



# ***Kapp Båtforening***

***1976 - 2016***

***40 år***



## Innhold

Innhold .....	2
Gratulerer med 40 år.....	3
Historisk tilbakeblikk .....	4
Kapp Melkefabrikk.....	4
Kapp.....	4
Båtliv på Mjøsa, kort oppsummert.....	4
Kapp Båtforening.....	8
Havna.....	9
Show, revy og konserter.....	13
Båtkroa .....	17
Kapp Båt- og bilservice .....	19
Tiden går, år for år.....	20
Styre og stell gjennom årene som har gått .....	30
Formenn .....	30
Nestledere .....	30
Havnesjefer.....	30
Kasserere .....	31
Sekretærer.....	31
Styremedlemmer.....	31
Huskomité leder .....	32
Æresmedlemmer .....	32
Fortellingen om Håke Berserk.....	33
Trafikken på Mjøsa - flere tusen års historie.....	34
D/S JERNBARDEN (1840 - 1936) og D/S DRONNINGEN (1847 - 1888), ny teknologi .....	35
DALEGUDBRAND (1849 - 1921).....	36
OPLANDSKE DAMPSSKIBSELSKAB – lokalt initiativ atter en gang .....	36
SKIBLADNER - skipet som kunne "seile på land og sjø, hadde aldri motbør og kunne foldes sammen og bæres" (1856 - )......	36
M/F MJØSFÆRGEN – med utgangspunkt i automobiltrafikken. 1923 - 1985.....	38
HAMAR - KAPP - FERJEN – opptur og nedtur. 1951 - 1979/1989.....	40
M/B START.....	42
M/S SÆVAT.....	43
M/S SVALEN II.....	44
Flere bilder .....	46
Referanser: .....	55

## Gratulerer med 40 år

11. november 2016 var det 40 år siden Kapp Båtforening ble stiftet.

Vi vil med dette gratulere alle medlemmene med jubileet, og samtidig fremme et ønske om en lang og god framtid for Kapp Båtforening, til glede for båtfolk og andre som trives i vannkanten, litt utpå, og med et maritimt miljø i lokalsamfunnet.



Dugnader og stor innsatsvilje har gjennom alle år preget Kapp Båtforening, og en ekstra stor takk skal rettes til de som for 40 år siden tok initiativ og stiftet foreningen. Mange av dem er fortsatt aktive, både som båtfolk, på dugnader og i sosiale sammenhenger.

Styret i Kapp Båtforening satte i anledning 40-årsjubileet ned en liten redaksjonskomité for å få oppsummert viktige og minnerike hendelser fra årene som har gått.

Vår alles kjære medlem og svært kunnskapsrike lokalhistoriker Sverre Sandvold har, som vanlig, deltatt som en velvillig og viktig bidragsyter til dette. Også mangeårig og trofast bidragsyter og veteran Viktor Nyhus har gitt sine bidrag og bekreftet usikre deler av vår historie. Flere, både fra styret og øvrige medlemmer som har vært med i mange år, har bidratt med fakta, avklaringer og noe korrekturlesing, i tillegg til at undertegnede, for tiden foreningens leder, har samlet alt dette og satt det sammen.

Alt dette arbeidet har resultert i det heftet som du nå holder i hånden. Vi håper du vil få glede av det. Det er ment som en oppsummering av ulike fakta, litt beskrivelser av forskjellige forhold om livet rundt oss og noen historier og historiske opplysninger som kan sette det hele inn i en sammenheng.

Noen vil kanskje skrive nye kapitler i KBFs historiebok, om 10 eller 60 år kanskje, og da vil dette heftet kanskje gjøre det litt lettere å få en oversikt over de første årene av vår historie.

Vi vil takke alle bidragsytere gjennom mange år. Noen nevnt, men ingen glemt.

Kapp november 2016

På vegne av styret i Kapp Båtforening

*Arne S. Høy*

styrets leder



## Historisk tilbakeblikk

### Kapp Melkefabrikk

Kapp Melkefabrikk ble etablert i 1889 og startet i 1891 opp, som den første i verden, produksjon av usukret kondensert melk.

Henry Nestlé kjøpte Kapp Melkefabrikk i 1898 og gjorde "Viking Melk" til et globalt varemerke.

I 1910-12 økte kapasiteten og fabrikken kunne ta imot 60.000 liter melk pr dag.

På det meste ble det produsert 75.000 bokser Vikingmelk pr dag.

I 1928 ble produksjonen av Vikingmelk flyttet til Nestlé sitt anlegg på Hamar mens produksjon av ost og tørrmelk fortsatte på Kapp fram til 1942.

Under krigen brukte tyskerne Melkefabrikken til sanitetsmagasin.

Etter krigen kom Marshallhjelpen og det ble en periode lagd bl.a. Remington Rand skrivemaskiner der.

Østre Toten kommune kjøpte anlegget i 1972.

Mjøsmuséet feiret at Vikingmelk er 125 år med stort arrangement i september i år.

Kapp Melkefabrikk er i dag delvis restaurert og satt o god stand, og i bruk til mange ulike formål.

Det er virksomheter som Kapp Næringshage med et 30-talls forskjellige bedrifter, hovedsete for Mjøsmuséet og Mjøsas Ark, ØTK Kulturskolen Mjølkefabrikken, og en rekke andre virksomheter av ulik art.



### Kapp

Som ved så mange større bedriftsetableringer ble også etableringen av Kapp Melkefabrikk starten på utviklingen av Kapp som tettsted. I den travleste tiden var det 300 personer som arbeidet ved melkefabrikken. 15 av husene i Kapp sentrum ble bygd som fabrikkboliger for ansatte, i tillegg til pensjonatet med 38 rom. Det lå på nedsiden av veien, rett overfor Granly og brant ned 1. mai 1985.

Nå er Kapp et tettsted med flere små og mellomstore bedrifter av ulik karakter i tillegg til ulike butikker og en økende boligbygging, på godt og vondt.

Mer enn 2000 personer bor på Kapp nå, det største tettstedet i Østre Toten.

### Båtliv på Mjøsa, kort oppsummert

Sverdet til Håke Berserk fra Håkåstad, ca år 850, ble funnet i en liten haug der det senere er bygd fergeleie i Smørvika. Sverdet, faktisk tre ulike som ble funnet der, er nå utstilt i Mjøsas



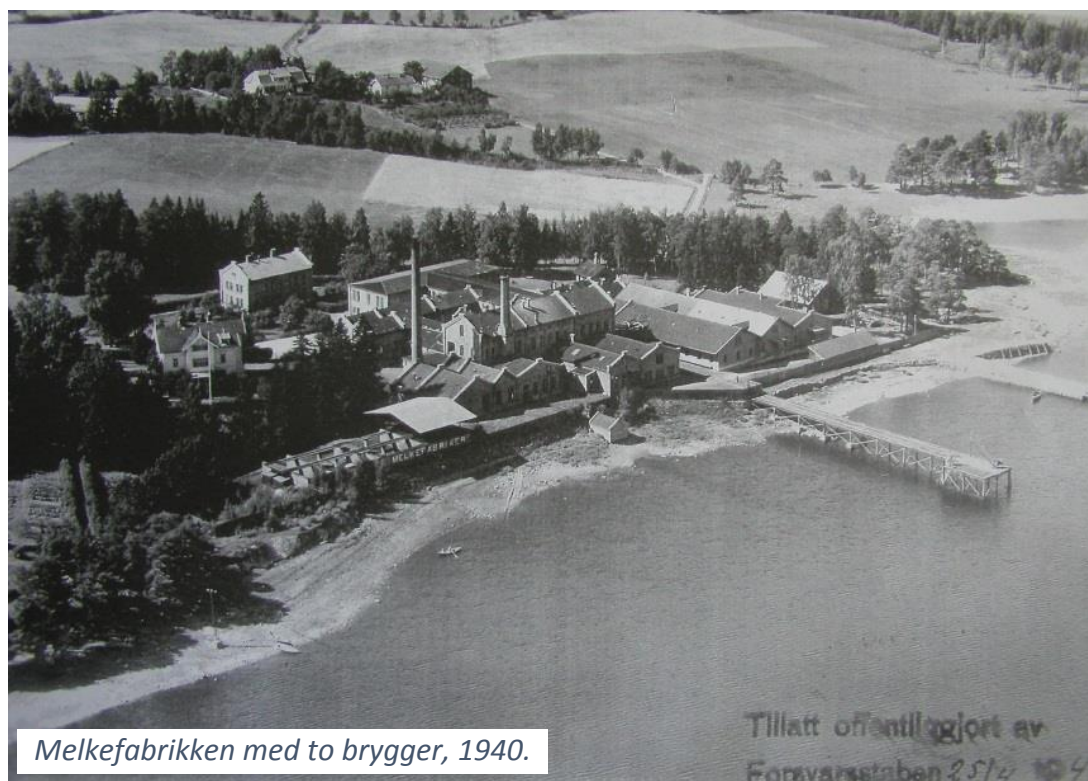
Ark. Dette er et av de tidlige sporene fra båttrafikk på Mjøsa. Dette er mer omtalt lengere bak i heftet.



*Det ligger en motorbåt på svai i Smørvika, ca 1920.*

Mjøsa har gjennom mange år vært en viktig ferdselsåre med skipsfart som grunnlag for handel og næringsvirksomhet.

Melkefabrikken ble etablert på Kapp mye på grunn av god tilgang til Mjøsa som transportvei. Mjøsa var viktig på den tiden da det var dårlig med veiforbindelser. Kaier for mottak av



*Melkefabrikken med to brygger, 1940.*

råvarer og brensel til kjelene, og for utskipping av ferdige varer var avgjørende.

Det er den nordre kaia til Kapp Melkefabrikk, Veslebrygga, som i dag utgjør søndre avgrensingen av Kapp Båtforenings båthavn, nå som steinbrygga der Sævat og Start ofte ligger, og gjestebrygga ved fyret.

Den søndre brygga til melkefabrikken ble revet ca. 1956 og lå der hvor Skibladnerbrygga er i dag.

Skibladner er fra 1856, dvs. 160-års jubileum i år, og har gått jevnt og trutt mellom Eidsvold og Lillehammer de fleste av disse årene.

Hamar-Kapp-Ferjen var i drift som ferge fra 1951 og fram til 1979. Den ble deretter rigget ned og brukt til lekter fram til 1989.

Dessuten gikk Mjøsfergen mellom Gjøvik og Mengshol fra 1923 og fram til 1985 da Mjøsbrua ble tatt i bruk og behovet for ferge opphørte.



Ettersom det ble mindre industri og bedre veier langs Mjøsa ble båtlivet mer og mer fritidspreget, med fiske og friluftsliv (komme unna kjerringene litt?), og rekreasjon (komme unna jobb litt), bading, sosialt, helgeutflukter mm.

I de senere år har det også vært litt taxi-trafikk med rib og annen rutebåt, bl.a. til og





fra Urbane Totninger og arbeidskyss mellom Gjøvik og Hamar.  
Charterbåter og annen slik trafikk kan kanskje være starten på en fornyet næringsvirksomhet på Mjøsa, der Mjøsa er til nytte og er mer enn et skille mellom regionene.



*Fra Sundet / Helgøya 2014*



*Trengsel inn mot havna etter en fin julikveld i 2014.*



*Kappinger samlet i "Sundet", 2016*



## Kapp Båtforening

I 1976 mente noen entusiastiske og iherdige Kappinger at tiden nå var inne for å etablere en båtforening.

Den 21. september samlet flere seg til et kartleggingsmøte om saken.

Dette ble så fulgt opp og den 11. november ble det avholdt stiftelsesmøte.

### KAPP BÅTFORENING.

#### KAPP.

Stiftet 11. november 1976.

Om kvelden var det innkaldt til møte hos Arne Nyhus. Kapp.

Flg. møtte og stiftet Kapp Båtforening.

Arne Nyhus. Normann Nyhus. Alfred Kobbeltvedt. Einar Wikøren.

Knut Østby. Odd Martinsen. Odd Linnerud. Henning Haug. Viktor Nyhus og Bjørn Bratlie.

Flg. intergrimestyre ble valgt.

Formann	Arne Nyhus.	Kapp.	Tlf.pr.	68722 - 73089.
Nestformann.	Bjørn Bratlie.	"	"	68700 - 74560.
Sekretær.	Knut Østby.	"	"	68615 - 60011.
Kasserer.	Alfred Kobbeltvedt.	"	"	60304.
Havnefogd.	Henning Haug.	"	"	68858
Styremedlem.	Einar Wikøren.	"	"	68852. (Buds.)
Styremedlem.	Petter W. Lie.	Lena.	"	66293.
1. ste varamann.	Odd Martinsen.	Kapp.	"	68798 - 68829.
2. en	Odd Linnerud.	Boks 46.	"	71966.
		2800 Gjøvik.		
Revisor.	Norman Nyhus.	Kapp.	"	68722 - 74500.

Medlemskontigent: Styret fåreslår kr. 50,00, i kontigent for 1977 på første årsmøte.

Lover: Forslag til disse skal også legges frem på årsmøtet. Bratlie fremmer forslag om lover, som også skal omfatte formålsparagrafer.

Havn. Formannen og sekr. skal møte ordførere og rådmann for å høre kommunens syn og for å klarlegge eiendomsforholdene i den påtenkte havna.

Havn. Havnefogden H. Haug skal måle dybde ut for den nordre brygge og ta noen dybdemål sørover der molo er tenkt lagt.

Havnedirektoratet. Støtte. Bratlie skal reise til Oslo og ta kontakt med dir. og få klarlagt hva vi evt. kan regne med å få i støtte.

Grunneiere. Nyhus informerer eiendomsbesittere om at vi nå har tenkt å sette i gang med båthavn. Dette fordi disse ikke skal høre dette på bygda.

Medlemskort. Kartotek. Kobbeltvedt får i oppgave å lage disse, samt lage arkivkort, og holde disse ajour.

Befaring. Styret møter på Renseanlegget søndag for å se på det område den nye havna skal ligge.

Nytt styremøte: Formannen innkaller til dette når de punkter som ovenfor er nevnt er undersøkt. Vi er denne gang invitert til Odd Martinsen.

Møtedager: Fortrinnsvis skal disse være lagt til mandager.

Referent på dette første styremøte: Bjørn Bratlie.

### KAPP MOTORBÅTFORENING

burde ha vært et faktum for flere år siden.

En del motorbåteiere har nå satt seg som mål å få stiftet en slik forening. Foreningens formål må være å arbeide for bygging av en trygg båthavn på et egnet sted.

Før man kaller inn til et større orienterende møte om saken vil det være nødvendig å ha en noenlunde oversikt over hvor mange som kunne tenke seg å delta i en slik forening.

Uten forpliktelser av noen art ber vi derfor at de som kan tenke seg medlemskap tegner seg på vedlagte medlemsliste.

Kapp, den 21/9 1976.

Arne Nyhus  
Odd Martinsen.

Einar Wikøren

Odd Tomtsveen.

Knut Østby

Henning Haug

Olav-Bjørn Holm

Norman Nyhus

Alfred Kobbeltvedt.

Odd Linnerud.

Petter W. Lie

Foreningen har nå nesten 200 medlemmer og havneplass til ca. 110 båter i ulike størrelser, alt fra joller og vannscootere og opp til de største på nærmere 50 fot.

Av de 10 første medlemmene er 7 fortsatt aktive, og av de 40 første er fortsatt halvparten med.

## Havna



*Ca 1965-70. Svalen II ligger ved Veslebrygga, før restaurering. Den søndre fabrikkbrygga er borte, men Skibladnerbrygga er ikke påbegynt.*

Det første de gjorde var kartlegging av mulige havneløsninger.

Først i 1979 var nødvendige avklaringer med kommunen så klare at bygging av "midlertidig" båthavn kunne starte. Denne ble deretter trinn for trinn forbedret og utvidet, med stor dugnadsinnsats, mer eller mindre hvert eneste år. Spesielt kan nevnes 1984 (støpt mur mellom laftekassene på gjestebrygga), 1985 (amo-midler og bygging av Gamlemuren rett nedenfor der Båtkroa er nå), 1989 (nåværende ytre molo ble lagd), 2007 (Nymuren), 2011 (helt nytt bryggemateriell) og sist nå i 2016 da gjestebrygga ved fyret ble kraftig forsterket slik at den ikke skulle rase ut, og fikk skjørt mot utsiden for bedre liggeforhold.

















## Show, revy og konserter

Kapp Båtforening var i mange år aktive med å arrangere show, revyer og konserter på Kapp. Dette var en god og viktig inntektskilde som ga mye av grunnlaget for alle investeringene som ble gjort opp gjennom årene.



Det var veldig arbeidskrevende, og samtidig veldig moro. Det var også av stor betydning for å etablere Kapp som arrangementssted for show og konserter. Dessuten har det også hatt stor

betydning for å etablere sosiale nettverk og gode forbindelser for foreningen og tettstedet Kapp.

Vazelina-showene;

- 1997 Kælt i Tælt
- 1998 For fulle Seil
- 2000 Hei Sveis
- 2002 Fri Flyt
- 2003 Elging i Solnedgang





Dessuten ble det arrangert konserter:

2001

Ole Ivars (23.06), Ingvild Pedersen & Funk On (30.06), Hellbillies (07.07), Nagell, Wentzel og Styve (14.07), Postgirobygget (21.07), DDE (27.07.) og Vidar Busk (04.08.).

2002

Briskeby (10.8.),  
DDE (16.8.), Ole  
Ivars, Bjørn  
Rosenstrøm (24.8.)

2003

26.7. Ronni Le  
Tekrø/TNT, Abon  
(Per Egil Andersen)  
varmet opp.

2004

Hellbillies (12.6.),  
Return (25.6.),  
DDE (2.7.),  
Odd Nordstoga (23.7.), Asgeir Borgermoen (25.7.), Rypdal/Tekrø (30.7.), Postgirobygget og Rosenstrøm (6.8.), Reidar Larsen (21.8.).

2005

TNT (26.7.), CC Cowboys (2.8.), DDE (8.8.) og Åge Aleksandersen (15.8.).

2006

BigBang m Øystein Greni m.fl.

2007



Urbane Totninger (UT) hadde sitt første show i 2007 og det vokste fort til å bli et både anerkjent og populært arrangement. I løpet av noen få år passerte det 20.000 og senere 30.000 besøkende og ble Norges største sommershow.





Det er i år det 10. året de arrangerer show og de har blitt et attraktivt trekkplaster for området.

Etter hvert ble det mer og mer krevende og mindre egnet til frivillighet og dugnadsinnsats å arrangere slikt på en profesjonell måte. Det ble etter hvert også slik at det ofte var de samme relativt få som dro hele lasset.

Disse arrangementene ga gode inntekter selv om det var til dels stor usikkerhet med vær, besøkstall og utbytte etter at alle utgifter var betalt.

Flere begynte med tiden å bli litt slitne og det ble i 2008 for alvor stilt spørsmål om foreningen og medlemmene heller skulle konsentrere seg om kjernevirksomheten, å drive båtforening og ta vare på havna. Mange ville heller om nødvendig betale noe mer for å slippe alt det andre.

Det var medvirkende til at det på årsmøtet 2008 ble vedtatt at dette var det siste året vi tok ansvar for slike arrangement.

Profesjonelle virksomheter tok da over og vi har fortsatt både Urbane Totninger og årvisse konserter på området, til stor glede for folk både fra fjern og nær. Bl.a. ble det arrangert Skvulp-festivaler i 2011 og 2012 med bl.a. Hellbillies og flere andre kjente og populære artister og grupper. I det siste, Kurt Nilsen med band i 2015 og Åge Aleksandersen og Sambandet i år.



## Båtkroa



Slik så skuret ut fram til båtforeningen tok over og begynte ombygging i 2000.

Det var også her stor dugnadsinnsats hele veien, og et utrolig omfattende arbeid som ble lagt ned helt fra starten av.

Lokalet er nå mye brukt til sosiale sammenkomster, årsmøter, fester, runde bursdager og konfirmasjoner for å nevne noe.

Det er KBFs storstue med restaurant i 1. etasje, med fine kjøkkenfasiliteter, kjøle- og fryserom og lager.

I 2. etasje er vaktrommet og et fint klubblokale med eget kjøkken. Dessuten lagerplass og toaletter.

Det har vært mye arbeid, mange fester og moro, og Båtkroa er et kjærkomment samlingspunkt og serveringstilbud til både medlemmer og lokalbefolkningen for øvrig.



Båtkroa er også vårt "smertebarn", med mye hodebry og bekymringer, forpliktelser, stadig strengere offentlige krav, varierende og stadig nye leietakere, til tider store kostnader, men også kjærkomne inntekter.







Det har vært flere ulike drivere gjennom årene:

2001-2002 Odd Seljeflot drev Båtkroa de to første årene i samarbeid med båtforeningen. Dette fungerte ikke helt etter forventningene og samarbeidet ble avsluttet.

2003 - 2004 hadde båtforeningen avtale med Arve Sørbo og Dag Schøyen som hadde Sillongen. Da var Viktor Nyhus ansatt som daglig leder og var den som sto for den daglige driften.

2005 ble Jacob Laursen engasjert av båtforeningen til å drive Båtkroa

2006 Jardar Nilsen

2007 - 2008 Steffen Fossum

2009 Hillevi Bolander

2010 - 2012 Chengtao Shou (Tao)

2013 Lena Pub v Steffen/Daniel Fossum

2014 Hekshusstranda Camping ved May Liss Roen

2015 - nå, for tiden Mustafa Güven fra Verona Gjøvik og Raufoss

### Kapp Båt- og bilservice

En liten sidehistorie som også hører hjemme her er at i 1982 startet Viktor Nyhus og Øistein Evenrud Kapp Båt- og Bilservice i de lokalene der Mjøsas Ark nå holder til.

De bygde i 1983-84

en brygge på de gamle fundamentene etter Melkefabrikkens brygge, der hvor Skibladnerbrygga senere ble bygd. Denne virksomheten ble de siste årene drevet av Viktor alene, fram til 1993. Virksomheten ble på deretter videreført av Einar Taasen.



## Tiden går, år for år

I det følgende er noen utvalgte hendelser og høydepunkter som vi har funnet etter gjennomgang av styreprotokoller og årsberetningene som er skrevet.

### 1976

21. september 1976 ble det avholdt møte der det ble skrevet protokoll med kartlegging av interessenter og intensjon om å etablere en båtforening.

11. november 1976 ble det avholdt stiftelsesmøte for Kapp Båtforening. Arne Nyhus blir valgt til foreningens første formann.

Kartlegging av mulige havneløsninger startet. Ordfører Johan Nygaard og rådmann Ola Narum ble kontaktet.

### 1977

Foreningen har på første ordinære generalforsamling den 31. oktober 63 medlemmer og det er *"kr 1200,- i bank i tillegg til en del kontanter i kassa"*.

Medlemskontingenten settes til kr 30,-.

Det sendes søknad til Østre Toten Kommune og AS Østre Toten Industriselskap om å få etablere havn, i forbindelse med "Veslebrygga" og å få parkere biler på "barneparken".

### 1978

Søknadene omtalt over purres og følges opp. Dette tar tid.

### 1979

Båtforeningen får tillatelse til å etablere "midlertidig havn".

Foreningen får overta flere telefonstolper fra Televerket gratis, mot at foreningen står for rivingen.

Arbeidet med havn er i gang og iherdige personer bygger den første midlertidige båthavna, med plass til 30 båter. Bøyer og fendere kjøpes inn.

Havneavgiften settes til kr 300,-. Bøye og fendere måtte kjøpes i tillegg.

### 1980

Det ble utført forsterking av ytre del og den ene siden av steinbrygga (Veslebrygga).

Det etableres Festkomite, med Henning Haug jr. som formann, og Normann Nyhus, Harald Nyland og Finn Granli som øvrige medlemmer.

### 1981

ble det en utvidelse av havna med oppfylling av steinmolo. Samme år kjøpte båtforeningen brakke av as Mjøslekter som hadde den til overs etter anlegg på Mjøsbrua. Den ble brukt til vaskerom og toalett.

### 1982

ble havna ytterligere bygd ut i ytre havn med steinmolo.

Det året ble også brakka flyttet til plassen der det nå er uteservering.



### **1983**

Havneavgiften økes til kr 700,- for liten båt (til og med 16 fot), kr 1000,- for middels båt (17-21 fot) og kr 1300,- for stor båt (22 fot og over).

Bruk av "skråplanet" kostet kr 50,- for ikkemedlemmer. Det har vært 46 betalende båtplasser og det er nå 77 medlemmer.

### **1984**

ble det forskalet og støpt mur mellom laftekassene under det som nå er gjestebrygga ved fyret. Dette ble gjort for å skjerme det indre havnebassenget mot vind og bølger sydfra.

Det ble etablert et provisorisk lysanlegg og brakka ble oppgradert til også å være vaktbrakke.

### **1985**

fikk vi tildelt amo-midler og det ble gravd, forskalet og støpt mur mot land. Dette er muren utenfor lageret som senere ble Båtkroa, den vi i dag kaller Gamlemuren. Det ble også gravd ut i indre havn og fylt opp i ytre havn, utenfor/syd for steinbrygga.

Det er nå 95 medlemmer.

### **1986**

Kapp Båtforening ble 10 år og det ble prat om utvidelse av båthavna. Y-bommer ble anskaffet og det ble bygd platting på bryggekanalene. Det ble etablert et permanent strømpopplegg.

### **1987**

Sørsiden av gamlebrygga, dvs der nåværende Skibladnerbrygga er, tas i bruk til gjesteplasser.

Kommunen arbeider med plan for utnyttelse av strandområdet. Vi deltar for å sikre gode forhold for utvikling av våre havneløsninger.

Foreningen arrangerte båtlotteri og kjøper inn 14' Skibsplast m 30hk (el.start). Denne ble loddet ut for å skaffe inntekt til foreningen, noe som resulterte i et netto resultat på nesten kr 28.000,-. Loddsalget gikk i perioder tregt, men endte ganske bra.

### **1988**

kjøpte båtforeningen 40m flytebrygge fra Hamar Båtforening og 110m flytebrygger med y-bommer med 66 båtplasser fra Skarpsno bøyehavn avd. Frognerkilen.

Det ble inngått en 50 års festekontrakt med Østre Toten Kommune på 2 mål tomt med navnet Promenaden.

Det er nå 98 medlemmer i foreningen og 70 båtplasser i havna.

### **1989**

Br. Gudbrandsen ble engasjert og bygde ny havn, og det ble en stor dugnadsjobb med utsetting og forankring av brygger og y-bommer.

Nok en gang utvides lysanlegget.

Det jobbes med planer om Skibladnerbrygge ved båthavna. Båtforeningen begynner planlegging av klubbhus med toalettmuligheter mm. Det vil utløse tilskudd fra kommunen.

Det vedtas at skråplanet skal låses av med kjetting slik at bare medlemmer kan bruke det.  
Det støpes dekke på skråplanet.

Foreningen arrangerer reiselotteri der premien er en weekend for to til København. Dette ga et overskudd på kr 19.000,-.

Det er nå 128 medlemmer i foreningen.

#### **1990**

var det på'n igjen med utbedringer av ytre del av moloen.  
Ordningen med havnevakt ble innført.

Det arrangeres også dette året lotteri. Premien er båttur med Skibladner for to personer, med mat.

#### **1991**

ble det støpt et hjørne på muren og slippen fikk en støpt sidekant.

Det pågår fortsatt utredning av løsning for plassering av Skibladnerbrygge, og klubbhus for båtforeningen.

#### **1992**

ble det lagd veranda utenfor brakka og taket ble bygd om. Dette var første pub, med skjenkebevilling, og det ble straks et sosialt samlingspunkt med mye moro (til tider kanskje i meste laget).

#### **1993**

Første utredning om kjøp av lagerskuret fra Hans Kasper Andresen.  
Dette var opprinnelig bygd av Landheim Veveri og brukt til kaldtlager.

Innkjøp av ytterligere 19 brukte y-bommer.

#### **1994**

Det planlegges videre utbygging av havna, med molo og innseiling fra syd, dvs gjennom Veslebrygga.

Utredninger vedr klubbhus pågår fortsatt.

Det ble utarbeidet logo for Kapp Båtforening

Skibladnerbrygga ble bygd der hvor Melkefabrikken tidligere hadde hatt sin utskipningskai. Den ble tatt i bruk av Skibladner som hadde sitt første ruteanløp der i 1994.

I 2002 brant brygga, men ble bygd opp igjen ganske raskt.





1995



Skibladnerbrygga i flom. Sikret med sandsekker.

Det var stor flom dette året, med vannstand opp til 125,66m (tilsv. 7,97m) i juni, dvs. langt opp på veggen til barnehagen (rødstua) inne på parkeringsplassen. Tidligere "rekorder" er fra 1967 da den var oppe i 125,41 (tilsv. 7,72m) og i 1927 tangerte den 126m (tilsv.

8,31m)(ref Eidsiva).  
Normalen/HRV er 122,94, tilsv. 5,25m.

Det ble gjort ganske bra sikringsarbeider, og været var ganske rolig, så det ble bare moderate skader.

Fyret kom på plass høsten 1995.

Edvard Tokvam hadde litt dårlig samvittighet

for at han bidro så lite på foreningens dugnader og ville gjerne bøte på det. Derfor lagde han fyret og forærte til foreningen, til stor glede som landkjenning for båtfarende og som et idyllisk maritimt landemerke i utsikten for landkrabber. Slike historier illustrerer litt av "kulturen" i Kapp Båtforening. Takk for det.

Forslag om å kjøpe lagerskuret for å kunne lage nytt klubbhus/"servicebygg".

1996 -

I de kommende årene var det stor aktivitet, mye planlegging og arbeid for å få på plass "servicebygget", det som nå er Båtkroa. Dette sammen med utbygginger i havna var krevde stor innsats og det ble utført en imponerende dugnadsinnsats.



Arbeid med sikring av brygger



## 1997

Første Vazelina-show, Kælt i telt. Vazelina hold på fram til 2003.

Pb 32 ble etablert som vår postadresse.

## 2000

Båtforeningen kjøpte lagerskuret ved havna, med tomt, tilhørende Hans Kasper Andresen, og bygging av framtidige Båtkroa ble påbegynt.

Parallelt men dette var det gjennom vinteren og våren nok en gang stor dugnadsaktivitet for havna, med bygging av den korte flytebrygga i Metallkompaniets gamle lokaler i Nordlia. Det ble lagd jigger med hjul for effektiv produksjon av brygge-elementer og gangbaner.

## 2001

Båtkroa var ferdig i mai, og det ble arrangert en velfortjent fest, med god mat og drikke, og innlagte overraskelser ... ☺.

Østre Toten  
Skilag overtar  
den gamle  
vaktbua.

Nytt dekke på  
bryggene og  
tilvirkning av  
nye  
gangbroer til  
utstikkerne.

## 2002

var det  
nødvendig

med utskifting av dekket på den ytre trebrygga, gjestebrygga ved fyret, og iherdige medlemmer brukte hele pinsa og mer til for å få dette i orden.

Skibladnerbrygga brant, men ble bygd opp igjen ganske raskt.

## 2003

Nytt strømanlegg med større kapasitet, igjen, nye stolper med lys på toppen ute på bryggene.

## 2004

Det vedtas en maks størrelse på 32 fot på båter i havna.

## 2005

Installering av videoovervåkning.

Skifting av dekke på y-bommene. Planting av hekk og oppsetting av gjerde mellom klubbhus og muren.

KBF kjøpte 2/3 av skuret bak Båtkroa fra ØT Eiendomsselskap.





## 2006

Den gamle garasjen inntil lageret vårt ble revet og vi panelte og beiset gavlveggen. Nytt lager og utvidelse av kjøkkenet med grovkjøkken og tilstøtende lager for dette. Kjøkkenet ble utvidet bakover med bla. kjøle- og fryserom og varemottak og lager.

32-fotregelen oppheves.

## 2007

Utvidelse av havna innover i parkeringsplassen, Nymuren.

Støpt nytt dekke i slippen.

Inngjerdet uteserveringsplass

Urbane Totninger arrangerer sitt første show på Kapp.



## 2009

Flom og bølger hadde gjort store ødeleggelser og det var nødvendig å utføre reparasjon og plastring med stein på utsiden av moloen, mot øst.



KBF arrangerer Mjøsa Grand Prix båtrace i samarbeid med Outboardklubben fra Oslo i juni.

Norgescup Rundbane og Offshore!



## **2011**

Nok et stort prosjekt, der alt bryggemateriell ble byttet til helt nye brygger og y-bommer, og moderne elanlegg. Dessuten vannposter på hver andre lysstolpe. Støpt noen meter mur utover på innsiden av moloen for gi gode forhold til de nye flytebryggene på Nymuren.

Vi innførte ordningen med juniorplasser. Dette er for å gi et tilbud til barn av de med båtplass slik at de unge også kan få utvikle båtgleden og trivsel i havna og på Mjøsa. 3 plasser satt av til dette.

## **2012**

Moloen ble reparert etter fjorårets flom og steinkledd på utsiden og forsterket med en bølgebryter som går til ca 75cm høyere enn gangsonen innenfor. Dette fungerer godt. Gangsonen ble gruset opp. Fyret ble løftet en liten meter.

## **2013**

Det er stadig flere vannscootere på Mjøsa, og også hos oss. Disse tildeles havneplass etter søknad for et år av gangen, dersom det ikke går på bekostning av utleie av båtplasser.

## **2014**

Flommen og høy vannstand kombinert med bølger året før hadde ødelagt en del av moloen mot nord, slik at denne igjen måtte repareres.

Den nye hjemmesiden [www.kappbatforening.no](http://www.kappbatforening.no) oppe etter et par år med en prøveordning.

Dugnad i samarbeid med Friskus og Gjøvik og Toten Kajakklubb for å rydde stranda, kjøre på ny sand og lage kajakkbrygge i forbindelse med flytebrygga vår. Vi satte ut gule badebøyer for å skjerme strandsonen fra båttrafikk.

Denne høsten organiserte vi vinteropplaget på p-plassen ved havna, med tilbud om å kjøpe vinterstrøm til vedlikeholdslading av batterier og evt. liten varmekolbe for å begrense kondensproblemer ombord (maks. 200W).

## **2015**

ble det bygd balkong i 2.etg (delvis begrunnet i krav til ekstra rømningsvei), og samtidig satt inn 2 ekstra vinduer i Båtkroa, i gavlen mot havna.

ØTK etablerte permanent landfeste til flytebrygga vår, i det ytre bassenget mellom steinbrygga og Skibladnerbrygga. Fint tilskudd til badende, kajakpadlere og som pic-upbrygge for båter med behov for korte opphold.

## **Jubileumsåret 2016**

Dette er et år med mange jubileer.

Kapp Båtförening feirer 40 år, Skibladner er 160 år, Urbane Totninger hadde show på Kapp for 10. gang. Dessuten er det 125 år siden produksjon av Vikingmelk startet opp på Kapp.

Vi startet vår feiring med den tradisjonelle årsfesten i februar der 55 medlemmer med følge og venner deltok.





Gjestebrygga ved fyret har i flere år sett dårlig ut og har flytt opp og holdt på å drive av ved flom. Ved nærmere undersøkelser viste det seg å være verre enn det så ut og vi var nødt til å iverksette utbedringer. I påsken og de påfølgende ukene fikk vi utført sikring og istandsetting av gjestebrygga ved fyret og steinbrygga. Vi fikk støpt

betongfundament, satt opp stålsøyler som bæring og understøttelse og forankring av dekket. Dessuten kledd på et skjørt mot syd for bedre liggeforhold på gjesteplass.

Vi forsterket også



steinbrygga som vi fikk sikret mot utgliding og fullstendig kollaps. Denne var også verre enn antatt. Vi kledde innsiden for bedre fortøyningsforhold på gjesteplassen. Denne kledningen fungerte også som



forskaling ved støpning av yttervegg på muren med fiberarmert betong.

Samtidig fikk vi også trauet ut ved gamlemuren rett nedenfor Båtkroa for å få en jevnere bunn og bedre dybdeforhold der de største båtene ligger.

Utvidet fra 6 til 7 junior-plasser.

40 årsjubileet ble markert med fest lørdag 28. mai, der vi startet som gjester på prøveforestilling til Urbane Totninger (stor TAKK til dem for det!) med påfølgende middag og fest på Båtkroa etter revyen. Ca 115 medlemmer med følge deltok, topp stemning.

Hele området ble pyntet opp, både av oss, kommunen og andre, og det ble gjort et ekstra løft i forbindelse med NRK sitt opplegg med sakte-TV og Skibladner-program med Sommeråpent fra Kapp brygge 12.juli.



Vi spleiset med kommunen på asfalt ned til slippen rett før St.Hans.

Det er nå nesten 200 medlemmer og medlemsnummer 676 tatt i bruk i oktober.





Åge Aleksandersen og Sambandet spilte 26.8., arrangert av 2830 fra Raufoss. Ca 2000 tilstede.

Mjøsmuséet feiret at det var 125 år siden produksjon av Vikingmelk startet opp på Kapp med stort arrangement i september.

### **Framtida / Årene som kommer?**

Det er jo usikkert hva framtiden vil bringe, men det sittende styret ser framover med stor optimisme og jobber jevnt og trutt for fortsatt å ta vare på og utvikle videre det fine miljøet og de fine anleggene som vi har fått bygd opp gjennom alle disse årene. Dette vil være til glede for nåværende og framtidige medlemmer, lokalbefolkningen for øvrig og andre som kommer på besøk til den fine bygda vår.

Det er fortsatt god dugnadsånd i foreningen, noe som er verdifullt for at havna skal være mer enn et sted å ha båten. Vi får håpe dette kan tas vare på også for framtida.

Vi regner med at også de kommende styrene i KBF vil følge opp, på minst like god måte.

Vi må følge med på utvikling av Melkefabrikkområdet, og gjerne delta som aktivt samarbeidende aktør i en helhetlig planlegging av områdets utvikling.

Også i noen saker være initiativtaker og pådriver overfor bl.a. ØTK og andre aktører.

## Styre og stell gjennom årene som har gått

Årstallet viser første året de enkelte var i funksjon, dvs. de ble valgt på årsmøtet på slutten av året før. Det er noen få unntak der det har vært skifte i perioden.

### Formenn

1976 Arne Nyhus  
1980 Halvard Snipstad  
1981 Bjørn Bratlie  
1982 Knut Rognlien  
1984 Arne Nyhus  
1986 Knut Sørli  
2002 Normann Nyhus  
2012 - Arne S. Høy

### Nestledere

1976 Bjørn Bratlie  
1980 Odd Linnerud  
1983 Odd Martinsen  
1987 Bjørn Engebretsen  
1988 Arne Haug  
1991 Øistein Evenrud  
1999 Odd Linnerud  
2001 Einar M. Moe  
2003 Sven Magne Holm  
2009 Arne S. Høy  
2012 - Per Olav Moen

### Havnesjefer

1976 Henning Haug (det het Havnefogd den første tiden)  
1981 Odd Martinsen  
1983 Kjell Olav Haavie  
1987 Einar Taasen  
1991 Karl Einar Wikøren  
1998 Bjørn Solberg  
1999 (fra juni) Tor Arne Rudsengen  
2002 Sverre Sandvold  
2006 Jan Sandvold  
2007 Anders Nyhus  
2008 Lars Petter Sønsteby  
2010 Ole Theodor Holthe  
2012 Lars Ola Annexstad  
2014 - Lars Napstad



### Kasserere

1976 Alfred Kobbeltvedt  
1983 Nils Østby  
1987 Knut Østby  
1997 Kjersti Tokvam  
1998 Inger Aas  
2006 Dag Einar Aas  
2008 Odd Harald Fløgum  
2009 Inger Aas  
2010 Ørjan Bråthen  
2016 - Jan Bratlien

### Sekretærer

1976 Knut Østby  
1980 Sjur Lohne  
1988 Normann Nyhus  
1994 Oda S. Kristiansen  
1998 Per A. Lindstad  
2001 Kurt Arne Larsen  
2009 Thormod Aaraas  
2011 Anne Beate Johannessen  
2012 Trond Rebne  
2015 - Maren Taralrud Enger

### Styremedlemmer

1976 Einar Wikøren, Petter W. Lie, Odd Martinsen (vara), Odd Linnerud (vara)  
1980 Odd Martinsen, Knut Østby, Petter Ødemark  
1981 Bjørn Engli, Olav Myrland (vara), Erik Asplund (vara), Nils Østby (vara)  
1983 Øistein Evenrud (vara)  
1984 Knut Rognlien  
1988 Tor Skreppvin  
1991 Jon E. Østby, Mads Martinsen (vara)  
1995 Odd Linnerud  
1997 Tor Arne Rudsengen  
1999 Einar M. Moe  
2000 Flemming Engh, Sven Magne Holm (vara)  
2001 Kurt Arne Larsen  
2004 Øystein Ulstrup, Odd Linnerud (vara)  
2005 Leif Tore Linnerud, Eivind Dragerengen (vara)  
2008 Trond Rebne, Arne S. Høy, Tom Brede Lindborg (vara)

2009 John Olav Lundstad  
2010 Per Olav Moen  
2012 - Geir Storsletten  
2013 - Håvard Kristoffersen

#### Huskomité leder

2002 Einar Meritt Moe  
2005 Leif Tore Linnerud  
2007 Anita Linnerud  
2008 Anders Nyhus  
2010 - Tone Haavi

Som denne opplistingen viser er det mange som har vært innom styre og stell og gjort en god innsats opp gjennom årene. Noen av dem har utmerket seg spesielt og på det grunnlag blitt utnevnt til æresmedlem i Kapp Båtforening.

#### Æresmedlemmer

1982 Arne Nyhus, foreningens første formann.

2002 Knut Sørli, mangeårig formann i foreningen, aktiv ved mange havneutbygginger og sentral pådriver i arbeidet med utredning, klargjøring og bygging av Båtkroa

2012 Normann Nyhus, en av initiativtakerne til etableringen og senere mangeårig både sekretær og formann. Han er nå medlem i huskomitéen.

2016 Tone Haavi, gjennom mange år trofast og iherdig pådriver og leder i huskomitéen



## Fortellingen om Håke Berserk

er en interessant historie som Pål Gilhe gjengir fra Snorres kongesagaer.

Her står det å lese:

”Sigurd Hjort het en konge på Ringerike, større, sterkere og vakrere enn de fleste. Hans far var Helge den Kvasse, hans mor var Aslaug, datter til Sigurd Orm-i-øye, sønn av Ragnar Lodbrok.

Så er sagt, at han var 12 vintre gammel da han drepte i enekamp Hildebrand Berserk og 11 menn med han. Mange storverk øvde han og det er en lang saga om ham.

Han hadde to barn; hans datter het Ragnhild, hun var den kjekkeste kvinne og da i tjueårsalderen, hennes bror Guttorm var halvvoksen.

Det må sies om Sigurds død at han red alene ut i ødemarken som hans vane var, og jaktet store mannfarlige dyr, det la han stor alvor i. Da han hadde ridd langt, kom han fram i en rydning nær Hadeland. Da kom Håke Berserk mot han med 30 menn og der kjempet de. Sigurd Hjort falt, men på Håkes side falt 12 menn og han selv mistet en hånd og hadde fått tre andre sår.

Etter dette red Håke til Sigurds gård Stein på Ringerike. Der tok han Sigurds datter Ragnhild og hennes bror Guttorm og mye gods og kostbarheter og førte det hjem til **Håkåstad** på Toten. Der stelte han i stand gjestebud for å holde bryllup med Ragnhild, men det strakk ut, for hans sår artet seg ille. Håke Berserk lå med sine sår ut over høsten og vinteren.

Ved juletider la kong Halvdan Svarte seg til på Nes på Hedmark med en liten hær. Han hadde spurt alle disse tiender. Tidlig en morgen da det var klædt sendte han bud på Håke Gand og sa han skulle fare over til Toten (Snorre skriver Hadeland, men norske historikere, deriblant P. A. Munch, sier det heller må være Toten) og hente Sigurd Hjorts datter Ragnhild. Håke Gand dro ut og hadde med seg 100 mann. Han la ferden slik at de kom over vannet (Mjøsa) i otten til Håkes gård. Der satte de vakter ved dørene til stuen som folk sov i. Så gikk de til soveburet som Håke lå i, brøt det opp og tok Ragnhild og hennes bror Guttorm og alt det gods som var der, men de brente stuen og alle som var i den. Så spent de telt over en stor slede og satte Ragnhild og Guttorm i den og for så til isen. Håke hadde kommet unna, sto opp og gikk etter dem en stund, men da han kom til isen ved Kapp, satte han hjalten på sverdet i bakken og la seg sjøl på odden så sverdet gikk gjennom han. Der fikk han sin bane og ble hauglagt på stranda.”

*Her kan nevnes at ca. 1900 ble en liten haug gravd ut på Ostvikstranda, i området ved Melkefabrikken. Ostvike er det gamle navnet på Kappvika. Den inneholdt tre sverd, og ett daterte arkeologene til å være fra ca. 850. Det var på denne tiden det hendte.*

*Stedet er der den gamle fergekaia i Smørvika ble anlagt.*

*Disse sverdene er nå utstilt i Mjøsas Ark.*

## Trafikken på Mjøsa - flere tusen års historie

Mjøsa som ferdselsåre og kommunikasjonsknutepunkt har en lang historie. De tidligste tegnene vi har til ferdsel i området er fra steinalderboplasser på Helgøya. Menneskene som bodde på disse boplassene skulle komme til å markere starten på en flere tusen års lang historie – en historie som vi fortsatt i dag er med på å lage.

Det er lite vi kan si om trafikken på Mjøsa fra forhistorisk tid annet enn at forhistoriens mennesker med høy sannsynlighet har brukt Mjøsa som ferdselsåre, både sommer- og vinterstid. I noen av de tidligste skriftlige kildene vi har finner vi beretninger om de reneste sjøslagene som skal ha funnet sted på Mjøsa, mellom konger, kongsemner, storbønder og høvdinger. God og sikker dokumentasjon på hva som har skjedd på Mjøsa har vi først fra 1800-tallet. Noe vet vi likevel fra århundrene forut for 1800-tallet. Blant annet var det bøndenes plikt å bygge og holde og føre båter for øvrighetspersoner på reise. Dette var en del av bøndenes skyssplikt som du kan lese mer om her. Slike båter, ofte kalt for kongsbåter, lå det ved Furnes, Frangstøa, Gjøvik, Smørvika, og Totenvika.

Selv om kongsbåtene nok til en viss grad var en byrde for bøndene og utgjorde en del av trafikken på Mjøsa var det nok de såkalte føringsbåtene og senere jaktene som var dominerende i Mjøsbildet, helt til de første tiårene inn i det 19. århundret. Blant annet skal det i 1827 ha gått 250 båter med last fra Eidsvollbakken. Dette var typiske oppdrag for føringsbåtene og etter hvert jaktene som i utgangspunktet fungerte som lastebåter som fraktet gods og varer både på langs og på tvers av Mjøsa.

Føringsbåtene var klinkbygde, åpne og hadde et stort råseil. I de ulike kildene er det indikasjoner på at slike føringsbåter kunne frakte mellom 7,5 – 10 tonn, eller mellom 15 – 20 vognlass på én gang. Den såkalte Torgunrubbåten som ligger under vann utenfor Feiring har vært en slik båt.

Jakten Haabet (1859) var på hele 100 brutto registertonn. Hun fikk motor i 1906 og var i 1918-19 eid av Melkefabrikken og fraktet ferdigkappede kassebord fra Lillehammer Dampsag.



*Jakt ved Kapp. Smørvika i bakgrunnen*



## D/S JERNBARDEN (1840 - 1936) og D/S DRONNINGEN (1847 - 1888), ny teknologi

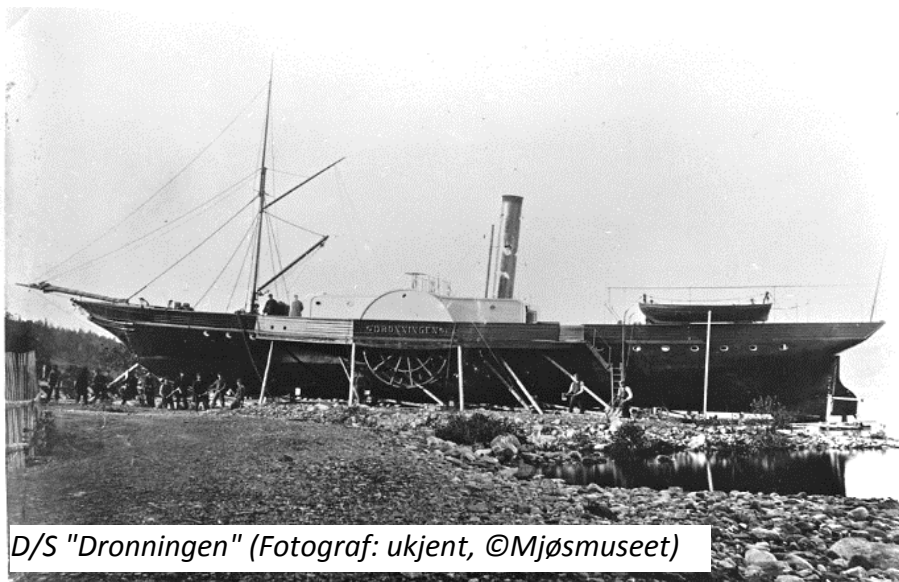
Et stort antall forlis og tap av menneskeliv kan ha vært noe av årsaken til at blant annet kjøpmann og ordfører Ludvig Wiese på Lillehammer i 1836 begynte å arbeide for å få dampskip på Mjøsa. I 1839 reiste Wiese til London for å bestille et dampskip. Skipet han bestilte skulle være bygget i jern. Da skipet ankom Minne hvor det skulle monteres, og senere på sin første tur på Mjøsa må dette skipet ha vært et spesielt syn for folkene rundt Mjøsa; et dampdrevet skip av jern var nyskapende på flere måter.

Skipet fikk navnet D/S Jernbarden, og var oppkalt etter Eirik Jarls skip Jarnbardinn som var med på å bekjempe Olav Tryggvasons Ormen hinn Lange under slaget ved Svolder i 999/1000. D/S Jernbarden hadde sin første tur 6. november 1840. For å være med på ferden måtte passasjerene betale 16 skilling pr mil. Varer og gods ble betalt etter vekt og størrelse.

D/S Jernbarden var starten på en teknologisk fornyelse for trafikken på Mjøsa, og ble raskt populær. I 1844 gikk det ukentlig to diligencer mellom Christiania og Minne, noe som førte til en stor økning i varetransporten. Jernbarden ble tatt ut av drift i 1875 og rigget ned til kull-lekter. Ble hugget opp i 1936.

Wiese så behovet for en ekstra dampbåt og tok på nytt initiativet til anskaffelsen av et dampskip på Mjøsa. I 1847 ble D/S Dronningen montert på Lillehammer av engelske arbeidere. Skipet skal ha hatt "særdeles stor hurtighet". I tillegg hadde Dronningen store lasterom, samt lastekapasitet på dekk siden hele maskineriet var lagt under dekk på dette skipet. Opprinnelig var Dronningen fyrt med ved, med i 1859 ble det installert kullfyring i stedet. Dermed kunne deler av det opprinnelige vedlageret bygges om til salong for de reisende. Dronningen var i drift fram til 1888. De siste 20 årene gikk den mest som fraktebåt og isbryter og var ikke lengre ansett som passasjerbåt.

Da Hovedbanen (jernbanen mellom Christiania og Eidsvoll) var i emning i 1852 ble de to dampskipene Jernbarden og Dronningen solgt til engelskmenn som var involvert i anleggelsen av Hovedbanen. Engelskmennene hadde god greie på dampskip, men mindre kunnskap om markedets etterspørsel. Engelskmennene satte opp prisen med 50 % på første klasse og 25 % på annen klasse, noe lokalbefolkningen reagerte sterkt på. Resultatet var dannelsen av Oplandske Dampskibsselskab som etter kort tid bestilte to fartøyer, ett for passasjerer og ett for gods, nemlig Skibladner og Færdesmanden.



D/S "Dronningen" (Fotograf: ukjent, ©Mjøsmuseet)

## DALEGUDBRAND (1849 - 1921)

Dalegudbrand var et annet dampskip som i en periode trafikkerte Mjøsa. Dalegudbrand hadde opprinnelig vært anskaffet av Ludvig Wiese for å gå i rutetrafikk på Losa, og kom i gang der i 1849. Med Dalegudbrand fra Båtstø i Øyer til Elstad i Ringeby ble det mulig å reise fra Eidsvoll kl 5.00 om morgenen og ankom Elstad samme kveld kl 22.00. Det betydde 17 mil på én dag – noe som var en svært god fart på denne tiden. Dalegudbrand skal også ha vært svært fint innredet med tre kahytter på første plass, delt for damer og herrer, samt egne *sovecabinetter* om noen skulle ønske å overnatte om bord. Etter noen år på Losna blir Dalegudbrand solgt til O. Evensen på Eidsvoll som satte skipet i rute mellom Lillehammer og Hamar. Etter tre år på Mjøsa ble Dalegudbrand solgt til Oplandske Dampskipsselskap som dermed sørger for å kvitte seg med en konkurrent. Dalegudbrand gikk i rutetrafikk kun fram til 1864. Deretter ble hun brukt som kull-lekter fall fram til 1921 da hun sannsynligvis ble hugget eller senket.

## OPLANDSKE DAMPSKIBSELSKAB – lokalt initiativ atter en gang

Det var som nevnt Oplandske Dampskipsselskab, som ble dannet i 1852 som en reaksjon på engelskmennenes økte billettpriser og et generelt dårlig dampskipstilbud, som stod bak innkjøpet av de to skipene Skibladner og Færdesmanden. Oplandske Dampskipsselskab besto først og fremst av bønder og forretningsmenn rundt Mjøsa som kjøpte én eller kanskje to aksjer i det nye selskapet. Dette kan tyde på at de ønsket å støtte et lokalt initiativ, men ikke hadde den helt store troen på prosjektet.

SKIBLADNER - skipet som kunne "seile på land og sjø, hadde aldri motbør og kunne foldes sammen og bæres" (1856 - ).



Skibladner ved Gjøvik brygge før 1912 (Fotograf: ukjent, © Mjøsmuseet)

Skibladner var bestilt fra Motala Verksted i Sverige i 1853, men en rekke forsinkelser kom til og skipet kom ikke i drift før i 1856.

I tillegg til forsinkelsene skal det ha kommet fram at Skibladner bare kunne ta 10 tonn gods, og med dette kom idéen om enda et skip: Færdesmanden.



Færdesmanden ble bestilt fra Akers Mekaniske Verksted, og skal ha vært den første dampbåten som ble bygget ved dette verkstedet. Færdesmanden ble også satt i drift i 1856 og skulle ta seg av godstrafikken.



2. juli 2006 (foto Arne S. Høy)

Skibladner var oppkalt etter guden Frøys skip. Skipet gikk for å være en av landets hurtigste passasjerbåter, med to dobbeltvirkende dampmaskiner som utgjorde 70 hk. I følge beskrivelser av skipet da det var nytt hadde det messingkantede vinduer, sofaer trukket med plysj, vannklosett for damene, speil og toalettbord med utlagte hårbørster og kammer, en boksamling, fire metallkanoner og hvitmalte skott og tak i tillegg til forgylling og mahogni.

Fra sin start i 1856 og fram til 1902 hadde Skibladner sin storhetstid og gikk som hurtiggående passasjer – og stykkgodsbåt mellom Eidsvoll og Lillehammer. Fra 1903 til 1925 gikk båten som lokal rutebåt for hele Mjøsa, mens båten fra 1926 mer og mer ble brukt i turismen, med enkelte lokalruter fram til 1967. Fra 1968 har Skibladner utelukkende gått i turistnæringen som en attraksjon og et teknisk kulturminne i seg selv.

Det har opp igjennom årene vært svært mange dampbåter som har trafikkert Mjøsa, både med gods og passasjerer, i og utenfor fast rutetrafikk. I 1888 var det hele 11 dampskip på Mjøsa. Det blir for omfattende å gå inn på alle her, men noen bør nevnes; Mens dampskipene Industri og Thor var rene arbeidsmaskiner som fraktet og slepte varer, gods og tømmer, og Kong Oscar i hovedsak var passasjerskip, fantes det også skip som kombinerte det å være passasjerskip med å frakte enkelte varer slik som D/S Gjøvik.

## M/F MJØSFÆRGEN – med utgangspunkt i automobiltrafikken. 1923 - 1985

Utover på 1900-tallet kom det flere og flere motorbåter på Mjøsa. I begynnelsen var dette mindre båter som tok enkle laster. I 1923 kom Mjøsfærgen som kunne ta med biler om bord. Ruten gikk mellom Gjøvik og Mengshol, og Gjøvik og Smedstuen. M/F Mjøsfærgen var Norges første innenlands bilferje. Mange var skeptiske, men ferja klarte seg godt.



*Biler kjører ombord på Mjøsfærgen (Fotograf: ukjent, © Mjøsmuseet)*

Den første Mjøsfærgen hadde to små dekkshus bak styrhusene, og under dekk var det en passasjersalong med vedovn i den ene enden, og i den andre enden hadde mannskapet om bord sitt tilholdssted. Ferja skulle vise seg å bli populær og på de første 116 driftsdagene hadde ferja fraktet hele 182 biler, 10.811 passasjerer og 193 hester og storfe. Selv om ferja ikke var av de dårligste når det kom til å bryte is så var den heller ingen stor isbryter og måtte ha hjelp til å holde råkene over fjorden åpne. På 1920- og 30-tallet ble det laget egne isveier over Mjøsa, som var kjørbare for biler. Selskapet A/S Mjøsfærgen, som eide ferjen M/F Mjøsfærgen, sørget for å få skaffet en lastebil som kunne gå i rute på disse isveiene på Mjøsa i de kaldeste periodene da ferja hadde problemer med å komme seg fram. Isen skulle være minst fem tommer tykk før det var trygt å kjøre på den.

Mens de eldre dampskipene på Mjøsa begynte å bli utrangerte og lite attraktive så var derimot Mjøsfærgen så populær at den ikke klarte å tjene alle som ønsket transport over Mjøsa.

Dette førte til at den større Mjøsfærgen II ble sjøsatt i 1949 og gamleferja ble reserve.

1949 var det siste ordinære driftsåret til Mjøsfærgen (1923) som dette året transporterte



*"Mjøsfærgen" og "Mjøsfærgen II" ved Gjøvik brygge, 1960 (Fotograf: Ukjent, © Mjøsmuseet)*



ferjen 14 754 biler, 140 490 passasjerer og 2 688 hestekjøretøy. Det var tydelig at ferga var populær.

Mjøsfærgen (1923) gikk som reservebåt i Mjøsa fram til 1967 da den ble flyttet til Randsfjorden og satt i rute mellom Tangen og Horn under navnet Randsfjordferja. Den ble i 2013 hentet tilbake til Mjøsa. Den eies nå av Mjøssamlingene, er "vernet skip" av Riksantikvaren og er under restaurering på Minne.



D/S "Skibladner" og "Mjøsfærgen II" ved Gjøvik brygge, trolig 1952  
(Fotograf: Normann, ©Mjøsmuseet)

Mjøsfærgen II gikk i Mjøsa fram til 1971 da den ble flyttet til Randsfjorden og gikk mellom Tangen og Horn under navnet Randsfjordferja II fra 1972. Og det gjør den fortsatt.

Senere kom det til flere Mjøsfærger ettersom trafikken økte og behovet for større ferjer meldte seg.

Mjøsfærgen 1963 (nr 3 i rekken): heter nå Mjøsruise hos Sjøfartsdirektoratet.



"Mjøsfærgen", nr 3, ved sjøsetting 1963 (Fotograf: ukjent, ©Mjøsmuseet)

Det står riktignok "MJØSFERGEN" på den nå, der den ligger som restaurantbåt i Gjøvik, men det er tatt ut av løse lufta.

Mjøsfærgen IV ligger nå i Middelhavet, i nærheten av Denia, i tilknytning til et fiskeoppdrettsanlegg og heter nå "BASE 173". Den het en stund Drøbaksund III.

Den siste, Mjøsfærgen V, ble i 1985 solgt ut av Mjøsdistriktet da det ikke lenger var behov for en slik ferje nå som Mjøsbrua stod klar til bruk. Den gikk mange år som bilferge på Helgelandskysten som Aldra, og ble i 2015 dykkerfartøy og omdøpt til Nautilus Aldra - stadig i Nord-Norge

A/S Mjøsfærgen var et resultat av bilismens framvekst – og på mange måter er det derfor ironisk at det var nettopp bilismens enorme vekst og behov for enda raskere forbindelse mellom øst og vest som sørget for at Mjøsfærgen ikke lengre hadde noe grunn til å opprettholdes. Men alle fem fergene finnes den dag i dag.

Mjøsa har nå 3 fartøyer som Riksantikvaren har gitt offisiell status som maritime kulturminner: D/S SKIBLADNER (1856), fredet i 2006, og M/S WILLY (1943) og M/F MJØSFÆRGEN (1923), begge vernet i 2013.

I tillegg er M/F HELGØYA (1937) sammen med de andre tatt opp som medlem i Norsk Forening for fartøyvern.

#### HAMAR - KAPP - FERJEN – opptur og nedtur. 1951 - 1979/1989

**KLIPP UT!**

**KLIPP UT!**

**Hamar-Kapp**

**FERJEN**

TVERS OVER MJØSA

Legg week-ends og ferieturer pr. bil tvers over Mjøsa. Det er en opplevelse.

Deilig sjøtur med komfortabel bilferje!



Fra Kapp kl. 6.45 - 9.30 - 12.30 - 15.30 - 18.30  
» Hamar » 8.15 - 11.15 - 14.15 - 17.05 - 20.00  
400 passasjerer — 20 biler — 1. kl. restaurant.

Titt på kartet — Legg opp «koseturen» praktisk!

Opplysn. i reisebyråer, Oslokont. 33 27 70 og Hamarkont. 23326

TVERS OVER MJØSA

Hamar - Kapp - Ferjen ble sjøsatt i 1951, etter initiativ fra Hamar og Nes Dampskipsselskap. Hamar var for mange totninger et naturlig handelssentrum, samt arbeidssted og skolested for folk på Nes og Helgøya. Ferja var godkjent for 20 biler og 400 passasjerer og optimismen var stor på begge sider av Mjøsa da det ble kjent at Hamar - Kapp - Ferjen skulle settes i rute. Det skulle derimot vise seg at skuffelsen ble desto større.

Mjøsas største båt skulle vise seg å være bedre egnet for passasjertrafikk enn for frakt av biler, og det måtte bygges nye brygger ved anløpsstedene slik at det var mulig for bilene å kjøre inn på ferja fra den ene kortsiden, såkalt endeinnkjøring. Da det



endelig var klart for ferjas første dag på fjorden med trafikk var folk så nysgjerrige og optimistiske når det gjaldt denne ferja at 1500 passasjerer og 80 biler ble frakt denne første dagen. Men lykken skulle snu og på den første ruteturen grunnstøtte ferja i Nes-sundet og kapteinen nektet å kjøre der flere ganger før forholdene var utbedret. I tillegg skulle det vise seg at ferja gikk svært dårlig i is, noe som førte til at man trengte en båt til. Lokalbåten Skreia (dampbåt) avløste Hamar - Kapp - Ferjen fram til skipskontrollen nektet godkjenning i 1957.

Etter kun få års drift bestemte Hamar og Nes Dampskipsselskap seg for å gi opp driften samtidig som en konkurs førte til at ferjen ble solgt til Ragnar Andersen AS i Oslo i 1954. Ferjen som hadde kostet 1,2 millioner i 1951 ble tre år senere solgt for 290 000 kroner. Ferjen hadde 600 hestekrefter og brukte 1500 liter diesel om dagen.

Hamar - Kapp - Ferjen fikk etter hvert stor konkurranse av bilene, og særlig Nesbrua fra 1957 gav bileierne enklere adkomst til Helgøya. I tillegg mistet ferjen mye av sitt grunnlag da Vestoppland Bilselskap startet opp Ringruta rundt Toten og til Gjøvik i 1964. Da trengte ikke totningene lenger å ta ferja til Hamar for å handle, men kunne nøye seg med en busstur til Raufoss eller Gjøvik.

Flere ganger var uhellet ute for Hamar - Kapp - Ferjen.

Blant annet i 1965 da ferja kolliderte



med Nesbrua og styrhuset ble knust, og i 1968 da ferja tippet rundt og sank i vinteropplag ved brygga på Kapp.

Kort etter overtok selskapet Hamar - Nes - Totenferje driften. Selskapet fikk hevet båten og ruta ble gjenopprettet. I 1972 gikk selskapet konkurs, ferja ble omdøpt til Opplandferjen og solgt året



etter. Opplandferjen sank i 1979 i vinteropplag ved brygga på Hamar.

Ferja ble da solgt til AS Mjøslekter og rigget ned til lekter. Sammen med Winnie og Sævat jobbet den ved byggingen av Mjøsbrua i 1985. I 1987 sank båten atter en gang ved brygga på Kapp, for så å bli endelig hugget opp på Kapp i 1989.

### M/B START

er en kjent båt for oss da den ofte ligger ved steinbrygga i havna vår.

Den er 33 fot og har vært tømmertrekker på Mjøsa i mange år og har hatt flere motorer. Lengst om bord var ELLWE semidiesel som nå står på Mjössamlingene på Minne.

Christiania Tømmerdirektion kjøpte den fra et firma i Porsgrunn og den var Mjøsas første egentlige tømmertrekker. Båten kom til Mjøsa i 1918, med jernbanen til Eidsvoll. Vi har enda ikke klart å finne ut hvor og når båten ble bygget, eller hva den ble brukt til før 1918.



Foranledningen for anskaffelsen var at i 1917 hadde en storm ødelagt Lillehammer lense, og hundretusener tømmerstokker var i drift. Inntil da hadde man leid inn ledig tonnasje for å ta seg av tømmersele (lastebåter og passasjerbåter), men på dette tidspunktet var det ingen som kunne hjelpe tømmerdireksjonen med å samle inn tømmeret som hadde slitt seg. Direksjonen fant da at egen båt var nødvendig, og valget falt på lille START.

Fartøyet hadde de første 30 årene på Mjøsa et litt annet utseende enn i dag: styrehuset sto oppe på maskincasingen. Der lasterommet er nå var det en liten mannskapslugar. I 1950 ble båten bygget noe om.

START var i tømmertrafikk fram til 1966. Da overtok Eidsvoll Dykkerklubb. Båten fikk nytt overbygg med salong akter og det gamle styrehuset fra D/S DØLEN (1909) kom på plass – og står der enda. Etter 10 år som dykkerbåt



M/B Start slik den ser ut i våre dager (foto G. Steensen)



kom hun i privat eie hos Ove Langaard og senere Olav Slåttsveen.

I 1990 ble START museumsbåt og rigget noe ned. MJØSSAMLINGENE bruker nå båten til medlemsturer og formidling av Mjøshistorien. Kulturskolen Mjølkefabrikken har nytte av den når det er båtskole på Kapp. Båten har fast hjemmehavn på Kapp, men ligger en del på Minne der Mjøssamlingene har vedlikehold på flere veteranbåter.

## M/S SÆVAT



*Sævat i fin driv, oktober 2016 (foto Arne S. Høy)*

er også en velkjent båt i havna og i nærområdet vårt. Sævat er 54 fot og ble bygd ved Glommens Mek. i 1920 som tømmertrekker/taubåt. Da Christiania Tømmerdireksjon hadde anskaffet M/B START i 1918 forstod de at egne fartøyer var nødvendig og SÆVAT ble kontrahert i Fredrikstad. Selve sammenklinkingen foregikk på Eidsvoll.

Fartøyet gikk i tømmerseleping fram til 1972 og trakk Mjøsas største tømmersele i 1964 på 109.162

stokker. Det var 7 manns besetning med skipper, maskinist, dekksmenn og stuert, men etter ombygginger (1951 og 1960) ble det 5 mann. SÆVAT brukte normalt drøyt 40 timer på en tur fra Lillehammer til Minnesund med sele i godt vær. Men i uvær og storm kunne overfarten ta mye lengre tid, og bli dramatisk og farlig.

Tømmerselepinga i Mjøsa tok slutt i 1980, men allerede 1972 ble SÆVAT lagt opp ved Minnesund. I 1981 kjøpte Mjøsfærgen AS båten og den ble pusset opp. Den ble solgt videre i 1983 til A/S Mjøslekter og fartøyet ble brukt i bygginga av Mjøsbrua ved Biri fram til 1985. Nåværende eier Odd Martinsen på Kapp kjøpte båten i 1989 og pusset den helt opp etter mye slitasje og skader under brubygginga.

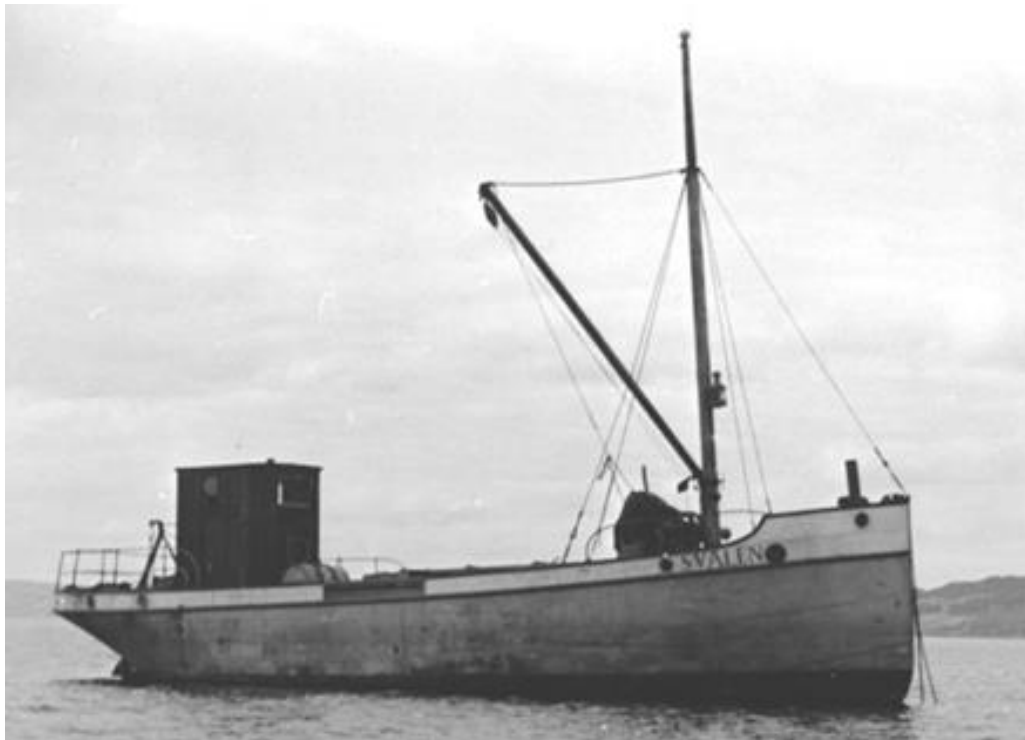


SÆVAT er stadig en fullt operativ taubåt som tar oppdrag av ulik karakter, både større og mindre. Alt fra å bistå ved bygging av ny E-6-bru i Minnesund, slepe stupetårn rundt omkring i Hamarregionen og å frakte materialer og utstyr til hytteprosjekter i nærheten.

Den er spesielt verdifull som veteranbåt og som eksempel på en viktig del av Mjøsas sjøfartshistorie, tømmerseping og Norges innsjøfart.

### M/S SVALEN II

bør også nevnes da den i stor grad har sin havn ytterst på Skibladnerbrygga på Kapp om sommeren. Den er en lastebåt på 50 fot i klinket stål og ble bygd ved Glommens Mek, Fredrikstad i 1923. Rederiet Pannengstuen/Malerstuen i Totenvika satset stort da de



kontraherte et nytt fartøy til Mjøsa, og trosset dårlige konjunkturer for bulkfart i konkurranse med jernbane og vei. SVALEN II kom på samme måte som Start med jernbanen til Eidsvoll i deler, og rederiets seiljakt SVALEN (som sannsynligvis da var motorisert) fraktet delene til Totenvika der hun ble klinket sammen med lokal arbeidskraft og verftsfolk fra Fredrikstad. Båten ble

satt i drift sommeren 1923 og gikk i lastefart i over 40 år med sand, takstein, poteter, murstein, grus og sprit. På slutten av 1960-tallet ble hun kjøpt av Odd Martinsen og Kai Taralrud. Hun ble lagt opp ved Kapp, men forfalt.

SVALEN II gikk inn i sitt nye liv som fritidsfartøy da John Årslund kjøpte henne og slepte skroget til Minne på 1970-tallet og startet en



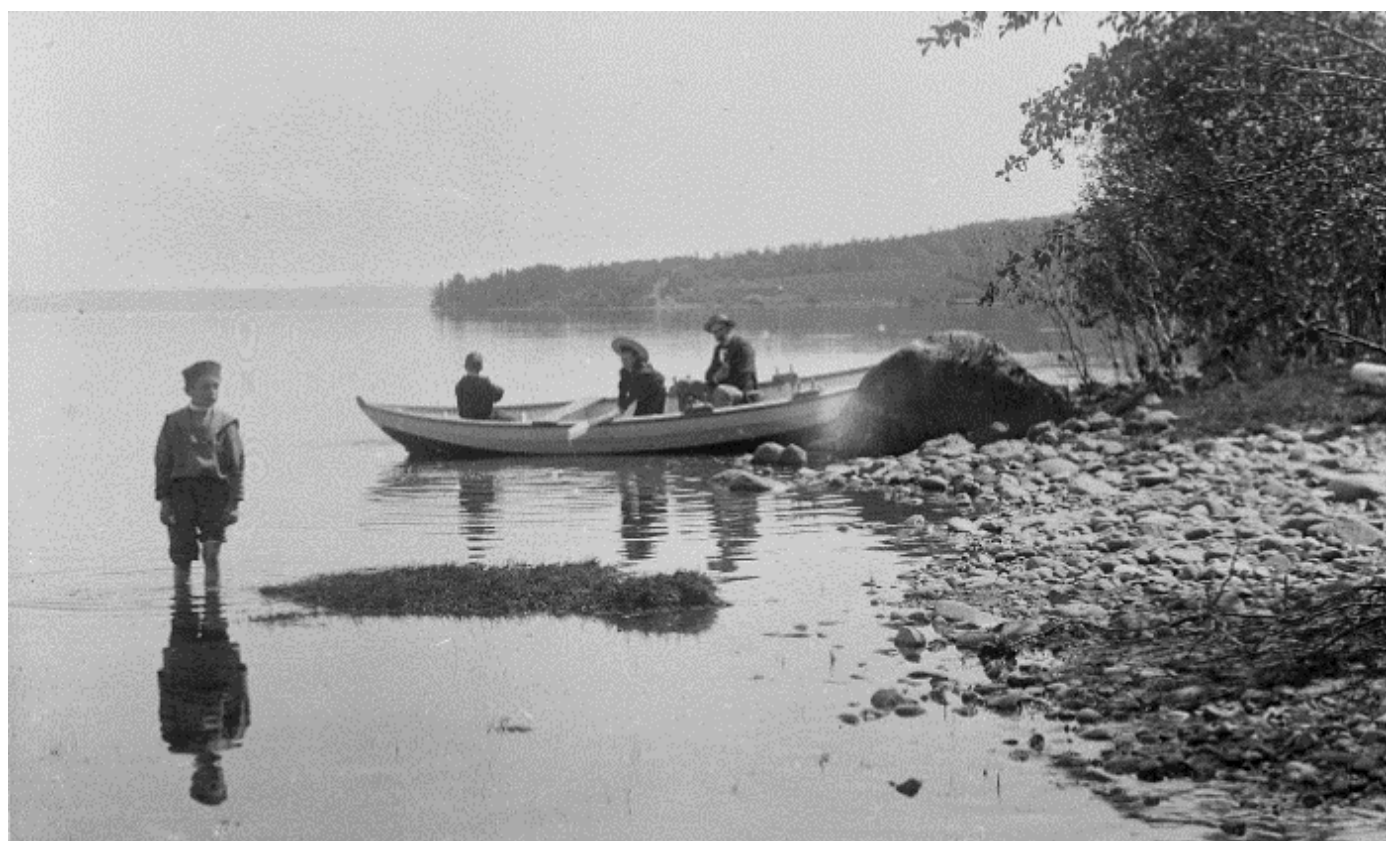


betydelig restaurering og ombygging. I løpet av 30 år fikk fartøyet det utseendet hun har i dag. Lasterommet (lasteevne var 50 tonn) er nå salong med styrehus på toppen.

Da båten kom for salg igjen i 2011, ble det kjøpt av et partsrederi med sterk tilknytning til MJØSSAMLINGENE (Fredholm/Høiberg). Familien Fredholm er etterkommere av de som i sin tid anskaffet henne til Totenvika. Båten leier nå kaiplass av kommunen på dampskipskaia på Kapp om sommeren, og ligger på svai i Minnevika i vinteropplag. Hun brukes noe privat, men også som medlemsfartøy i MJØSSAMLINGENE og i historiefremstillinga. Båten har ikke passasjersertifikat, men tar gjester med på tur når det passer seg slik.

Formålet er å ta vare på Mjøsas siste lastebåt.

## Flere bilder



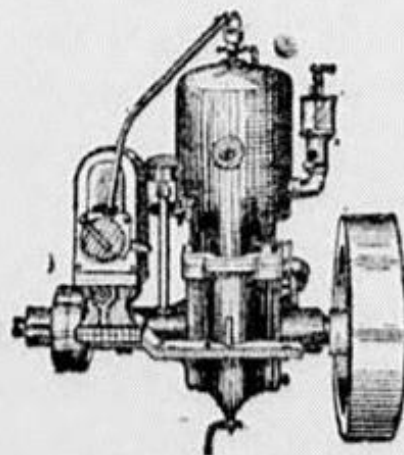




*DS Hamar ved Veslebrygga, 1942*

## Båtmotoren „VIKING“,

3½ hk. (tidl. B. Ø.)

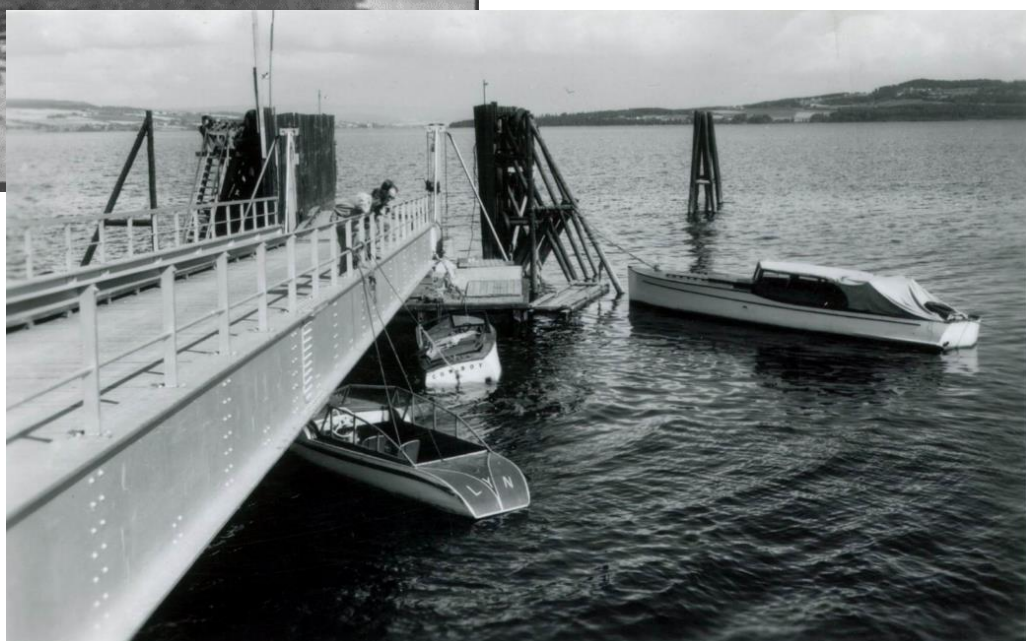
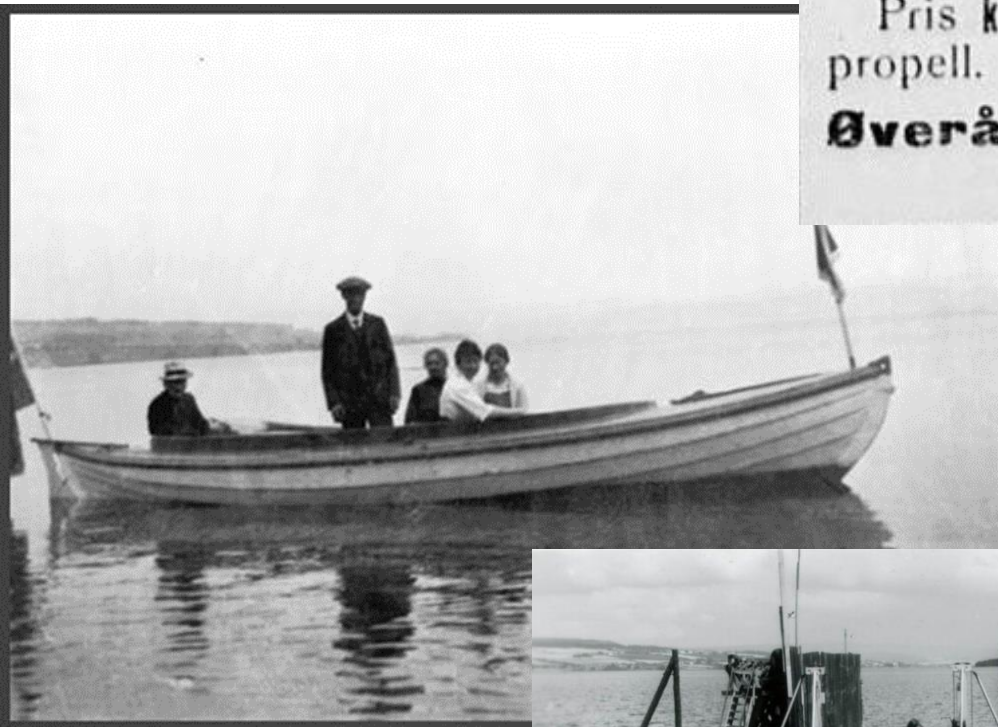


er en kvalitets-  
motor til bil-  
lig pris. Har  
Bronseforede  
lagere, BOSCH  
magnet og  
SIMPLEX forga-  
ser m/ fin  
innstilling for  
sakte gang.

Pris kr. 450.— komplett m/ fast  
propell. Rimelig avbetaling.

**Øveråsens Motorfabrik.**

— Gjøvik. —





























## Referanser:

**Svenn Sandvold;** utallige bilder, notater, opplister og datapresentasjoner, supplert av en rekke gode historier (ikke alle er referert her).

**Viktor Nyhus;** trofast bidragsyter på mange måter, gjennom mange år, og også støttespiller og ekstra hukommelse som supplement til Svenn.

**Normann Nyhus;** også en mangeårig trofast bidragsyter og dessuten en av stifterne og æresmedlem i KBF. Han kan mange historier han ☺.

**Knut Sørli;** styreformann i 15 år og aktiv ved mange havneutbygginger, og spesielt i perioden før og under etablering og bygging av Båtkroa. Han kjenner derfor godt til mye av foreningens historie og er nå æresmedlem.

**Per Inge Høiberg og Mjössamlingene i Minnesund** ([www.mjossamlingene.no](http://www.mjossamlingene.no)) har bidratt med informasjon og bilder om Start og Svalen II, og har sammen med . . . .

**Odd Martinsen** også gitt oss historien om Sævat.

**Arne Julsrud Berg og Mjøsmuseet / Mjøsas Ark** ([www.mjosmuseet.no](http://www.mjosmuseet.no)) ; **velvillig bidragsyter til** en rekke bilder og faktaopplysninger.

**Damp- og motorbåter på Mjøsa** v Julsrud Berg, Nordsveen. Mjössamlingene 1996.

