



50 år
1976-2026

Kapp Båtforening

1976 - 2026

50 år



Innhold

Gratulerer med 50 år.....	3
Historisk tilbakeblikk	4
Kapp Melkefabrikk	4
Kapp	7
Båtliv på Mjøsa, kort oppsummert	7
Kapp Båtforening.....	11
Havna	12
Show, revy og konserter	16
Båtkroa	20
Kapp Båt- og Bilservice	22
Tiden går, år for år.....	23
Styre og stell gjennom årene som har gått.....	38
Formenn	38
Nestledere	38
Havnesjefer	38
Kasserere.....	39
Sekretærer	39
Styremedlemmer	39
Huskomité leder	40
50-års jubileumskomite.....	40
Æresmedlemmer	41
Fortellingen om Håke Berserk	42
Trafikken på Mjøsa - flere tusen års historie	43
D/S JERNBARDEN (1840 - 1936) og D/S DRONNINGEN (1847 - 1888), ny teknologi.....	44
DALEGUDBRAND (1849 - 1921)	45
OPLANDSKE DAMPSSKIBSELSKAB – lokalt initiativ atter en gang	45
SKIBLADNER (1856 -) Skipet som kunne "seile på land og sjø, hadde aldri motbør og kunne foldes sammen og bæres"	45
M/F MJØSFÆRGEN (1923 - 1985) Med utgangspunkt i automobiltrafikken	47
HAMAR - KAPP - FERJEN (1951 - 1979/1989) Opptur og nedtur	50
M/B START	52
M/S SÆVAT.....	53
M/S SVALEN II	54
Referanser:.....	66

Gratulerer med 50 år

11. november 2026 er det 50 år siden Kapp Båtforening ble stiftet.

Det sittende styret vil med dette gratulere alle medlemmer med jubileet, samtidig som vi håper og tror på en lang og lys fremtid for båtforeningen vår. Det er vårt mål at Kapp Båtforening også i framtiden skal være en inkluderende og respektert båtforening for alle båtfolk på Mjøsa og i lokalsamfunnet på Kapp.

Kapp Båtforening er i stor grad bygd på medlemmenes vilje til dugnadsarbeid, og dugnadsviljen er fremdeles stor hos oss. Dagens dugnader handler i stor grad om vedlikehold av området, anlegget og lokalene som de tidligere medlemmene har bygd opp. Det rettes derfor en stor takk til de som jobbet med å etablere havna vår, og selvfølgelig en takk til alle som deltar på dugnader den dag i dag.



Styret har god tro på at Kapp Båtforening har en lys fremtid, og at vi også i årene som kommer vil være til glede for båtfolk på Mjøsa og andre som besøker anlegget vårt.

Kapp Båtforening vil takke alle bidragsytere gjennom mange år, ingen nevnt - ingen glemt.

Kapp mai 2026.

På vegne av styret i Kapp Båtforening

Per Arne Lundhagen

styrets leder

50-års jubileumskomiteé

Styret i Kapp Båtforening etablerte i anledning 50-årsjubileet en liten jubileumskomiteé. 50 år må markeres, og historien så langt bør dokumenteres, og selvfølgelig også feires.

Dette heftet er i stor grad basert på 40-års jubileumsheftet som vi lagde for 10 år siden. Heftet handler om Kapp Båtforening og foreningens historie fra stiftelsen i 1976 og frem til 50-års jubileet nå i 2026.

Men heftet handler også mye om Kapp og Kapp Melkefabrikk, om trafikken og båtlivet på Mjøsa, fra vikingtiden og frem til nå, og om mange av de gamle båtene som har vært, og som vi til tider fortsatt kan se på Mjøsa.

Flere, både fra styret og øvrige medlemmer som har vært med i mange år, har bidratt med informasjon og fakta som undertegnede har samlet og satt sammen til det heftet som du nå holder i hånden, inkludert mange av bildene. Vi håper du får glede av det.

50 års jubileumskomiteéen v Arne S. Høy

Historisk tilbakeblikk

Kapp Melkefabrikk

Vi kan på en måte si at mye startet med at 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 og sendt ut 75.000 bokser Vikingmelk pr dag. Da var Mjøsa en viktig trafikkåre.

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.

Kapp Melkefabrikk er i dag ganske bra restaurert, og i bruk til mange ulike formål. Her er det virksomheter som Kapp Næringshage med et 30-talls forskjellige bedrifter, hovedsete for Mjøsmuséet og Mjøsas Ark, Østre Toten Kommune Kulturskolen Mjølkefabrikken, og en rekke andre virksomheter av ulik art.

Fredag 26. februar 2021 oppsto det en stor brann der tre av de gamle lagerbyggene ble ødelagt.



Det var en stor og kraftig brann, og den var farlig nær Båtkroa. Men en for oss, Kapp Båtkforening, gunstig nordlig trekk gjorde at brannen ikke spredte seg til vårt bygg. Da kunne det lett gått skikkelig galt for Båtkroa.

Det var vel også mye grunnet vindretningen at dette bygget nærmest Båtkroa fikk så begrensede skader at det ikke måtte rives helt, men kunne bygges opp igjen inni den ytre fasaden.



Foto: Tom Sønsteby

Forsommeren 2022 var brannområdet ryddet og sikret, og bygget nærmest Båtkroa hadde fått stillasoverbygg og presenning-tak.



Det ble kalt RUIN og var en periode brukt til festlokale med mye besøk og moro.

Dette ene bygget ble så gjenoppbygd i samme stil med den gamle ytre

fasaden, men med et helt nytt og moderne indre med kontorer og møterom.

Dette ble ferdig restaurert og tatt i bruk igjen forsommeren 2025, og heter nå Ruin.

Branntomta etter de to søndre lagerbyggene ble ryddet og arrondert, og opparbeidet til en fin plass egnet til bl.a. sosiale arrangementer, konserter og annet. Plassen har fått navnet Sopps plass, etter dr. Sopp, Olav Johan-Olsen Sopp, som utviklet metoden for produksjon av Vikingmelken.



Foto: Hugo Olsen

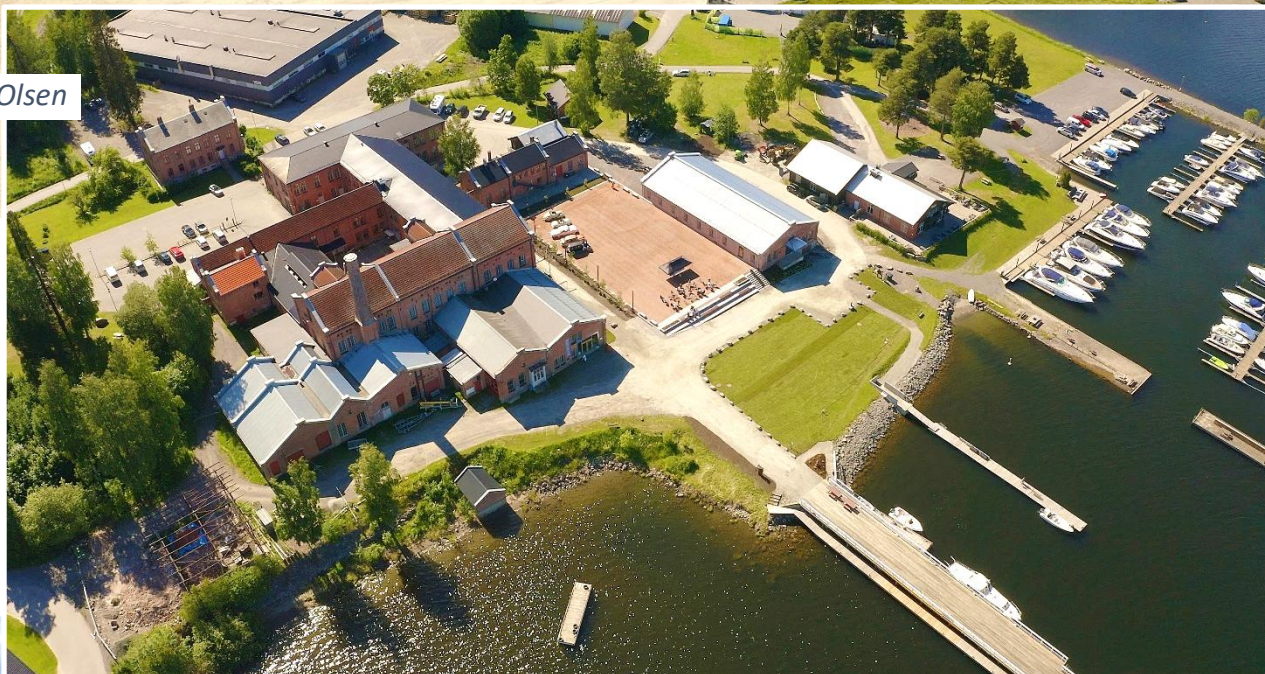


Foto: Hugo Olsen



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. Pensjonatet lå på nedsiden av veien, rett overfor Granly. Det 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 sterkt økende boligbygging, på godt og vondt.

Flere enn 2100 personer bor på Kapp nå, det største tettstedet i Østre Toten.

Båtliv på Mjøsa, kort oppsummert

Men historien startet jo egentlig mye før Kapp Melkefabrikk.

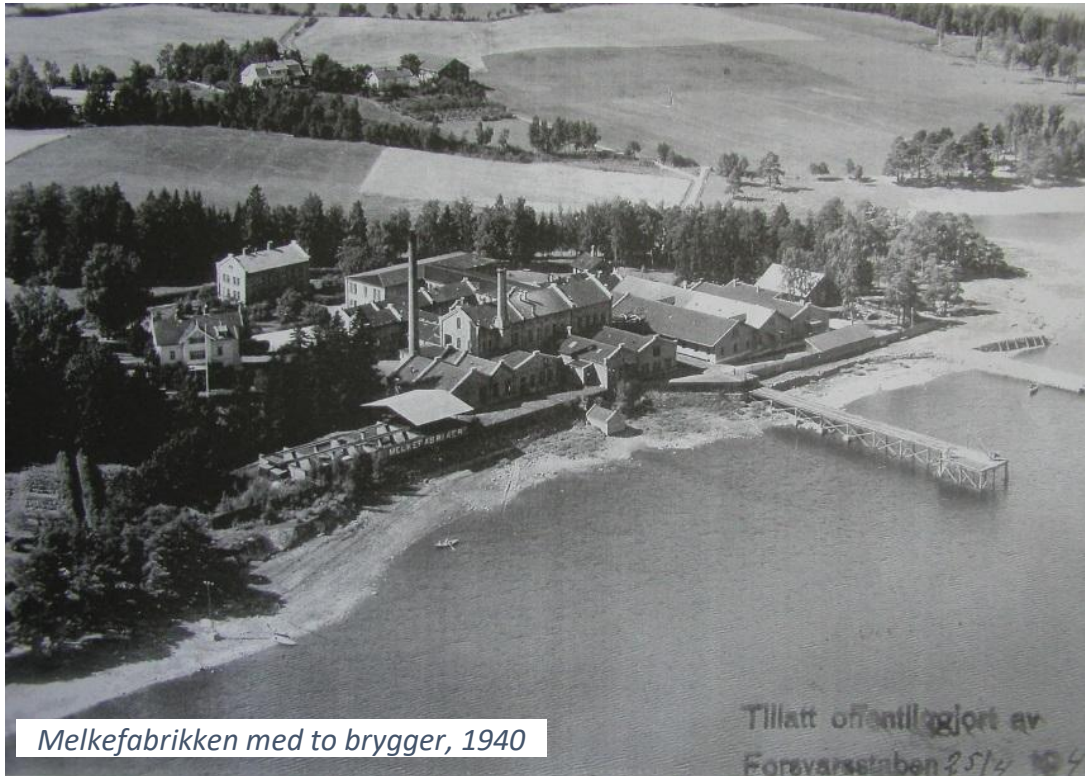
Vi vet at sverdet til Håke Berserk fra Håkåstad, ca år 850, ble funnet i en liten haug der det senere er bygd fergeleie i Smørvika. Sverdet, faktisk tre ulike som ble funnet der, er nå utstilt i Mjøsas Ark. Dette er et av de tidlige sporene fra båttrafikk på Mjøsa. Dette er mer omtalt lengere bak i heftet.



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



Melkefabrikken med to brygger, 1940

Det er den nordre kaia til Kapp Melkefabrikk, Veslebrygga, som i dag utgjør søndre avgrensingen av Kapp Båtforenings båthavn med inn- og utseilingen til havna og ut til gjestebrygga med fyret.

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

Skibladner er fra 1856, dvs. at hun har 170-års jubileum i år, og har gått jevnt og trutt mellom Eidsvoll 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 bedre veier og mindre industri langs Mjøsa, ble båtlivet mer og mer fritidspreget, med fiske og friluftsliv (komme unna kjerringene litt?), og rekreasjon, bading, sosialt, helgeutflukter mm (komme unna jobb litt).

I de senere år har det også vær litt taxi-trafikk med rib og annen rutebåt, bl.a. til og fra Urbane Totninger sine sommershow, og arbeidsskyss mellom Gjøvik og Hamar.



Charterbåter og annen slik trafikk har gjennom mange år vært tenkt som en fornyet næringsvirksomhet på Mjøsa, der Mjøsa er til nytte og er mer enn et skille mellom regionene. Men så langt har det ikke blitt så mye av.

Fra «Sundet» / Helgøya



Trengsel inn mot havna etter en fin julkveld i 2014



Kappinger samlet i "Sundet", juni 2016

Kapp Båtforening

I 1976 mente noen entusiastiske og iherdige Kappinger at tiden var inne for å etablere 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 - 7308
Nestformann.	Bjørn Bratlie.	"	"	68700 - 7456
Sekretær.	Knut Østby.	"	"	68615 - 6001
Kasserer.	Alfred Kobbeltvedt.	"	"	6030
Havnefogd.	Henning Haug.	"	"	68858
Styremedlem.	Einar Wikøren.	"	"	68852. (Buds
Styremedlem.	Petter W. Lie.	Lena.	"	66293.
1.ste varamann.	Odd Martinsen.	Kapp.	"	68798 - 6882
2.nen "	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. Forslag til disse skal også legges frem på årsmøtet

Lover: Bratlie fremmer forslag om lover, som også skal omfatte formålsparagrafer.

Havn. Formannen og sekr. skal møte ordfører 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 og 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 Renseannlegget 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 Tomsveen.

Knut Østby

Henning Haug

Ch-Bjørn Holm

Norman Nyhus

Alfred Kobbeltvedt.

Odd Linnerud.

Petter W. Lie

Foreningen har nå i 2026 nesten 240 medlemmer og havneplass til mer enn 115 båter i ulike størrelser, alt fra joller og vannscootere og båter opp til de største på nærmere 50 fot.

Av de 100 første medlemmene er fortsatt 15 aktive.

Det er god rekruttering av nye medlemmer.

Havna



Ca 1965-70. Svalen II ligger ved Veslebrygga, før restaurering. Den søndre fabrikkbrygga er borte.

Det første Kapp Båtforening gjorde, var å kartlegge mulige havneløsninger. Først i 1979 var nødvendige avklaringer med kommunen så klare at bygging av "midlertidig" båthavn kunne starte. Først lå den ytre moloen ikke lenger ut enn der utseilingen fra havna er nå.



Denne er deretter forbedret og utvidet trinn for trinn, med stor dugnadsinnsats, mer eller mindre hvert eneste år.

Spesielt kan nevnes 1984 da det ble støpt mur mellom laftekassene på gjestebrygga, 1985 da vi fikk amo-midler til bygging av Gamlemuren rett nedenfor der Båtkroa er nå, 1989 da



Helt i lodd, og vel så det.

nåværende ytre
molo ble lagd.
I 2007 ble
Nymuren lagd.



De disponerte en stor og variert maskinpark . . .

. . . og litt dramatikk ble det også.



I 2011 ble det



Dugnadsjobb med produksjon av landganger.

skiftet til helt nytt
bryggemateriell og i 2016 ble
gjestebrygga ved fyret kraftig
forsterket slik at den ikke skulle
rase ut. Den fikk også skjørt mot
utsiden for bedre liggeforhold.
I 2019 ble bryggeområdet pyntet
opp og det ble lagt brostein
langs murene, og i 2022 og 2023
ble det fylt opp på moloene for å
bedre flomsikringen.



Mur mellom laftekassene, 1984



*Nytt dekke på gjestebrygga,
pinsen 2002*



Nytt dekke på flytebrygger, 2001



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 båtforeningen og tettstedet Kapp.

Vazelina-showene;

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

Teltgjengen i aksjon



Grombil'n te'n Eldar



Avslutningsfest på Gjestgiveriet

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

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

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 20. året Urbane Totninger «herjer» på Kapp, og de har blitt et attraktivt trekkplaster for området.

Med unntak av Corona-året i 2020 og i 2023 da de arrangerte UT Syng, har de hatt årlige show med stor oppslutning og suksess.

Men dette året, 2026, blir (trolig?) det siste året med Urbane Totninger. Stor takk for mange fine og artige stunder med god underholdning, flott musikk og seriøst mye tull og tøys gjennom mange år.



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

Etter hvert ble det mer og mer krevende å arrangere slikt på en profesjonell måte, og mindre egnet til frivillighet og dugnadsinnsats som avtaler, rigging, salg, ansvar for sikkerhet og vakter, og opprydding etterpå. Det ble etter hvert også slik at det ofte var de samme relativt få personene som dro hele lasset.

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 har år til annet 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.

Så var det konsert med Kurt Nilsen med band i 2015 (29.8.), - - -



- og Åge Aleksandersen og Sambandet i 2016 (26.8.), arrangert av 2830 fra Raufoss.

Båtkroa



Slik så skuret ut fram til båtforeningen kjøpte det 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.

Kapp Båtforenings storstue er jo i 1. etasje med restaurant med fine kjøkkenfasiliteter, kjøle- og fryserom og lager.

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

Lokalene i både 1. og 2. etasje er nå, i tillegg til restaurantdrift, også mye brukt til ulike sammenkomster, årsmøter, fester, runde bursdager og konfirmasjoner for å nevne noe.



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

Båtkroa har også i perioder krevd mye hodebry med bekymringer, forpliktelser, stadig strengere offentlige krav, varierende og stadig

nye leietakere, til tider store kostnader, men er også et flott og verdifullt samlingssted og tilbud i bygda, og gir kjærkomne inntekter fra utleie.



Det har vært mange forskjellige drivere gjennom årene:

2001-2002 Odd Seljeflot drev Båtkroa de to første årene i samarbeid med båtforeningen.

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 – 2017 Mustafa Güven fra Verona i Gjøvik og på Raufoss

2018 A Güven tok over etter Mustafa

2019 – 2023 Seriøst firma (Urbane Totninger), som kalte det Fjorn

2024 – Sabur Tajek, som kaller det Barbarossa. Driver også Toscana, oppe i krysset

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.

I 1983-84 bygde de også en brygge på de gamle fundamentene etter Melkefabrikkens brygge, der hvor Skibladnerbrygga senere ble bygd. Denne virksomheten ble senere drevet av Viktor alene, fram til 1993. Virksomheten ble da videreført av Einar Taasen fra 1994.



Tiden går, år for år

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

1976

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

11. november 1976 ble det avholdt stiftelsesmøte for Kapp Båtforening. Arne Nyhus ble 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 strømoopplegg.

1987

Sørsiden av den brygga som ble bygd av Kapp Båt- og Bilservice ca 1983, 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 kjøpte inn 14' Skibsplast m 30hk (med 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 med molo, 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 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

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 deler av 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 125,41m (tilsv. 7,72m) og i 1927 tangerte den 126m (tilsv. 8,31m) (ref. Eidsiva).

Normalen/HRV er 122,94m, tilsv. 5,25m.

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



Sikring av brygger



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 krevde stor innsats og det ble utført en imponerende dugnadsinnsats.

1997

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

Pb 32 ble etablert som vår postadresse.

2000

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

Parallelt med 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 tok
over 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

Installasjon av videoovervåkning.

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

Kapp Båtforening kjøpte 2/3 av skuret bak Båtkroa fra Østre Toten 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.



Kapp Båtforening arrangerte Mjøsa Grand Prix båtrace i samarbeid med Outboardklubben fra Oslo i juni.

Norgescup
Rundbane og
Offshore -
på Mjøsa!



2011

Nok et stort prosjekt, der alt bryggemateriell ble byttet til helt nye brygger og y-bommer, og moderne el-anlegg. Dessuten vannposter på hver andre lysstolpe.

Det ble også støpt noen meter mur utover, på innsiden av nordre molo, for å 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 ble satt av til dette.

2012

Moloen måtte nok en gang repareres etter fjorårets flom. Den ble steinkledd på utsiden mot øst 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 måtte repareres.

Den nye hjemmesiden 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. en liten varmekolbe for å begrense kondensproblemer om bord (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.

Østre Toten Kommune etablerte permanent landfeste til flytebrygga vår, i det ytre bassenget mellom steinbrygga og Skibladnerbrygga. Fint tilskudd til badende, kajakkpadlere og som pic-up brygge for båter med behov for korte opphold.

Jubileumsåret 2016

Dette var et år med mange jubileer.

Kapp Båtforening feiret 40 år, Skibladner ble 160 år, Urbane Totninger hadde show på Kapp for 10. gang. Dessuten var det 125 år siden produksjon av Vikingmelk startet opp på Kapp.

Kapp Båtforening startet sin 40-års jubileumsfeiring med den tradisjonelle årsfesten i februar der 55 medlemmer med følge og venner deltok.

40 årsjubileet ble ytterligere 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.



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.



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 markering av Skibladners 160 år med program på Sommeråpent fra Kapp brygge 12.juli.

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

Det var da nesten 200 medlemmer og medlemsnummer 676 ble tatt i bruk i oktober.





Åge Aleksandersen og Sambandet spilte på Kapp 26.8., arrangert av 2830 fra Raufoss. Ca 2000 til stede.

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

Båtforeningen følger med i tiden og det ble etablert Facebook-gruppe for medlemmer.

2017

Innført regel om at alle som ønsker plass til båt større enn 45 fot må søke styret før plass kan tildeles. Forhold som plass og sikkerhet i havna er viktig og skal vurderes.

Vinterparkering av båter på P-plassen i havna er en god ordning som har fungert bra.

Utvikling av uteområdene rundt Båtkroa planlegges i samarbeid med driver for å tilrettelegge best mulig, både for besøkende og slik at driver kan gi et best mulig tilbud til gjester.

e-post og hjemmesiden brukes i så stor grad som mulig til annonsering av møter, informasjon og påminnelser, innkalling til dugnader og annet. Dette er effektivt og letter arbeidet til de som driver båtforeningen.

2018

Kontrakt med Seriøst Firma om leie av Båtkroa fra november. De satte i gang omfattende ombygging og modernisering, både inne og ute.

2019

Det digitale verktøyet *Havneweb* ble tatt i bruk.

Legging av brostein til gangsoner langs murene i havna.

Stor innsats på dugnader, slik det alltid har vært. Veldig sosialt.

Båtkroa, som nå «heter» *Fjorn*, er godt i gang og har gjennomgått en omfattende ombygging og oppgradering, både inne på kjøkken, i restaurantlokalene, og ute på serveringsområdene. Det ble også satt inn store glassdører i gavlen mot Mjøsa.

Østre Toten Kommune ønsker at Kapp Båtforening gir innspill til planlagt ny reguleringsplan for området.

2020

Kapp Båtforening kjøpte resten av bygget, dvs. resterende del av lageret, fra Østre Toten Kommune.

Aktiviteter i foreningen er preget av begrensninger grunnet Covid-19.

2021

Aktiviteter i foreningen er fortsatt preget av begrensninger grunnet Covid-19.

2022

Hevet moloen mot nord for bedre flomsikring. Dette ble diskutert med og godkjent av Østre Toten Kommune.

2.etasje på Båtkroa ble pusset opp.

Vi arrangerte båtkonvoi Helgøya Rundt, med grillfest i havna etterpå.

2023

Moloen oppgradert for bedre flomsikring, både mot nord og øst. Fyret ble også hevet.

Uværet Hans herjet fælt i begynnelsen av august dette året, og også i vårt område. Vannet steg





kraftig, helt til 7,46 meter, og nesten 60 cm på et døgn på det meste. Da måtte alle ta opp båtene fra havna for å redusere fare for skader, både på båter og havnemateriellet.

Vannstanden forble ganske høy ut hele august, så dette året ble det en ganske kort båtsesong for mange av oss.

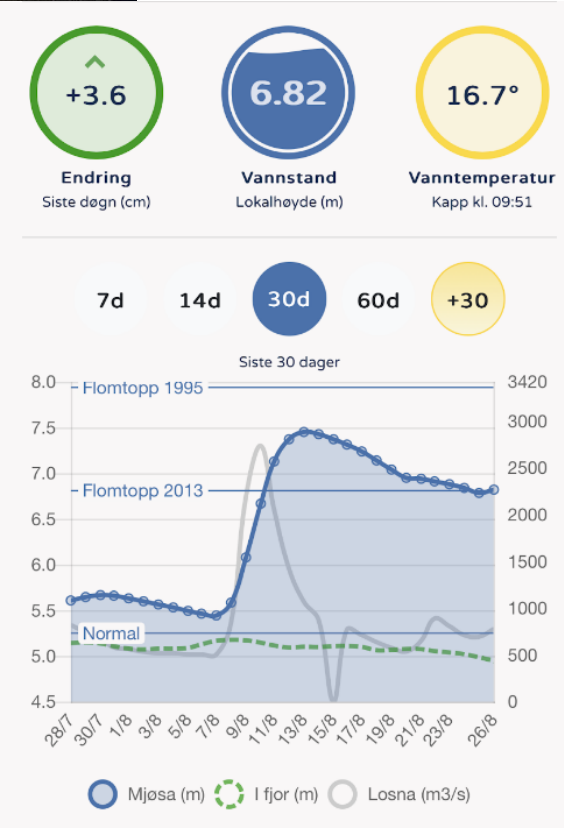


Foto: Arne S. Høy

I september var det ekstra dugnad for opprydding i havna etter uværet «Hans».

Kjøkkenet i 2. etasje ble oppgradert og pusset opp, på dugnad det også, så klart.



Foto: Hugo Olsen

2024

Ny reguleringsplan for området vedtatt, og Kapp Båtforening har fortsatt dialog med kommunen om utarbeidelse av arealplanen og vår bruk av området.

Vaktrommet i 2. etasje ble pusset opp.

Barbarossa har hatt sitt første driftsår på kroa, noe som har fungert godt.

2025

Påbegynt å lage brygge/trapp på innsiden av moloen mot nord.

Det ble utført service og utbedringer på ventilasjonsanlegget, og tegnet serviceavtale.

Støydemping i restaurantlokalene ble utbedret.

Jubileumsåret 2026 – Kapp Båtforening feirer 50-årsjubileum

Kapp Båtforening startet sin 50-års jubileumsfeiring med den tradisjonelle Årsfesten, rett etter årsmøtet 14. mars, der 79 medlemmer med følge og venner deltok. Veldig bra!

50 årsjubileet blir ytterligere markert fredag 22. mai, der vi er invitert som gjester på prøveforestilling til Urbane Totninger (stor TAKK til dem for det!).

Mange fortsetter nok på Barbarossa etter at forestillingen er ferdig.

Det er også lagt opp til konvoi Helgøya rundt lørdag 27. juni, der vi satser på stor fest i havneområdet etterpå. Der blir også andre båtforeninger rundt Mjøsa invitert.

Det er nå ca 240 medlemmer i Kapp Båtforening og medlems-nummer 894 er tatt i bruk.

Dessuten er det i år 25 år siden Båtkroa ble ferdig oppbygd og innviet som båtforeningens storstue.

Foreningen har god økonomi.

Framtida / Årene som kommer?

Det er jo alltid vanskelig å forutse hva framtiden vil bringe, men det sittende styret ser framover med stor optimisme og har god tro på at Kapp Båtforening har en lys fremtid. Vi håper at vi også i årene som kommer vil være til glede for båtfolk på Mjøsa og andre som besøker anlegget vårt.

Vi jobber jevnt og trutt for fortsatt å ta vare på og utvikle videre det fine miljøet og de fine anleggene og bygningsmassen som vi har bygd opp gjennom alle disse årene. Dette for å fortsatt være til glede for nåværende og framtidige medlemmer, lokalbefolkningen for øvrig og andre som kommer på besøk til den fine bygda vår.

Det er veldig god dugnadsånd i foreningen, noe som er sosialt og verdifullt, og viktig for at havna også kan være et sosialt samlingspunkt og mer enn bare et sted å ha båten.

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 andre aktuelle saker bør vi være initiativtaker og pådriver overfor bl.a. Østre Toten Kommune 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 årsmøtet for 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
2018 Svein Karlsen
2022 Per Arne Lundhagen

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
2018 Kjell Moe Aas
2021 Per Arne Lundhagen
2022 Anders Montgomerie

Havnesjefer (det het *Havnefogd* den første tiden)

1976 Henning Haug
1981 Odd Martinsen
1983 Kjell Olav Haavi
1987 Einar Taasen
1991 Karl Einar Wikøren
1998 Bjørn Solberg
1999 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
2022 Morten Hårstadsveen

Kasserere

1976 Alfred Kobbeltvedt
1983 Nils Østby
1987 Knut Østby
1997 Kjersti Tokvam ble valgt inn, men Knut Østby tok over i løpet av året
1998 Inger Aas
2006 Dag Einar Aas
2008 Odd Harald Fløgum
2009 Inger Aas
2010 Ørjan Bråthen
2016 Jan Bratlien
2018 Lars Ola Annexstad
2025 Vidar Hovelsrud

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
2017 Hilde K. Evenrud
2023 Arne S. Høy
2026 Håkon Kvam

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
2017 Christian Hedløy Engh, Svein Karlsen
2018 Per Arne Lundhagen
2019 Arve Osmark, Vegard Bråthen (vara)
2021 Anders Montgomerie
2022 Kristian Bjaanes, Knut Sørli

Huskomité leder

2002 Einar Meritt Moe
2005 Leif Tore Linnerud
2007 Anita Linnerud
2008 Anders Nyhus
2010 Tone Haavi
2018 Viktor Nyhus
2022 Anne Mette Johnsgaard

50-års jubileumskomiteé

Arne S. Høy – ledet og koordinerte, og har skrevet jubileumsheftet
Knut Sørli – har bidratt med sin mangeårige historieoversikt, og hatt gode forslag og synspunkter
Anne Mette Johnsgaard – har representert Huskomitéen og gitt gode innspill
Vegard Bråthen – tok selvsagt fest- og morokomiteé-oppgaven
Det sittende styret – har støttet opp med idéer, synsing og kreativ kritikk

Som denne oppstillingen 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.

I tillegg har det alle disse årene vært mange som har stilt velvillig opp og gjort en god jobb, bl.a. i havnekomité, huskomité og på andre aktiviteter og anledninger.

Æresmedlemmer

Fra Kapp Båtforenings Vedtekter, kriterier for Æresmedlemmer;

Personer som over lang tid har jobbet og bidratt vesentlig mer enn hva man normalt kan forvente med saker som har stor betydning for Kapp Båtforening kan utnevnes til Æresmedlem. Æresmedlem fremstår således som et forbilde for foreningens medlemmer, men har ellers rettigheter og plikter tilsvarende andre medlemmer.

Følgende personer har gjennom Kapp Båtforenings 50 år lange historie *jobbet og bidratt vesentlig mer enn hva man normalt kan forvente* for foreningen og blitt utnevnt til æresmedlemmer;

1986 Arne Nyhus, en av initiativtakerne og foreningens første formann. Aktiv pådriver overfor kommunen for etablering og godkjenning av havneutbygging

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. I mange år også medlem i huskomitéen

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

2020 Viktor Nyhus, har hatt sitt hjerte i båthavna siden starten i 1976. Han har vært en viktig ressurs og gjort en ekstraordinær innsats gjennom mange år

Fortellingen om Håke Berserk

er en interessant historie som Pål Gihle 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 stort 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 Håkastad 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, og de brente stuen og alle som var i den. Så spente de telt over en stor slede og satte Ragnhild og Guttorm i den og før 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 dette 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. 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 langt 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 og 10 tonn, eller mellom 15 og 20 vognlass på en 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.



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.

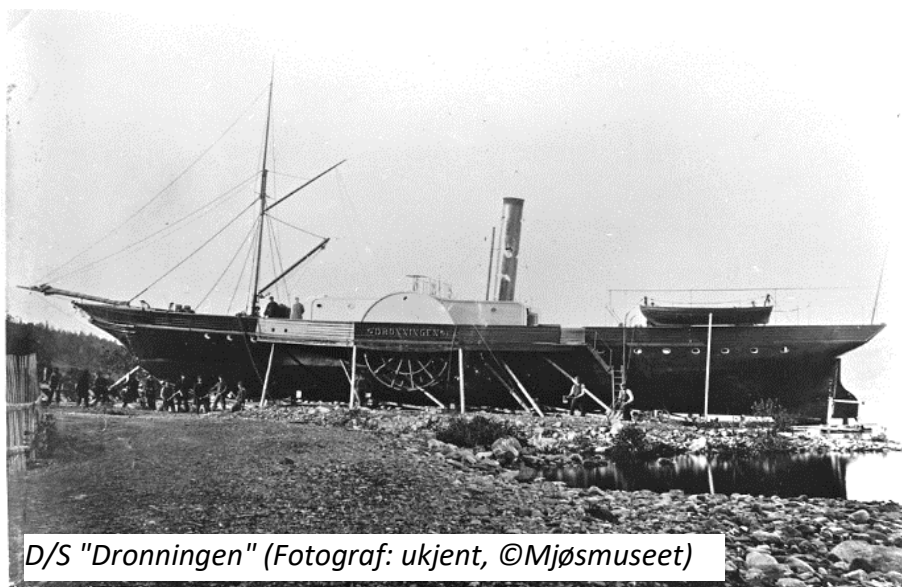
Skipet fikk navnet D/S Jernbarden, og var oppkalt etter Eirik Jarls skip Jarnbardinn som var med på å bekjempe Olav Tryggvasons Ormen hinn Lange under slaget ved Svolder i år 999-1000. D/S Jernbarden hadde sin første tur 6. november 1840. For å være med på ferden måtte passasjerene betale 16 skilling 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. Hun 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, men 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 fraktesbåt 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.



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 Losna, og kom i gang der i 1849. Med Dalegudbrand fra Båttstø i Øyer til Elstad i Ringeby ble det mulig å reise fra Eidsvoll kl. 5.00 om morgenen og ankomme 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 klasse, delt for damer og herrer, samt egne *sovecabinetter*, om noen skulle ønske å overnatte om bord. Etter noen år på Losna ble 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 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 (1856 -) Skipet som kunne "seile på land og sjø, hadde aldri motbør og kunne foldes sammen og bæres"



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. Ifølge 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 stykkgoedsbåt 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.

Noen bør nevnes; Dampskipene Industri og Thor var rene arbeidsmaskiner som fraktet og slepte varer, gods og tømmer. D/S Kong Oscar var i hovedsak passasjerskip. D/S Gjøvik er eksempel på skip som kombinerte det å være passasjerskip med å frakte enkelte varer.

M/F MJØSFÆRGEN (1923 - 1985) Med utgangspunkt i automobiltrafikken

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 bilferge. Mange var skeptiske, men ferga klarte seg godt.



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

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. Ferga skulle vise seg å bli populær og på de første 116 driftsdagene hadde ferga fraktet hele 182 biler, 10 811 passasjerer og 193 hester og storfe. Selv om ferga 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 ferga 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 ferga 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 betjene alle som ønsket transport over Mjøsa.

Dette førte til at den større



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

Mjøsfærgen II ble sjøsatt i 1949 og den gamle ferga ble reserve.

1949 var det siste ordinære driftsåret til Mjøsfærgen (1923) som dette året transporterte 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. I 2013 ble den hentet tilbake til Mjøsa og eies nå av Mjössamlingene. Den er "vernet skip" av Riksantikvaren og har vært under svært omfattende restaurering på Minne i over 10 år. Men den ble seilklar og feiret 100-årsjubileet sitt i 2023.

Mjøsfærgen II gikk i Mjøsa fram til 1971 da den også ble flyttet til Randsfjorden og gikk mellom Tangen og Horn, under navnet Randsfjordferja II fra 1972.

Den ble erstattet av el-fergen **Elrond** i 2022, og hugget samme år.

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



Mjøsfærgen

1963 (nr. 3 i rekken): heter nå **Mjøscruise** hos Sjøfartsdirektoratet. Den har ligget i opplag på Mengshol i mange år, noe det er litt delte meninger om.

Mjøsfærgen IV

lå noen år i Middelhavet, i

nærheten av Denia, i tilknytning til et fiskeoppdrettsanlegg og het da "BASE 173". Den het en stund Drøbaksund III. Den ble hugget i 2023.



Den siste, **Mjøsfærgen V**, ble i 1985 solgt ut av Mjøsdistriktet da det ikke lenger var behov for en slik ferge 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.

Tre av de fem Mjøsfærgene finnes den dag i dag.

Mjøsa har nå fire fartøyer som Riksantikvaren har gitt offisiell status som maritime kulturminner: D/S SKIBLADNER (1856) som ble fredet i 2006, M/S WILLY (1943), M/F MJØSFÆRGEN (1923) som ble vernet i 2013, og Mudderlekter M1 som ble vernet i februar 2025.

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

HAMAR - KAPP - FERJEN (1951 - 1979/1989) Opptur og nedtur

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. Ferga 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 ferga fra den ene kortsiden, såkalt endeinnkjøring. Da det endelig var klart for fergas første dag på fjorden med trafikk var folk så nysgjerrige og optimistiske at 1500 passasjerer og 80 biler ble fraktet denne første dagen. Men lykken skulle snu og på den første ruteturen grunnstøtte ferga i Nes-sundet og kapteinen nektet å kjøre der flere ganger før forholdene var utbedret. I tillegg skulle det vise seg at ferga 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 ferga ble solgt til Ragnar Andersen AS i Oslo i 1954. Ferga som hadde kostet 1,2 millioner i 1951 ble tre år senere solgt for 290 000 kroner. Den 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 ferga mye av sitt grunnlag da Vestoppland Bilselskap startet opp Ringruta rundt Toten og til Gjøvik i 1964. Da trengte ikke totningene lenger å ta ferga 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 ferga kolliderte med Nesbrua og styrhuset ble knust,

og i 1968 da den 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, ferga ble omdøpt til Opplandferjen og solgt året etter. Opplandferjen sank i 1979 i vinteropplag ved brygga på Hamar.

Ferga 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, og ble etter det hugget opp på Kapp i 1989.



M/B START

er en kjent båt for oss da den lenge har ligget 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.



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



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

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

I 1990 ble START museumsbåt og rigget noe ned. Mjössamlingene bruker nå båten til medlemsturer og formidling av Mjøshistorien. Den ligger nå fast på Minne der Mjössamlingene har vedlikehold på flere veteranbåter. Start sitt opphav, hvor og når båten ble bygget, eller hva den ble brukt til før 1918 har lenge vært ukjent, og det forskes stadig på å finne ut av dette.

M/S SÆVAT



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 sammen-klinkingen 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 i 1972 ble SÆVAT lagt opp ved Minnesund. I 1981 kjøpte A/S Mjøsfergen båten og den ble pusset opp. Den



ble solgt videre i 1983 til A/S Mjøslekt 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 E6-bru i Minnesund, slepe stupetårn rundt omkring i Hamarregionen og til 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, tømmerseleping og Norges innsjøfart.

SÆVAT har de siste årene hatt tilhold i havna hjemme hos Odd Martinsen på Smørviken.

M/S SVALEN II

bør også nevnes, da den de senere år 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 den 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 historieformidlinga. 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





Smørvika ca. 1950. Marit Senstad med datter Inger akter, fr Karlsen ved årene og Evelyn Valin i baugen.



DS Hamar ved Veslebrygga, 1942

Det ble etter hvert vanlig med motor i båtene

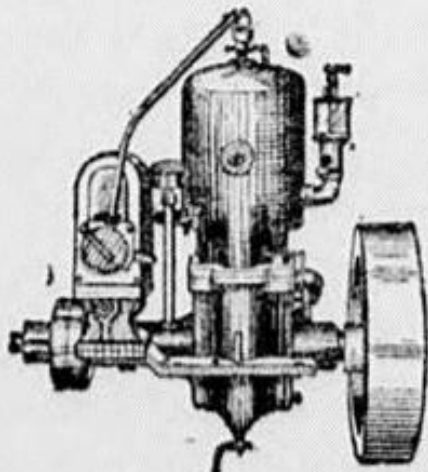
Båtmotoren „VIKING“,

3½ hk. (tidl. B. Ø.)

er en kvalitetsmotor til billig pris. Har Bronseforede lagere, BOSCH magnet og SIMPLEX forgasser m/ fin innstilling for sagte gang.

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

Øveråsens Motorfabrik.
— Gjøvik. —




Fra starten på motorbåtlivet på Kapp, ca. midt på 50-tallet.



Lyn, tilh. Odd Mathisen (Remington) og Cowboy, eid av leder på hestesenteret på Starum. Furuholmen-båt tilhørende Johannes (Johs) Lundsten til høyre.









3/31/01 12:49

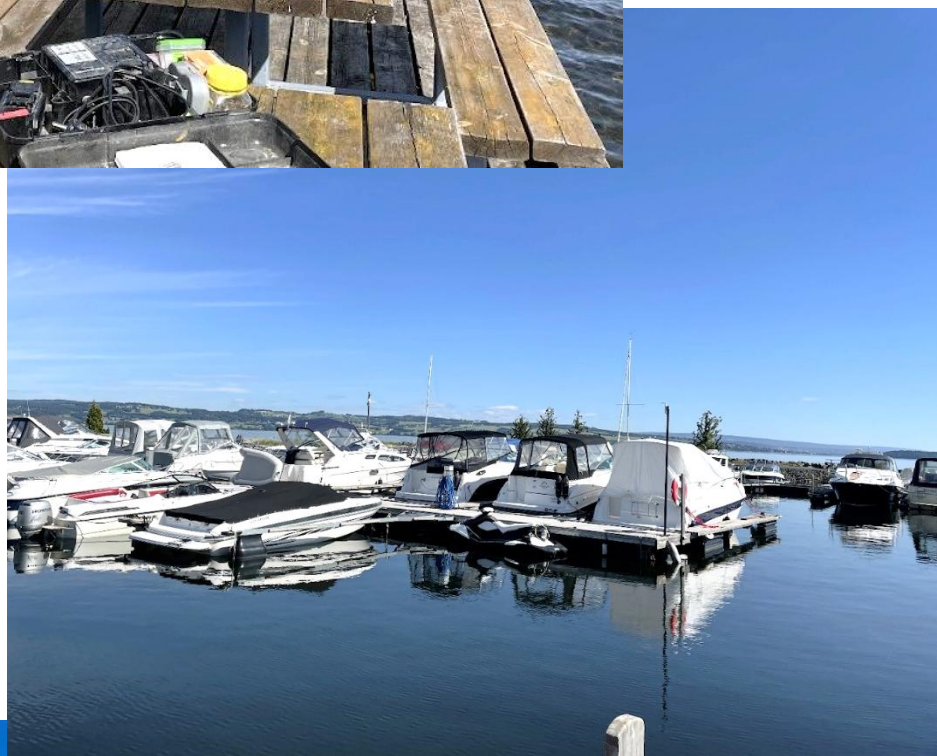








Foto: Lars Napstad



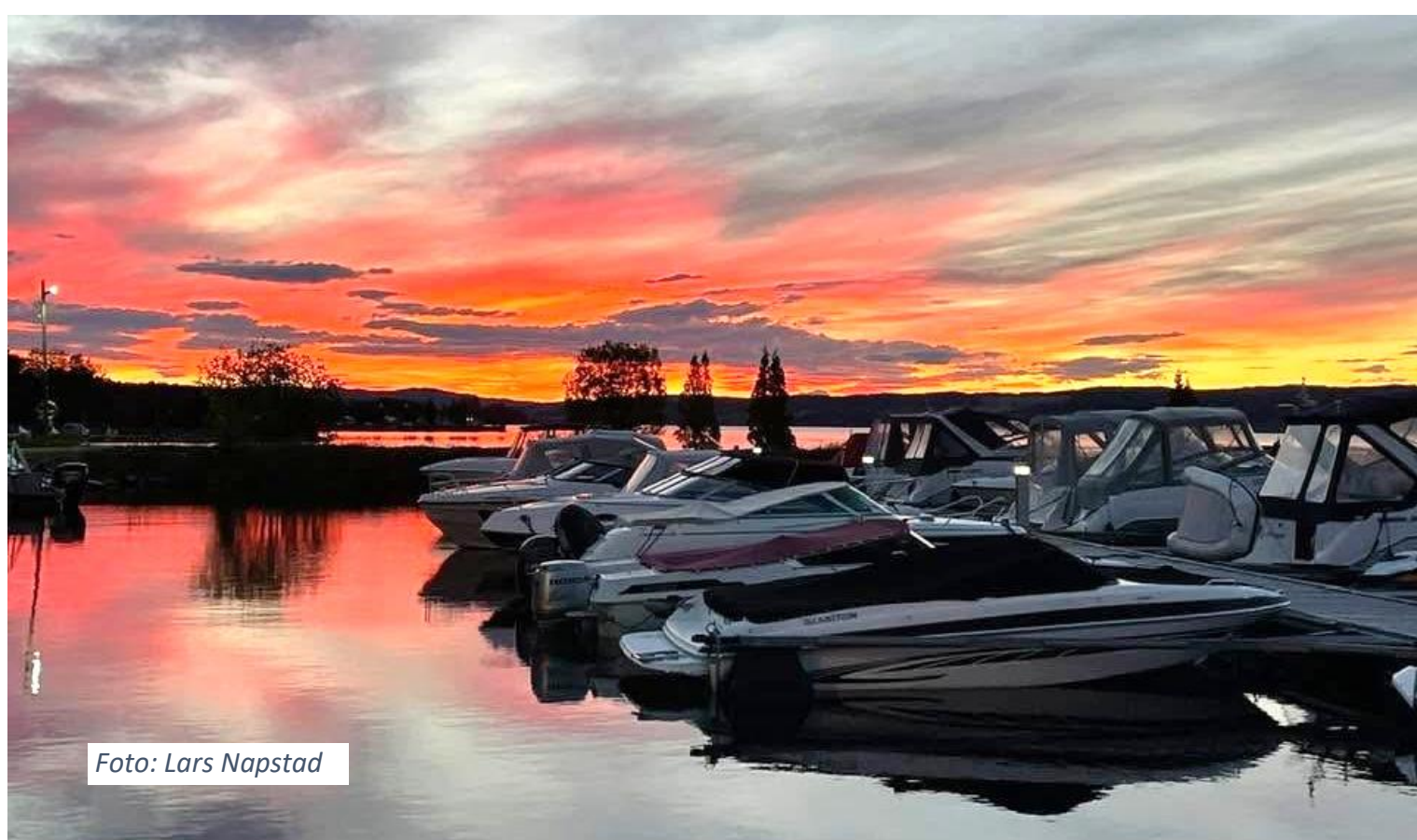


Foto: Lars Napstad

Referanser:

Svenn Sandvold; utallige bilder, notater, opplistinger og datapresentasjoner, supplert av en rekke gode og morsomme historier

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

Normann Nyhus; også en mangeårig trofast bidragsyter og dessuten en av stifterne av foreningen. Normann var styreformann i 10 år og er æresmedlem

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 æresmedlem

Knut Østby; en av stifterne av foreningen og er fortsatt aktiv medlem med båt. Han har i mange år vært både sekretær, styremedlem, kasserer og revisor

Per Inge Høiberg og Mjössamlingene i Minnesund (www.mjossamlingene.no) har bidratt med informasjon og bilder om bl.a. Start og Svalen II, og har sammen med

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

Mjømmuséet / Mjøsas Ark (www.mjosmuseet.no); kilde til en rekke bilder, artikler og faktaopplysninger

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

Hugo Olsen / Spitfire Productions (www.spitfireproductions.no) har bidratt med flere fine bilder/ dronefoto, inkludert forsidebildet til dette heftet

Stor takk til våre samarbeidspartnere og lokale støttespillere;

KIWI mini pris

KIWI'n på Kapp

KAPP iT

kappit.no



Gjersing's
Avd. KRAN & TRANSPORT

Kranbiltjenester

Ny gassdrevet Volvo FH500 6x2 med Palfinger PK 24.001 SLD 5!
Volvo FH 16 - 750HK. med Palfinger PK 92002-SH + fly jibb og winsj.
Volvo FM 500 med kran type HMF 32.20 2 og 3 akslet henger etter behov.

Hårstadsveen

TRANSPORT

TLF. 995 18 730

Gjøvik Trafikkskole
Service og kvalitet i generasjoner **gt.no**

Peder Balke-senteret:

... ↓ ↓ ↓ | | | * * *

de 4 årstider

Peder Balke-senteret,
Mjøsvegen 701, 2849 Kapp
Tlf.: 48 10 67 81

Åpningstider:
Onsdag-Lørdag 11-16
Søndag 12-16





50 år
1976-2026