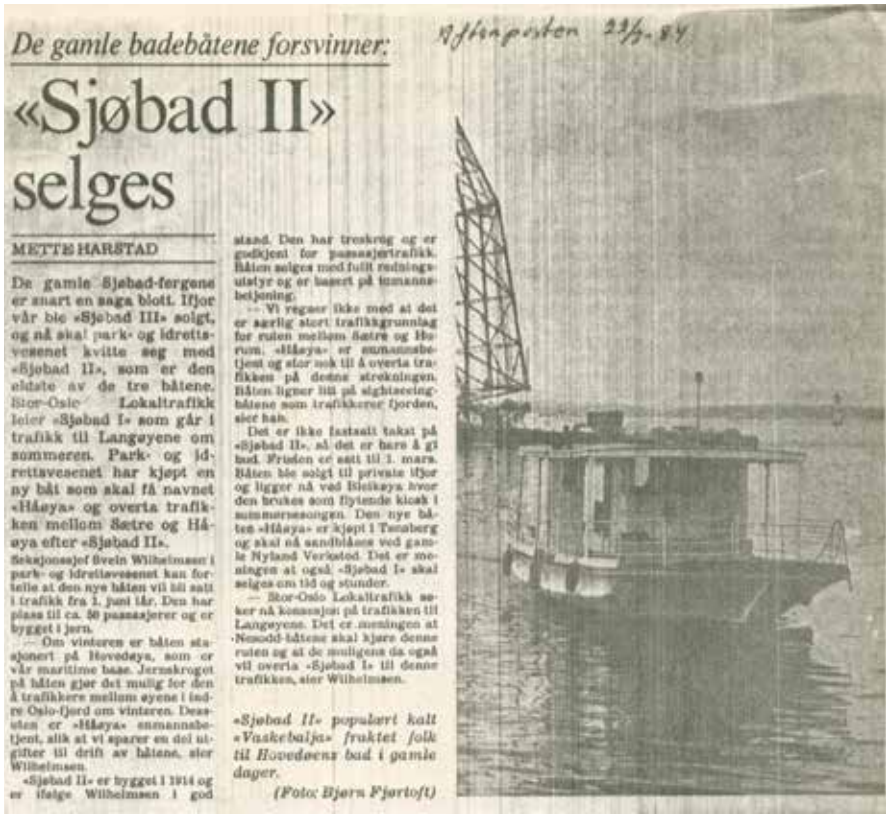
Bjørn, Roald og Kristian Holtan, tre menn med totalt over 150 års fartstid i Oslo-Fergene.

fast ansatt i Oslo-Fergene som 16 åring og begynte som kaptein i 1985. Han kom godt overens med Thor Bøe, tross tidvis høyt temperament hos disponenten. «Man fikk ofte en bøtte med kjeft, men så var det ikke noe mer pes etterpå… man fikk ta bøtta si og ferdig med det». På denne tiden ble det skrevet mange mannskaps-instrukser, og begrepet «smilet frem i trafikken» er kjent hos mange nåværende og tidligere ansatte.

Billetter før Oslo-Fergene ble del av Sporveiene AS.

I 1981 ble selskapet en del av billettsystemet til Sporveiene og det ble billigere for folk flest å reise ut til øyene i fjorden. Som vi har sett var det ofte diskusjoner om billettpriser blant hyttefolket, men da billettene ble billigere for alle og enhver førte dette til blandede reaksjoner da det ikke var like ønskelig at øyene skulle bli mer offentlige. For Oslo-befolkningen derimot var det fantastisk at man nå kunne reise til øyene med samme billett som på bussen. Selvfølgelig ble det økende trafikk til øyene, og da selskapet fikk kjøringen til Langøyene i 1985 ble det behov for flere båter.

I 1983 ble bunkersbåten Oslo II forlenget.



De gamle badebåtene forsvinner:

Aftenposten 23/3-84

«Sjøbad II» selges

METTE HARSTAD

De gamle Sjøbad-fergene er snart en saga blott. Ifjor vår ble «Sjøbad III» solgt, og nå skal park- og idrettsvesenet kvitte seg med «Sjøbad II», som er den eldste av de tre båtene. Stor-Oslo Lokaltrafikk leier «Sjøbad I» som går i trafikk til Langøyene om sommeren. Park- og idrettsvesenet har kjøpt en ny båt som skal få navnet «Håøya» og overta trafikken mellom Sætre og Håøya efter «Sjøbad II».

Seksjonssjef Svein Wilhelmsen i park- og idrettsvesenet kan fortelle at den nye båten vil bli satt i trafikk fra 1. juni i år. Den har plass til ca. 50 passasjerer og er bygget i jern.

— Om vinteren er båten stasjonert på Hovedøya, som er vår maritime base. Jernskroget på båten gjør det mulig for den å trafikkere mellom øyene i indre Oslo-fjord om vinteren. Dessuten er «Håøya» enmannsbetjent, slik at vi sparer en del utgifter til drift av båtene, sier Wilhelmsen.

«Sjøbad II» er bygget i 1914 og er ifølge Wilhelmsen i god stand. Den har treskrog og er godkjent for passasjertrafikk. Båten selges med fullt redningsutstyr og er basert på tmannsbetjening.

— Vi regner ikke med at det er særlig stort trafikkgrunnlag for ruten mellom Sætre og Husrum. «Håøya» er enmannsbetjent og stor nok til å overta trafikken på denne strekningen. Båten ligner litt på sightseeingbåtene som trafikkerer fjorden, sier han.

Det er ikke fastsatt takst på «Sjøbad II», så det er bare å gi bud. Fristen er satt til 1. mars. Båten ble solgt til private ifjor og ligger nå ved Bleikøya hvor den brukes som flytende kiosk i sommersesongen. Den nye båten «Håøya» er kjøpt i Tønsberg og skal nå ombygges ved gamle Nyland Verksted. Det er meningen at også «Sjøbad I» skal selges om tid og stunder.

— Stor-Oslo Lokaltrafikk søker nå konsesjon på trafikken til Langøyene. Det er meningen at Nesodd-båtene skal kjøre denne ruten og at de muligens da også vil overta «Sjøbad I» til denne trafikken, sier Wilhelmsen.

«Sjøbad II» populært kalt «Vaskebalja» fraktet folk til Hovedøens bad i gamle dager.

(Foto: Bjørn Fjørtoft)

Sjøbad II ble solgt til Oslo-Fergene, og bygget om til en ordentlig liten racerbåt.

Det ble bestemt at båten «Sjøbad I» skulle selges, og Oslo-Fergene kjøpte båten som fikk navnet Oslo VII. Den ble bygget om i flere omganger fra 1987 og ble en hyppig brukt båt, særlig som ekstrabåt da den fort kom opp i 13 knop, mye raskere enn noen av de andre fergene.

Det var travle sommerdager på 1980-tallet

Kilde: Lindøya Vel

På travle dager var passasjerene ivrige for å komme seg om bord.

Rutetidene ble trykket i små hefter som folk kunne ta med seg, og på plakater på bryggene.

Fergene la til brygga slik at mannskapet måtte slenge på en trosse før folk kunne gå i land, men det hadde seg slik at ikke alle var like tålmodige og det hendte ofte at folk hoppet i land mens båten var i fart.

Kilde: Scanpix

Oslo IX bistår passasjerer fra Holger Danske.

Oslo VI

Oslo VII

Oslo VIII

Da Holger Danske gikk på grunn måtte Oslo IX bistå med å få passasjerer i land.

På slutten av 1980-tallet brukte Oslo-Fergene fire båter; Oslo VI som hadde fått nytt styrhus, Oslo VII som var bygget om fra Sjøbad I, Oslo VIII som hadde blitt restaurert i 1980 og flaggskipet Oslo IX, restaurert i 1970. Oslo X fra 1959 ble kondemnert i 1988 samtidig som en ny stor ferge med plass til over 200 passasjerer var bestilt. Den skulle få navnet Oslo V.

Kilde: Øya og Vi

Oslo IX

Oslo V

Oslo XI ble den første store fergen med plass til 236 passasjerer.

DRAMAET I OSLOFJORDEN

DRAMAET I OSLOFJORDEN

«Ingen sikkerhetsopplæring»

Avisene skrev om Oslo VI som ble påkjørt i 1989.

Dessverre ble det ingen Oslo V, da den brant ned på verftet to måneder før den var ferdig.

Dermed ble en ny båt bestilt på samme tegninger, dette skulle bli Oslo XI med kapasitet til 236 passasjerer. I 1989 var båten ferdig og klar til bruk. Denne båten kunne legge til med baugen, og trengte ingen trosser for å ligge til kai. Dette gjorde lasting og lossing av passasjerer mer effektivt. Samme år skjedde det en

Krav om plass i flåte for alle passasjerer

Sjøfartsdirektoratet vil ha flåtekapasitet til alle passasjerene ombord i mindre ferger som trafikkerer innenskjærs og i lukkede farvann langs kysten.

ROLF L. LARSEN

Anbefaler bot for begge skipsførere

Den andre nye båten Oslo XII sammen med to veteraner, Oslo IX og Oslo VIII.

tragisk ulykke da Oslo VI ble påkjørt i Langøyløpet av en lastebåt. På dette tidspunktet var Oslo VI den eldste båten, bygget i 1924. Man kan trygt si at 1989 markerte starten på en ny tid, samtidig som de eldre båtene fortsatte å være i drift. Året etter, 1990, fikk selskapet en tilsvarende båt, Oslo XII.

Bjørg og Thor Bøe.

Familien Bøe-Hansen.

Bjørn Hansen ved bensinpumpene.

Aksel gikk dessverre bort i 1992.

NOEN ORDENSREGLER

En påminnelse.

Teknologien er kommet langt, men fortsatt går ikke verktøy - maskiner - skjøteledninger o.l. på plass av seg selv.

Den som i løpet av dagen har benyttet seg av ovennevnte skal rydde tingene på plass. Vektøy skal heller ikke ligge slengt i bunn av båtene.

Bensinbrygga er ikke plass for verken å kaste fra seg ting og tang eller hensette noe ting. Til dette bruker vi brygga i bukta, men det skal være igjen gangvei for personer med trillebor.

Bålplassen er stengt for sesongen. Dette gjelder også for jern o.l. som ikke brenner.

Vi gjør oppmerksom på at det er en del trafikk til stasjonen via bålplassen og brygga i bukta. Derfor skal det til enhver tid være ryddig og gangveien skal være fri.

Lindøya, 23. mai 1996

Bjørn Andseth Eli-Katrine Bøe

Året 1992 blir et tragisk år for familien da Axel gikk bort. Han var blitt en viktig del av selskapet som Driftssjef, og Thor Bøe var klar for å overlate selskapet til sønnen. I stedet måtte datter Eli-Katrine steppe inn for å beholde selskapet i familien. I 1995 overtok hun bedriften etter å ha gått «i lære» hos sin far. I disse årene ble Bjørn Andseth driftssjef og fikk mannskapsansvaret med god hjelp fra Thor Bøe i begynnelsen. Det ble et godt samarbeid mellom Thor, Eli og Bjørn som gjorde at selskapet gikk bra. Thor hadde drevet selskapet i tre tiår, og ga nå fra seg ansvaret til sin datter.

Eli var som sine forgjengere en driftig dame som ikke var redd for å ta i et tak. Noen år etter hun overtok begynte ektemannen Bjørn Hansen å ta del i driften som arbeidende styreformann, men folk kjente han best som stasjonsmester på marinaen. Døtrene Therese og Inga Marie vokste opp på Lindøya og på fergene på samme måte som sin mor og morfar, men slapp å være ute på øya de harde vintermånedene. Om sommeren hadde de mye frihet til å leke på øya da foreldrene var opptatt med driften, men etter hvert som de ble eldre måtte de også hjelpe til når det var som travlest.

Driften på denne tiden var krevende, men Oslo-Fergene var allsidige og levde litt av alt; varebåt, rutekjøring, marina, og diverse arbeid rundt i fjorden. Det

Eli-Katrine foran den nyinnkjøpte hurtigbåten Oslo IV.

var ikke alltid like lett å holde orden på bruket med så mange baller i lufta, og ledelsen måtte tidvise sende ut bestemte beskjeder til mannskapene om å rydde opp etter seg. Generelt sett var det da, som nå, et godt arbeidsmiljø der store deler av mannskapene kom tilbake sesong etter sesong.

I 1996 kjøpte Oslo-Fergene en hurtigbåt som fikk navnet Oslo IV. Den ble kjøpt inn for å kjøre for Nesoddsambandet til Slemmestad. Da dette likevel ikke ble aktuelt for Oslo-Fergene, ble den brukt som charterbåt og i fast rute til Strømstad. Dette var et relativt kortvarig prosjekt, og båten ble solgt i 1998. I dag er den fortsatt i drift i Split, med navnet «Four».

På samme tid bygde selskapet en liten varebåt, Oslo III. Det var Geir Frøberg fra Nakholmen som bygget

Til Strømstad med skipper fra Nittedal

FRA OSLO: Katamaranen M/S Oslo IV.

OSLO: Nittedølen og eksrælingen Bjørn Andseth står ved roret under sommerens prøveturer med hurtigbåt mellom Oslo og Strømstad.

Turene har gått hver torsdag siden 11. juli. Det blir også turer 8. og 15. august før M/S Oslo IV klapper til kai for sesongen.

– Publikums oppslutning har vært såpass bra at vi prøver å få tillatelse for fast rute neste sommer, sier Bjørn Andseth i Oslo-fergene A/S, som står bak selskapet Marine-Service A/S som kjører Strømstad-turene.

Det er forhåndspåmelding til turene, som starter fra kaia utenfor Akershus festning torsdag morgen klokka, er tilbake på samme sted ved 18-tiden, og har to timers liggetid i Strømstad.

– Det er litt sightseeing og guiding på forskjellige steder langs ruta både på nedturen og hjemturen, forteller skipperen. – Vi har også kafé med øl- og vinrett om bord, så for de fleste er dette minst like mye hyggetur som handletur.

Båten ble kjøpt tidligere i sommer fra Hammerfest, hvor den har gått i en kystrute. Den er også reservebåt for moderselskapets rutebåter til øyene i Oslofjorden. Det er plass til 100 passasjerer, men den skal bygges noe om i løpet av vinteren og vil neste sommer ha 130 passasjerplasser.

Oslo VI på tur i Strømstad.

Oslo III blir døpt.

Therese og Linda Bøe jobbet begge på både bensinstasjonen og ferga.

Anja Andseth begynte i 1990 på stasjonen og på ferga, og jobber i dag på Lindøya Slipp.

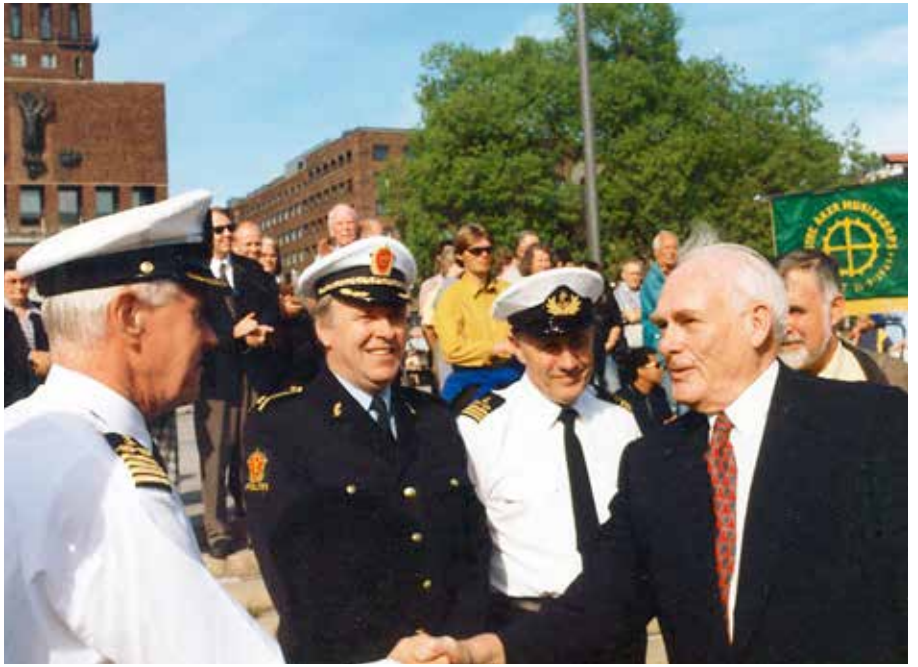
Oslo VIII blir slept til evig hvile.

Oslo X fra 1998.

båten, og den ble brukt spesielt som arbeidsbåt når brygger skulle repareres eller brukes. Dessverre velta båten på Kongshavn og fikk en relativ kort karriere i bedriftens historie.

Som for ti år siden var det nok en gang på tide å erstatte en gammel veteran med en ny ferge. Oslo VIII fra 1934 blir erstattet med en ny ferge i 1998. Den nye båten får navnet Oslo X, og ble døpt foran rådhuset som de andre nye fergene. Oslo-Fergene hadde dermed tre store ferger, med kapasitet til 236 passasjerer hver, samtidig som Oslo VII og Oslo IX var i drift.

Driften var som sagt veldig variert på denne tiden, og det var ikke bare rutekjøring som opptok tiden til ledelsen og mannskapet. Om sommeren var det stor pågang på den lille marinaen på Lindøya. Bjørn Hansen var svært engasjert i denne delen av driften. Sammen med flinke medarbeidere, blant andre Marianne Øversveen, Anja Andseth, og Linda Bøe,



Thor Bøe da Oslo X ble døpt.

Marinaen på Lindøya.

Vedlikeholdsarbeid av både båt og brygger.

var det god butikk når sola sto høyt på himmelen og fjorden var full av fritidsbåter. Om vinteren skulle båtene vedlikeholdes og på sommeren ble det kjørt mange charter-turer med private bedrifter.

Oslo-Fergene på andre oppdrag

FRAKT TIL ØYENE

M/B Oslo I HAR AVGANG FRA

BISPEKAIA

HVER

TIRSDAG OG FREDAG

KL.10[00]

Oslo I på ulike oppdrag i fjorden.

Thor Ovesen har jobbet på Oslo I i over 10 år.

Varebåten Oslo I gikk på faste tider som varebåt til øyene, slik som den gjør i dag. Utenom dette ble den brukt på diverse oppdrag rundt i fjorden. Selv om det var mange ulike arbeidsoppgaver, så var det rute-

Når sola skinner er det alltid travelt på fjorden.

kjøringen som krevde mest arbeid. Før det kom billett-maskin på Vippetangen var det mannskap som stod og solgte billetter på brygga, og ved de store utfartsdagene måtte det være en brygge-dirigent som holdt orden på køene og telte at båtene fikk med seg riktig antall passasjerer.

Driftssjef Bjørn Andseth og vedlikeholdsansvarlig Tom Jansen i en litt yngre utgave.

På 2000-tallet var det kun én av de gamle båtene som var igjen i selskapet, Oslo IX. En gammel trebåt krever mye vedlikehold, og det var derfor til stor glede da den ble restaurert slik at den igjen kunne brukes til både charter-turer og ekstrabåtkjøring.

I 2008 dør Thor Bøe, 81 år gammel. I forbindelse med begravelsen ble det tatt et mannskapsbilde, og når man i dag ser tilbake på dette bildet sier det mye om Oslo-Fergene som arbeidsplass. Av 12 personer på bildet er 7 fortsatt ansatt i Oslo-Fergene, og de fleste har jobbet i selskapet mer enn 15 år. Det er ingen selvfølge at et rederi har en stabil stab over så mange år, men som vi har sett tidligere er nettopp dette et av kjennetegnene ved Oslo-Fergene. Det er derfor en god anledning til å gi gjengangerne fra moderne tid den oppmerksomheten de fortjener.

Aftenposten Aften 2. juni 2006

I første rekke f.v.: Vigdis Thorén (58), Terje Fossum (50) og Therese Tuft (28). Bak f.v.: Knut Anderson (75), Bjørn Hansen (61), Eli-Katrine Bøe (55), Thor Bøe (79), Bård André Bøe (23) og Bjørn Andseth (41).

Norges første «flybuss»

Det er historisk sus over M/S «Oslo IX», som nå seiler i chartertrafikk i Indre Oslofjord igjen. Nyrestaurert skinner det hvite fartøyet som en solstråle i det blå havet.

Stolt seiler M/S «Oslo IX» igjen, nymalt, nyoljet og med nye bord som er skiftet ut både innvendig og utvendig så hun kan seile trygt i mange tiår til.

EINAR SOLVOLL

Se nøye på båten når den dukker opp på Oslo havn. I år er det 70 år siden M/S «Oslo IX» ble bygget for å frakte folk inn til byen fra Gressholmen der Norges første hovedflyplass lå, lenge før Fornebu og Gardermoen var påtenkt. Sjøflyenes brygge, hangar og venterom skimter vi fremdeles restene etter.

Bryllup og fester

Egentlig skulle M/S «Oslo IX» vært hugget opp i 2001. Men Riksantikvaren fikk trebåten tilbake på slipp i Risør, der fartøyet ble bygget i 1936. Heia Oslo-siden fikk være med på rederiets jubileumstur forleden, før årets chartersesong. I går kveld var statsråd Helen Bjørnøy med gjester ute på sjøen, og flere bryllupper og sommerfester står nå i kø. – Ideelt for alt fra 40 til 80 gjester, sier Eli-Katrine Bøe stolt. Hennes farfar Josef Bøe startet rederiet i 1917 for fergedrift mellom Oslos øyer og byen. I dag heter rederiet Marine-Service AS, og holder til på Lindøya med 11 fast ansatte. De har ikke bare charterturer, men også alle Oslo-fergene fra Vippetangen på kontrakt for Sporveiene.

«Egentlig skulle M/S «Oslo IX» vært hugget opp i 2001»

På jubileumsturen var også hennes far med, Thor Bøe som er sønn til grunnleggeren, og hennes neve, Bård André Bøe som er yngste skipper og tilhører 4. generasjon. Bjørn Hansen er gift med Eli-Katrine og er familieselskapets arbeidende styreformann. Med på turen var også Knut Anderson, utrolig nok en av de første passasjerene som også var med på M/S «Oslo IX»'s jomfrutur i 1936. På Heia Oslo-sidens foto ser vi også Vigdis Thorén, Terje Fossum, Therese Tuft og Bjørn Andseth, henholdsvis kontorsjef, snekker, matros og driftssjef.

I fergerederiet på Lindøya kan alle disse bære båtlue og stolt uniform. Da er de også enten lettmatros, eller båtførere. Kaptein eller skipper, ville vel vi andre landkrabber kanskje heller sagt.

Les mer om det interessante familierederiet på **www.marine-service.no**

Nederste rekke: Per Pettersen, Vigdis Torén, Johan Johansen, Bård Bøe, Eli Katrine Bøe Hansen, Bjørn Andseth, Jan Vidar Myhre, Tom Jansen
Øverste rekke: Terje Fossum, Knut Borge, Knut Keil, Dag Runde

Per Pettersen begynte våren 2002, og som tidligere sjøkaptein er han sikkerheten selv til sjøs. Mange matroser har hatt Per som læremester, og han jobber i dag som fast kaptein sommer som vinter.

Vigdis Torèn var kontorsjef i ca 10 år frem til hun gikk av med pensjon i 2015. Hun fikk æren av å være Gudmor til den nyeste fergen, Oslo VIII, som kom året etter dette bildet ble tatt.

Johan Johansen begynte i 1980 og er kaptein, med stor K. Få kan kjøre ferge som sjøkaptein Johansen, som i dag er den eldste kapteinen i Oslo-Fergene. Trengs det vikar på kort varsel kommer han som et skudd, og er alltid klar for lange dager på fjorden.

Bård Bøe, sønnen til Axel Bøe, var en naturlig del av driften frem til han sluttet i 2012. Etter å ha vært på fergene ofte som guttunge lærte han fort å kjøre båt like godt som de mer erfarne kapteinene.

Eli-Katrine står stolt i midten med sitt trofaste mannskap rundt seg. Det er ingen tvil om at hun alltid tok vare på mannskapet i tiden hun ledet selskapet.

Bjørn Andseth begynte som sagt første gang i Oslo-Fergene som 14-åring og har i år 38 års fartstid i selskapet. Bjørn har vært, og er ildsjela i Oslo-Fergene. Han bidrar med kunnskap, erfaring og en solid bunke gode historier.

Jan Myhre, eller «Myhrern» begynte rundt 1983 og har vært fast vikar til rundt 2013. På hektiske dager, og ruta skulle holdes var den faste strofen «gå inn eller av» hyppig brukt da passasjerene ikke trakk innover i salongen. Det ble sjeldent noe bråk om bord da Myhrern var på jobb.

Tom Jansen begynte våren 1994 som matros, og etter hvert kaptein. I dag er Tom både tankbåt kaptein, varebåt kaptein, ferge kaptein og vedlikeholds-mann som fikser det meste som trengs å fikses om bord og på land. Etter 23 år i Oslo-fergene er det lite Tom ikke kan.

Terje Fossum ble ansatt i 1994 som «alt-mulig-mann», fra å reparere brygger til å servere mat på charter-turer, matros på ferga, eller i senere tid ha ansvaret for bensinstasjonen (frem til brannen i 2015). Det er vel ingen som sprer mer glede på mørke vinter-dager enn Terje, som fortsatt er ansatt.

Knut Borge begynte som sommervikar sommeren 1994, da han fikk lov å være med på ekstra-ekstra båt da det var mye trafikk. Fra 1999 var han fast matros på sommeren, og fra 2003 begynte han som kaptein. I dag er han ansatt på kontoret i vintersesongen og som kaptein i sommer-sesongen. Knut er en trofast kaptein og stiller alltid opp hvis det er noe.

Knut Keil begynte rundt 1990 og man kunne alltid høre hvis han var på vakt da det ofte ble laget små tørr-is bomber som smalt fra dekk. Det var sjeldent en kjedelig dag på jobb med Knut, som nektet å dra fra kai med mindre han hadde kaffe, tyrkisk pepper og rød mix med seg. Knut gikk av med pensjon for noen år siden.

Dag Runde ble ansatt som matros våren 1995 og har over 20års fartstid i Oslo-Fergene. Med Dag på dekk var det ingen som var i tvil hvilken båt som skulle hvor. Siden 2013 har han vært fast kaptein på fergene, både i sommer og vinter-sesongen. Med god erfaring både på dekk og på bru holder han kundeservice kurs for alle ansatte før sesongen begynner.

Terje Svendsen på en av mange turer med Oslo IX.

Eirik Wagelig,
bilde fra intervju med
Aftenposten 20.juli 2015.

Den nye båten Oslo VIII i Mandal før levering.

Det er ikke alle gjengangere som er med oss lenger. Terje Svendsen var en virkelig karakter som jobbet nesten 20 år i Oslo-Fergene frem til han døde i 2013. Å være på charter-tur med han var en drøm da han hadde kunnskap om hver krik og krok i fjorden. Hvis Vålerenga spilte fotballkamp da han var på vakt ble resultatene alltid lest opp på høyttaleren. Terje var en kaptein man ikke glemmer.

En annen karakteristisk kaptein som kommer tilbake år etter år er Eirik Wagelid. Han begynte som vikar i 2001 i de periodene han hadde fri fra jobben i Finnmark som losbåtfører. Etter han ble pensjonert har han vært på Lindøya hele sommer-sesongen og jobber fortsatt som kaptein i Oslo-Fergene.

Det nærmer seg nyere tid, og nok en gang skal en veteran erstattes med noe nytt og moderne. Oslo VII, bygget om fra Sjøbad I, hadde gjort sin tjeneste for selskapet og ble hugget da den nye fergen Oslo VIII kom fra Mandal Båtservice. Med dette er vi inne i dagens tid, med fire hvite svaner som frakter passasjerer til øyene i fjorden.

8. februar 2012 dør dessverre Elis ektemann Bjørn Hansen av kreft. Da ble det naturlig at datter Therese tok mer del i ledelsen av bedriften. Pappa Bjørn brukte den siste tiden på å lære bort de viktigste arbeidsoppgavene til datteren. Året etter blir det bestemt at gamle Oslo IX skulle selges. I dag operer den til og fra Dyna Fyr med gjester til restauranten.

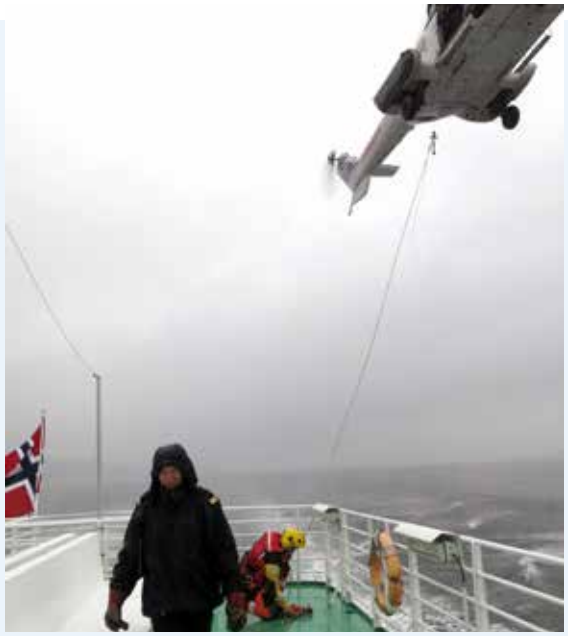
Etter mange år med en blanding mellom det moderne og der mer «tradisjonelle» innehar nå Oslo-Fergene fire store ferger til rutekjøring; Oslo VIII, Oslo X, Oslo XI og Oslo XII. Varebåten Oslo I fikk nytt styrhus i 2014, og veteranen Oslo II er fortsatt i drift når den henter drivstoff til bensinpumpene på Lindøya og Kavringen Marina. For mannskapet i Oslo-Fergene er en hverdag sjelden lik, og det hender at mer selebre gjester finner veien om bord.

Oslo IX foran Kavringen fyr.

Little Steven var på besøk under innspillingen av Lillyhammer.

Jens Stoltenberg i styrhuset med kaptein Knut Hjorth-Jenssen.

17 mai-pyntet båt og mannskap.



Spontan helikopterøvelse om bord på vei hjem fra Oscarsborg-tur.

Oslo II på plassen sin på Lindøya

Kaptein Ovesen og vaktmester Hans samarbeider tett om varelevering til Lindøya.

Vår faste diesel-teknikker Knut med Eli og Vigdis på hver sin side.

Noen kveler er mer magiske enn andre.

Det var travle dager, også på Vippetangen.

Bjørn Hansen er grillsjef på et av mange sosiale arrangementer for de ansatte.

Gutta i kjent positur utenfor driftskontoret.

Matros Fossum benytter en hver mulighet til å fange fisk.

Kaptein Hjorth-Jenssen i solnedgang på brua.

Kaptein Dag på brua.

Styrmann Horda og Kaptein Jansen på tur med Oslo IX.

I November 2014 døde Eli-Katrine, etter nesten 20 år i ledelsen.Nekrologen beskriver godt hvordan Eli var, og det er ingen tvil om at hun er savnet den dag i dag. Dette ble en trist start på en ny epoke for Oslo-Fergene.

Eli-Katrine ble født i Oslo og trådte sine barnesko på Lindøya. Etter endt skolegang mønstret hun på som restaurantansatt i utenriksfart om bord i Olsen & Uglestads MS «Sognefjell». Vel tilbake etter 15 måneder til sjøs slo hun etter hvert inn på en nærmere 20 år lang karrière innen eiendomsmegling, hvorav åtte år i OBOS. Eli-Katrine ble statsautorisert eiendomsmegler i 1989. Blant de siste større prosjektene hun var delaktig i, var et oppdrag fra Luftfartsverket i forbindelse med innløsing av eiendommer i sammenheng med Gardermo-utbyggingen.
I 1993 tok hun kystskippereksamen og overtok samtidig ansvaret for familie-bedriften Oslo-Fergene AS som administrerende direktør, da som tredje-generasjon innen fergedrift og med en sterk tilhørighet til Lindøya.
Eli-Katrine var en real og skvær sjef, og under hennes ledelse har bedriften både videreutviklet seg og styrket seg som en institusjon i Oslofjorden, der de fire hvite fergene for mange er blitt et kjent og kjært symbol på byen.
Eli-Katrine etterlater seg døtrene Therese og Inga-Marie. Våre tanker går til dem.

Pål Ruud, Bjørn Andseth,
Knut Hjorth-Jenssen, Oslo-Fergene AS

Therese, Inga-Marie, Eli, Bjørn og Vigdis da Oslo VIII ble døpt.

Eli og ektemannen Bjørn.

Bjørn Hansen, Knut Hasvold, Bjørn Andseth, Eli Katrine Bøe, Helge Andseth.

OSLO XII
OSLO VIII
B4 Gressholmen
Langøyene
RuterBåt

PERIODEN 2014-2017

TRE ÅR – STORE FORANDRINGER

Fra høsten 2014 og frem til i dag har mye forandret seg. Den største begivenheten var våren 2015 da Oslo-Fergene flyttet fra Vippetangen til Rådhuset, etter 98 år på «Vippa». Flyttingen betydde mer kjøring, flere passasjerer og mer mannskap.

Oslo-Fergene klare for fisketur i Lofoten.

Før Eli Katrine døde hadde hun arrangert firmatur til Lofoten som tok sted kun noen dager etter begravelsen. Det ble en tur i hennes ånd, og en fin opplevelse for de ansatte med fiskekonkurranse, rib-safari, grottevandring og god mat. Eli var alltid flink til å organisere turer og sosiale tilstelninger.

For tredje gang i Oslo-Fergenes historie ble det et generasjonsskifte i ledelsen, men denne gangen ble

Bjørn Andseth, Pål Rud og Therese Pettersen.

Vippetangen en travel dag.

Media på plass under åpningen av Rådhusbrygge 4.

Åpningen av Rådhusbrygge 4.

det litt annerledes. Bjørn Andseth og styreformann Pål Ruud ble en del av den nye eier-strukturen, og sammen med Therese eier og drifter de Oslo-Fergene AS. Pål har lenge vært i styret og ble en naturlig del av driften. Han har vært en viktig del av endringene som har skjedd de siste årene og har blitt en viktig del av Oslo-Fergene. Fra 2015 ble det inngått en ny kontrakt med Ruter AS som innebar flytting fra Vippetangen til

Siste reis fra Vippetangen.

Arbeidsbåten Bjønna.

Rådhusbrygge 4. Etter 98 år på Vippetangen var det både vemodig og spennende å flytte. Man var usikre på hvordan rutekjøringen ville bli når man kom lenger vekk fra øyene og med mer båttrafikk rundt seg, men det har vært utelukkende positivt å kjøre ferge fra den nye brygga. Det eneste som ble «problematisk» var gåturen fra parkeringsplassen på Vippa bort til Rådhusbrygga. Dette løste seg imidlertid da selskapet kjøpte inn en arbeidsbåt som fikk navnet «Bjønna».

Med hyppigere avganger betydde dette at selskapet trengte flere ansatte på sommersesongen. Studenter har alltid vært flittige matroser som kommer tilbake år

Unge lovende matroser på kurs i Horten.

etter år. Derfor ble det utdannet over 15 nye matroser som skulle læres opp for sesongen 2015. Med så mange unge ansatte har Oslo-Fergene en gjennomsnittsalder på 38 år og det i et aldersspenn mellom 16 og 75 år.

Sesongen 2015 var begivenhetsrik, både positivt og negativt. På våren fikk Kaptein Marianne Nielsen sertifikat, og for første gang i historien var det et rent

Martine, Marianne og Therese klare for første vakt som rent jentemannskap.

Kilde: Oslo Brannvesen

Dramatiske timer da bensinstasjonen brant.

jentemannskap på vakt. Marianne har jobbet i Oslo-Fergene siden hun var 16 år, og den første vakta som kaptein var derfor ikke noe problem.

29. juli skjer det som aldri skulle skje. Kiosken ved bensinstasjonen tar fyr midt på natten, og heldigvis våkner Bjørn av høye smell da olje-bua ved siden av tar fyr. Han vekker alt mannskap som sover på rommene på brakka og i løpet av 10 minutter er alle båter og folk evakuert, og Brannvesenet var på plass for å slokke brannen. Det var en dramatisk natt og en tung morgen, men det var ikke mange timene før en diesel-tank var på plass med pumpe slik at fergene fikk fylt drivstoff og kjørt ruta som normalt.

Utenom dette gikk sesongen «som vanlig» med travle sommerdager, men man kunne tydelig merke at det var økning i antall passasjerer.

Travle dager på den nye brygga på Aker Brygge

Fra flyttingen har det vært en jevn økning i antall reisende, og særlig på vinterhalvåret hvor det nå går båter hver hele time.

I 2016 ble Lindøya Slipp kjøpt av Therese, Pål og Bjørn. Dermed er de to selskapene igjen gjenforent slik det var under navnet Holm og Bøe, selv om slippen nå har samme eiere som Oslo-Fergene AS. Samme år fikk også Oslo-Fergene mye oppmerksomhet fordi fergene var de første i verden som kjørte på fornybar diesel. Tross den pågående diskusjoner om miljø-effekten biodiesel har, viste overgangen til fornybar diesel miljøengasjement og var starten på at Oslo-Fergene i dag er miljøsertifisert.

Passasjerstatistikk Oslo-Fergene AS

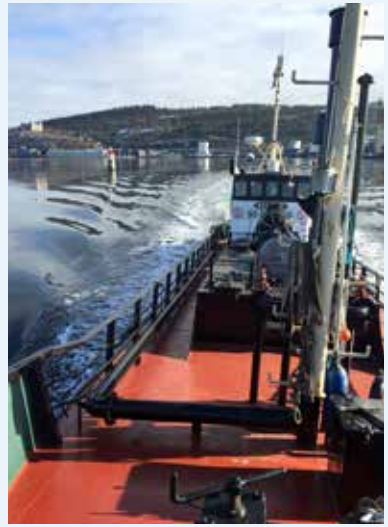
MÅNED	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
JAN	2439	3072	3342	3174	3658	3798	5481
FEB	2707	3253	4252	3377	3236	4800	9244
MAR	6191	6123	16131	13060	15239	13501	21267
APR	33011	48802	28999	24594	50245	43 115	34 561
MAI	68305	55809	105646	73831	90686	69403	99702
JUN	172327	140129	99374	115196	167139	140390	176667
JUL	153833	136420	100974	214331	211065	174878	190523
AUG	102155	94465	119461	112357	88375	201305	140131
SEPT	33927	30301	33950	38934	44000	42250	60640
OKT	14148	16878	13414	17660	16851	25294	26685
NOV	5300	5414	4991	7840	6419	11617	10299
DES	2160	4638	2950	4481	3781	5602	8424
TOT	596503	545304	533484	628835	700694	735953	783624

Media og politikere var tilstede for å markere overgangen til fornybar diesel.

Ny Vigra III ble hentet i Fredrikstad og fikk prøve seg som Oslo-Ferge.

På grunn av den økende trafikken leide Oslo-Fergene en reservebåt i 2016, Nyvigra III. Det var en fin tur til fra Fredrikstad til Oslo med båten, som stort sett fikk ligge i fred på Lindøya. På den varmeste sommerdagen fikk den likevel prøvd seg som ekstra-ekstra båt, og det var mange reaksjoner fra de faste reisende da de fikk være med en utradisjonell Oslo-Ferge.

Utenom rutekjøringen tøffer Oslo I og II rundt i fjorden på ulike oppdrag



Go Cart, Bowling og Sentrumsløpet er noen av de sosiale arrangementene Oslo-Fergene har arrangert for de ansatte.

Mange magiske stunder på fergene og på Lindøya

Utenom rutekjøring er det både vedlikehold og øvelser som skal gjøres

SVØMMEVESTER
LIFE JACKETS
TIL SMÅ BARN

OSLO VIII

OSLO VIII

Tross mange forandringer de siste årene er store deler av driften lik som før. Båtene vedlikeholdes om vinteren og frakter folk om sommeren. Varebåten Oslo I frakter materialer rundt i fjorden, mens tankbåten Oslo II henter drivstoff på Sjursøya. Driften av Oslo-Fergene er synkronisert med årstidene, og det er alltid en glede når vårsolen titter frem samtidig med vår-ruta. Litt etter litt kommer de samme matrosene og kapteinene tilbake for sesongen, mens noen er spent på sin første sommer på fjorden. Når startskuddet for sommeren går i begynnelsen av juni er det som et lokomotiv som tøffer av gårde på god arbeidsmoral og 100års erfaring. Før man vet ordet av det faller det gule blader fra trærne og sommermannskapet forsvinner litt etter litt tilbake til sine vintersysler. På Lindøya derimot klargjøres det til vinter, og det faste mannskapet stålsetter seg for lange vintermåneder med en og to passasjerer per runde. Likevel er det fint på vinteren, man får gjort de tingene som må til for at sommer-lokomotivet går på skinner. I desember er ferga pyntet med lys, og pepperkakene er satt frem til passasjerene. Og når det er vintersol en lørdag i januar fylles toppdekk med turister, innpakket i lag på lag med klær. Plutselig er dagen lenger enn natta, det er lyst lenger enn det er mørkt. Båtene tas opp på slipp, en etter en. Vintermannskapet utvides fra to til tre når solen titter frem, og før man vet ordet av det banker en ny sesong på døra. Det mangler alltid en måned mellom mars og april, hadde man ikke god tid? Deretter mangler det en måned mellom april og mai, men når sola står høyt og køen er lang tar det ikke lang tid før det kommer en ferge for å frakte passasjerer ut til øyene. Sånn har det vært i 100 år og sånn vil det alltid være.

OSLO-FERGER 1917-2017

BÅT	ANSKAFFET	KALLENAVN - HENDELSER	NY BÅT MED SAMME NAVN	ANSKAFFET	HENDELSER
Oslo I	1917	Lille Oslo	Oslo I, varebåt	1970-1975	Nytt styrhus i 2014
Oslo II	1917		Oslo II, tankbåt	1959	Forlenget i 1983
Oslo III	1917	Langen	Oslo III, varebåt	1996	Velta på Kongshavn
«Vaskebalja»	Ca 1920				
«Trøndern»	Ca 1920		«Bjønna», arbeidsbåt	2015	
Oslo IV	Ca 1920	«Roald»	Oslo IV, hurtigbåt	1996	Solgt i 1998, opererer i Split i dag med navnet «Four»
Oslo V	1923	Bygget om til varebåt i, deretter hugget i 1975	Oslo V, ny stor ferge	1988	Brant ned på verftet 2 måneder før den var ferdig
Oslo VI	1924	Nytt styrhus ca 1983, påkjørt i 1989			
Oslo VII	1927	Gikk ned i Horten havn under WWII	Oslo VII, ombygget fra «Sjøbad I» fra 1957	1987	Hugget ca 2009
Oslo VIII	1934	Forlenget og pusset opp 1980, hugget på sjursøya ca 1998	Oslo VIII	2009	I drift
Oslo IX	1936	«Niern», forlenget i 1970 restaurert i 2007, solgt i 2013. Fortsatt i drift til dyna fyr			
Oslo X	1959	Tidligere «MS Huk», ombygget til Oslo X. Kondemnert 1988	Oslo X	1998	I drift
Oslo XI	1989	I drift			
Oslo XII	1990	I drift			

OSLO-FERGENE ØNSKER Å TAKKE:

Ruter, for godt samarbeid og støtte til boka
Diesel Teknikk, for å alltid stille opp på kort varsel hvis en ferge blir syk
Tommy Rør, vår kjære rørlegger som møter opp tidligere enn oss på jobb
Per Jørgensen, elektriker'n som fikser alt
Vaktmester Hans, for hjelp til alt, alltid!
Frank Terjessen, som bistår med både kunnskap og røverhistorier
Lindøya Slipp, en god samarbeidspartner i alle år
Gerd Holtan, for bilder og historier vi ikke hadde visst om uten deg
Erin Hagner Hansen, for bilder og en historisk prat
Lindøya Vel, for bilder vi selv ikke hadde
Christian Myhre, for tilgang til Lindøya Vel sitt arkiv
«**Øya og Vi**»**,** uvurderlig når man skal reise i tid
Passasjerene, uten dere ville det ikke vært noe Oslo-Fergene
Takk til **alle som har vært en del av Oslo-Fergenes historie,** dere vet hvem dere er

Tidligere og nåværende mannskap, det er ingen selvfølge at båtene alltid er i rute. Lojale og trofaste kapteiner og billettører som kommer tilbake år etter år er gull verdt når brygga fylles med flere tusen passasjerer. **Tusen takk**

Filipstad
Aker brygge
Kopgen
Dronningen
Pipervika
Akershus slott
Bjørvika
Langvikbukta
Bygdøynes
Kavringsanden
Oc WRG 6s 3-1.8M
Nordre Kavringbrynga
Fl G 3s 1.8M
Vestre Kavringbrynga
Kavringen
Oc WRG 6s 3-1.8M
Vippetangen
Tingvallagrunnen
Q W 2M
Fl W 4s
Sørenga
Grønlia
Skurvegrunnen
Fl R 5s 1.8M
Lille Herbøren
Iso R 2s 1.7M
Herbern
Dyna
Oc(2)WRG 8s 24-1.7M
Galten
Fl G 3s 1.4M
Kongshavn
Hovedøya
Sandtangen
Fl W 3s 2.7M
Kalvodden
Iso R 2s 4.2M
Bleikøya
Oc WRG 4s 6.2-4M
Nakkholmen
Lindøya
Springeren
Bleikøya
W 15s
Sjursøya
Daggerskjærgrunnen
VQ(9)W 10s 1.3M
Sjursøya molo
Iso G 2s 0.6M
Raudsekkene
Rausekkene
Iso W 6s 5.2M
Lindøya
Fl R 5s 1.8M
Heggholmen
Iso G 2s 3.5M
Karantenehavna
Gressholmen
Slangskjærrabben
Oc(3)WRG 10s 6-4M
Bleikøyflaket
VQ(6) LFl W 10s 1.7M
Rambergøya