

Holtnesstøa på Holmsbu i Hurum, fotografert av Widerøe 29. august 1954 med Alf Mortensens kullbåter og båter i opplag: Sjøbussen Svan ytterst og Inger Lise i avrignet stand uten maskineri. Det ser også ut som et avrignet skrog innenfor.

Foto fra Lokalhistorisk arkiv, Hurum Kommune

Av Dag Bakka jr

Alf Mortensen

Kullhandler og skipsreder

Med kullhandler Alf Mortensen står vi ved en person som i mellomkrigstiden slo seg opp med kullimport og slepebåter, ekspanderte til rederi og utenriksfart, men som på 50-tallet først og fremst ble knyttet til siste kapittel i historien om passasjerrutene på Oslofjorden.

Alf Henrich Mortensen var født i Drammen 10. mai 1896, som sønn av politioverkonstabel Martinus Mortensen, født 1867 i Øvre Eiker og mor Marta Marie som var fire år yngre. Han vokste opp i Tangengata 102 på Tangen i en familie med tre eldre søstre og to yngre brødre og en søster. Folketellingen 1910 finner dem bosatt i Austadgata 13, kanskje et skritt opp i boligstandard.

Som sønn av en politimann var det naturlig at han skulle få en utdanning, og han valgte merkantil retning og fikk ansettelse i hjembyen innen rederi og

spedisjon. På fritiden drev han aktiv idrett med hovedinteresse for bryting hvor han gjorde det svært godt og ble norgesmester på begynnelsen av 20-tallet.

Vi finner ham som eier av motorskipet *Sommerdag* på 270 tdtw, en stålbat bygget i Marstal i 1917, anskaffet i juli 1921. Dette var etter at det økonomiske sammenbrudd etter Første verdenskrig hadde rammet med full styrke. Mortensen står som eneeier, men må åpenbart ha kommet til penger som ble investert i fartøy. Båten ble trolig kjøpt for en rimelig sum, uten

at vi vet noe mer om dette. Den ble solgt videre til Bergen i 1924, trolig i sammenheng med hans neste trekk.

Kullimport

I 1923 flyttet han til Oslo hvor han kom i gang med kullimport under eget firmanavn. Tre år senere står han oppført med forretningsadresse på Grev Wedels plass 4 med kull- og koksimport og vedforretning. Telegramadressen var Amor.

En rettstvist fra november 1924 kaster lys over hans virksomhet. Mortensen

Østre havn i Oslo på 1920-tallet, i miljøet hvor Alf Mortensen startet opp sin kullforretning med slepbåt og lektere.

hadde kjøpt 815 tonn gasskoks fra Lambert Brothers i Newcastle, men da han kom i pengeproblemer fikk han en avtale med Lamberts agent i Oslo om å selge koksen på kommisjonsbasis for Lamberts regning. Koksen ble importert, losset til lekter og lagret på Mortensens kulltomt ved havnen. Da han senere gav oppgjør for salget, protesterte Lambert mot de store fratrekk, blant annet 8.000 kroner i lektring av kullet. Saken kom for retten hvor Oslo Handelsrett gav Lambert medhold og dømte Mortensen til å betale 6.000 kroner. Da den i august 1930 kom opp for Høyesterett vant Mortensen og ble tilkjent 1500 kroner i saksomkostninger.

Mortensen gjorde det etter alt å dømme rimelig bra på 20-tallet, og vi ser ham i 1928 som eier av slepebåten *Viken* på 60 fot, et produkt fra Porsgrunds Mek Verksted fra 1901. Fire år senere ble også slepebåten *Grus* anskaffet, en mer moderne båt bygget i 1910 med maskin på 120 ihk. I samme periode ble det anskaffet flere lektere, og vi kjenner A.M.3 fra en grunnstøtning ved Bastø i september 1934, lastet med 375 tonn kull.

Slepebåt og lektere ble i 1934 samlet i firma Alf Mortensen Sjøtransport AS. Selve virksomheten var flyttet til Sørenga 5 rundt 1930, med kontor i Bispegata 16.

På det personlige plan må han ha giftet seg rundt 1923 med Inger Johanne (ukjent etternavn) og fikk i løpet av en tiårsperiode fire barn: Alf jr (1924), Thor,



Inger Line (1932) og Per. Familien var på 20-tallet bosatt på Fredbo, Sætre. I Oslo gikk han over til idrettsklubben Ørnulf hvor han fortsatte med bryting, men etter hvert mer på hobbybasis. I idrettsmiljøet skal han ha gått under tilnavnet «Køla-Morten».

Rederi

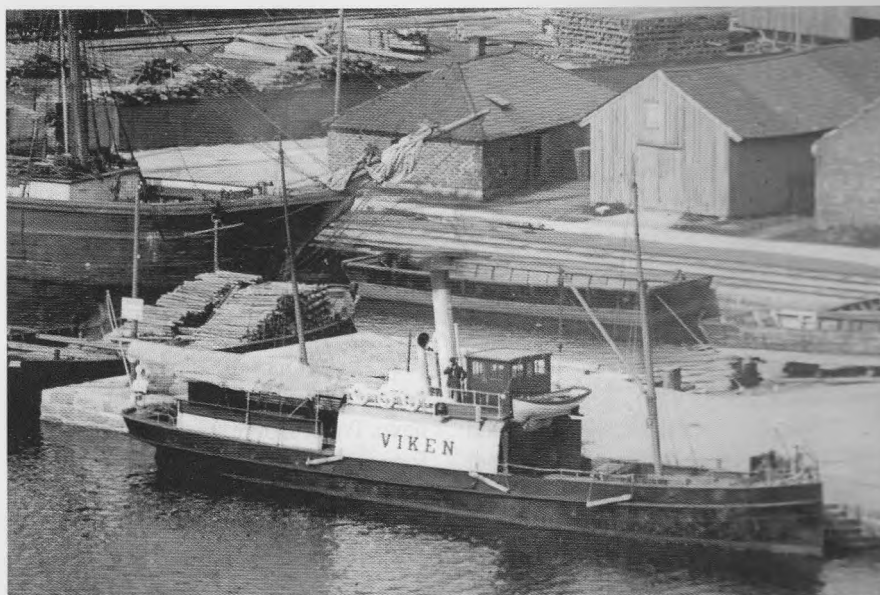
Alf Mortensen må opplevd medgang og utvikling som gav næring til større ambisjoner. På landsiden ser vi at han i august 1940 kjøpte en større eiendom i Holtnesstøa like sør for Holmsbu på Hurum hvor han skulle bosette seg. På eiendommen ligger en vakker murvilla, bygget rundt 1910 av en Daniel Larsson for arkitekt Theodor Thorne. Dessuten ble han på et tidspunkt medeier i Fausko Sagbruk & Tjærefabrik i Hemsedal. Ut fra «Hurums historie» forstår vi at Mortensen

også vurderte å bygge et importanlegg for kull og andre varer på en del av eiendommen.

Men det var et annet og stort mål han realiserte i juni 1939 ved kjøp av byggenummer 105 på Porsgrunds Mek Verksted, en 2400-tonner som stod oppspantet på beddingen. Kontrakten ble overtatt i eget navn og skipet levert 22. november 1939 med navnet *Inger Lise*, oppdøpt etter rederens syv år gamle datter. Den var av verkstedets standardtype, en moderne singledekker med maskin akter og bro midtskips, utstyrt med kullfyrt compound-maskin med eksosturbin.

Nå ble virksomheten i Bispegata utvidet med rederi, hvor *Inger Lise* i første omgang ble drevet i nordsjøfart. Skipet var uheldig og grunnstøtte på Mefjordbåten i Hjeltefjorden ved Bergen 20. desember, men kom ellers til å seile heldig.

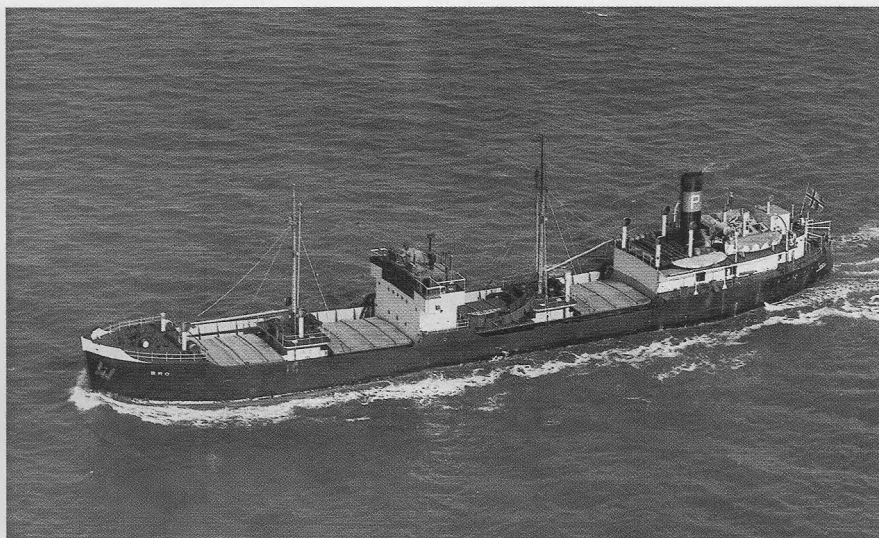
Ved angrepet på Norge 9. april 1940 lå skipet etter alt å dømme i Liverpool, hvor det ble omfattet av rekvireringen og kom under Nortraships kontroll. Det var i ildlinjen våren 1940; slapp ut fra Bordeaux 9. juni blant de siste og var innom Oran 20. juni hvor den så vidt unnslopp å bli internert av de franske myndigheter. Lille *Inger Lise* ses deretter å ha seilt i forsyningsfarten på Nord-Atlanteren somrene 1940, 41 og 42 og gikk ellers i britisk kystfart. Fra vinteren 1942/43 kom den inn i fart i amerikanske farvann og deretter mye i Vestindia hvor den gikk resten av krigen. I mai 1945 lå den i New York.



Dampskipet *Viken* fra 1901 var trolig Alf Mortensens første slepebåt.

Foto via Tom Bjørge Jensen

1938 fikk Alf Mortensen levert Inger Lise (4800 t.d.w) fra Porsgrunds Mek Verksted; av bildet på bilde viser vi den under senere reise til Bro. Skyfotos



Etter krigen i Norge var slepebåten *Grus* solgt høsten 1940 og likeledes *Viken*. Dette henger trolig sammen med salg av kullforretningen. Derimot ser vi at Mortensen i 1943 var involvert i planene om et stort anlegg som skulle produsere trekull (kull) til drivstoff for de 450 fiskebåtene på Skagerrakkysten. Dette anlegget var trolig tenkt plassert i Holtnesstøa.

Alf Mortensen og familien bosatte seg under krigen på Holmsbu. Den 10. mai 1945 kunne Aftenposten rapportere at «resser og skibsreder» Alf Mortensen feiret sin 50-årsdag.

Rederi og lekterslep

I 1945 stod Alf Mortensen med rederiet og god slump penger, trolig salgsgevinsten etter kullforretningen. Han er åpenbart fortsatt interessert i bransjen, for han begynner i 1945 igjen å arbeide for å få i stand et stort importanlegg for kull og kull. Formannskapet i Hurum så positivt

på planene og var behjelpelig med å skaffe ytterligere arealer. Det ble imidlertid intet av planene.

Derimot hadde han beholdt minst tre av lekterne, som vi finner oppgitt i 1955:

AM.3	450 t.d.w		
AM.4	500 t.d.w	stål	LIXD
AM.8	1100 t.d.w		

Det ser ut til at Mortensen fikk sluttet lekterne til Christiania Portland Cementfabrik og Dalen Portland Cementfabrik

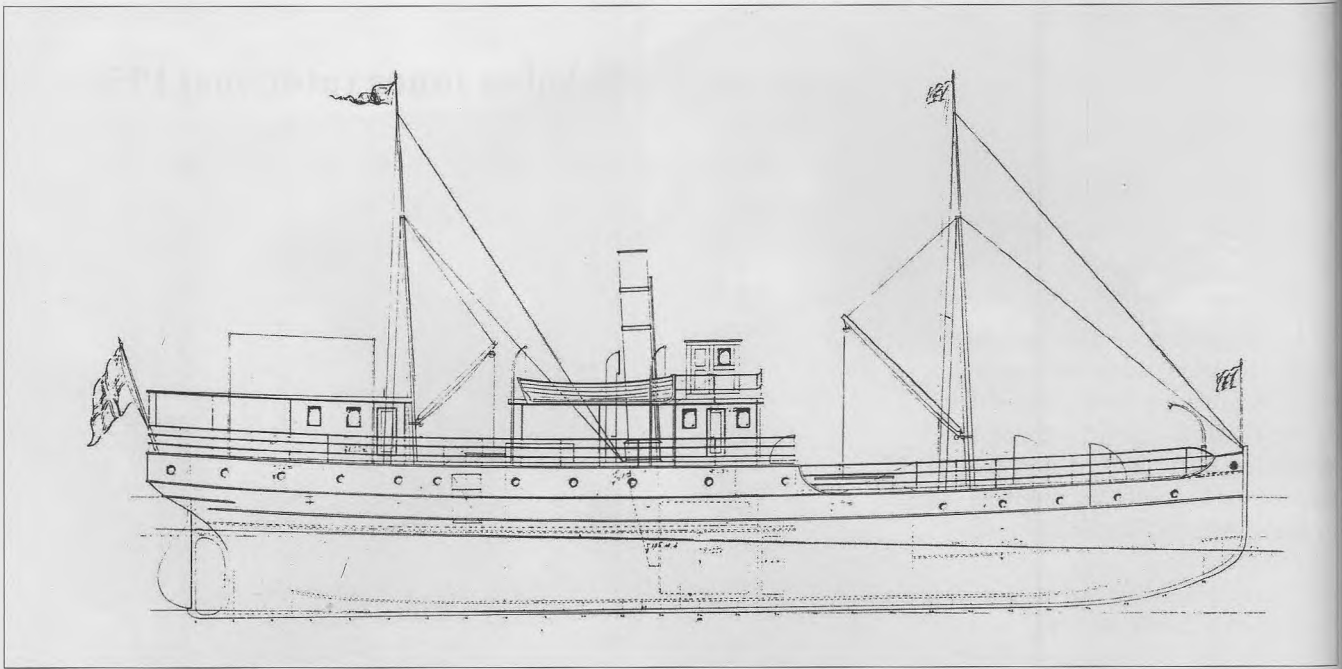
for føring av kalkstein fra Langøya i Oslofjorden til fabrikkene på Slemmestad og i Brevik. Rundt 1947 kjøpte han også Marinens utrangerte transportdamper *Farm* fra 1900 som ble avrigget til lekter ved Tjøme Verft & Bunkersstasjon og satt i fart våren 1949.

Det oppgis i «Norske rederier gjennom 50 år» i 1955 at han også eide slepebåten *Bjørn III*. Dette var et trefartøy fra 1894, bygget som galeas, men trolig bygget om til slepebåt under krigen. Den stod imidlertid fra 1947 til 1964 registrert på Matheus Friberg Hansen, Verket



Alf Mortensens utenriksskip var *Inger Marie* (4800 t.d.w) fra 1922 lengst i fart, fra 1947 til 1954.

Skyfotos, via Arne Sognnes



Junos flaggskip var dampskipet Holmestrand, bygget 1907.

men var atskillig mindre og var søster av sightseeingbåten *White Lady* i Bergen, med nøyaktig samme mål; lang og smal – 85 fot lang og utstyrt med to motorer på til sammen 300 bhk. Først i november 1950 ble båten omsider registrert med navnet *Drammen*. Den hadde stor dekkssalong og to salonger under dekk. *Drammen* skulle avløse gamle *Juno*.

I juli 1951 ble den tredje nye båten levert, døpt *Svan* i beste tradisjon. Den var opprinnelig landgangsbåt av samme type som *Hurum*, men hadde fått en mer gjennomført ombygging ved Son Slip & Verksted i Son. Som lokalrutebåt var den stor, dvs lang og smal, på 150 fot og utstyrt med to Davey Paxman-motorer hver opprinnelig på 500 bhk som drev

hver sin propell. Det var innredet en stor dekkssalong samt en mindre under dekk, mens kapasiteten i pressen ble oppgitt til 500. Til mannskapet var det innredet seks enmannslugarer og 2 tomanns forut og midtskips, mens kapteinen hadde sin lugar på brodekket. Vinsjer og ankerspill var elektrisk drevet, likeledes all oppvarming, Lasterommet forut tok 100



Son Slip & Mek Verksted, på folkemunne kalt «Kugrava», fotografert i 1953. Vi ser Holmestrand på slippen til venstre, fergen Drøbaksund ferdig ombygd fra ds *Louise* 1899, en liten slepebåt (kan det være *Bjørn III*?) og til høyre MMS'en *Santo* utenpå sjøbussen *Hurum*.

Foto Widerøe via Harald Lorentzen



Sjøbussen Svan skulle bli Mortensens flaggskip i fjordtrafikken. Ingen skulle tro at denne var en ombygd landgangsbåt. Senere skulle den bli hjemmalt i Øresundsfarten.

Foto Per Erik Johnsen

ens last. Svan ble satt inn i ruten på Holmestrand via Storstrand, Filtvedt, Tofte, Rødtangen og Berger og ble fra begynnelsen ført av kaptein Jan Pedersen.

Vinteren 1951/52 gikk Asker, Røken & Hurum Dampskibsselskap konkurs og måtte legge ned rutene fra Oslo utover Vestfjorden til Slemmestad, Nærnes og videre til Sætre i Hurum. Selskapets flåte på fire rutebåter ble lagt opp, og det var flere som var interessert i å forsøke seg videre.

I mai 1952 ble det nystiftede AS Vestfjorden tildelt konsesjon på indre del av fjorden ut til Nærnes, mens Alf Mortensen fikk konsesjon på ytre del, Nærnes, Sætre og Håøya. Han hadde derved konsesjon på hele Hurumlandet. Fra 1. juni 1952 ble derfor Hurum satt inn i ruten på Nærnes-Sætre, mens Juno ble brukt som reservebåt.

Mortensens affærer

Rundt 1950/52 stod Alf Mortensen trolig på høyden med en mangslungen virksomhet rundt Oslofjorden.

I rederiet hadde han ms Inger Marie (300 tdw) i fart og må ha gjort det bra under Korea-boomen på denne tid. Han drev rutefart fra Holmestrand, Svelvik

og Hurumlandet til Oslo og Drammen med en flåte på tre fjordbusser samt Juno-selskapets to gamle båter. I 1950 ble også lastebåten Berger (225 tdw) fra 1942 kjøpt og satt i fraktfart i distriktet. Alf Mortensen drev virksomhetene i eget navn uten bruk av aksjeselskap. Han var på denne tid 55 år gammel.

Ved sin privatbolig i Holtnesstøa hadde han opplagsplass og påbegynt et industriområde. Selv kjøpte han etter krigen motorkrysseren Larøla på 48 fot, et vidunder av en båt tegnet av Richard Furuholmen og bygget av Berg-Olsen i Husvik i 1938. Dessuten kjøpte han i april 1950 også Son Slip & Båtbyggeri fra et konkursbo og startet opp virksomhet under navnet Son Slip & Verksted, altså på østsiden av fjorden mellom Drøbak og Moss. Verkstedet ble først og fremst drevet i tilknytning til Mortensens egen virksomhet til slippsetting og mindre ombyggingsoppdrag, ved siden av eksterne arbeider.

Sjøbussen Hurum var også en ombygd landgangsbåt.

Foto fra «Fjordbåtenes saga»

I tillegg kjøpte han i 1950 en MMS (mine-sveiper) ved navn Santo, som ble ført til Son og utrustet som slepebåt. I februar 1951 ble også dampskipet Spica (570 tdw) fra 1915 kjøpt og gitt navnet Inger Lise. Dette var en liten lastebåt brukt som kjøleskip av Det Bergenske Dampskibsselskab, men nå kjøpt for ombygging. Santo ble



Drammen var en ombygd tysk flyredningsbåt, men ble trolig lite brukt.

Foto fra «Fjordbåtenes saga»

sendt til Bergen for å slepe skipet til Son; noe som gikk greit bortsett fra at den grunnstøtte på Gullholmen på hjemvei.

Ved årsskiftet 1952/53 ble Dampskips-selskabet Juno oppløst ved ekstraordinær generalforsamling i Drammen. Som hovedaksjonær overtok Alf Mortensen båtmateriellet, ds *Holmestrand* og ms *Juno* for 100.000 kroner. Ifølge omtalen i «Drammens Tidende» var meningen å bruke *Juno* som suppleringsbåt.

I Mortensens egen regi gikk fjordtrafikken så sommeren 1953, mens *Svan* også gikk i vinterrute, 3 ganger i uken til Holmestrand. I sommerrutene gikk også fjordbussene *Hurum* og *Drammen* på Nærnes–Hurum og i Holmestrandruten også gamle *Holmestrand*, som i 1954 skulle få innsatt dieselmotor.

Så vidt jeg forstår fikk Mortensen ikke overta konsesjonen på Drammensruten, hvor Drammen Kommune sommeren 1952 tok opp trafikken med dampskipet *Sport* (bygget 1900).

Fjordtrafikken var nå kommet inn i siste fase i konkurranse med biltrafikken.

Resultatet sommeren 1953 må ha vært skuffende for Nærnes–Hurum-ruten. I



mai 1954 brakte «Aftenposten» meldingen om at ruten ikke ville bli gjenopptatt for 1954 med mindre Oslo Kommune ville gi en støtte på 50.000 kroner. Sommeren 1953 hadde resultert i et større underskudd på 30.000. Det ville ramme sommertrafikken på Nærnes, Sætre og Håøya, hvor det ville være spesielt ille for sistnevnte som da ville bli uten landforbindelse. Løsningen ble at Ing Schøyens Bilcentraler opprettet bussrute på strekningen Nærnes–Sætre.

Mortensen seilte sommeren 1954 på Hurum/Holmestrand med *Hurum* og *Svan* og brukte den motoriserte *Holmestrand* til supplerings. Den 21. august kunne

«Aftenposten» melde at rederen aktet å avvikle også denne ruten, da driften hadde gått med underskudd. Han førte da samtaler med kaptein Jan Pedersen og noen av mannskapet som ønsket å overta å drive den med leiet båt.

Slik gikk det også. På ettersommeren 1954 gikk Mortensens båter i opplag, gamle *Juno*, *Holmestrand*, *Drammen*, *Hurum* og *Svan*.

Høsten 1954 ble det ellers tatt viktige grep hos Mortensen. Motorskipet *Inge Marie* ble i november 1954 solgt til Botvid Ohlsson, Oslo, for 2,3 mill kroner, noe som markerte slutten for utenriksfarten. Sjøbussen *Drammen* ble på samme tid



Både Hurum og Svan ble fra 1955 utleid for farten over Øresund. Hurum skiftet da navn til Knut Viking og ble hvitmalt. Den var vesentlig enklere enn Svan.

Foto fra Hjardar: Ytre Oslofjord

Ven i Øresund, mens *Hurum*, *Svan* gikk i opplag.

Holmestrand, som nettopp var påkøst med dieselmotor, ble trolig utleid og solgt sikkert til god pris. Den skulle gående som lastebåt på Oslofjorden mange år.

I 1955 startet Jan Pedersen og hans sønner opp rutefarten Holmestrand–Oslo med mellomsteder med den innleide *Svan*. De drev også med samme båt i 1956. Det var en notis i «Aftenposten» 24. august 1956 hadde driften gått noenlunde, men *Svan* var langsom og utsatt for mye reparasjoner. Driftsselskapet Holmestrand–Oslo med C O Pettersen som disponent hadde budt på fiskerioppsynsskipene *Skjapp* og *Senja* som var utlyst for salg og hadde også en annen båt på hånden. Det var kanskje *Ternen*, som ble satt inn sommeren 1957.

Med dette var Alf Mortensens innsats i rutefarten slutt.

Våren 1955 ble både *Hurum* og *Svan* utleid til Vikingbåtarna, Malmö, for rutefart over Øresund, fra Malmö og Landskrona til København. *Hurum* skiftet her navn til *Viking*, mens *Svan* passet godt inn under sitt gamle svenske navn. Denne trafikken nøt godt av salg av tollfrie varer og tiltrakk seg mange reisende. De norske søstrene utgjorde en del av en holdig flåte av gamle rutebåter.

Under norsk flagg ble de naturlig nok drevet med norske offiserer og dels mannskap, mens båtene mellom sesongene vanlig lå opplagt i svensk havn.

Slutten

Fra midten av 50-tallet ebbet Alf Mortensens virksomhet gradvis ut.

Svan og *Knut Viking* var i fart hvert år på Øresund, mens *Juno* ble levert tilbake fra utleie høsten 1956 og opplagt ved Lindøya i Oslo. *Holmestrand* var solgt i januar 1956 og rigget ned til lastebåt og fortsatte på Oslofjorden. Lastebåten *Inger Lise*, som var tatt under ombygging i Son og deretter på Tjøme Verft, ble liggende ferdig i flere år i Holtnesstøa og solgt først høsten 1955 til Karmøy.

Virksomheten ved Son Slip & Verksted ble nedlagt i 1956. Det siste store arbeid var ombyggingen av *Holmestrand* to år tidligere. Sommeren 1959 var det på tale å selge verftet til et selskap som ville drive skipsopphugging her, men dette ble det ingenting av. Motorbåten *Larola* ble i 1960 solgt til Kr Gjølborg (med hvalfangst-

DAGPASSASJERBÅTENE

M/S «SVAN» og M/S «KNUT VIKING»

P.g.a. redernes fremskredne alder og sviktende helbred selges ovennevnte skip — ca. 400 passasjerer hver. Seilet senest 7 år mellom København og Sverige. Kredit ytes habil kjøper.

12/7-65

Johnsen & Bergman A/S

P.O.Box 171, Oslo 1 - Tlf. 42 38 90.

interessene) på Nordstrand i Oslo; den hadde da stått på land i flere år.

Høsten 1960 ble det innført nye regler for salg av tollfrie varer i fergeruter mellom de nordiske land. Nå ble det satt en minimumsdistanse på 55 nautiske mil, noe som tok bort grunnlaget for korte ruter som over Øresund. *Knut Viking* skal ha vært levert tilbake allerede høsten 1958; to år senere var det også slutt for *Svan*. Båtene ble da tatt hjem og gikk i opplag.

Knut Viking ble imidlertid utleid sommeren 1961 for spritruiter mellom Oslofjord-byene og Strömstad, leiet av Kalle Rogg og Bjarne Andersen. Denne rutefarten ble drevet nærmest sporadisk og åpenbart dels i strid med tollreglene. Høsten 1961 gikk den i opplag i Holtnesstøa.

Dermed var det også slutt på rederi-driften.

Rederens tre båter, gamle *Juno* fra 1886, ble i 1959 slept fra Lindøya til Holtnesstøa, hvor også *Knut Viking* sluttet seg til høsten 1961. Sjøbussen *Svan* ble først liggende ved Akers Mek etter at øresundsfarten var slutt, men deretter flyttet til Sjursøya og sank til slutt i bøyene mellom Hovedøya og Lindøya i Oslo havn. I Holtnesstøa gikk *Juno* til bunns vinteren 1962 og ble liggende på 10–12 meters dyp. Noe senere sank også *Knut Viking* her. I tillegg ser vi at Mortensen også eide en mindre båt, *Krok*; kanskje en ex-tysk Fjordbåt?

En siste påminnelse av Alf Mortensens redervirksomhet finner vi i «Norges Handels & Sjøfartstidende» for 12 juli 1965, hvor passasjerbåtene *Svan* og *Knut Viking* annonseres for salg via megler, grunnet rederens fremskredne alder og sviktende helbred.

Det var lite tilbake av Mortensens virksomhet. Han eide fortsatt eiendommen i Holmsbu inntil sin død, trolig i 1966. Eiendommen ble da overtatt av sønnen

Alf Mortensen jr som eide den til 1996, da den ble solgt til utbyggere som anla Holmsbu Spa på dette stedet

Av båtene ble *Knut Viking* fjernet fra Holtnesstøa sommeren 1984 og dumpet i Dramstadbukta. *Juno* ble liggende til juni 2001, da foreningen Junos Venner Holmestrand fikk vraket hevet og ført til Drammen Skipsreparasjon for inspeksjon. Det viste seg for dårlig til restaurering, men baugen ble skåret av og montert på moloen i Holmestrand høsten 2005.

Den er det siste minne om rutebåttrafikken på Oslofjordens vestsida.

Kilder:

- Granlund, Lloyd og Tore Brønner: *Dampskipstrafikken på Askerlandet ca 1850–1950*. Båter med bær, bønder og byfolk. Oslo 1983
- Hjardar, Ulf: *Ytre Oslofjord. En fortelling om fjorden og båtrutene fra kyst til kyst*. Fredrikstad 1999
- Jacobsen, Erik: *Cementbåtene – rederihistorie gjennom hundre år*. Oslo 1997
- Lorentzen, Harald: *Fjordbåtenes saga*. Oslo 1981
- Messel, Jan: *Hurums historie, bd III*, Hurum 2004
- Norske rederier gjennom 50 år*. Oslo 1955
- Petersson, Lennart: *Danmarks-Trafiken från Landskrona och Hven*. Landskrona 1994
- Aadne, Gunnar: *Sjøfartsbyen Holmestrand*. Skien 1987
- Aadne, Gunnar: *Jubileumsskrift til Holmestrand Sjømannsforenings 150-års jubileum*, Holmestrand 2008

Aftenpostens arkiv
Warsailors.com
Norwegian Shipping News, notater
Rutebok for Norge, div årganger
Egne notater

En spesiell takk til bibliotekar Kate Odden på Hurum Bibliotek/Lokalhistorisk Arkiv som har vært særdeles hjelpsom og imøtekommende. Dessuten takk til Harald Lorentzen som jo kjenner rutefarten på Oslofjorden bedre enn noen.



Tettstedet Holmsbu med rutebåten *Juno* (1886) på vei til kai.

Foto fra Lokalhistorisk arkiv, Hurum Kommune

ved Svelvik. Virksomheten med lekterslep ser ut til å ha fortsatt til midten av 50-tallet.

Men først og fremst synes Alt Mortensen å ha vært interessert i å etablere seg i utenriksfart.

Inger Lise ble tilbakelevert fra UMA i februar 1946. På det gode markedet i 1946/47 tjente den gode penger, inntil Mortensen valgte å selge høsten 1947. I oktober ble den levert til Skibs-AS Manitowoc (K Th Einersen) i Oslo som betalte 3.150.000 for dette moderne skipet. Siden byggesummen må ha ligger rundt 850.000 må rederen ha gjort en gullkantet handel, foruten at han også mottok bruksgodtgjørelse og oppgjør fra Nortraship.

Pengene ble i første omgang brukt til kjøp av dampskipet *Dalcross* (8561 tdw) fra Storbritannia, bygget i 1930, som ble overtatt i april 1947 og gitt navnet *Inger Johanne* etter rederens hustru. Den ble kjøpt for 3 mill kroner, men solgt allerede i februar 1948 for 3,5 millioner; også det en god forretning.

Alf Mortensen hadde på dette tidspunkt kjøpt sitt tredje utenrikskip, den svenske ms *Braila* (4800 tdw), et motorskip fra Götaverken i 1922 med nytt maskineri etter en omfattende krigsreparasjon i Oskarshamn. Det ble kjøpt fra Ludvig G Braathen og overtatt som ferdig reparert ved verftet i juli 1947 med navnet *Inger*

Marie. Prisen var 3,5 millioner kroner. Denne *Inger Marie* må ha gjort det rimelig bra de første årene og gav gode inntekter fremover.

Så lokalfart

Fra lukrativ utenriksfart vendte Alf Mortensen seg til lokaltrafikken i Oslofjorden.

Bakgrunnen var nok først og fremst hans tilknytning til Holmsbu, Hurum og vestre del av fjorden. I november 1948 ble det rapportert at han hadde overtatt 60–70 prosent av aksjene i Dampskibsselskapet *Juno* i Holmestrand; selskapet som tradisjonelt hadde drevet lokalrutene fra Oslo og Drammen.

Dampskibsselskapet *Juno* skrev sin historie tilbake til 1886 da det ble startet av H. T. Ihlen og S. Treu i Holmestrand for å drive rutefart til Drammen og Oslo.

Ved starten overtok selskapet ds *Juno* fra 1867 som de samme hovedeiere hadde holdt i fart på Drammen i flere år og en ny båt som ble levert i stiftelsesåret fra Akers Mek Verksted; også med navnet *Juno*. Gamle *Juno*, kalt «Drammens-Juno» fortsatte på Drammen, mens den nye fikk tilnavnet «Kristiania-Juno» etter sin rute på hovedstaden.

Rutefarten utviklet seg godt, og i år 1900 kunne selskapet anskaffe et tredje skip, gamle *Svan* fra 1860. I 1907 ble det

imidlertid levert et nybygg, *Holmestrand* fra Nylands Verksted; selskapets flaggskip gjennom alle år. Den ble satt inn i hovedruten på Oslo, fra Holmestrand via Berger, Holmsbu, Rødtangen, Tofte, Filtvet og Drøbak. *Svan* gikk i ruten via Horten til Oslo.

I 1915 var den eldste *Juno* blitt solgt, mens passasjerbåten *Svelvik* fra 1905 ble innkjøpt sammen med lastebåten *Berger*. Denne ble supplert av ds *Farmanden I* innkjøpt i 1927 og *Viking* to år senere. Disse gikk primært i godsruiter fra Holmestrand–Svelvik–Hurum til Oslo og Drammen.



Kart over Dampskibsselskapet Junos fartsområde.

Kart fra finn.no

1946 hadde Juno-selskapet fire skip igjen:

<i>Hurum</i>	79 brt	1886
	innsatt motor 1938	
<i>Holmestrand</i>	179 brt	1907
<i>Svan</i>	112 brt	1860
	nedrigget vinter 49/50	
<i>Sørmanden I</i>	171 brt	1913
	solgt 1947	

I 1945 besluttet generalforsamlingen å selge kapitalen ned med 50 prosent og sette ny preferansekapital til modernisering av båtmateriellet og kjøp av en sjøbuss. Dette ble ikke gjennomført, men i stedet kom Alf Mortensen inn som hovedaksjonær høsten 1948.

Alf Mortensen må ha sett mulighetene for å utvikle lokalrutene på vestsiden av Oslofjorden. Han hadde midler til å modernisere flåten og hadde faktisk en stor landgangsbåt liggende til ombygging. Men det skulle ta tid, og i mellomtiden fortsatte rutene med *Juno* på Holmestrand–Svelvik–Drammen og *Holmestrand* hjulpet av oldingen *Svan* via Hurum og Drøbak til Oslo. Båtene var imidlertid utdatert, gamle og utregående, tross all sin sjarm.

Det var derfor en stor dag for Mortensen da han 16. juni 1949 kunne presentere den nye sjøbuss *Hurum* ved Utstikker D, Pipervika. Dette var den ombygde landgangsbåten som nå var ferdig innredet fra AS A Holms Slip & Båtbyggeri i Oslo. Her var det stålrørmøbler i store salonger, mens to Davey Paxman Ricardo 10-sylindrete motorer gav en fart på over 10 knop. *Hurum* ble satt inn i ruten Oslo–Holmestrand lørdag 18. juni, i tide til sommertrafikken. Den avløste nå *Holmestrand* som igjen erstattet gamle *Svan* i helgerutene.

Trolig gikk *Hurum* bare i sommerruten, mens *Holmestrand* overtok i vintertiden. *Svan* ble samme høst ført til Holtnesstøa ved Holmsbu, men ble deretter ført til Svan Slip & Verksted, hvor den ble avrigget og opphøgd.

Alf Mortensen hadde også en ny båt under ombygging for *Junos* rute Holmestrand–Svelvik–Drammen. Det var en tidligere tysk flyredningsbåt ved navn *Otter* som var anskaffet i 1949 og tatt under ombygging. Den ble omtalt som tysk S-boot,

Sommerydellen *Holmsbu* med *Juno*, trolig før den ble bygget om til motordrift i 1938. Foto fra Lokalhistorisk arkiv, Hurum Kommune

Dampskibsselskabet Junos ruter, mai 1950

Oslo–Hurumlandet–Svelvik

D/S Holmestrand

Mandag, onsdag, fredag og lørdag

Fra	Oslo	15.30
	Drøbak	17.15
	Storsand	17.25
	Filtvedt	17.55
	Tofte	18.15
	Rødtangen	18.55
	Berger	19.05
	Krok	19.15
	Holmsbu	19.20
Til	Svelvik	19.45

Fra	Svelvik	06.00
	Holmsbu	06.20
	Krok	06.25
	Berger	06.35
	Rødtangen	06.45
	Tofte	07.20
	Filtvedt	07.50
	Storsand	08.20
	Drøbak	08.30
Til	Oslo	10.15

Ekspeditør i Oslo: Pedersen & Meinich

Bryggeplass: Utstikker D, Pipervika

Rødtangen–Drammen

M/S Juno

Alle hverdager

Fra	Rødtangen	06.30
	Berger	06.40
	Krok	06.50
	Holmsbu	07.00
	Svelvik	07.35
Til	Drammen	08.50

Fra	Drammen	14.00
	Svelvik	15.15
	Holmsbu	15.50
	Krok	15.55
	Berger	16.05
Til	Rødtangen	16.15

I forhold til sommerrutene for 1948 var rutene i 1950 noe innskrenket. Holmestrand var nå utelatt fra ruteplanen, og derved også korrespondansen mellom rutene Holmestrand–Drammen og Svelvik–Oslo. Trolig fikk Svelviksruten også søndagsavganger i sommertiden.

