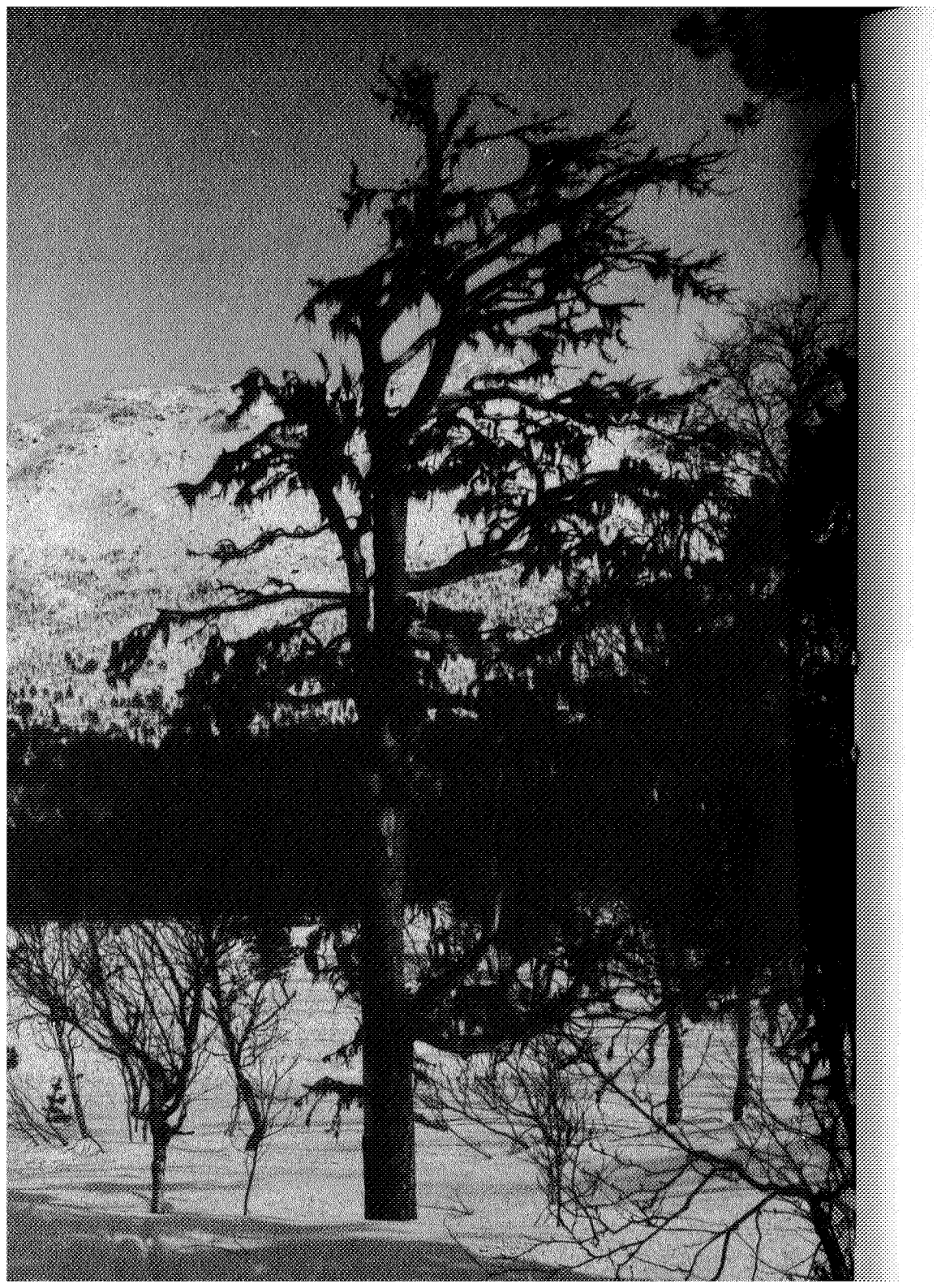


Rutetrafikken på Selbusjøen

Av BJARNE VESTMO

I nærheten av veien mot Selbu-grenda Vikvarvet ligger den gamle Bersness-kaia, velkjent av folk av den noe eldre garde i Selbu. I dag er den øde og forfalt, en gang var den flittig brukt som et lokalt trafikknutepunkt.

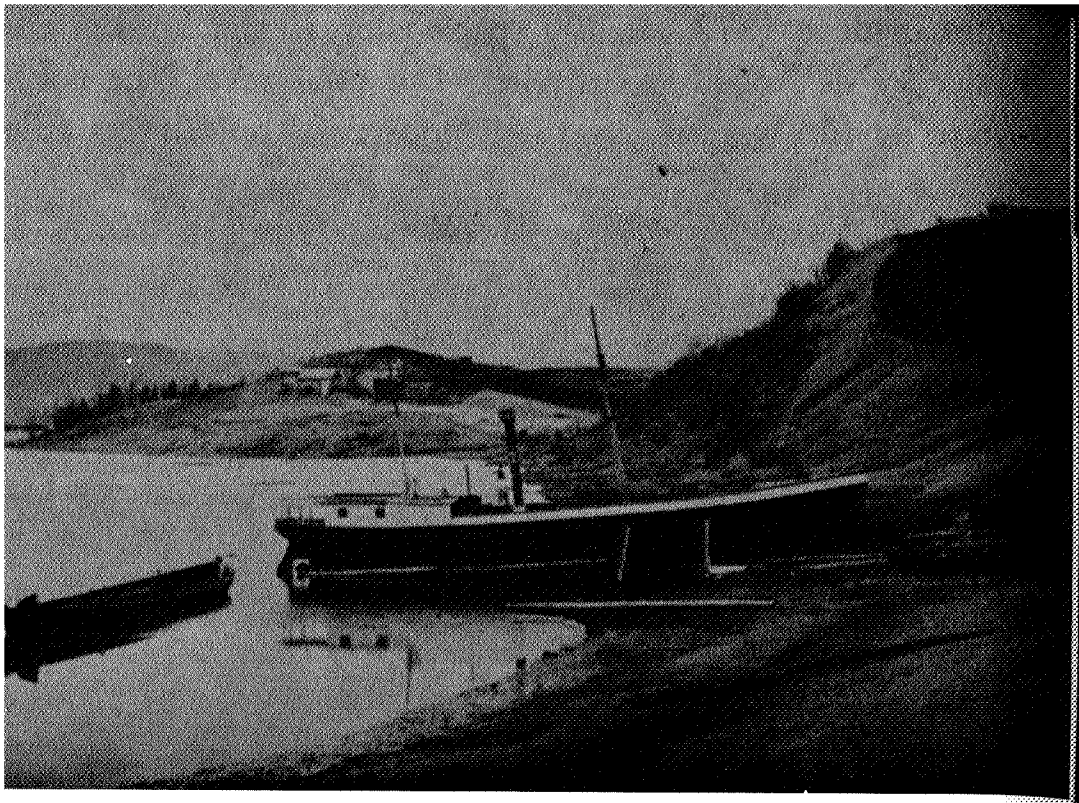
Like ved kaia kan man se restene av et båtskrog. Dette var en av de fire båtene som i tilsammen 92 år gikk i rutetrafikk på Selbusjøen: «Bjørnen». Et eller annet sted i nærheten skal de siste rester av «Telegraf» være. På bunnen av sjøen ved Havernesset ligger en tredje båt – «Kong Sverre» – mens den fjerde og siste båten kanskje fortsatt er i trafikk. «Sverresholm» ble nemlig solgt nordover etter at den endte rutebåt-trafikken på Selbusjøen for vel 20 år siden.

Sommers tid ser man små-båter i ti-tall på Selbusjøen. En og annen kano tar seg også frem på den vakreste innsjøen i Trøndelag. Felles for disse mini-fartøyene er at de er der kun for fornøyelsens skyld. Folk fisker, bader og koser seg.

Annerledes tidligere. Da var Selbusjøen en ferdselsåre, ja for mange den viktigste forbindelsen mellom Selbu-grendene og Klæbu, som tjente som en innfallsport til Trondheim. I 92 år var det regulær rutetrafikk på Selbusjøen, og i enda lengre tid ble sjøen brukt av folk med private robåter av anselig størrelse. 20-fots seksroinger var vanlig.

I Adresseavisen sto det i 1860-årene flere artikler under vignetten «Fra Selbu», og her ble det gang på gang fremhevet at Selbu savnet skikkelig kommunikasjoner til Trondheim. Avisens medarbeider var Paul Amdal, og han nevnte mange ganger at Selbusjøen burde få dampskipsrute, et ønske som for mange sikkert virket temmelig utopisk. Amdal ble motarbeidet i denne saken av handelsinteressene

«Ubarbert» gadd i Folldalen. (Frode Rolvsjord)



«Telegraf» i vinteropplag i Aftretsvika.

i bygda, som var redd at selbyggene dro til Klæbu og Trondheim på handel hvis det ble regulær rutetrafikk på sjøen.

Svigerfar betalte

Disse skriveriene i Adresseavisen resulterte virkelig i noe. En dag ble Amdal kontaktet av Laurits Nicolaysen fra Kristiania. Hans bror bodde i Klæbu, og hadde diskutert dette med rutefart på Selbusjøen med sin bror. Broen bestemte seg til å gjøre noe konkret og kjøpte en båt, som hans svigerfar betalte. Båten var bygd i Sverige 1863, og hadde gått i Oslofjorden halvannet år før Nicolaysen kjøpte den. Den var 50 fot lang og bygget i jern og stål. Dampmaskinen ga båten åtte mils fart og navnet «Telegraf» var dermed en solid overdrivelse av båtens fartsressurser.

Nicolaysen tok båten for egen maskin rundt kysten og inn til Trondheim, hvor «Telegraf» ankom i slutten av oktober 1870. Her begynte Nicolaysen forberedelsene til å frakte «Telegraf» til Selbusjøen. Sleder ble bygd og mannskap med hester engasjert før en meget møysommelig transport av den tross alt nokså store båten kunne begynne. Minst 18 hester skal ha vært brukt samtidig. Transporten gikk opp Heimdalsbakkene, over Tillerskaret og til Klæbu.

11. juni 1871 gikk «Telegraf» sin første tur på Selbusjøen. Endestasjonene var Havernesset i Selbu og Brøttem i Klæbu. Enveisbillett kostet en ort (80 øre), mann med hest og last måtte betale en halv gang mer.

Kull på søndager

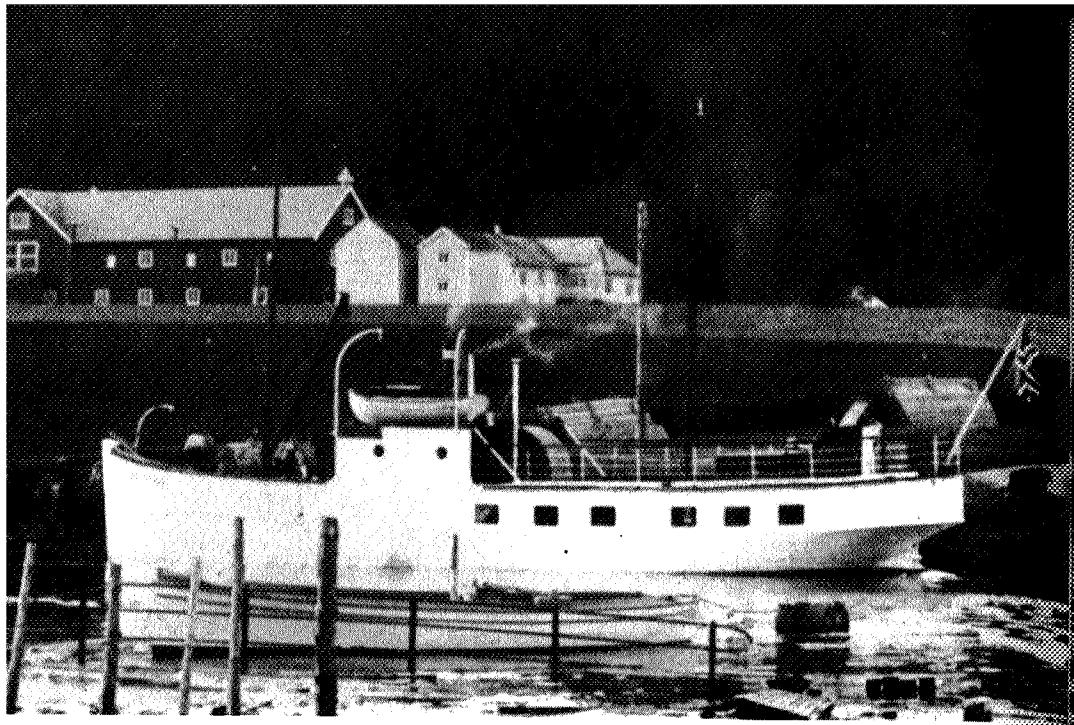
Nicolaysen drev denne farten i mange år, og tjente nok også endel penger på det. Maskinen var beregnet å fyres med kull, men på hverdager måtte den nøye seg med ved. Dette ga både mannskap og passasjerer en noe blandet fornøyelse. For det første ble passasjerene pent nødt til å hjelpe til med «bunkring» midtveis, dessuten var det et lite trivelig gnistregn fra skorsteinen. Søndager spanderte derimot Nicolaysen kull. Da slapp han å arbeide på spreng i flere timer for å få opp damptrykket noenlunde bra, dessuten ble gnistregnet erstattet av svart røyk. Dermed slapp kirkefolk å få ødelagt stasklærne av gnistene.

John Morseth var i mange år kaptein ombord, mens Nicolaysen selv var maskinsjef og Ingebrigt Bersnesset var maskinist. I 1898 hadde sistnevnte gått over sjøen 8000 ganger med «Telegraf», noe som i seg selv forteller mye om rutetrafikkens omfang og betydning.

Allerede i 1880 ble «Telegraf» solgt sammen med eiendommen Sjøvoll til cand.philos. Einar Jenssen fra Ranheim, som betalte 24.000 kroner for alt. Han avbrøt en forretnings-karriere i Kristiania for å bli innsjø-reder og kaptein i Selbu i 30 år. Han var en flittig fotograf og mange gamle bilder fra Selbu er tatt av ham.

I 1897 skal «Telegraf» ha hatt 3676 passasjerer og for billetter og godsfrakt ble det betalt ialt 3686 kroner. I tillegg fikk driften statsbidrag på tusen kroner og 400 kroner i bidrag fra Thomas Angells stiftelser. Fartstiden var syv og en halv måned, og frakten besto for det meste av kvernsteiner, brynesteiner, slippers, planker, smør og skinn, dessuten slepte båten mye tømmer over sjøen. Til Selbu ble det fraktet alskens landhandlerartikler.

«Telegraf» sank i 1914, men ble tatt opp og gikk enda en sesong før den ble endelig utrangert i 1917.



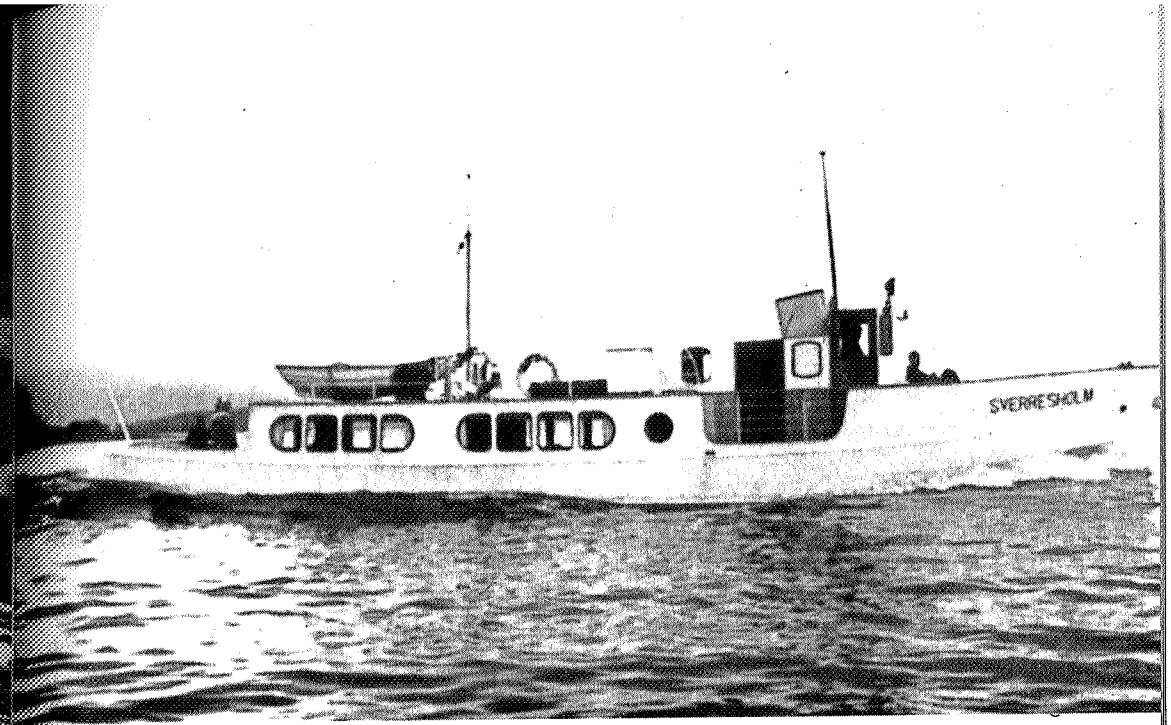
«Kong Sverre» var et vakkert fartøy. Den gikk i rutetrafikk mellom Selbu og Klæbu i nærmere 50 år.

Omtrent fra 1915 til 1920 var det til og med en lastebåt på Selbusjøen. Dette var «Bjørnen». Noen suksess kunne ikke dette foretagendet ha vært.

Fin etterfølger

Etterfølgeren til «Telegraf» gikk det derimot svært så bra med. Ingeniør Kvande i Trondheim tegnet båten, mens båtbygger Edv. Strøm ledet byggearbeidet som foregikk i sagbruket til Bård Samstad. Dette var i nærheten av Bersnesset, og her var også «Bjørnen» laget. Den nye båten ble på 52 fot og var et riktig flott fartøy. Navnet ble «Kong Sverre» til minne om kong Sverre og hans 100 birkebeinere som i juni 1178 holdt til på Hoøya i Selbusjøen, og som forresten tok seg så vel til rette i bygda at kongen slett ikke burde fortjene at den eneste skikkelige storbåten som ble bygd i sin helhet i Selbu, ble oppkalt etter ham.

«Kong Sverre» hadde en 50-hesters Bolinder-motor, som ga fart på ni mil i timen. Og nå slapp passasjerene å lempe ved! 17. juni 1917 gikk båten sin første tur i rute. Allerede i juli var trafikken økt til imponerende 1814 passasjerer på 30 dager. Selbyggene var sikkert



Siste rutebåt på Selbusjøen, «Sverresholm», sluttet i 1963.

ikke lite stolte og glade i båten, som hadde to rommelige, lyse salonger akterut, og lasterom og vinsj forut. Båten var godkjent for 100 passasjerer. Bak «Kong Sverre» sto et aksjeselskap med Johan Setsaas som formann.

18 år ombord

Første kaptein ombord var Ola Tevik, senere overtok Ole Eidsvåg og Edvin Lervik. Sistnevnte kjøpte båten i 1935 sammen med Sivert Dyrdahl, som allerede i 1918 begynte på «Kong Sverre» som dekksgutt. Også han var i en periode kaptein og hadde sitt virke ombord helt frem til 1936.

Dyrdahl døde 85 år gammel. Kultursekretær Per Magne Siraas i Selbu kommune besøkte ham få uker før Dyrdahl døde, og den gamle innsjø-kaptein fortalte da mye fra sin tid ombord på «Kong Sverre». Fra start ved Havernesset i Selbu til Brøttem i Klæbu beregnet man halvannen time med første tur kl. 05.00 på morgenkvisten. Det ble gjort to turer daglig med kl. 22.00 som siste ankomsttid til Havernesset igjen. Det var altså svært lange dager for karene ombord.

En vei kostet billetten kr. 2,50. Denne prisen forandret seg ikke den tiden Dyrdahl sto ombord. En sykkel kostet femti øre ekstra, og det var ofte overfylt med sykler på dekket. Tømmersleping fra Selbu til sagbruket i Klæbu var det også mye av, det kunne være lenser med opptil 50.000 stokker i slepet.

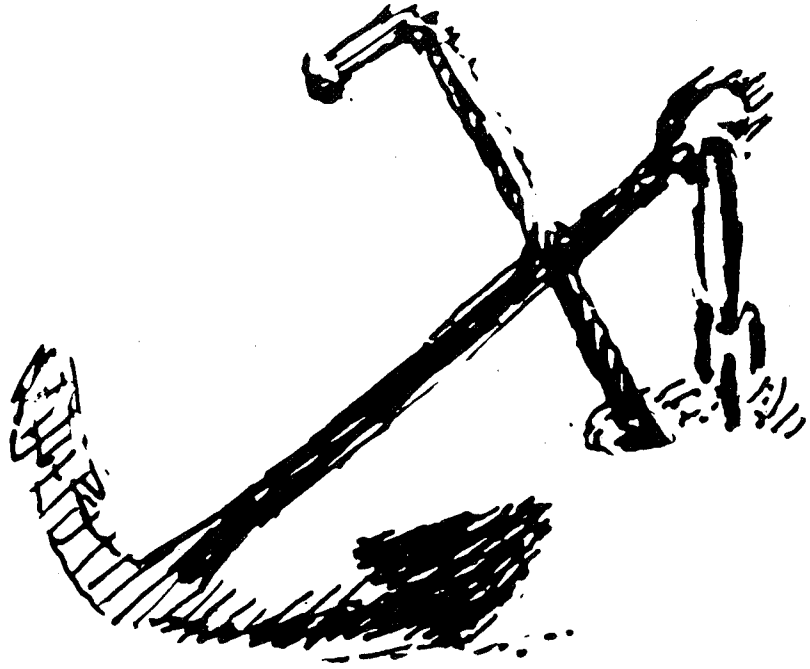
Mange selbygger tok seg en tur med «Kong Sverre» for fornøyelsens skyld i helgene, spesielt var det gjerne livlig om søndagskveldene. Det ble betalt bare halv pris for slike koseturer. Trekkspill hørte med, og da ble det også ofte dans på dekket. Ikke minst var folk fra Selbustrand glad i denne form for tur.

Prima sjøbåt

Dyrdahl fortalte også at i mørke eller dårlig vær med skodde ble det navigert med kompass og klokke. Selbusjøen kan være nokså barsk i styggvær, men «Kong Sverre» var en prima sjøbåt som tålte selv den røffeste sjøgang på Selbusjøen.

I 1950, da «Kong Sverre» lå ved kaia ved Havernesset, ble det brann ombord, og vraket sank i dypet. Edvin Lervik ga seg imidlertid ikke. Til tross for at mye av grunnlaget for rutetrafikken på Selbusjøen var revet bort i og med utbyggingen av veier og landverts rutetrafikk, kjøpte han likevel et tomt jernskrog i Tromsø. Det var noe tyskerne hadde brukt, trolig til en slags ferje. Skroget ble fraktet til Hommelvik og tatt landeveien til Lerviks verksted i Selbu. Her ble skroget oppbygd og i 1954 ble «Sverresholm» sjøsatt. Denne båten var 53 fot og hadde Bolinder-motor på 75 HK. Den kunne ta 60 passasjerer som ble fraktet med opptil ti mils fart. Det var tross alt brukbar trafikk en tid, og med statsbidrag gikk hjulene rundt. Men etter at bilsalget ble frigitt omkring 1960, gikk det fort nedover. Inndragningen av statstilskuddet to–tre år senere, førte til at driften måtte innstille. «Sverresholm» ble kjørt landeveien med spesialkjøretøy, og sjøsatt igjen ved Hell. Herfra gikk båten til Tromsø hvor turistforeningen hadde kjøpt den. Sommeren 1965 var den fremme.

«Kong Sverre» best?

Svært mange vil huske turer med «Sverresholm» på Selbusjøen, og litt eldre husker også «Kong Sverre» og kanskje endog «Telegraf». Av alle disse båtene tar nok «Kong Sverre» prisen som den mest komfortable og sjøsterke båten. F.eks. «Sverresholm» var ikke så bra i krapp sjø, dessuten bråket det ganske forskrekkelig fra maskinen, fortelles det.

I dag kan man fortsatt se restene av kaianlegg flere steder ved Selbusjøen. Fra Havernesset gikk ruta til Bernesset, Fuglem, Eggaodden, Amdal, Renå, Honnå, Dragsten, Teigen og til Brøttem.