

forøvrig omtalt i seilskibsredernes og nordlandshandlernes personalia.

Den ulykkelige spanske toldlov.

For å støtte sin skibsfart skapte Spania en ny lov som i den grad favoriserte spanske skib, at det blev helt umulig for norske skib å seile til Spania med fisk.

Efter at denne lov var satt ut i livet, kom de spanske skib til Trondhjem med sine varer og kjøpte klippfisk til last hjemover.

I tollprotokollene for 60—70-årene finner man tallrike skuter fra Spania som blev utklarert fra byen i denne tid.

I spansketiden hadde byens husmødre et stort strev med å holde sine katter innestengt. Spanierne snek sig frem omkring bryggene og havnene og brukte alle mulige lystige lokkemidler for å fange byens katter. Kattestek var nemlig spaniernes livrett.

De spanske skibs besøk blev ferre og ferre — for den lange innseiling til Trondhjem blev for besværlig for spanierne, og de begynte efter hvert å stoppe i Kristiansund N. og Ålesund. Forresten satt der to herrer der nede som forstod å kapre spanierne og det var Nikolai H. Knudtzon i Kr.sund N. og Carl E. Rønneberg i Ålesund.

Minister Wedel Jarlsberg forteller i sin store bok «Reisen gjennom livet» at han som gesandt omkring 1890 fikk avsluttet en ny handelstraktat mellom Norge og Spania og fra samme tid ophørte spanierne med sin seilas på Norge.

I forbindelse med denne traktat blev den Norsk-Spanske dampskibslinje startet av Otto Thoresen (nu Fred. Olsen) og klippfisker blev igjen utskibet med norske skuter.

I 1849 ophevet England navigasjonsakten og innførselstollen på trelast og denne gledelige begivenhet kom som en frelsende engel for Trondhjems skibsredere som nu fikk disponere sine tidligere Middelhavsskuter i trelasttraden på de Britiske havner og kolonier.

Navigasjonsakten blev skapt under Oliver Cromwels regjering i 1651 og vedvarte i 198 år.

I denne akt het: «Alle i Asia, Amerika og Afrika produserte varer kan i britiske skib kunne føres til England, Irland og de engelske kolonier». Videre het, at alle i Europa produserte varer alene kunde innføres til Storbritannia i britiske skib o. s. v.

V.

OVERGANGSTIDEN FRA SEIL TIL DAMP

Bark «Carlskrona» var oplagt i elven, og skjæren hadde bygget rede i skibets rigg. Den stolte skute var ophørt med sin seilas på Middelhavslandene med fisk og skjæreredet hang som et dødsmerke over en fordums glanstid.

Fiskeeksporten til Spania og Italia hadde i århundrer vært Trondhjems største næringsgrøn, og på de aller fleste brygger i Kjøbmannsgaten, Fjordgaten og på Baklandet lå det alltid lagret tørrfisk og klippfisk.

Av amtmannens femårsberetning 1845—50 fremgår at det i denne periode var eksportert 5,826,480 kg. fisk til utlandet.

Trondhjemskjøbmennenes tilvirkning og eksport av fiskevarer er



Fra Langbrua i Sanden i 1866 — av Noodt.

Ophevelsen av den engelske navigasjonsakt gjorde skibsfarten fri på de aller fleste land i verden, og det må sies til de norske skibningsmenns ros at de forstod å utnytte den chance som nu lå åpen.

I 1850 bestod den norske handelsflåte av 300,000 tonn, men i 1885 hadde flåten fordoblet sig 6 ganger og tellet 4600 skib, som tilsammen målte 1,600,000 tonn.

I disse 35 år hadde Norge overfløiet Tyskland, Frankrike, Nederlandene og Spania og stod som nr. 3 blandt verdens sjøfartsnasjoner. Norge har som bekjent hittil beholdt denne posisjon.

Det blev i mange tilfeller brukt lite kontante penger ved skapelsen av denne kjempeflåte. Nordmennene forstod å sette ryggene sammen ved denne leilighet og det løftet i flokk.

Bøndene skaffet trematerialene, handelsmennene seilduk, tauverk og spiker med mere og de fikk stordelen av sitt tilgodehavende honorert med skibsparter. Skibstømmere og andre arbeidere fikk også i mange tilfeller sin lønn delvis betalt i skibsparter.

Det blev også anskaffet mange skib i Trondhjem i denne periode, men det var på østlandet, sørlandet og delvis på vestlandet at de største krafttak blev tatt.

Krakket i ottiårene.

Efter enhver større krig kommer et krakk og krakket efter den tysk-franske krig (1870—71) begynte i 1875 og varte i ca. 5 år.

Det var knall og fall både i Kjøbmannsgaten og på Baklandet og det gikk spesielt utover klippfiskeeksportørene og nordlands-handlerne som grunnet nevnte spanske restriksjoner praktisk talt hadde mistet sitt marked og derved også sin opgave.

I 1887 blev den siste klippfisklast utskibet fra Trondhjem direkte til Spania. Lasten inntokes i den spanske skute «Concordia» og skibets megler var Henrik Greger.

Nu stod halvdelen av de gamle fiskebrygger ved Nidelvens bredder tomme og den gamle tid var forbi, men Watts maskine hadde allerede i flere år arbeidet med å skape en ny tid som skulde gi lettere vilkår for fremtidens generasjoner.

Den siste viking

Utenfor kjøbmann Mollans brygge på Baklandet ligger brigg «Tordenskjold»s skrog, som nu er det eneste flytende minne fra utenriksfartens tid i Trondhjem.

Gamle «Tordenskjold» er 75 år. Skibet blev bygget ved Hommelvik i 1860 for rederiet Jenssen & Co.s regning.

Efter at skibet hadde seilet i utenriks fart i ca. 40 år, blev samme i 1899 solgt til skoleskib for Trondhjem.

Til tross for de 75 år er skuten tett og benyttes nu til lekter og flytende pakkhus.

Dampskibsfarten.

Dampskibets oppfinnelse. Dampskibsfartens grunnleggelse.

Det var som bekjent i slutten av det 18. og i begynnelsen av det 19. århundre at maskinene gjorde sin store seiersgang inn i verdenstrafikken. I 1769 skapte den geniale mekaniker ved universitetet i Glasgow James Watt ekspansjonsdampmaskinen, samme år opfant Richard Arkwright spinnemaskinen, 1784 opfant Edmund Cartwright vevemaskinen, 1816 opfant James Smith slåmaskinen, og 1829 opfant Georg Stephenson jernbanelokomotivet. Disse forskjellige maskiner skapte på hvert sitt område en revolusjonerende forandring i de tidligere tiders sendrektige og slitsomme arbeidsmetoder for menneskenes barn.

Av alle disse maskiner var det dog Watts dampmaskine som fikk den største betydning for hele verdensutviklingen. Efter at dampmaskinen blev drivkraft i skib og jernbanelokomotiver, blev distansen mellem alle folkeslag redusert til en femtepart. Skjulte og fjerntliggende rikdommer kom menneskeheten til nytte og utviklingen suste fremover det nittende århundre med en rivende hurtighet.

James Watts navn har større plass i verdenshistorien enn Napoleon og Fredrik den Store, Watt erobret verden, ikke bare til nytte for et enkelt folk, men til gagn for alle folkeslag.

Det første dampskib man finner omtalt i verdenshistorien, var skapt av franskmannen Marquis de Jauffroy, som i 1776 gikk prøvetur med sitt dampskib på Soanefloden ved Lyon, men hans

skib blev nok en skuffelse, da man ikke ser mere om hans dampskib i historien.

I 1788 bygget engelskmannen William Synnington to dampskib, men disse blev heller ikke tilfredsstillende. I 1802 bygget Synnington bukserbåten «Charlotte Dundas» som benyttedes en tid på Clyden. Men det første virkelige dampskib som historisk bevist har eksistert og trafikert i passasjerrutefart var bygget og konstruert av urmaker John Fitch, Philadelphia, 1787. Fitchs dampskib trafikerte i rutefart på Delawarefloden imellem Philadelphia og Trenton.

I anledning av den nystartede dampskibsroute på Delawarefloden finnes inntatt følgende avertissement i Philadelphiaavisene:

«Dampbåten avgår imorgen kl. 10 formiddag på Archstreet ferjebro og medtar passasjerer til Burlington, Bristol, Nordentown og Trenton, og vender tilbake i overmorgen.

Philadelphia 26. juli 1790».

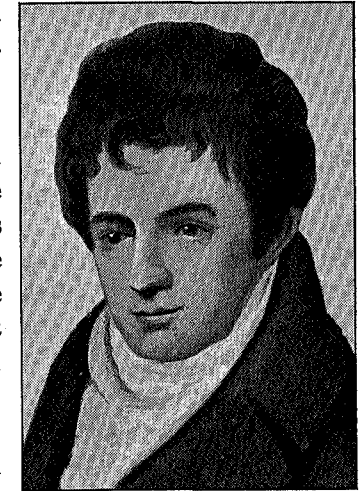
Dette avertissement beviser bestemt at John Fitch virkelig var oppfinner av verdens første passasjerdampskib, men han fikk ikke megen glede av sin store oppfinnelse, for selv amerikanerne var ikke i den tid kommet så langt i kultur og opplysning, at de forstod å motta dampskibets verdifulle nytte. Befolkningen i Philadelphia gjorde alt mulig for å motarbeide dampbåten på floden, og samlet sig i store hoper for å knuse skibet ved dets liggeplass. John Fitch blev så bedrøvet, motløs og nedbrutt av publikums brutale handlemåte, at han begikk selvmord. Før sin død har han nedskrevet følgende i sine memoarer:

«En dag vil komme da en eller annen mektigere mann vil vinne ry og rikdom ved mine oppfinnelser, men idag vil ingen tro, at stakkars Fitch har utrettet noe som fortjener oppmerksomhet».

Da John Fitchs dampskibsfart på Delavarefloden ophørte, var verden uten dampskibsroute helt til Robert Fulton i 1807 satte sin dampbåt «Clermont» i fart på Hudsonfloden.

Robert Fulton som i historien er blitt kalt dampskibsfartens grunnlegger, var utdannet som kunstmaler, men hans hovedinteresse var å studere tekniske problemer. Han var meget begavet, djerv, pågående og skydde intet middel for å fremme sine planer. Fulton opholdt sig flere år i England og eksperimenterte med dampskibsbygning, kanalbygning og marmorindustri. Han henvendte sig til den engelske regjering om økonomisk støtte, men fikk avslag. Fulton forlot straks London, reiste til Paris og tilbød

den franske regjering å bygge dampskib passende til å ilandsette tropper med i England, og tilbød ytterligere å bygge undervannsbåter til å angripe den engelske flåte under en eventuell tross transport. Napoleon den første interesserte sig også en tid for hans planer, men til tross for de lovende resultater av Fultons forsøk med sine dampskibseksperimenter lyktes det ham heller ikke å få støtte hos den franske regjering.



Robert Fulton.

I 1803 bygget Fulton sin første dampbåt i Frankrike, som utførte en vellykket prøvetur på Seinen. Penger til denne båt fikk han hos den ameri-

kanske gesandt i Paris Robert Livingstone som hadde fattet levende interesse for Fultons tekniske dyktighet, og det var også Livingstone som støttet Fulton så han kunde fortsette med sine arbeider.

I 1806 reiste Fulton til England og kjøpte en dampmaskine hos Watt i Birmingham, drog videre til New York og bygget d/s «Clermont» som i 1807 blev satt i fart på Hudsonfloden, og dermed var dampskibsfarten for stedse grunnlagt. Fem år efter at «Clermont» begynte å trafikere var det allerede 50 dampskib i fart på de amerikanske havner.

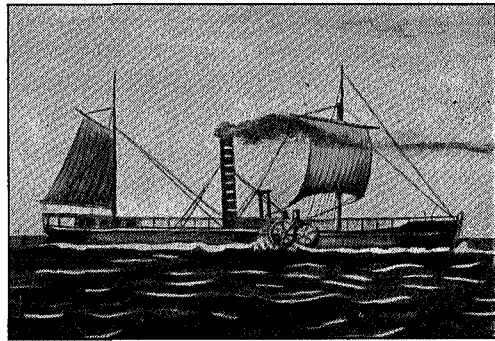
I 1812 fikk Europa det første rutedampskib «Comet» som var bygget av John Wood & Co., Clagow, til rederiet Henry Bell. «Comet» trafikerte i flere år i regelmessig rutefart mellem Glasgow og Greenock.

I begynnelsen av det 19de århundre begynte dampskibsfarten også å få innpass i de nordiske land. Sverige fikk sin første damper 1818. Danmark («Caledonia») i 1819, og efter initiativ av kong Karl Johan fikk den norske stat 1826 sine to første postdampskib «Constitutionen» og «Prinds Carl».

Den første dampskibstur på Trondhjemsfjorden.

I 1836 hadde Trondhjems havn det første besøk av dampskib, skibets navn var «Georg Canning». Skibet var solgt i England til

et rederi i Arkangel. På turen over Nordsjøen hadde skibet fått maskinskade og måtte av den grunn søke inn til Trondhjem for å reparere. Under skibets henliggen i byen blev det leiet av endel Trondhjemsborgere for en lysttur til Steinkjer.

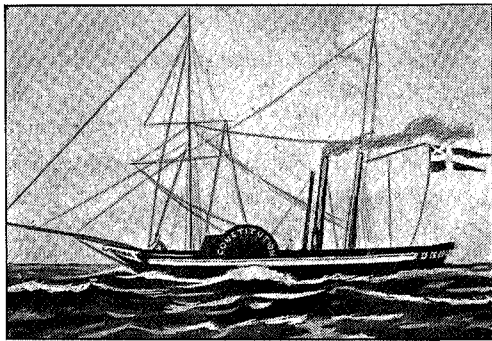


D/s «Clermont».

Våre besteforeldre kunde for mange år siden fortelle oss sine barndomserindringer om den første dampbåt som de så gikk til Innherred, og B. Geelmuyden som var med på turen, har også nedskrevet endel notater i sine Trondhjemsrindringer om «Georg Canning»s lysttur til Steinkjer.

Tidlig en søndags morgen i begynnelsen av september måned gikk «Georg Canning» med ca. 60 passasjerer på tur til Steinkjer.

En kone ved Ranheim som var tidlig oppe for å slippe ut sine kyr, blev plutselig opmerksom på styggen som gikk innover fjorden. Kona blev så vettskremt av udyret, at hun begynte å springe opover Ranheimsbakkene og hun stanset ikke før hun var oppe ved Jonsvatnet. I det øieblikk «Georg Canning» passerte Holmberget, var det en frosting som sa: «Æ ha hørt at den onde bruke og vise sig i forskjellig skikkelser, og no e æ sikker på at æ ha sjet'n i en av sine skikkelser».



D/s «Constitutionen».

Norges første dampskib. Blev satt i rute mellom Oslo—Kristiansand S. 1826.

Når lystbåten kom til Mosviken var det meningen å stoppe den, brødrene Hans Peter og Nicolai Jenssen var også med på turen og herrerne tenkte å gå iland på Vinje for å hilse på sin bror (Anton P. Jenssen), men det blev ingen landing av, da kallan i Mosvika nekta på det

bestemtteste å ro ut til røikbåten som var kommet inn Norviksundet beint imot både vind og strøm.

Reisen fortsattes videre til Steinkjer, men det gikk heller ikke så glatt å komme iland der, da skibets los, jektskipper Lars Wærdahl, styrte «Georg Canning» på grunn i Steinkjerelva. Efter grunnstøtningen var det også endel av passasjerene som begynte å se litt skeptisk på forholdet og endel av disse tok karjolskys til Trondhjem. Men efter hvad Geelmuyden forteller fikk de lystreisende en meget hyggelig mottagelse på Steinkjer. Byens kjøbmenn arrangerte ball for gjestene og dansen gikk livlig til sent på natt.

Ved høivann kom «Georg Canning» av grunnen og de lystreisende kom tilbake til Trondhjem mandag middag i beste velgående.

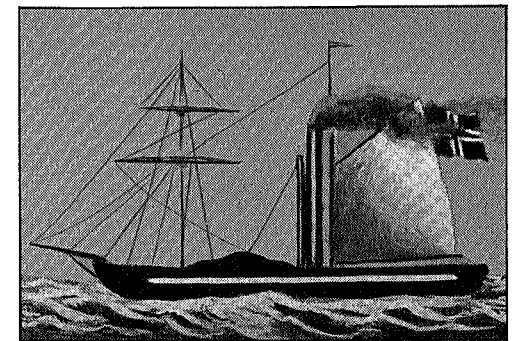
D/s «Georg Canning» var også innom Kristiansund N. og der blev skibet likeledes leiet av byens borgere for lysttur til Kvande og Stangvik.

Den første dampskibsroute på Trondhjem.

Den første dampskibsroute på Trondhjem blev startet av statens dampskib «Prinds Gustav» i 1838. «Prinds Gustav» var det 3dje dampskib som staten innkjøpte fra England og var spesielt anskaffet til å gå i postrute mellom Trondhjem og Hammerfest.

«Prindsen» ankom til byen den 15. januar og gikk første tur på Nordlandsferd den 5. mars. Blandt skibets førsteplasspassasjerer fra Trondhjem den første tur var proprietær Hagen til Tromsø, kjøbmann Buch til Skroven, jomfru Øien til Bodø, kandidat teolog Krog til Alstadhaug.

Av «Prinds Gustav»s trykte ruter får man det inntrykk, at postruter ikke hadde det så travelt i den tid, som hurtigrutene har det i våre dager. Det står således anført i rutens anmerk-



D/s «Prins Gustav».

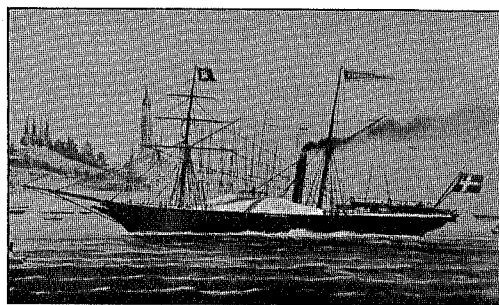
ninger at skibet har en hviledag i Nærø, en hviledag i Bodø og to hviledager i Tromsø.

I våre dager gjør nordlendingene sitt ytterste for å skaffe sig mest mulig dampskibsfart, men i den tid «Prinds Gustav» begynte å trafikere, var de av en hel motsatt opfatning. Det traff sig nemlig således til at det blev dårlig fiske i de første år «Prindsen» begynte å trafikere, og almuen trodde fullt og fast at det var «Prindsen» som bortskremte både silden og fisken. Denne overtro satt så lenge i, at 10 år senere, altså i 1848, blev det innsendt en kraftig henstilling til statsmaktene igjennem bladet «Den Fridmodige» om snarest mulig å bortta dampbåten før alle nordlandsfiskerier var ødelagt.

Trondhjems første dampskib.

Det var på Innherredsfjorden trønderne startet sin første dampskibsrute, og det var jo meget rimelig da flere trønderske forretningsmenn hadde store eiendommer der, og dessuten blev det antatt at Levanger, Steinkjer og de brede Innherredsbygder skulde ha betingelser for å skaffe et dampskib lønnende trafikk. Det blev allerede i 1846 påbegynt arbeide med å samle kapital, og det første møte avholdtes av interessentene den 20. desember 1847. Til første styre blev valgt amtmann i Nordre Trondhjems amt grev Adam Fredrik Trampe, konsul Einar Gram, konsul Gerh. Hoë og kandidat Hansen.

Saken blev påfølgende år videre forberedt av de interesserte, og den 9. mars 1848 avholdtes nytt møte, i dette møte valgtes til direksjon herrerne H. P. Jenssen, Helmer Lundgreen og Anton M.



D/s «Nidelven».

Jenssen. I nytt møte den 9. august 1849 blev det besluttet å bygge dampskibet «Nidelven» til en pris av 18,000 spesiedaler. D/s «Nidelven» blev bygget i Trondhjem og var det første passasjerdampskib som blev bygget i Norge. Skroget blev

bygget ved Trondhjems skibsverft. Kjel og maskin blev bygget og innsatt av Fabrikken ved Nidelven (nu Trondhjems mek. Verksted).

Når trønderne kunde bygge det første passasjerdampskib allerede i den tid, så kom det av at Fabrikken ved Nidelven var grunnlagt i 1843 og fabrikkens grunnlegger og bestyrer, ingeniør Trenry, var en fremragende maskiningeniør. I samme forbindelse kan også nevnes at det første jernbanelokomotiv som blev bygget i Norge, også var fabrikkert av Nidelvens fabrikker.

D/s «Nidelven» blev ferdigbygget høsten 1850. Alle forberedelser til trafikken var gjort. Amtmann Trampe, pastor Dons og foged Møller hadde utarbeidet lover, fraktregulativ og ruter. Prøveturen blev foretatt på Trondhjemsfjorden den 24. november under sang, musikk og store festligheter.

Før anledningen hadde Chr. Monsen diktet følgende sang:

På fjorden hvor Ormen hiin lange drog,
med kjæmper i brynje og plader,
til kamp og til seier på vikingetog,
fra Ilabugt til Lade der danser
nu frem over bølgen blaa
en jomfru som ei vore fædre saa.

Som elven, hvis ældgamle navn hun bær,
hun trodser de stormende vinde,
sin vei hun sig selv gjennom bølgen skjær,
thi sterk hendes barm slutter inde
en kraft der trodser den havets aand
som lægge vil skibet i sine baand.

Avsted da du jomfru, flyv raskt avsted
og bliv ikke træt paa din færden,
og kunde jeg, fulgte jeg gjerne med
paa din lystige flugt omkring verden,
men danser du kun paa den gamle fjord,
hav altid dog lykke og held ombord.

Som kaptein på «Nidelven» blev ansatt marineløitnant Hjalmar Olsen. Skibet gikk sin første rutetur til Innherred den 26. november 1850.

En av passasjerene som var med «Nidelven»s første tur (1850) lever ennu, nemlig fru statsministerinne F. M. Qvam på Gjøvran.

D/s «Nidelven»s rute på Innherred blev en stor skuffelse, da trafikken på ingen måte dekket utgiftene.

Trondhjem hadde liten kjøpeevne av landmannsprodukter i den tid, da eksport til andre steder var utelukket av mangel på kommunikasjoner, av den grunn var prisene på landmannens varer ualmindelig lave og til sine tider hadde bøndene meget vanskelig for å få omsette sine produkter. Disse dårlige forhold gjorde at almuen i det store hele tatt hadde liten utkomme. Å reise med dampskib var betraktet som luksus, som kun velhavende folk hadde råd til.

Befolkningen i distriktene reiste til byen med båt eller jekt, for da fikk de også i mange tilfeller ligge ombord under opholdet i byen, og dermed spartes nattlosji. Losjiprisene var jo for så vidt ikke avskrekkende, da losji erholdtes i bondelosjiene for 3 skilling (12 øre) døgnet, men allikevel så folk sin fordel i å spare denne utgift.

De økonomiske forhold var på alle områder små i femtiårene og av den grunn var det også vanskelig for dampskibsfarten å bli lønnende. Det var dampskibsruiter på kysten, utlandet og jernbanen som måtte komme, før den lokale dampskibsfart kunde bli nødvendig og lønnende.

Da D/s «Nidelven» ikke kunde finne lønnende trafikk på Innherred, besluttet direksjonen å sette skibet i rute på Nordland. Allerede den 1. april 1851 gikk «Nidelven» fra Trondhjem den første rutetur til Nordland og blev således også det første private dampskib som åpnet rutefart på Nord-Norge.

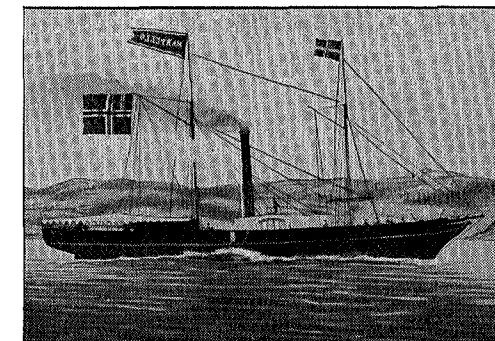
I 1852 utførte «Nidelven» 9 Nordlandsturer, men da skibet var for lite til en sådan lang rute, bragte Nordlandsturene tap. Om høsten 1853 blev det besluttet at selskapet skulde avvikle og selge skibet.

Den 2. november 1853 blev D/s «Nidelven» solgt ved auksjon til konsul H. P. Jenssen for 11,200 spesiedaler og aktionærene fikk tilbakebetalt kun ca. en procent av den innbetalte kapital. Dermed var «Nidelven»s første rederi gått ut av sagaen.

Seks av Sjøgatens kjøbmenn gikk sammen med H. P. Jenssen og opprettet et nytt interessentskap, som i 1854 lot skibet forlenge 35 fot. I 1855 blev kaptein Karl Baumann, tidligere fører av brigg «Nidaros», ansatt som kaptein på «Nidelven» og samme år blev skibet satt i rutefart på Hamburg. Denne rute var den første som satte Trondhjem i ruteforbindelse med utlandet.

I 1856 var det begynt å trafikere utenbys skib på Trondhjem og i den anledning er det en av Sjøgatens ledende menn som i et

historisk dokument daterert midtsommers i 1856, beklager sig i en meget irritert tone over at byens kjøbmenn i den senere tid hadde begynt å få hjem varer med fremmede skib, dette synes vedkommende er handelsstanden uverdig.



D/s «Martello».

Dette dokument var den første årsak til at byens kjøbmenn samledes på Trondhjems børs den 28. januar 1857 og opprettet Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap.

D/s «Nidelven» blev overtatt av Nordenfjeldske og dermed fikk skibet for alle tider en glorie om sitt navn i historien.

«Nidelven» trafikerte i selskapets ruter til 1876. I 1895 blev skroget ophugget, skibets kjøls eksisterer fremdeles i form av et kartskap i selskapets kontor her i byen.

Det første dampskib som kom i lokalfart på Trondhjemsfjorden etter «Nidelven» var «Martello», også kalt «Kløn», men det var farlig å bruke sistnevnte navn hvis det kom skipperen for øre, da fikk vedkommende synder valget mellom en omgang juling eller å betale en daler i mulkt. De fleste som tilfeldigvis var løsmunnet betalte som regel daleren.

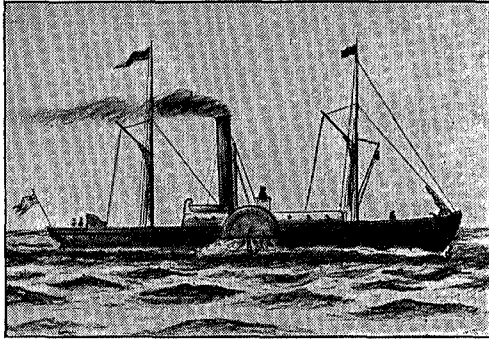
«Martello» blev innkjøpt i femtiårene av byggmester O. G. Olsen (f. 1821, d. 1903). Skibet skulde anvendes til slep og transportbåt ved et moloanlegg som Olsen påtok sig å bygge utenfor byen, til vern for bryggene i Fjordgaten. Før 1854 gikk sjøen helt op til bryggene, og under høivann og stormende vær blev pakkhusene ofte skadet av sjøgangen.

Da forannevnte molo utenfor byen var ferdigbygget blev «Martello» satt i rutefart på Orkedalen, Strindlandet og Stjørdalen og trafikerte disse ruter helt til 1868.

I sommertiden gikk «Martello» som regel hver søndag lystturer til de forskjellige bygder omkring Trondhjemsfjorden.

Dette lille dampskib var i flere år byens eneste lokale kommunikasjonslinje.

Når man kaster et blikk på Trondhjems nuværende lange kom-



D/s «Indherred» (I).

de første lokalskib på Trondhjemsfjorden. —

Innherredsbyggene fikk dog ved den korte tid «Nidelven» trafikkerte på Innherred øinene op for, at en fast dampskibsroute med bestemte avgangs- og ankomsttider var en bekvem innretning. Dessuten levet to interesserte og på mange områder innflydelsesrike menn på Innherred i femtiårene som hadde stor interesse for kommunikasjonen og all slags utvikling, og det var herrene brukseier Herman Løchen på Sundnes og kandidat jur. Ole Richter (senere statsminister i Stockholm).

Disse to menn optok arbeidet sammen med endel interesserte menn på Levanger for å samle kapital til et nytt dampskib for ruten Trondhjem—Innherred.

Gamle Innherreds dampskibsselskap blev opprettet den 1. mai 1855.

Til selskapets første direksjon valgtes Herman Løchen, O. Richter, kandidat Lorang og godseier Jelstrup, Mo pr. Levanger.

D/s «Indherred» blev bygget ved Nidelvens fabrikker og kostet 16,000 spesiedaler.

Til fører blev ansatt kaptein Boye, som tidligere hadde ført H. F. Klingenbergers skonnert «Zaritza».

Den 16. juni 1856 gikk skibet første tur til Innherred.

I 1860 fikk skibet 800 spesiedaler i statsbidrag, men allikevel hadde selskapet vanskelig for å klare utgiftene, tidene var dårlige og aksjonærene fikk aldri utbytte. I 1867 bygget Nidelvens fabriker et nytt dampskib «Indherred» til selskapet, men da trafikken fremdeles bragte tap, blev begge skib solgt og selskapet ophørte.

munikasjonsliste og ser at det daglig avgår og ankommer 15 rutedampskib, 40 jernbanetog, pluss Gråkallbanen, biltrafikken og motorbåtene, så merker man fort at den siste menneskealder har vært utviklingens tidsalder.

D/s «Indherred» var det tredje i rekken av

Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Trondhjem er Nordenfjeldske Dampskibsselskabs residensstad, alle trøndere kjenner Nordenfjeldske, som med sine konger og jarler i 78 år har knyttet Trondhjem i forbindelse med hundreder av havner og byer på den norske kyst og i de fremmede land.

I 50—60-årene grunnla byens ledende menn mange foretagender som gjennom årene har skutt sterk vekst og på mange områder øvet stor innflydelse på byens utvikling. Det viktigste og verdifulleste og det som fikk den største betydning både for byen og landet var Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, da det først og fremst var stabile forbindelser med de forskjellige landsdeler og utlandet som måtte til for å fremme den utvikling som brøt sig frem utover siste halvdel av det 19. århundre. Som omskrevet startet dampskibet «Nidelven»s redere rute på Hamburg i 1855, og det var en nødvendig utvidelse av denne allerede startede Hamburgerrute som ga støtet til at Sjøgatens seilskibsredere og byens handelsmenn tok initiativet til å få opprettet Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Selskapet blev stiftet på Trondhjems børs den 28. januar 1857, og dette år vil alltid bli et stort merkeår i Trondhjems kommunikasjons- og sjøfartshistorie.

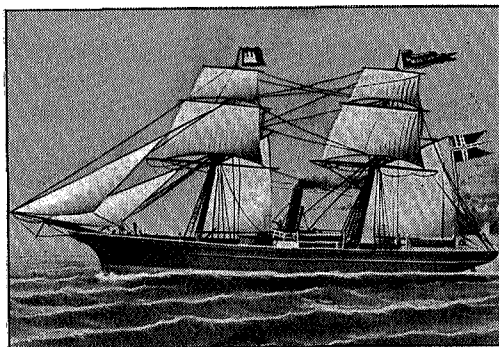
De menn som blev innvalgt i selskapets første direksjon og hvis oppgave skulde være å foreta det grunnleggende arbeide, var konsul H. P. Jenssen (1), konsul Helmer Lundgreen og konsul Fr. Kristian Lorch.

(Disse 3 menns personalia er omtalt foran i boken, se familiene Jenssen, Lorch og Lundgreen).

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab begynte sin start med to skib. Som tidligere omskrevet overtok selskapet dampskibet «Nidelven» og innkjøpte fra England en damper på 350 tonn dw. De gamle kongenavn blev straks innført og skibet blev kalt «Haakon Jarl» (den gamle).

Dampskibet «Nidelven»s fører, kaptein Carl Baumann, blev ansatt som fører av det nye skib og skibsmegler W. Brown, som tidligere hadde ekspedert «Nidelven», fortsatte også som ekspeditør for Nordenfjeldske.

De utgående varer som ekspedertes levertes på Jenssen & Co.s pakkhus i Sjøgaten og fraktedes derfra med lektere til skibene som lå ved Langbrua i Sanden.

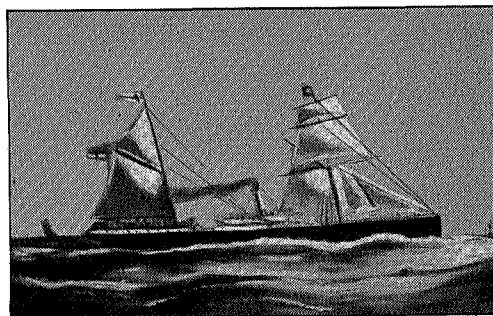


D/s «Haakon Jarl».
N. F. D. S.

Umiddelbart efter at Nordenfjeldske var kommet igang, blev det innledet underhandling mellem Bergenske*) og Nordenfjeldske om samarbeide. Underhandlingene ledet også til et tilfredsstillende resultat, da det opnåedes enighet om å benytte samme fraktsatser og delvis samme ekspeditører samt å disponere rutene således at ruteturene utførtes vekselvis av nordenfjells- og bergensskib. Ved denne overenskomst var grunnleggelsen også gjort til B. & N.-linjene som gjennom årene har hatt en så stor betydning for hele den norske kyst. Når begge selskaper forholdsvis hurtig utviklet sig til store rederier, så kom det meget av, at direksjonene både i Trondhjem og Bergen utviste den store klokskap straks å gå til samarbeide.

I 1865 fikk Nordenfjeldske Dampskibsselskab bygget to nye skib i England; de blev kalt «Trondhjem» og «Nordland». Kaptein C. Baumann rykket op til fører av «Trondhjem» og kaptein D. Lysholm blev ansatt som kaptein på «Nordland».

I 1865 fikk Bergenske Dampskibsselskab også et nytt skib, «Finmarken», og samme år blev



D/s «Nordland».
N. F. D. S.

Den 15. august 1857 gikk «Haakon Jarl» til Hamburg. Nordenfjeldske var dermed kommet i fart, men neppe tenkte mennene som satte dette foretagende igang, at de skulde bli grunnleggere av en storbedrift av de dimensjoner som selskapet har utviklet sig til.

Umiddelbart efter at

Hamburgerruten (1-ruten) utvidet til å gå 14-daglig helt til Hammerfest.

Efter mange og lange forhandlinger mellem statsmaktene og selskapene blev statens postruter på Nordland overtatt av Nordenfjeldske og Bergenske mot stats- og postbidrag, og i slutten av 1865 sluttet statens dampskib farten på Nordland.

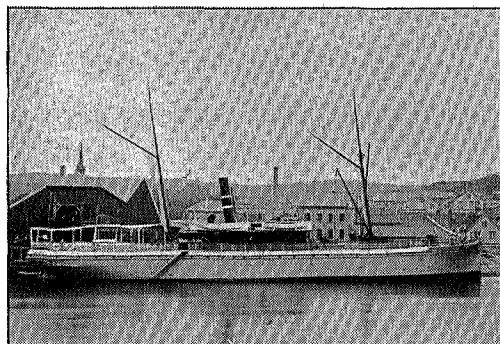
«Nordland» avgikk første tur på Nordlandsferd 14. juli, og «Trondhjem» startet første tur i samme rute 9. august. De nye dampskib blev mottatt med stor begeistring i Nordland og var ansett som noen svære og komfortable skib, som den gang var like så populære som selveste «Dronning Maud» i våre dager.

På en Nordlandstur i 90-årene kom jeg tilfeldigvis til å reise sammen med en gammel handelsmann fra Nordland, og under en samtale med mannen om dampskibsfarten på Nordland i gamle dager, uttalte handelsmannen i rent beveget tone: «De kan tro det var stor jubel i Nordland i 1865, da Hamburgerruten kom, jeg glemmer aldri den gang da Nordenfjeldskes dampskib «Nordland» kom første rutetur til Tromsø. Det var først efter at Hamburger-ruten kom at det blev levelige forhold i Nordland, disse prektige ruteskib gikk også inn i fjordene og skapte helt nye forhold. Før var vi jo avhengig av jektene, og disse fartøier var meget uberegnelige, Hamburgerruten var en stor løftestang for Nordland», sa mannen til slutt.

I 1868 forøket Nordenfjeldske Dampskibsselskab sin flåte med et nytt skib, som fikk navnet «Tordenskjold» (kaptein J. Kjelland). Samme år anskaffet Bergenske «Kong Karl» (kaptein Jens Hopstoch). Da disse skib kom i fart blev Hamburgerruten (1-ruten) utvidet til 8-daglig på hele strekningen Hamburg—Hammerfest, og i 1871 blev ruten utvidet til Vadsø.

Kaptein C. Baumann sluttet som skibsfører i Nordenfjeldske i 1865 og blev samme år ansatt som selskapets ekspeditør i Trondhjem. Baumann var en fremragende skibsfører, som alltid førte, sine skib med stort hell. En av de første turer Baumann gjorde til Hamburg med gamle «Haakon Jarl» blev han utsatt for en kinkig situasjon. Da han kom til Elbens munning med sitt skib møtte han flere utgående dampere med røde og grønne sidelanterner. Den erfarne Trondhjemskaitein skjønte straks, at nu var noe nytt innført på signalsystemets område og forstod, at han ikke

*) Bergenske Dampskibsselskab opprettet 1851).



D/s «Harald Haarfagre».
N. F. D. S.

kunde fortsette før han hadde fått kulørte sidelanterner. Plutselig husket Baumann, at flere av hans kvinnelige førsteplasspassasjerer hadde opholdt sig på dekket i både røde og grønne slør, og den snarrådige kaptein avsløret øieblikkelig damene med disse farver, innhyllet sine sidelan-

terner med damenes slør og kom op til Hamburg med nyreglementerte kulører. — C. Baumann var selskapets ekspeditør i 25 år, og nedla også som sådan et verdifullt arbeide i selskapets tjeneste. I 1871 anskaffet Nordenfjeldske Dampskibsselskab ytterligere to nye dampskib, «Harald Haarfagre» (kaptein J. Trampe) og «Kong Eystein» (kaptein D. Bech). I 1872 innkjøptes «Nor» (kaptein Brostrup): Samtlige disse tre skib var bygget i Trondhjem av fabrikken ved Nidelven. De to førstnevnte skib var anskaffet til kyst- og Hamburgerrutene. «Nor» overtok den av statens skib før trafikerte lokalpostrute i Finnmark.

«Harald Haarfagre» var det største dampskib som var bygget av Nidelvens fabrikk inntil den tid, og omtales som et meget smukt skib, blev derfor også benyttet til å ilandsette kong Oscar II og dronning Sofie med følge fra korvetten «St. Olaf» til Bratørkaaien i kroningsåret 1873.

I september 1871 forliste en engelsk kisladet damper «Consort» i nærheten av Beian. Straks efter grunnstøtningen brakk skibet tvers av, så forskibet blev hengende nedover den ene side av skjæret. «Consort» blev solgt til Nordenfjeldske Dampskibsselskab i den forfatning skib og last befant sig på havets bunn.

Dampskibet «Consort» var et ganske nytt skib, som målte ca. 1400 registertonn, og var den gang betraktet som en veldig koloss. Selskapets daværende maskininspektør, ingeniør Sofus Weidemann, påtok sig det vanskelige hverv å forsøke å få skib og last berget, og til tross for at skibet lå i to deler lykkedes det Weidemann å få skibet optatt og slept til Trondhjem. Dette arbeide var i den tid betraktet som et stort teknisk mesterverk.

«Consort» blev reparert av Fabrikken ved Nidelven, og da skibet var ferdig besluttet Nordenfjeldske Dampskibsselskabs direksjon at selskapets største skib skulde bære byens grunnleggers navn: «Olaf Trygvessøn». Da skibet var for stort til rutefart i hjemlige farvann blev det disponert i langfart. Kaptein Kjelland var skibets første fører. «Olaf Trygvessøn» (1) var den første Trondhjemsdamper som trafikerte i fraktfart på Amerika.

Bergenske Dampskibsselskab forøket også sin flåte med 3 nye skib 1870—75, nemlig «Thor» (kaptein Wiese), «Lofoten» (kaptein Gloppestad) og «Orion» (kaptein Ibsen).

Fra 1865 til 81 var skibsmegler Thorvald M. Moe ekspeditør for Bergenske i Trondhjem.

Bergenske og Nordenfjeldske var i de første 15 driftsår hovedsagelig optatt med å trafikere 1-ruten, da denne lange rute Hamburg—Vadsø (400 mil) krevet mange skib efterat ruten blev 8-daglig helt til Vadsø. Dessuten påtok selskapene sig omkring 1870 å trafikere statens tidligere lokalruter i Lofoten, Vesterålen og Finnmark.

I 60—70-årene hadde rutefarten forøvrig en rik utvikling, da det i disse år var mange utenbys og utenlandske rederier som også startet ruter på Trondhjem, og da de forskjellige fremmede dampere som seilte på Trondhjem i gamle dager skapte betydelig trafikk, satte sitt preg på byens sjøfartsliv og hadde sin betydning for eksport, handel og fiskeri, bør disse også i all korthet nevnes i forbindelse med rutefartens grunnleggelse.

Det første utenlandske rederi som startet rute på Trondhjem var det danske firma Fr. Th. Adolphi enke. Det satte 1865 igang en rute med dampskibene «Axelhus» og «Bergenus» Trondhjem—Kjøbenhavn—Stettin. I 1872 blev dette rederis skib solgt til de av C. F. Tietgen i 1866 oprettede Forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn som også overtok Trondhjemsruten og har siden som bekjent uavbrutt trafikert denne rute. Skibsmegler Thorvald M. Moe var rutens første ekspeditør i Trondhjem.

I 60-årene foregikk en betydelig kiseksport fra Ytterøens kobberverk og Løkkens verk. Kisen blev ofte avhentet av engelske dampskib som i forening med kistransporten optok ruter på Trondhjem i sommertiden. De første engelske ruter kom igang efter initiativ av grosserer M. Thams, der i 1867 som første foregangsmann begynte å eksportere fersk laks til England. De første engelske dampskib som i 1867 begynte sin fart på Trondhjem, var «The

Qveen» og «Tyne Queen». I 1869 kom dampskibet «Damaskus», 1870 «Norway» og «Sweden». Samtlige disse skib var ekspedert av C. Lorch Knudtzon.

Men den stabile Englandsrute blev Wilsonlinjen som i 1869 startet en 14-daglig rute i Trondhjem—Hull med «Scandinavia». Allerede i 1870 kom rederiet med den fra emigrasjonstiden i 70—80-årene bekjente «Tasso» (1). Få år senere blev ruten ifølge overenskomst med M. Thams utvidet til 8-daglig. For å få ruten 8-daglig måtte Thams garantere rederiet et visst kvantum last (laks eller trelast) hver tur. Ellermann Wilson trafikerer fremdeles ruten. Bachke & Co. har hele tiden vært Wilsonlinjens representanter i Trondhjem.

I tidsrummet 1868—73 trafikerte dampskibene «Arcturus», «Uto» og «Fly» med flere regelmessige ruter Trondhjem—Gøteborg—Stettin og Kjøbenhavn (Bachke & Co.).

Den første private dampskibsrute Trondhjem—Oslo blev startet av Det Søndenfjeldske Dampskibsselskab i 1866. Dette selskap var stiftet i 1853 av forretningsmenn i Kristiansand S. og Oslo. Selskapet trafikerte Trondhjemsruten med «Ganger Rolf» og «Kong Sverre». I 1878 sluttet Søndenfjeldske sin rutefart på Trondhjem. Selskapet var ekspedert av Thorvald M. Moe.

Foruten Søndenfjeldske Dampskibsselskabs skib var det flere sørlandsbåter som trafikerte i rutefart Trondhjem—Oslo. Den første av disse var «Farmanden» som gikk i ruten fra 1866 til 69. Fra 1866 til 69 trafikerte også «Dalerne», som tilhørte Soggendals Dampskibsselskab, Dalerne i Rogaland. Fra 1868 til 74 trafikerte Mandalsdamperen «Olaf Kyrre» i samme rute. Disse tre skib trafikerte ruten i forening og var ekspedert i Trondhjem av M. Smeby. I 1874 kom Mandalsdamperen «Bravo» (kaptein Gerh. Rude) istedetfor «Olaf Kyrre». I 1874 kom Soggendals damper «Fiskeren» istedetfor «Dalerne».

I 1871 kom Flekkefjords Dampskibsselskab i Trondhjem—Oslo-ruten med d/s «Bjergvin» og i 1884 med «Henrik Wergeland». Disse to skib samt «Fiskeren» var fra 1877 ekspedert i Trondhjem av Gerh. Rude. «Flekkefjord» og Soggendals dampskibsselskaper sluttet sin fart på Trondhjem i 1886.

I 1871 var det et rederi i Bergen som startet rute Bergen—Trondhjem—Nordland med «Michal Krohn»; C. A. Gundersen var kontorchef for denne damper i Bergen og M. Smeby var skibets ekspeditør i Trondhjem. I 1872 kom «John Schønning» (rederi

Arent Schønnings Sønner, Grøtte) i samme rute; denne damper blev ekspedert av Bachke & Co., Trondhjem. I 1874 kom «Præsident Christie» og i 1875 kom «Jonas Lie» i samme rute. Disse fire dampskib blev i 1877 sammensluttet til Det Bergensk-Nordlandske Dampskibsselskab. I 1882 anskaffet selskapet «Ole Bull». Det Bergensk-Nordlandske trafikerte i rutefart Oslo—Vadsø til 1884. E. Hjortdahl var selskapets ekspeditør i Trondhjem fra 1878 til 81, Gerh. Rude fra 1881 til 84.

I korte perioder trafikerte ytterligere følgende dampskib i kyst-rutefart på Trondhjem i 70—80-årene:

«Anna & Caroline» fra 1868 til omkring 1890; dette skib eiedes av kjøbmann Erasmus B. K. Zahl, Kjeringøy, som hovedreder og ekspedertes i Trondhjem av Bachke & Co. fra 1868 til 86, efter 1886 av Gerh. Rude.

Fra 1870 til 73 trafikerte P. G. Halvorsens damper «Søndmøre» i rute Trondhjem—Bergen og ekspedertes av B. Iversen.

Fra 1872 til 78 «Vidar» i rute Oslo—Trondhjem—Tromsø (Thorvald M. Moe), fra 1873 til 79 «Nicolay Knudtzon» i rute Oslo—Trondhjem—Vadsø (Bachke & Co.) og fra 1886 til omkring 1893 trafikerte Oslo-rederiet Jens Meinich & Co. rute Oslo—Vadsø (Joh. Krogh).

Nordenfjeldske Dampskibsselskab fikk i 1873 «Haakon Adalstein» (kaptein T. Mathisen). Da denne damper kom i fart, var selskapets flåte vokset til 10 skib. «Haakon Adalstein» blev bygget i England og var for 62 år siden en av landets største og mest komfortable rutedampere.

Samme år solgte selskapet forannevnte «Olaf Trygvessøn» («Consort») til England og fikk bygget et nytt ruteskib i stedet med samme navn (kaptein O. A. Berg). Den nye «Olaf Trygvessøn» kom i fart 1874.

I 1874 utvidet Nordenfjeldske og Bergenske sin fart betydelig, idet selskapene startet en 8-daglig rute (2-ruten) Oslo—Tromsø.

Den første turistfart til Nordkapp blev også startet i forbindelse med 2-ruten, idet skibene i sommertiden fortsatte fra Tromsø direkte til Nordkapp med turister.

I 1878 kom Nordenfjeldske ytterligere med en ny damper, «Kong Halfdan» (kaptein Holtfod). En gammel sjømann som var med «Halfdan» i den første tid forteller, at skibet i begynnelsen stadig var overfylt av passasjerer, da alle vilde reise med denne hurtigdamper. «Halfdan» gjorde 12 mil, og det var en svær fart i den

tid. I 1888 var «Halfdan» nær ved å ende sine dager ved Jomfruland, da skibet blev innesperret i drivisen, men i siste øieblikk kom en kraftig isbryter fra Porsgrunn og reddet det til Larvik. Isbryterens reder var selv ombord og deltok i redningen, han het Gunnar Knudsen, sa sjømannen.

Omtrent samtidig med «Kong Halfdan» fikk selskapet den nye «Haakon Jarl» (kaptein O. A. Berg) istedetfor den gamle damper av samme navn som forliste ved Kjøy 1876. Den nye «Haakon Jarl» var bygget ved Lindholmens mek. verksted, Gøteborg. I 1884 utførte denne damper en lysttur med den daværende norske kronprins Gustav og gemalinne til Nordland og Finnmarken.

I 1882 hadde Nordenfjeldske Dampskibsselskab bestått i 25 år, og som jubileumsdamper blev anskaffet «Sverre Sigurdssøn» som var selskapets 12. skib. «Sverre Sigurdssøn» var betydelig større enn selskapets tidligere anskaffede ruteskib og var i særlig grad elegant utstyrt.

Fra 1875 til 82 blev Bergenske Dampskibsselskabs flåte forøket med «Uranus», «Mars», «Pallas» og «Nordstjernen» (den nye).

I 1883 kjøpte Bergenske og Nordenfjeldske forannevnte Bergenske-Nordlandske Dampskibsselskabs fire skib «John Schønning» (Juno), «Jonas Lie», «Præsident Christie» og «Ole Bull». Det blev avgjort ved loddtrekning hvilke skib hvert selskap skulde overta, og merkelig nok fikk Nordenfjeldske begge skibene med de kjente bergensmenn «Præsident Christie» og «Ole Bull».

Efter denne forøkelse av selskapenes flåter startet B. & N. i 1885 en 8-daglig rute Oslo—Vadsø (3-ruten).

I 1885 kjøpte Nordenfjeldske Dampskibsselskab de tidligere omskrevne Flekkefjordsskib «Björgvin» og «Henrik Wergeland» og dermed var selskapets flåte vokset til 16 skib.

Den av Flekkefjordselskapet tidligere trafikerte rute Trondhjem—Oslo (7-ruten) blev fortsatt av Nordenfjeldske og Bergenske. Gerh. Rude vedblev fremdeles i en rekke av år å ekspedere denne rute også efter at B. & N. overtok den.

Bergenske og Nordenfjeldske Dampskibsselskapers første utviklingsperiode var fullbragt i 1886. De mange landsdeler som før hadde ligget isolert var ved selskapenes 30 rutedampere knyttet sammen til ett rike. De dårlige tider der lå som en mare over landet i 50—60-årene var overvunnet, da de stabile dampskibsru- ter hadde banet vei for mange nye næringsgrener og utviklet en livlig

handelsomsetning med utlandet og mellom Norges byer og bygder på hele den norske kyst.

Iste januar 1935 eiet Nordenfjeldske Dampskibsselskab 30 dampere 50,000 tonn D.w. med samlet verdi av 12 millioner kroner.

I 60—70-årene begynte tidene å bedres, handelsomsetningen mellom Trondhjem og bygdene vokste. Veianlegget fra Sverige gjennom Suul—Verdalen til Levanger blev ferdigbygget i 1865 og dermed skaptet også endel mellemerikshandel med Jämtland. I tiden omkring den tysk-franske krig i 70—71 steg prisene på landmannsvarer betydelig. Hestepri- sene steg således til det firedobbelte. Alle disse lyspunkter skapte også mere trafikk for dampskibsfarten.

Da det store veianlegg til Jämtland i sin tid var en meget omstridt affære med sterke krefter både for og imot skal jeg i all korthet omtale dette veianleggs historie, da Jämtlandsveien også i sin tid var et ledd i dampskibsru- tenes utvikling på Trondhjemsfjorden.

Veianlegget Levanger - Suul - Jämtland.

1858—1865.

I 1817 påbegyntes et veianlegg fra Jämtland til Norge som fortsatte gjennom Verdalen, blev ferdig for trafikk i 1835 og blev kalt Karl Johans vei. Denne vei var meget skrøpelig og må nærmest betraktes som en dårlig skogsvei. Svenskene kunde således ikke komme frem til den norske grense med vognlass i sommer- tiden.

Det var kun på vinterføret at jämterne kom kjørende til Verdalen og Levanger for å selge varer og kjøpe sjøprodukter.

Efter at Innherredsdistriktene hadde fått dampskibsforbindelse med Trondhjem og Trondhjem hadde fått ruter på den norske kyst og Hamburg, vakte disse store fremskritt også interesse hos befolkningen i nabolandets grensedistrikter. Derfor tok jämtene også fatt på å forbedre sine kommunikasjoner til den norske grense for derved muligens å høste en smule fordel av den norske dampskibsfart og komme i forbindelse med ytterverdenen.

Jämtland som er 550 geografiske mil stort hadde i midten av det forrige århundre et meget lite innbyggerantall, da denne landsdel var det mørke fastland. De store skoger og de rike mineral-

holdige fjell hadde ingen verdi, da det manglet adkomstvei til utskibningshavn.

Det var landssekretær Thome i Østersund som i 1856 tok initiativ til å få opprettet Jämtlands kommunikasjonsaktiebolag, hvis oppgave skulde være å få istand en kommunikasjonslinje til den norske grense i Verdalen. Bolaget ansøkte riksdagen om statsbidrag til anlegg av moderne vei fra Østersund til Suul, og til anskaffelse av dampskib til å trafikere på de forskjellige innsjøer, som ligger mellom Østersund og den norske grense. Terrenget var nemlig ikke således beskaffet, at det lot sig gjøre å bygge sammenhengende veilinje mellom Østersund og Verdalen, da veilinen var avskåret med fire forskjellige innsjøer. Det var planen at trafikken skulde skje vekselvis med kjøretrafikk og dampbåt.

Den 15. juni 1857 bevilget den svenske riksdag 214,500 riksdaler til forannevnte veianlegg på betingelse av at det norske storting bevilget penger til en flat moderne vei fra Levanger til Suul. De interesserte på Innherred ansøkte straks stortinget om bevilgning til veianlegg Levanger—Suul, men før penger blev bevilget opstod det en stor strid mellom trondhjemmerne og innherredsbyggerne om hvor veien skulde gå. Trondhjemmerne holdt på at veien skulde gå gjennom Stjørdalen, Meråker til Storlien og innherredsbyggerne holdt selvfølgelig på Verdalslinjen. Da den opstukne veilinje til Storlien hadde 550 fot høiere stigning enn Verdalslinjen, blev Verdalsveien lagt.

I 1857 bevilget stortinget 58,500 spesiedaler til Verdalsveiens påbegynnelse og dermed var den projekterte kommunikasjonslinje til Øresund sikret.

Verdalsveien blev efter den tids forhold en meget kostbar affære for den norske statskasse. Arbeidet påbegyntes den 24. september 1858 og der arbeidedes gjennomsnittlig uavbrutt med 140 mann og 10 hester daglig til 30. oktober i 1865. Veianleggets kostende på norsk side av grensen beløp sig til 642,000 kroner.

I stortinget var det hver gang det skulde bevilges penger til Verdalsveien en stor debatt. Mange innflytelsesrike representanter stemte imot bevilgning da Verdalsveien var betraktet som en sak, der hovedsakelig interesserte svenskene, således kan nevnes at flere trønderrepresentanter stemte imot, og motiverte sin stemmegivning med at en fremtidig kommunikasjonslinje til Jämtland måtte bli en jernbane. Den skarpeste motstander var Ole Gabriel Ueland.

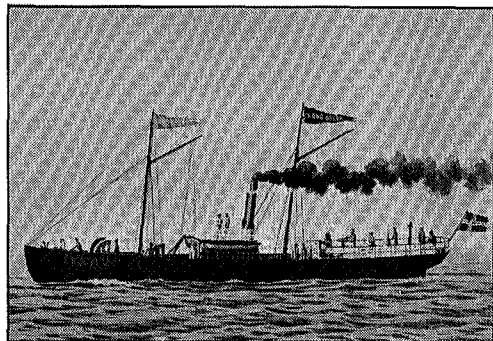
Den mann som faktisk talt fikk bevilgningene gjennomdrevet var Kristiania-representanten professor A. M. Schweigaard. Schweigaard var som bekjent meget interessert for kommunikasjonsutvikling, og hadde en stor makt og innflydelse i stortinget. Han motiverte sin opfatning med at det vilde bli en stor fordel for Trøndelagen å få en del av Sverige som omland og særlig til støtte for fiskeriene som vilde få en betydelig omsetning til Jämtland og Västermannland. Ved Schweigaards iherdige anbefaling blev de nødvendige penger bevilget. Som et bevis for at Schweigaard delvis hadde rett i sin opfatning kan nevnes, at allerede 6 måneder efter at veianlegget var åpnet for trafikk, steg eksporten bare på Trondhjem til Jämtland med 54 procent.

I anledning veianleggets åpning høsten 1865 var det avholdt store festligheter på Levanger, hvor både nordmenn og svensker deltok. Landssekretær Thome fra Østersund var også tilstede og holdt en varm tale og frembragte svenskens takk. Til å trafikere på de svenske innsjøer var anskaffet 3 små dampskib «Odin», «Thor» og «Frey». Disse skib var bygget av fabrikkens ved Nidelven i Trondhjem. Skibene blev fraktet i deler til Innherred og kjørt videre gjennom Verdalen til Sverige, hvor skibene blev sammensatt ved de forskjellige sjøers bredder. Når veianlegget var åpnet begynte Jämtlands kommunikasjonsbolag å sette igang den planlagte trafikk Østersund og Innherred. Trafikken var praktisk anlagt med faste stasjoner hvor man kunde avlevere og avhente gods. I Levanger var det firmaet Joh. Heinr. Meyer & Co. som var trafikkleidere. Samme firma hadde også en større forretning i Trondhjem. Til godstransporten benyttedes hester. Det var hovedsakelig bøndene i Verdalen og Skogn som utførte kjøretrafikken til den svenske grense. Til passasjerbefordring var også anskaffet en dampomnibuss. Til sine tider var det en meget livlig trafikk på Verdalsveien til Jämtland. Det kunde således være op til 50 hester som kjørte i rad og rekke.

Som man vil forstå blev frakten ikke billig, da transporten fra Levanger til Østersund var meget tungvint med omladning over 4 innsjøer. Frakten for en tønne sild blev således 18 kroner.

Den livlige trafikk på Jämtlandsveien vedvarte til Meråkerbanen blev åpnet i 1881.

Inntil 1864 var det kun «Martello» og «Innherred» som besørget den lokale fart, men i 65 blev flåten forøket med et tredje skib, idet dampskibet «Kong Oscar» 17. februar samme år begynte å



D/s «Kong Oscar».

dette selskap som fikk bygget «Kong Oscar» og som er moder-selskapet til det nuværende Innherreds Dampskibsselskap. I 90-årene var det tre forskjellige selskaper som trafikerte på Innherred, nemlig forannevnte Steinkjerselskap som eiet dampskibene «Kong Oscar», «Stenkjær» og «Erik Jarl». Det annet selskap var Levanger Dampbåtinteressentselskap, som eiet d/s «Levanger», og det tredje selskap var Indtrøndelagens Dampbåtselskap med d/s «Indtrønderen». Disse tre selskaper ble i 1900 sammensluttet til det nuværende Innherreds Dampskibsselskap.

D/s «Kong Oscar» er nu det eldste lokalskib som trafikerer på Trondhjemsfjorden, skibet har gjennom tidene gjennomgått mange ombygninger og forandringer. «Kong Oscar» ble bygget ved Akers mek. verksted og kostet 12,350 spesiedaler. Kaptein Sivert Malmo som var en av de mest interesserte for å få selskapet startet, var «Oscar»s første fører.

Innherreds Dampskibsselskap eier nu 6 dampskib som trafikerer i rutefart Trondhjem—Innherred—Levanger—Steinkjer og Trondhjem—Bergen—Stavanger m. v.

D/s «Namsos» (B. Christiansen).

D/s «Havda» (B. Mikalsen).

D/s «Indherred» (M. Grenne).

D/s «Inna» (L. Sverkli).

D/s «Stenkjær» (O. Nilsen).

D/s «Kong Oscar» (O. Sørli).

trafikere mellom Trondhjem og Steinkjer. Stenkjær Dampskibsselskap ble opprettet på Steinkjer 1864. Selskapets første direksjon var stortingsmann Ole Sivert Welde, Beitstaden, kaptein Sivert Malmo og kjøbmennene Even Grindberg og Torber- sen, Steinkjer. Det var

Namsos Dampskibsselskab.

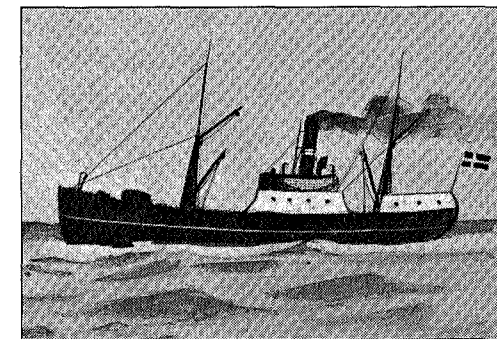
Det 4de lokalskib som kom i rutefart på Trondhjem var d/s «Namsen» som blev anskaffet av Namsos Dampskibsselskap 1868. Dette selskap blev opprettet på Namsos den 29. april 1867, konsul Johan Sommerschild, handelsmann N. Bjørum og skybsbyggmester Salvesen var selskapets første direksjon. Aktiekapitalen var 7000 spesiedaler.

D/s «Namsen» blev bygget ved Akers mek. verksted og prisen var 5800 spesiedaler.

Skibsfører Øien i Trondhjem, som tidligere hadde ført Trondhjemsskibet «Emanuel», blev ansatt som kaptein på «Namsen». Høsten 68 begynte «Namsen» å trafikere i 14-daglig rute mellom Trondhjem—Namsos. Dessuten utførte skibet lokalrute mellom Namsos og omliggende bygder. Allerede i 69 sluttet Øien som kaptein på «Namsen», da han samme år blev ansatt som kaptein på G. P. Meisterlins barkskib «Eliza» av Trondhjem. Efter Øien blev Johan Mathisen ansatt som kaptein, men senere i tiden blev Øien atter ansatt som fører.

Dette lille dampskib «Namsen» som kun var 70 fot langt, var et ualmindelig godt sjøskib som i sin tid var berømt for sine bedrifter i Namsos-ruten. Det var ofte at storskibene lå værfast i havnene, men «Namsen» gikk sin rute hvorledes enn været var.

I 67 år har selskapet trafikert kyststrekningen Trondhjem—Namsos, hvis ruteområde omfatter 14 herreder. Selskapet eier i 1935 d/s «Aafjord» (kapt. J. Rømen), d/s «Kysten» (kapt. P. Angell Pettersen), d/s «Nauma» (E. A. Andersen).



D/s «Namsen».

D/s «Baklandsgutten» blev anskaffet for å beholde trafikken på Baklandssiden.

Baklandets glanstid var i seilskibsfartens og båtfartens tid. Før dampskibene kom og før stadsingeniør Dahls havneanlegg blev anlagt var jo elven byens eneste havn for mindre fartøier. Befolkningen på sjødistriktene og fjordene som kom til byen med sine jekter, jakter og båter for å selge produkter og kjøpe varer, la alltid til oppe i elven med sine skuter.

I forbindelse med skibstrafikken i elven hadde Baklandets handelsmenn en meget livlig handel med almuen på distriktene, men når dampskibene kom i fart fikk disse liggeplass nede ved Tavern og ved Langbrua i Sanden og av den grunn blev trafikken forskjøvet fra Baklandet til hovedbyen. For å råde bot på dette forhold, besluttet Baklandets handelsmenn (A. Rian, Johs. Barstad, Isak Dahl, Jørginus Barstad, Dahl på Dalan, Lorentz Koen m. fl.) å gå sammen om å anskaffe en dampbåt til å trafikere mellom Baklandet og distriktene, skibet skulde ha liggeplass ved Rians kai på Baklandet for å være sikker på at «kallan» kom i land på rette sted.

Et mindre dampskib blev innkjøpt fra England og fikk navnet «Baklandsgutten». Til skipper blev ansatt Sivert Mæhlan, som var en meget populær og omgjengelig mann og passet godt for sin oppgave. «Baklandsgutten» påbegynte å trafikere i 1868, skibets rute var på Byfjorden, Ørlandet, Valdresund, Afjorden og Bjørnør.

I 1871 blev skibet solgt til et dampskibsselskap i Stjørdalen, omdøpt til «Stjørdal» og blev efter den tid satt i rutefart mellom Trondhjem og Stjørdalen.

I 1867—68 var den lokale dampskibsfart kommet i god gjenge, og mange bygder var kommet i fast ruteforbindelse med Trondhjem. D/s «Martelo» trafikerte på Orkedalen, Strindlandet, Hommelvik, Stjørdalen, Frosta og Åsen. D/s «Indherred» til Levanger, Byfjorden og Stjørna. D/s «Kong Oscar» til Steinkjer en gang i uken og to ukentlige turer til Bjugn, Hevne og Hitra. D/s «Namsen» mellom Trondhjem—Namsos og «Bakandsgutten» til Ørlandet, Afjorden og Bjørnør.

Den sjette lokaldamper som kom i treden var gamle d/s «Orkla».

Orkedalens Dampskibsselskap var det første lokalselskap som blev opprettet av en enkelt bygd.

Selskapet blev stiftet i Orkdalen i 1867. Det første styre var lensmann Nordtømme, sakfører Richter, handelsmann Torger Jenssen, gårdbruker Lars Metli, apoteker Wang og infanterikaptein Knoff.

D/s «Orkla»s skrog blev bygget i Trolla.

Kjel og maskine ved Nidelvens fabrikk. Skibet overtok «Martello»s rute på Orkdalen i 1868 og trafikerte samme rute helt til i 1900, da selskapet fikk anskaffet d/s «Orkdal» (Svorka). I 1903 blev «Orkla» solgt til Frosta Dampskibsselskap og fikk navnet «Tautra». Nu er gamle «Orkla» hjemmehørende i Bergen og trafikerer i rute på Søndhordland og har fått sitt tredje navn, «Fjera».

D/s «Orkla» var i de første år ført av kaptein Lodgård, efter hans død blev kaptein P. Andresen i Trondhjem ansatt som skibets fører og fungerte som sådan i ca. 25 år.

Kaptein P. Andresen var i yngre år på langfart og førte i sin tid «Mercusius» og brigg «Brødrene» av Trondhjem.

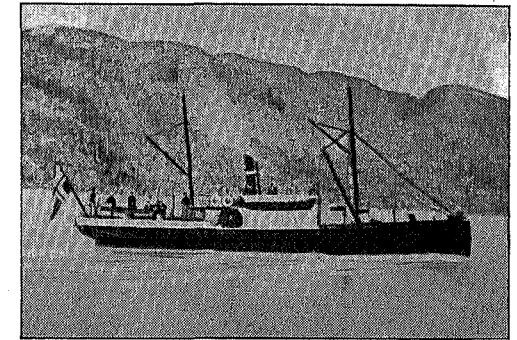
D/s «Nea» var den syvende lokalbåt på Trondhjemsfjorden. Dette fartøi blev anskaffet efter initiativ av skibets første fører, kaptein Sivert Dahl.

Sivert Dahl var i lang tid ansatt som skibsfører i H. W. Finne & Sønners rederi, han førte således i 1850—60-årene flere av firmaets skib, av disse kan spesielt nevnes «Elisabeth», «Iris» og «Astræa».

I 70-årene var Dahl blitt trett av utenriksfarten og ønsket å komme over til den lokale dampskibsfart.

Da det skaptes en meget livlig trafikk på Innherred efter at Jämtlandsveien var åpnet, gikk Sivert Dahl sammen med T. Wangberg og fikk bygget «Nea» for en rute til Innherred.

Planen var at «Nea» skulde være hjulbåt og meget grungående, så at skibet kunde gå op Verdalselven helt til Verdalsøren, da dette sted var det mest centrale for Jämtlandstrafikken. D/s «Nea» blev bygget i 1870 og fikk «Martello»s maskine innsatt. Skibet begynte sin rute på Verdalsøren i 1871.



D/s «Orkla» (I).

Som den ottende lokalbåt kom d/s «Forra» i rute mellom Trondhjem og Stjørdalen i 1872.

«Forra»s rederi var Jensen & Co., som anskaffet skibet for å få en stabil rute til Stjørdalen i forbindelse med firmaets bruk på Tangen. «Forra» var ført av kaptein Johnsen.

Den niende lokaldamper var Baklandsbåten «Kvik», som Teodor Moe i 1873 satte i fart på Ørlandet og Skjærna.

Den tiende i rekken var d/s «Nidaros», anskaffet av et interessentskap i 1874. Skibet var ført av kaptein Arnet sen. og trafikerte på Hitra, Frøya og Skjærna til 1893.

D/s «Trolla» og «Jølster».

Dampskibsreder og skibsfører A. Johannesen var i 1870—80-årene en meget aktiv mann i lokalfarten. Han var født i Jølster i 1831, i yngre dager reiste han i langfart med seilskib. Kom senere ombord i «Prins Gustav» og «Nidelven» som matros. Johannesen kom til Trondhjem i 1858 og blev ansatt ved Trolla Bruk som skipper på Trollabåten som førte støpegods og mel til byen.

I 70-årene tok Johannesen initiativet til å anskaffe sig en egen dampbåt til rutefart på Trondhjemsfjorden. Før lang og tro tjeneste i Trolla fikk han av bestyrer Olsen tillatelse til å hugge endel materiale i Trollaskogen, og efter intens arbeide fikk han d/s «Trolla» ferdigbygget i 1874.

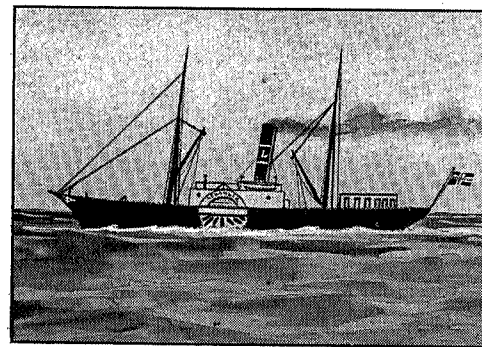
D/s «Trolla» var det første dampskib som blev satt i rute på Gulosen og Børsa. Johannesen optok også rute med «Trolla» til Frosta, Stjørdalen og Åsen, og for denne rute fikk han 800 kroner i statsbidrag, som var noe enestående i den tid.

I 1878 fikk Johannesen anskaffet sig et større dampskib som blev kalt «Jølster», efter hans hjembygd. Med dette skib trafikerte han også til Innherred. Kaptein Johannesen var den første skibsfører som gikk op strømmen ved Inderøen til Borga. «Jølster» gikk også til Verdalsøra da Jämtlandstrafikken var meget stor i den tid. Johannesen fortalte mig således, at han ofte lastet sitt skib med skinn som var nedkjørt til Verdalsøra fra Jämtland.

Kaptein A. Johannesen førte senere gamle dampskibet «Levanger». Det siste skib han førte var d/s «Uttrønderen».

Johannesen døde i Trondhjem i 1916, 85 år gammel.

Den trettende lokalbåt var d/s «Statsråd Riddervold» som i 1878 begynte å trafikere i postrute mellom Trondhjem og Kristiansund



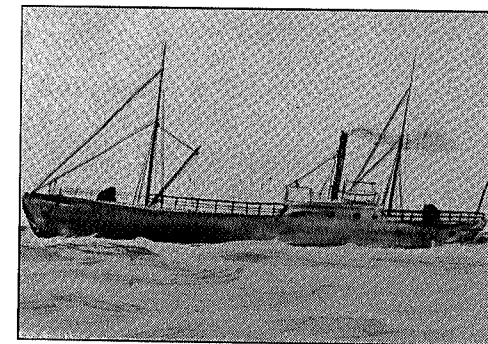
D/s «Levanger (I)».

ger som blev kalt Levanger Dampskibsinteressentselskap. Dette selskap blev oprettet i 1879. Den første direksjon var herrene Joh. C. Grønn, O. Stendahl, B. M. Bratsberg, J. L. Eide og A. Kvello. Selskapets hensikt var spesielt å anskaffe en meget flatbunnet båt som kunde flyte op Levangerelven helt til byens brygger.

Kaptein O. Eggen i Trondhjem som tidligere hadde ført Jenssen & Co.s brigg «Oscar» blev ansatt som kaptein i selskapet og han blev sendt til England for å kjøpe et passende skib. Eggen kom i 1880 til Levanger med en hjuldampersom fikk navnet «Levanger».

D/s «Levanger» trafikerte mellom Trondhjem og Levanger til i 1890. Efter kaptein Eggens død blev forannevnte A. Johannesen ansatt som fører, og efter ham blev kaptein Leuthen ansatt. Gamle «Levanger» var en meget pen dampbåt, som det var en fornøielse å se gå innover fjorden.

En stille midtsommernatt i 1888 gikk «Levanger» direkte innover fjorden med alle flagg på halv stang. Vi var en del kamerater som lå utpå fjorden og fisket, og jeg husker det var med sorg og vemod vi så «Levanger» passerte forbi oss. Skibet gikk nemlig ekstratur fra Trondhjem til Rostad med statsminister Ole Richters lik.



D/s «Helene».

N. Skibets første fører var N. Heyerdahl, men «Riddervold» var også i flere år ført av senere grosserer Dyre Halse.

Som 14. lokaldampbåt kom d/s «Levanger».

Efter at gamle Indherreds Dampskibsselskap var nedlagt blev det stiftet et nytt dampskibsselskap på Levanger

Foruten de tidligere omskrevne skib var Trondhjems lokalflåte i 80-årene ytterligere forøket med 3 dampskib: «Stenkjær», «Helene» og «Uttrønderen». Førstnevnte skib var anskaffet av Stenkjær Dampskibsselskap i 1876 for rutefart på Innherred.

D/s «Helene» blev anskaffet av Hevne Dampskibsselskap i 1885 for rutefart mellom Trondhjem—Hevne.

Det var lensmann Hassel på Kirksæterøra som tok initiativet til å få dette selskap startet.

D/s «Uttrønderen» blev innkjøpt i 1889 av Uttrøndelagens Dampskibsselskap for å trafikere rute Trondhjem—Børsa—Hitra—Frøya og Skjørna. Sistnevnte selskap blev grunnlagt i 1889 og dets første direksjon var P. Fjermstad, Arthur Motzfeldt, O. E. Einum og J. S. Fokseth.

Fosen Aktie Dampskibsselskap.

I 1904 blev Hevne og Uttrøndelagens Dampskibsselskaper sammensluttet til ett selskap som fikk forannevnte navn.

Direktør Johan Garmo har i ca. 30 år ledet dette selskap, som nu eier dampskibene: «Yrjar» (H. P. Bachen), «Frøya» (J. Refsnes), «Hitra» (Berh. Bakken), «Fosen» (Th. Bachen).

Fosenselskapet trafikerer i 15 forskjellige herreder som ligger i Fosendistriktene.

Vesterålens Dampskibsselskap.

På høstparten i 1881 kom kaptein «Richard With» til Trondhjem med Vesterålens første damper, gamle «Vesteraalen».

Grunnleggeren av dette selskap, Richard With, nedstammet fra en gammel skibsførerslekt i Trondhjem. Hans bestefar, kaptein S. H. With, førte i en rekke år brigg «Admiral Tordenskjold», tilhørende rederiet Hans Winsell & Co. i Trondhjem.

Ved midtsommerstider 1881 tok Richard With på å reise omkring i Vesterålens distrikter for å samle kapital til innkjøp av et dampskib for rutefart på strekningen Vesterålen—Bergen. Det lykkedes ham å få tegne kr. 23,000.00, og derved var Vesterålens Dampskibsselskap skapt.

Selskapet blev stiftet på Stokmarknes 10. november 1881. Til første direksjon valgtes advokat Ludvig Lumholtz, kjøbmenn D. W. Hals og Dr. Thode.

10 år senere (1891) kom kaptein With til Trondhjem med en ny damper, som også hadde fått navnet «Vesterålen», og med dette skib startet han nevnte år hurtigruten Trondhjem—Tromsø, som gav selskapet et kraftig støt fremover.

Ved sitt 50-årsjubileum i 1931 eiet Vesterålens Dampskibsselskap 14 dampskib til en samlet verdi av ca. 3 millioner kroner.

Frosta Dampskibsselskap.

Den 29. oktober 1898 blev selskapet stiftet på Frosta. Herrerne Chr. Thaulow, Andreas Galtvik, H. Rokseth, kommandersersjant Einar Olsen og Lars Flekstad blev valgt til direksjon.

D/s «Frosta» blev bygget på Trondhjems mek. verksted og begynte sin rute mellom Trondhjem—Frosta—Stjørdalen og Åsen i mars 1899.

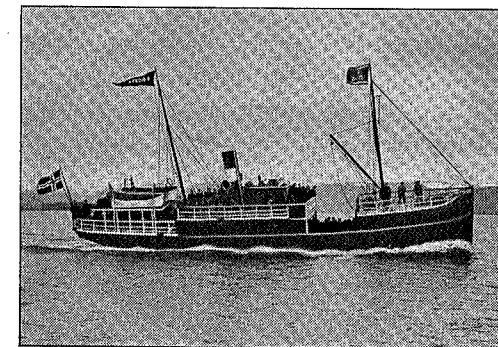
Til skibets første fører blev ansatt kaptein Grenne, men han sluttet ganske snart efter starten, grunnet sykdom. Til hans eftermann blev ansatt kaptein Ole Wold.

I 1903 utvidet selskapet sin rute til også å omfatte Leksviken og Leksvikstranden og innkjøpte i den anledning gamle d/s «Orkla», som blev omdøpt til «Tautra». Til fører av skibet blev ansatt d/s «Nydalens» tidligere fører, Ole Sundahl fra Åsen.

I 1914 anskaffet selskapet d/s «Lagatun» og O. Wold rykket op til fører av samme. Til fører av «Frosta» blev ansatt kaptein J. Lenvik.

Den 4. august 1933 døde kaptein Ole Wold ombord i d/s «Lagatun».

Han var født i Aure 20. august 1859. Reiste som ung gutt i langfart på amerikanske farvann. I 80-årene kjøpte han et jaktfartøi og seilte en del år for egen regning. I 90-årene kom han til Trondhjem og fikk d/s «Thomas Angell» å føre. I 1899 blev Wold som



D/s «Frosta».

foran nevnt ansatt som fører av d/s «Frosta», og var i Frostaselskapets tjeneste som fører i 34 år.

Til fører av «Lagatun» etter O. Wold blev hans sønn Erling Wold ansatt.

I 1904 startet endel interessenter på Bynesset, Buvik og Børsa et dampskibsselskap for å anskaffe et skib til å trafikere i rute (melkerute) mellom nevnte bygder og Trondhjem.

D/s «Gulos» trafikerte i Gulosruten fra 1904 til 1929. Skibets første fører var Kr. Karlsen.

VI.

1850—1900.

En rundtur gjennom byen i den siste halvdel av det 19de århundre. Nye tider — nye menn — nye metoder.

På næringslivets område hadde Europa sin største utviklingsperiode i dronning Victorias regjeringstid, sier dr. J. A. Fridericia.

Dronning Victoria (1819—1901) satt på Englands trone fra 1837 til 1901 — altså i 64 år. I hennes regjeringstid blev frihandelen innført i det britiske imperium, som i forbindelse med teknikkens veldige gjennombrudd skapte en kraftig handelsomsetning mellom nasjonene.

I dette tidsrum vokste også Trondhjem jevnt og forøket sitt innbyggerantall fra 15,000 til 40,000.

Vi vil også under vår vandring gjennom byen i dette kapitel benytte tollprotokollene som hovedkilde og spesielt besøke de menn, som beskjeftiget sig med import, eksport og skibsfart eller på annen måte hadde innflydelse på periodens merkantile og kulturelle liv.

Kjøbmann Johan Berg.

Født på Baklandet 3. september 1818, sønn av kjøbmann Jonas Berg. Eiet gård nr. 44 Kjøbmannsgaten og startet handelsvirksomhet omkring 1850.

Han eiet i sin tid et glassverk som blev drevet i ottiårene og lå i nærheten av Namsos. Berg deltok også i Nordlandsfarten og eiet flere fartøier:

Skonnert «Hagleik» (kapt. O. A. Berg).

Galeas «Lovise» (O. Nervik).

Jakt «Augusta» (O. A. Berg).

Jakt «Bilbao» (N. Næss).

Galeas «Emilie» (I. Wansvik).