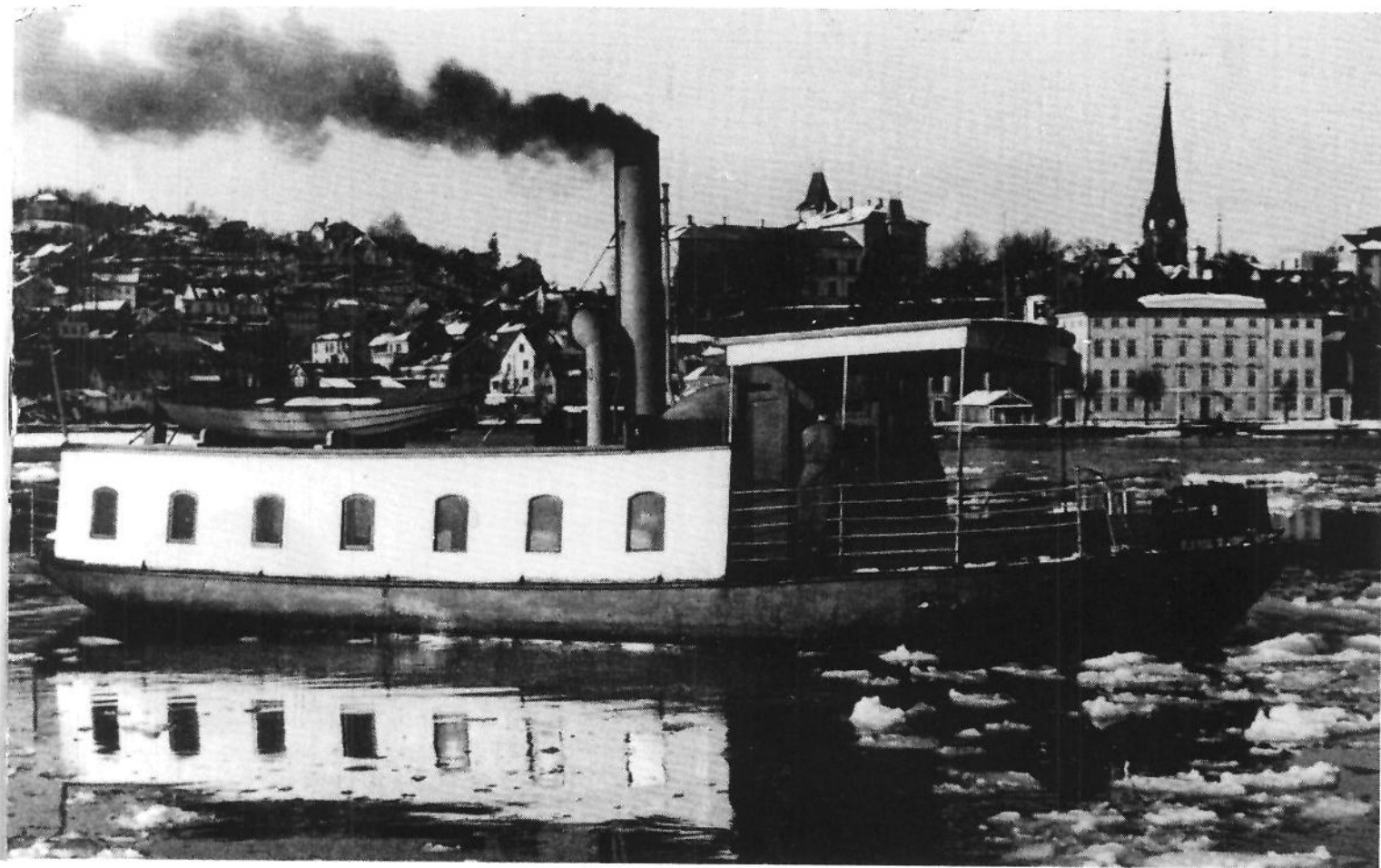
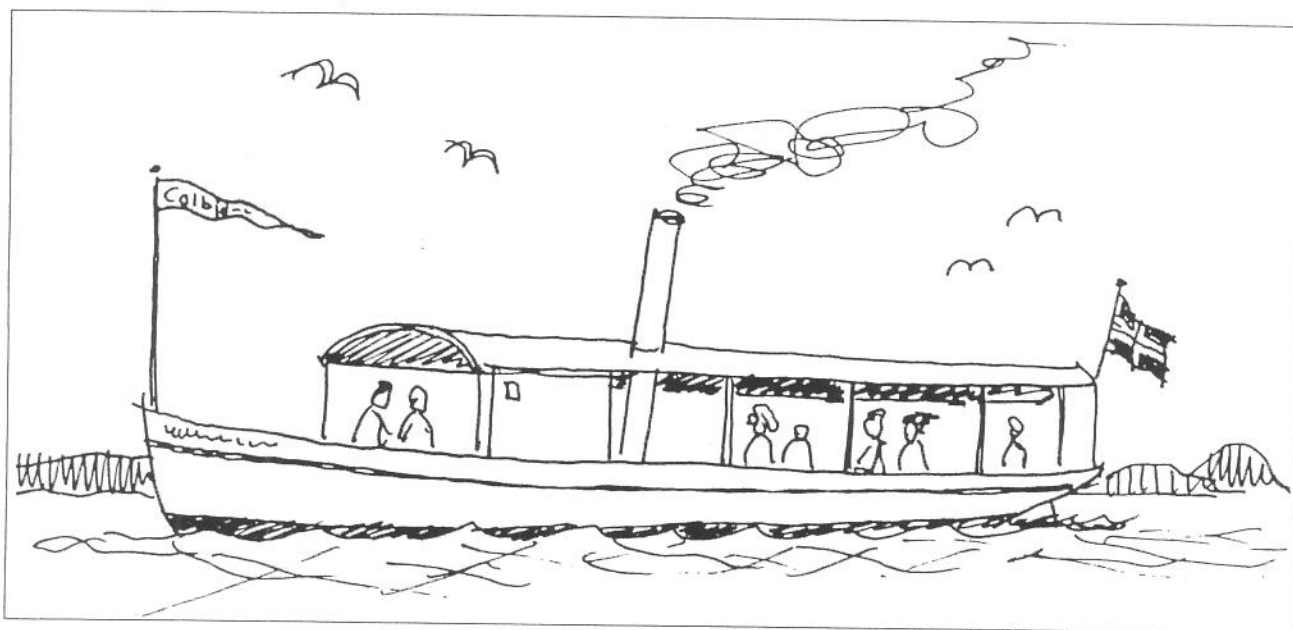




Actieselskabet Kolbjørn
1893 - 1993
Jubileumsskrift

Utgitt av Hisøy Historielag 1993

D/S Kolbjørn 1893



Org.tegn. av Bård Kolltveit, Norsk Sjøfarts Museum.
Rekonstruksjon av Ø. Bjørløw.

Et hundreårsskrift i ord og bilder om dampferjene
«Kolbjørn» og «Kolbjørn» (II) og motorferjen «Kol-
bjørn» (III).
Ferjetrafikken mellom Hisøy og Arendal fra 1893 til
1993.

Redaktør Ulrik Sissener Kirkedam
Utgitt for Directionen i A/S Kolbjørn

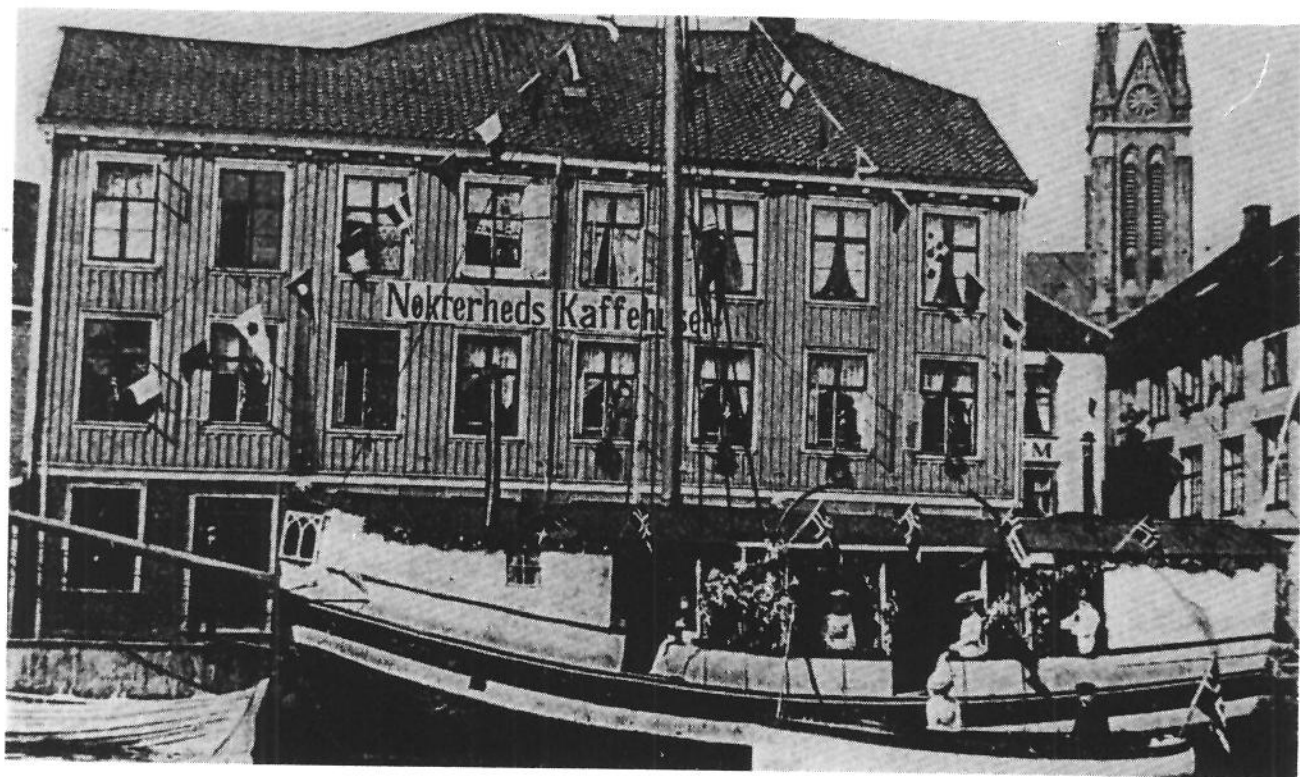
Hisøy Historielag 1993

000018

Foto: Dannevig Foto
Sats/trykk: Mæland Offset a/s

Omslagsbilde foran:
«Kolbjørn» 1947, foto av Birger Dannevig
Omslagsbilde bak:
Faksimile av to plakater som har vært plassert ombord på «Kolbjørn».

«KAFFEHUSET» PÅ TYHOLMEN I ARENDAL 1893



Torsdag 2. februar 1893 var det samlet henimot 20 interesserte personer for å danne et selskap som ville overta ferjetrafikken mellom Arendal og Hisøy.

I Vestlandske Tidende, som lokalavisen dengang het, kan vi lese at mange personer var samlet på «Kaffehuset», som også het «Nøkternhedskafeen». Her var ofte mange mennesker samlet, også betydningsfulle personer. Vi regner med at Aksjeselskapet Kolbjørn ble dannet her.

Tilstede på aksjonær- og stiftelsesmøtet kan vi med stor sikkerhet si at Christen Christensen, Flageborg, Ole Christian Moe Wikborg, kullhandler

N.B. Jacobsen, Andreas Hartvigsen, Tellef Jørgensen, Alfred H. Møller m.fl. var tilstede.

Allerede den 22.2. 1893 ble det inngått kontrakt med Arendals Mekaniske Verksted om bygging av den dampferjen, som skulle få navnet «Kolbjørn».

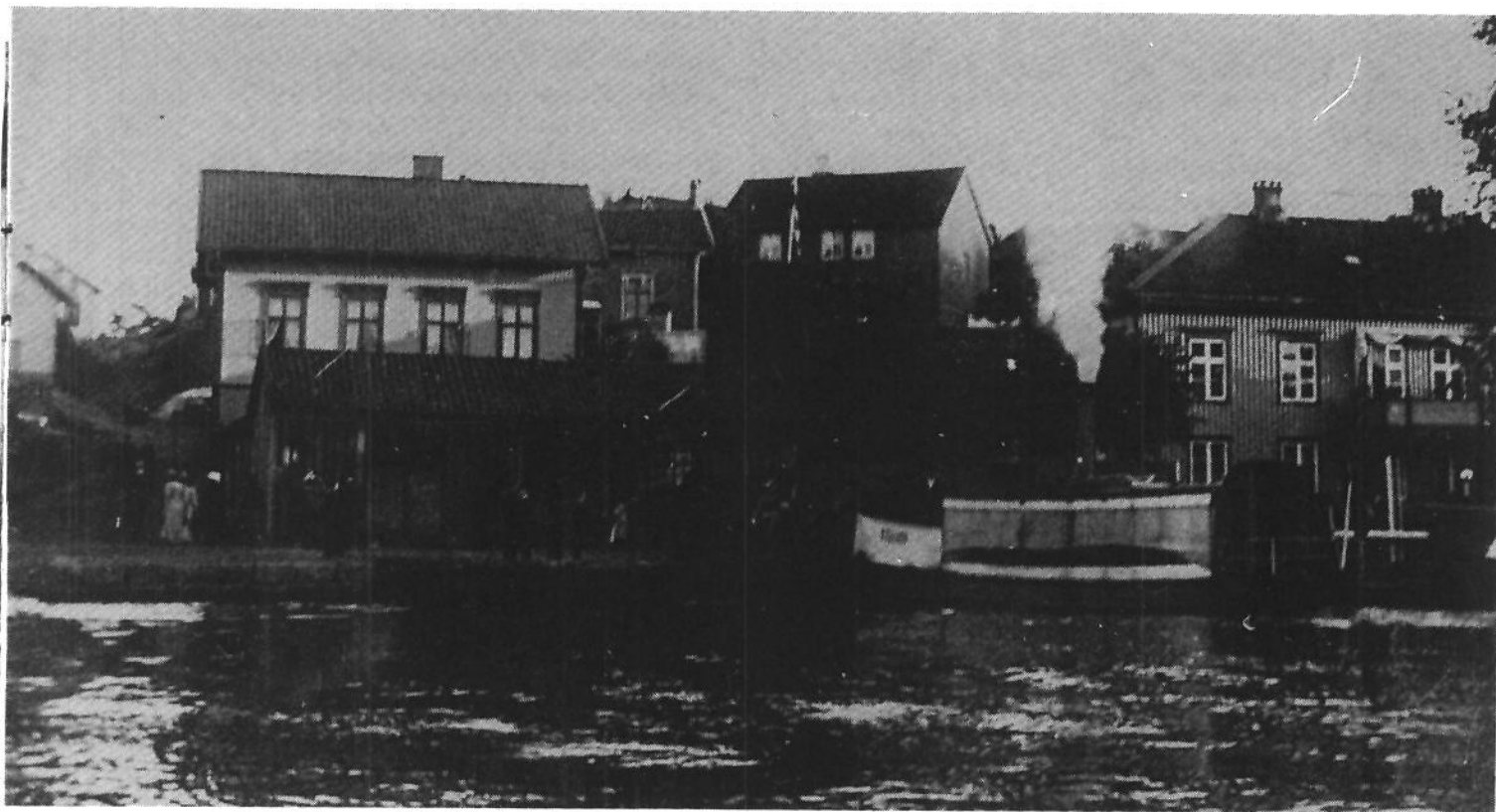
Det fortelles at endel stamgjester møttes hver formiddag på «Kaffehuset», hvor spøken og vitsene kunne være nokså kvasse. «Kaffehuset» var på den tiden å regne for en «Institusjon». På huset fikk en høre nyheter om mangt og meget.

Foto utlånt av A.A.M.

STATUTTER FOR «ACTIESELSKABET KOLBJØRN»

- § 1. Actieselskabet Kolbjørn som et uansvarligt Actieselskab, der har sit Sæde i Kolbjørnsvig, bestyres af en blandt Actionærerne valgt Direction af 4 -fire- Medlemme, hvorav 2 fra Arendal og 2 fra Hisø, hvilke sig imellem vælge en Formand, hvis Stemme i Tilfælde af Stemmelighed gjør Udslaget.
- § 2. Selskabets Formaal er at drive Færging paa Arendalsfjorden efter en af Generalforsamlingen vedtagne Driftsplan. Ved Affattelsen af denne skal det have for Øie, at Færgingen foregaar paa en for Publikum billig og bekvem Maade.
- § 3. Directionen udsteder Actiebrev for hver Actie, hvilket underskrives af den samlede Direction og indføres i Selskabets Bøger. Sælger eller overdrager en Actieeier sine Actier, har han at melde det for Directionen, som paa Selskabets Vegne har Forkjøbsret.
- § 4. Generalforsamling afholdes efter 3 Ganges Bekjendtgørelse i Stedets aviser inden Februar Maa- neds Udgang under Directionsformandens Forsæde, eller saa ofte som Directionen finder det fornødent, eller naar mindst 20 Actionærer forlanger det.
- § 5. I den ordinære Generalforsamling har Directionen at forelægge:
1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløb- ne Regnskabsaar.
 2. Aarsregnskab.
 3. Forslag til Decision af Regnskabsantegnelser.
 4. Forslag til Andvendelse af det forløbne Aars Overskud eller Dækning af mulig Underballance. Derefter behandles andre Sager eller Forslag som af
- Directionen eller Actionærerne maatte blive fore- lagte.
5. Endelig foretages Valg paa Directører, af hvilke 2-to- afgaar aarlig. Derefter vælges 2-to- Suppleanter og 1-en- Revisor.
- § 6. Gage til Kasserer og Revisor bestemmes af General- forsamlingen.
- § 7. I Generalforsamlingen afgjøres Sagerne, undtagen de i § 8 nævnte, ved Stemme flerhed af de mødende. Stemmeberettigede ere kun de, som før Indkaldelsen til Generalforsamlingen ere antegnede i Selskabets Bøger som Actieeiere.
- | | | | | | | |
|----------|----|-------|------------|------|---|--------|
| Eiere av | 1— | 4 | Actier | have | 1 | Stemme |
| » | » | 5— | 9 | » | » | 2 |
| » | » | 10—15 | » | » | » | 3 |
| | | 16— | og derover | 4 | » | » |
- Actieeiere kunne lade møde og stemme for sig ved en anden Actieeier; dog saaledes, at ingen kan antages som Fuldmæktig for flere end en fraværende. I Til- fælde Stemmelighed har Directionens Formand den afgjørende Stemme.
- § 8. Forslag til Forandring i disse Statutter og om Salg el- ler Kjøb af Baade kunne ikke vedtages med mindre end 3/4 Parter af de afgivne Stemmer deri ere enige.
- Disse statuttene ble første gang vedtatt på generalforsam- lingen den 7. september i 1893 og prolongert 27. februar 1895.

DEN FØRSTE «KOLBJØRN» I KOLBJØRNSVIK



Det var et utbredt ønske om å få en fastere og sikrere ferjeforbindelse over fjorden. Hittil hadde ferjemennene hatt det meste av trafikken. En av de viktigste oppgavene ferjeselskapet hadde var

«...at Færgingen foregaar paa en for Publikum billig og bekvem maade..»

Johan Emil Johannesen, f.2.9.1842, fikk den 23. oktober 1893 attest fra P.Th. Hiis som sa: «Skibsfører Johan Emil Johannesen maa i alle dele ansees vel-skikket til at føre Dampbaaden «Kolbjørn».

Johan Emil Johannesen, Tellef Jørgensen og Tho-

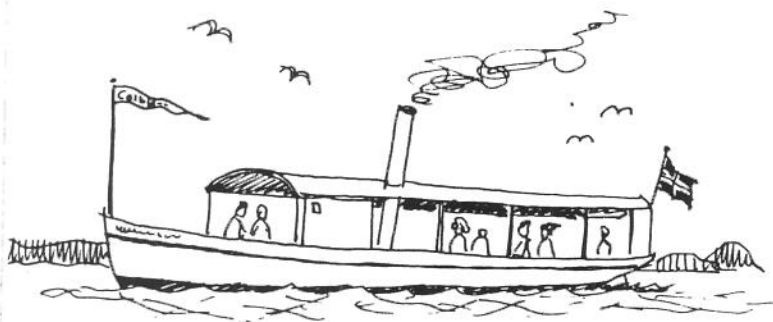
mas Martin Strømberg var de tre første førere av «Kolbjørn».

Gleden var stor da «Kolbjørn» ble satt inn i fast rute høsten 1893 mellom Kolbjørnsvik og Arendal.

På bildet over ser vi «Kolbjørn» foran Skrivergården i Kolbjørnsvik. Ferjeleiet lå dengang lenger mot Skrivergården.

*Foto Tellef Lassen omkring 1900
(Hisøy Historielags fotoarkiv).*

«KOLBJØRN» 1893–1915



Tegning av Bård Kolltveit, Norsk Sjøfarts Museum
Rekonstruksjon av tegning ved Øystein Bjørløw.

Tekst av Olav T. Engvik. Redaktør av «Innsjødampen».

Fra dette tidsskriftet kan vi lese følgende om vår første «Kolbjørn»:

— «På 1920 tallet hadde NSB en dampbåt på Snåsavatnet som forlengelse til Sunnanbanen. Båten var en utrangert ferge fra Arendal, noe særegen for det nordenfjeldske Norge, men godt kjent på Sørlandet og i Oslofjorden.

«Kolbjørn», som skipet opprinnelig het, var et åpent fartøy bygget ved Arendal Mekaniske Verksted, Kolbjørnsvik, i 1893 av stål og målte 10,58 brutotonn. Lengden var 40,1 fot, bredden 9,7 fot, dybden 4,5 fot. Dampmaskinen ydet 6 nominelle eller 30 indikerte hestekrefter. Ferge av denne type kaltes gjerne dampslupp. Eierne var A/S «Kolbjørn» ved A.H. Møller, Arendal, og båten gikk frem og tilbake mellom Arendal og Kolbjørnsvik. «Kolbjørn» var sertifisert for 51 passasjerer, dertil fører og maskinist.

Frem til 1915 gikk den i rute. Da overtok en ny ferge. «Kolbjørn» forsvinner sporløst fra skipslistene inntil den i 1920 dukker opp som dampskipet «Kol-

bjørn» på Snåsavatnet. Båten hadde alle de gamle kjenningsmålene, men ytelsen hadde sunket til 22 indikerte hestekrefter i «Kolbjørns» høytrykks-stempelmaskin for damp.

Nye eiere er nå Sunnan-Grongbanen.

Jernbanens dampskipsfart på Snåsavatnet begynte med anleggsarbeide i forbindelse med forlengelsen av jernbanen langs vannet.

Passasjersertifikatet gjaldt i første rekke transport av arbeidskraft til og fra de forskjellige steder. Den tjente også til transport av materiell til anlegget. NSB brøt stein på øya Bygla til jernbanetraseen, brukar for bruer, hvelv i underganger, o.l. «Kolbjørn» fraktet steinen i svære prammer den hadde på slep. Det var liv og røre ved Snåsavatnet under jernbanebyggingen.

På søndager, festkvelder, og ellers når «Kolbjørn» var ledig, kunne den leies til lystturer. Da kom den med en av prammene på slep, pyntet til fest.

Folk strømmet ombord, og så bar det ut til Bygla eller en av de andre øyene, hvor det ble bading, kaffekoking, mat eller bålbrenning.

Losje Sunnan av I.O. G.T. stod ofte bak turene. Ombord på «Kolbjørn» var vanligvis bare mannskapet. Johannes Hustad, Sparbu, var skipper, maskinisten het Totland.

«Kolbjørn» hadde overbygg med styrehus i de dager, og var malt lys med en svart stripe langs siden. Det erindres at båten hadde slik en vakker skorstein. «Kolbjørn» var først og fremst jernbanens anleggsbåt, men om høsten fungerte den også som isbryter.

Etter at anleggsperioden var forbi, ble det stille på Snåsavatnet. «Kolbjørn» forsvinner fra listene.

Engang omkring 1930 ble «Kolbjørn» lastet opp på ei jernbanevogn, den sa farvel til Snåsavatnet. NSB trengte båten nordafor — vistnok bar det til Elsfjord. Der var den til krigens dager, da den sank med god hjelp av nordmenn eller tyskere. —»

«KOLBJØRN»s BILLETTER

Barne- og voksenbillettene var å få kjøpt hos kjøpmann N.B.Thorsen i Slæba og ble solgt i små konvolutter.

De var laget i metall og levert av myntgravør Ivar Throndsen på Kongsberg (Den kgl.Mynt).

Billettene var et rabattsystem i likhet med nåtidens

klippekort, som foruten å gjøre reisene billigere, forenklet ekspederingen ombord.

Voksen billett utlånt av Frithjof Holst-Pedersen.

Barne billett utlånt av Ole Kristiansen.

Nederst: Billettene i naturlig størrelse.

Utdrag av REGNSKAB FOR DAMPBAADEN «KOLBJØRN» 1914. (22.regnskabsaar.)

Kontantrafiks Konto	10311,35	
Billetttrafiks Konto		
117936 Voksne Billetter		
11300 Barne Billetter	3833,27	
Maanedsbillettens Konto		
456 voksne billetter		
312 barne billetter	1422,96	
Rentekonto	474,01	
Postbefordring	50,00	
Lønningskonto	6470,35	
Kul-konto	4219,85	
Diverse Udgifters Konto	2232,88	
Overskud	3168,51	
	<u>16091,59</u>	<u>16091,59</u>

Directionen for Actieselskabet Kolbjørn

N.B. Thorsen H.S. Johannesen Jac. Thorsen Andr. Bakke



«MASSEMØTET PAA HISØ 17. DECEMBER 1915»



A/s ARENDALS MEK. VERKSTED

Telegramadr.: MEKANISKE

Postadr.: HISØ PR. ARENDAL

Maskin-, Kjele- og Plateverksted - Metalstøperi

2 Slipper for mindre Skibe - Utfører Dykkerarbeider

Indehavere: A. FLØYSTAD, N. B. THORSEN

- "Kolbjørns" Direktion og Hører Kritiseres. - En Appel til Arendals Politi.

- "Det var tydelig at gamle "Kolbjørn" har
fanget Interessen hos Hisøss, væsentlig da
Kolbjørnsbigs Befolkning; ti allerede Kl. 8
var Kommunelokalet fylt til sidste plads,
og der duftet saa besnærende af Smult, at
man forstod at de kjære Husmødre hadde
løpet ifra sin Mattigmand eller sin
Hjortetak -"

Dette kan vi lese i Vestlandske Tidende 17. des. 1915.
Møtet må vel sees på bakgrunn av at den første «Kol-
bjørn» fortsatt trafikkerte på fjorden, som den hadde
gjort siden 1893, og befolkningen på Hisøy hadde et
og annet å utsette på personbefordringen.

Den nye «Kolbjørn» (II) var bestilt på Pusnes
Mekaniske Verksted og skulle snart sjøsettes. For-
ventningene var store.

På dette møtet kom det bl.a. fram at flere av befolk-
ningen mente at den gamle «Kolbjørn» var trafikk-
farlig.

Foto fra Hisøy Historielags fotoarkiv.

I artikkelen reiste overlærer Waage følgende spørsmål:

— «Først Sikkerheten, jeg mener ikke at Baaten skal komme paa Streken hvert Kvarter, men at man er sikker paa at Ledelsen ombord er i de rette Hænder.

For det andet Prisbilligheten.

Vi har alle meget litet at rutte med. Jeg tænker særlig paa de mange Forretningsdamer, som paa en Gage av 30-40 kr. pr. Maaned skal reise til Byen. For dem spiller 1/2 kr. ingen liten Rolle etc.

For det tredje har man Krav paa Bekvemmeligheter, saa at man befinner sig vel ombord, og at man som Passagerer behandles vel, likeledes at de Anløpssteder som skal anløpes blir anløpt, og ikke overlatt til Kapteinens Forgodtbefindende.

At «Kolbjørn» har været til Velsignelse for mange, er der ikke Tvil om, og da man fik Skibet igang lovet det godt for en billig Befordring.

Aktiene var dengang paa Kr. 25 og det forstaaes da at denne Pris pr. Aktie ikke var sat, for at man skulle tjene Penge paa dem. Det er derfor ikke Tvil om at det ikke var ment som en Forretning.— »

I ettertid forstår vi at diskusjonen må ha gått hett for seg. Hisøys ordfører ledet møtet, og klubben måtte ofte brukes. Kjøpmann N.B.Thorsen, som dengang var direksjonens formann, måtte bl.a. forsvare prisøkningen som nettopp var foretatt.

Kjøpmann N.B.Thorsen kom også inn på at selskapet ble dannet under vanskelige forhold i 1893, og at utbytte av aksjene ikke ble utbetalt før i 1898 med 10%.

Det kom videre fram spørsmål om kapteinen var dyktig nok, og om ikke bedre tilsyn var nødvendig

for å unngå ulykker. Noen tok også fram ønsket om at politiet måtte kontrollere at det ikke kom for mange folk ombord i ferjen.

Et annet forhold som ble berørt, var bryggeforholdene, som ikke var betryggende nok

Kjøpmann Thorsen opplyste at direksjonen hadde under overveielse å rette på dette når den nye båten kom.

Tilslutt skriver redaktøren følgende:

— «Vi skal ikke ta Parti i denne Debat, som igaaftes blev ført i Hisø Kommunelokale.

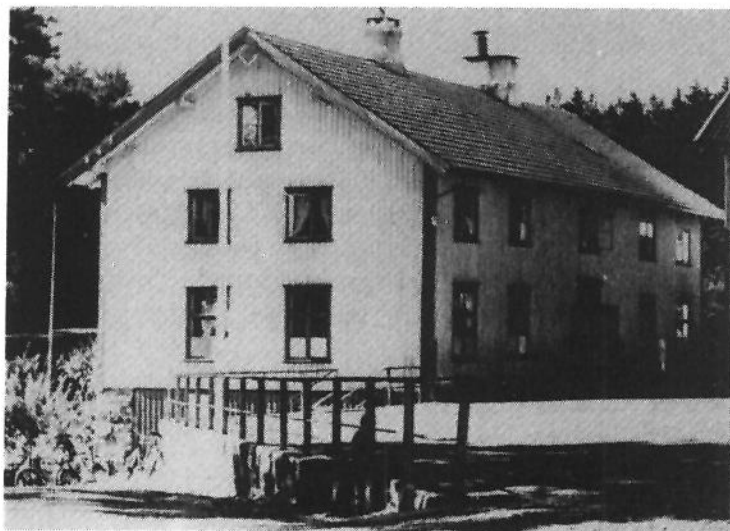
Begge Parter fik sagt sin Mening, begge hadde gode Momenter at føre i Marken, og vi antar og haaber, at denne Diskusjon som blev ført, maa lede til en bedre Forstaaelse av en Direktions Vanskeligheter og av de Plikter, man skylder det Trafikerende Publikum; thi uten Tvil var der Ting at rette paa paa begge Sider.

Den nye «Kolbjørn» skal senest leveres i denne Maaned, hvis intet yderligere skjer.

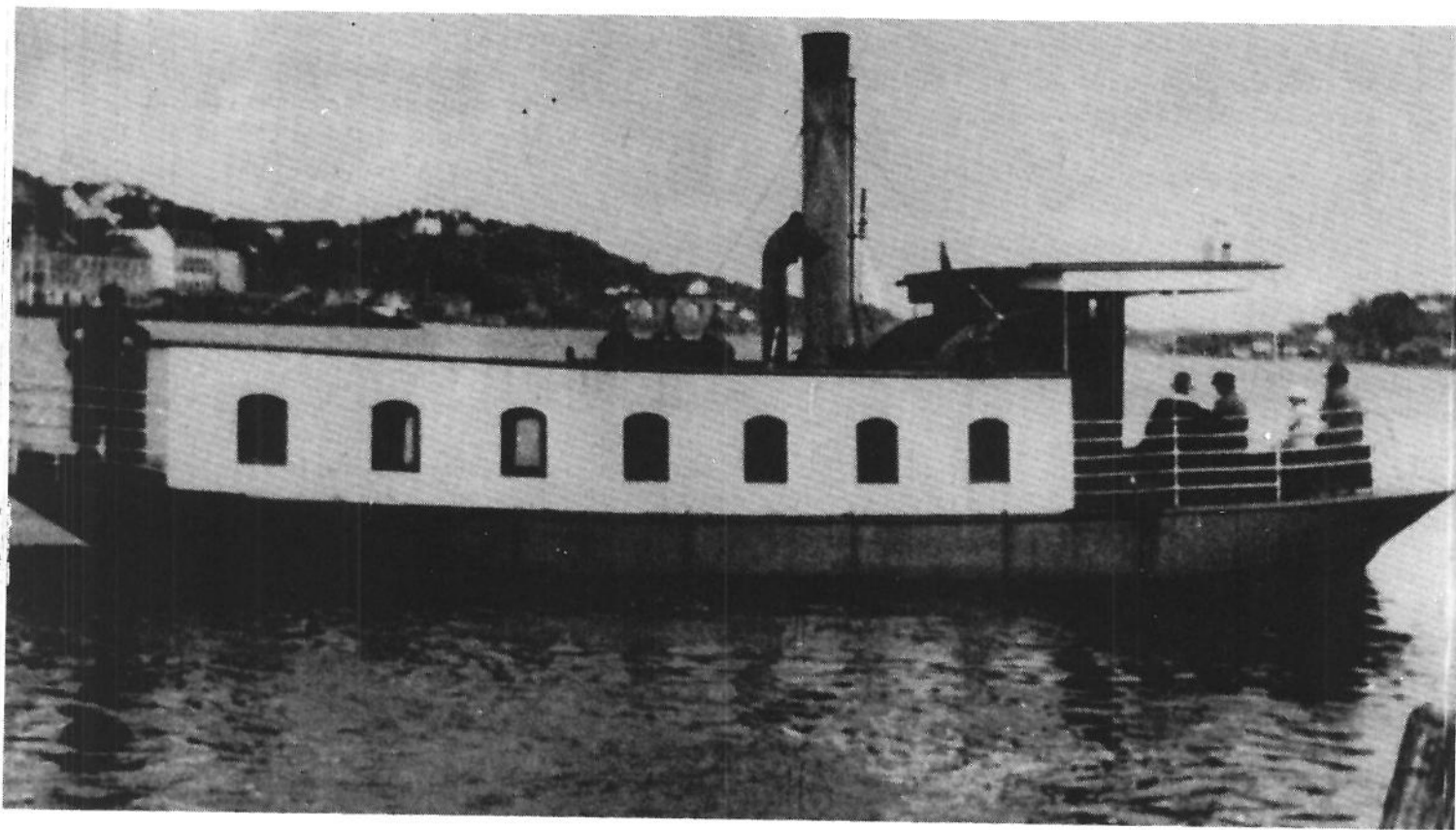
Da blir Forholdet naturlig saa meget bedre.— »

Hisø kommunelokale i 1915 var på Kolbjørnsvik gamle skole.

Foto: Birger Dannevig



DEN ANDRE «KOLBJØRN» KOM I 1915



Kapteinene Tellef Jørgensen og Jens Alexandersen fikk gleden av å være blant de første som ble førere av den nye «Kolbjørn» (II), som kom i desember 1915.

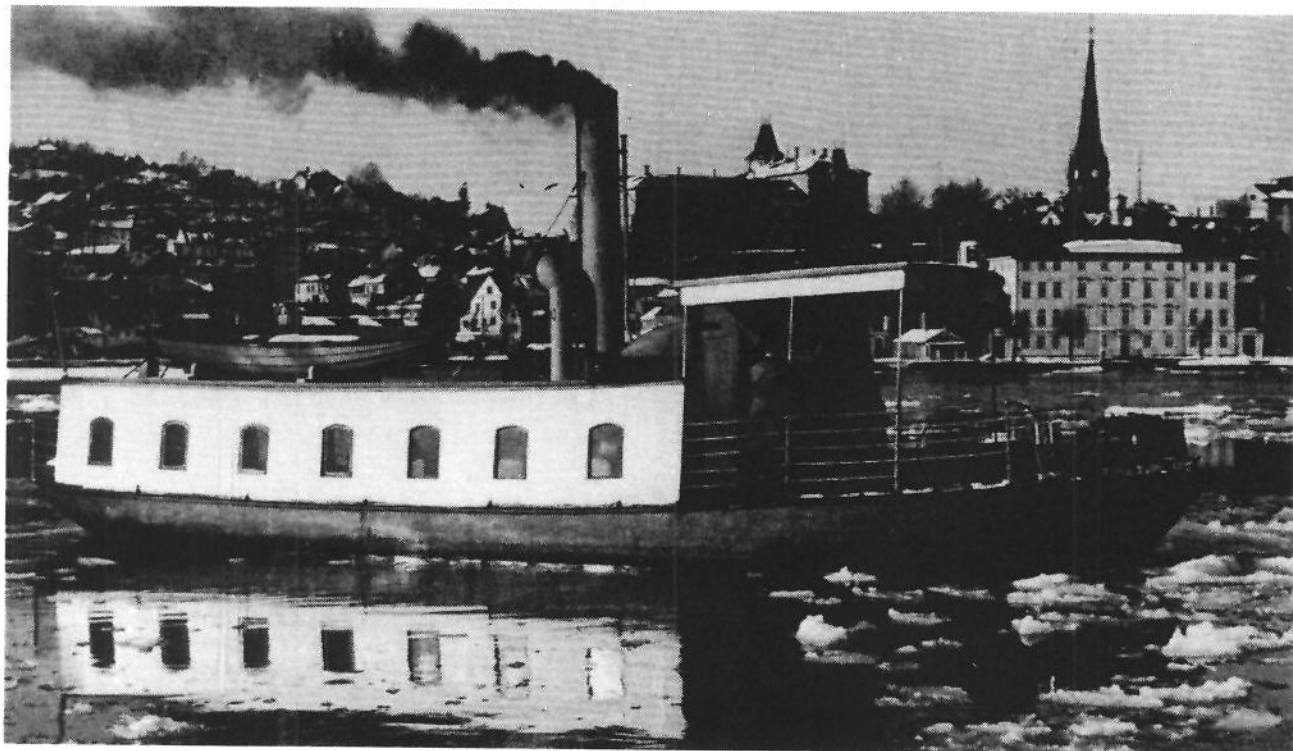
Julaften 1915 kjørte imidlertid «Kolbjørn» (II) på Steinkaret, slik at propellen ble ødelagt. Dette resulterte i at den måtte settes på slipp umiddelbart, og ble ikke satt inn i rute før utpå nyåret i 1916.

«Kolbjørn» (II) ble kontrahert som nybygging nr. 37 på Pusnes Mekaniske Verksted med en kontraktsum på kr.18.000,—. Dampkjelen ble levert av Bergens Mekaniske Verksted.

Foto viser «Kolbjørn» (II) i 1916. Merk at båten ennå ikke hadde fått den etterhvert så berømmelige prammen på taket.

Foto Hisøy Historelags arkiv (Margith Gundersen).

ÅRSBERETNING A/S KOLBJØRN 1940



«Ruten har i 1940 været opprettholdt hver dag, og herav med leiede baater i 9 dage.

Baaten har gjennomgaaet sin aarlige oppudsning og det vanlige vedlikehold og som regnskapet viser er der hertil medgaaet kr.1792,64.

Paa grund av den i oktober 1939 foretatte prisregulering og sløifing av salg av billetter i pakker saa har dette naturligvis bevirket en hel forandring av de forskjellige indseilingskontie.

Kontantstrafikskonto har saaledes øket kr. 8875.- paa bekostning av månedsbilletter og Billettpakkers reduktion.

Saaledes er antal maanedsbilletter gaaet ned med 420 Voxne og 137 Barnebilletter og ca. 6000 billett-

pakker er bortfaldt. — Siden 18. juni har «Kolbjørn» utelukkende anvendt hunved som brensel og Kul- og Vedkonto er øket med kr 4332,53.

Hertil kan meddeles at baaten er sikret vedbrænde for ca. 7 maaneder framover.

I 1940 har der inden A.S. «Kolbjørn» været to jubiler. Kapt. Alexandersen har 24. nov. 1940 været kaptein i 25 aar for selskabet og blev av styret overrakt et guldur med indskription.

Julaften 24. december 1940 var den nuværende baaten «Kolbjørn» 25 aar.»

Thor N.Thorsen.

Foto: Birger Dannevig 1947.

«KOLBJØRN» I ISEN 1942



Det synes å ha vært en livsbetingelse for Hisøyfolket som bodde i Kolbjørnsvikområdet at «Kolbjørn» skulle gå hver dag.

Det var på mange måter vanskelige tider under siste verdenskrig, og den store fimbulvinteren i 1942 gjorde ikke situasjonen bedre for småbåttrafikken.

Styret for «Kolbjørn» skrev et brev til Hisøy formannskap, som lyder:

«Hermed tillater vi oss å andra formannskapet om å påta seg å få slått opp isen til Slæba slik at «Kolbjørn» kan gjennopta sin regelmessige rute mellom Kolbjørnsvik og byen.

Det er jo mange mennesker fra Hisøy som har sitt arbeide i byen, og som derfor er avhengig av en regelmessig ferjeforbindelse. Uagtet hele kyststripen fra ystrømmen til Sandvigen er tillagt Arendal bys neterritorium, mener havnefogden at havne-

Det ser ut som folk har gått «mann av huse» i 1942 for å skjære råk slik at «Kolbjørn» igjen kan få seile. I denne perioden fortelles det at «Kolbjørn» gikk under navnet «VEDBJØRN» p.g.a. kull-knappheten.

Hisøy Historielags fotoarkiv.

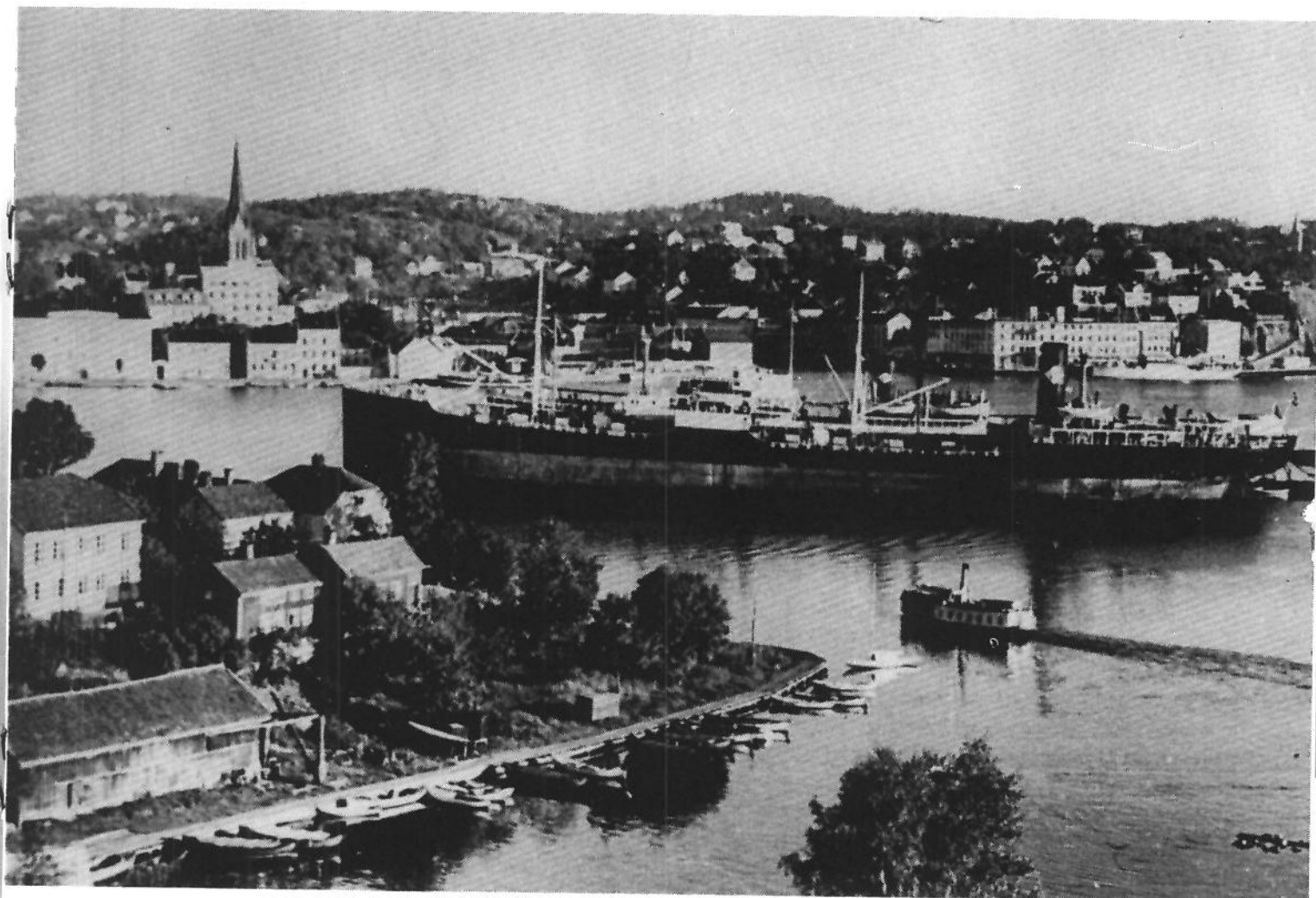
myndighetene ikke har noe med å slå opp isen inn til Slæba.

Vi tillater oss derfor å be formannskapet bekoste denne isbrytingen.

Det vil sikkert glede de mange trafikkantene at «Kolbjørn» igjen kan få igang ruten til og fra Slæba.»

Vennligst for A/S Kolbjørn
Styrets formann

«KOLBJØRN» I 1950-årene



«Kolbjørn» på vei ut fra Kolbjørnsvik. Ferjen har fortsatt den gamle høye skorsteinen. Ferjen er nå gått over fra kullfyring til diesel.

Den gamle skorsteinen beholdt «Kolbjørn» til i 60-årene. Vi regner med at «Kolbjørn» inntil 1950

hadde fraktet over 1/2 million mennesker pr. år over byfjorden. I bakgrunnen ligger et par av skipene til J.P. Jensens rederi i opplag.

*Foto Agderposten 1953
Hisøy Historielags fotoarkiv.*

NOEN SKIPPERE OMBORD PÅ «KOLBJØRN» GJENNOM 100 ÅR



Johan Emil Johannesen
1893–1912 (?)



Tellef Jørgensen
1893–1920



*Thomas Martin
Strømberg*
1893–1915

Kaptein Johan Emil Johannesen, f. 2.9.1842, bodde på Tangen i Kolbjørnsvik. Han fikk av tilsynskommissjonen for «Dampskibe» i Kristiansand distrikt den, 23. oktober 1893, skriftlig tillatelse til å være fører av dampferjen «Kolbjørn». Han førte sannsynligvis ferjen til han nådde pensjonsalderen i 1912. Han døde 19.5.1921.

Kaptein Tellef Jørgensen, som bodde nederst i Slingra, hadde også ført den første «Kolbjørn». Han var født 12.11.1849, og døde på Hisøy 25.1.1939. Han var gift med Karen Hallén.

I 1919 fikk han en utmerkelse for tjenstfullt arbeid gjennom 25 år som skipper på «Kolbjørn».

Kaptein Thomas Martin Strømberg ble født på Hisøy den 26.11.1840.

Han bodde på Bakken (Strømbergs Minde) i Kolbjørnsvik. Kaptein Strømberg eide og førte båten «Trip». I 1884 kjøpte han «Pelle» og var også fører av denne båten. Thomas Martin Strømberg var gift med Helene Ugland. De bosatte seg på Norodden. Strømberg ble fører av den første «Kolbjørn» i 1893 og førte denne båten til 1915. Strømberg døde den 26.4.1918.



Jens Alexandersen
1915–1950



Harald Nilsen
1921–1960



Jacob Tellefsen
1954–1984



Efraim Andersen
1982–

Kaptein Jens Alexandersen fra Slubrevig-hullet på Hisøy ble ansatt som fører av den nye «Kolbjørn». Han ble ansatt den 24.11.1915. Han var født 7.11.1874 og døde 8.7.1954.

Det er mange som ennå idag husker han som dampskipsfører. Han ble av direksjonen tildelt gullklokke i 1940 for 25 års fortjenstfullt arbeid.

Kaptein Harald Nilsen, Guldsmedengen, var tidligere fører av «Trafik», som gikk som rutebåt i distriktet her. Han ble i 1921 ansatt som fører av «Kolbjørn» og førte ferjen med sikker hånd helt til 1960.

Han var en av de som fikk utmerkelse av styret. Det var i 1946. Harald Nilsen var født den 5.6.1890 og døde på Hisøy den 11.8.1974.

Jacob Tellefsen, født 17.4.1918, er også en av de skipperne i nyere tid som mange husker. Han ble tilsatt i juli 1954, og var skipper til ut i 1980-årene. Han viste stor omsorg og stolhet som skipper og fører av «Kolbjørn».

Da «Kolbjørn» III kom, fikk Jacob Tellefsen overrakt et gullur fra trafikkantene på «Kolbjørn». Han førte «Kolbjørn» III på jomfruturen i mai 1980.

Kaptein Efraim Andersen er en av førerne av «Kolbjørn» III i jubileumsåret 1993.

Han har vært ansatt fra 1982 og kommer opprinnelig fra Finnmark, men nå bosatt på Trommestadveien på Hisøy. Han er født den 1.1.1935.

Disse skipperne er blitt trukket fram fordi de i sin tid, og hver på sin måte, har vært med på å prege noe av «Kolbjørns» fortid.

Forøvrig har det vært utrolig mange førere av «Kolbjørn» opp gjennom tidene, og det vil føre for langt å få alle med her, men vi vil gjerne ved en senere anledning prøve å få en fullstendig liste over alle skipsførere, og da også få med maskinistene, som også spilte en viktig rolle mens ferjen hadde dampmaskin.

STYREFORMENN I A/S KOLBJØRN



*Alfred Henrik Møller
omkring 1893*



*Christen Christensen,
Flageborg
omkring 1900*



*Niels Barth Thorsen
før 1915 til 1933*



*Anton Gundersen
1933 til 1973*



*Erling Dalen
1973 til 1983*



*Frithjof Holst-Pedersen
1983 til*

DIREKSJONEN FOR A/S KOLBJØRN I 1979



Det er bl.a. disse personene vi i dag – 100 år etter – kan takke for at vi har en fast ferjeforbindelse mellom Arendal og Kolbjørnsvik også i 1993. Det ble ingen fusjon mellom Arendal Trafikkselskap og A/S Kolbjørn.

Bildet er tatt i Arendal Sjømandsforenings lokaler.

Fra venstre: Anne-Marie Hedberg, Erling Dalen, Arild Elmenhorst (innfelt nede til høyre), Kjell Strømberg og Frithjof Holst-Pedersen. Det var disse fire siste som utgjorde direksjonen i 1979.

På generalforsamling i 1979 så det ut til å være havisen som ble avgjørende for om «Kolbjørn» skulle fortsette eller ikke. I pålegget fra skipskontrollen het det at «Kolbjørn» ikke måtte benyttes i isfarvann, da dette ville føre til en så sterk påkjenning at de utførte sveisene i skroget ville bryte.

Foto fra Agderposten 1979

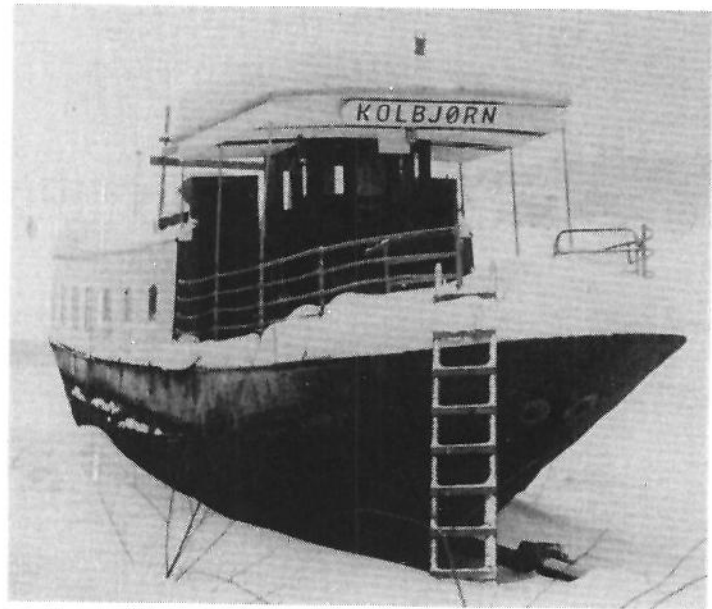
«KOLBJØRN»S SISTE REIS I 1979



Foto over er tatt på en av de siste turene i 1979.

Foto: Agderposten

VINTEREN 1979–80 BLE «KOLBJØRN» (II) UT UT PÅ SIN SISTE TUR. DEN TUREN IKK TIL RISØR.



På ekstraordinær generalforsamling den 13. desember 1979 ble det vedtatt å bygge en ny «Kolbjørn» så lik den gamle som mulig. «Kolbjørn» (II) ble som kjent bygget på Pusnes Mekaniske Verksted i 1915, og Lindstøls Skips- og Båtbyggeri A/S skulle nå stå for bygging i 1980. Byggesummen denne gang krøp ganske nær opp til 1 million kroner.

I byggetiden var det mange som gjorde turen bort til Risør for å fotografere «Kolbjørn» før dens dager var talte, som kjent ble båten senket i Sørfjorden ved Risør i 1980.

Foto viser «Kolbjørn» på land ved Lindstøls Båtbyggeri februar 1980.

Hisøy Historielags fotoarkiv.

AKTIESELSKABET KOLBJØRN UTVIDER SIN AKSJEKAPITAL I 1980

Tegningsinnbydelse **Actieselskabet Kolbjørn**

Aksjekapitalforhøyelse 1980.

Tegningstid fra og med 2. mai til og med 30. mai 1980.

Selskapets formål.

Actieselskabet Kolbjørn ble registrert i Nedenes 17.11.1893 -
Tillægsregistrering 30.6.1915 og 30.6.1921. Selskapets formål er å
drive fergetrafikk på Arendalsfjorden.

Nåværende aksjekapital

Selskapets nåværende aksjekapital er kr. 20.000,- fordelt på 400
aksjer a kr. 50,- fullt innbetalt.

Forhøyelse av aksjekapitalen.

Etter forslag fra styret ble det i selskapets ordinære generalforsamling
19. februar 1980 besluttet å søke selskapets aksjekapital forhøyet
med minimum kr. 30.000,- og maksimum kr. 100.000,- ved nytegning
av 600-2000 aksjer pålydende kr. 50,- til pari kurs. Aksjekapitalen vil
etter gjennomført kapitalutvidelse bli på minimum kr. 50.000,-
maksimum kr. 120.000,- avhengig av tegningsresultatet.

På den 87. generalforsamling 19. februar 1980 forelå
det bl.a. til behandling styrets forslag til aksjekapital-
forhøyelse med minimum kr. 30.000,- og maksimum
kr. 100.000,-.

Begrunnelsen for forhøyelse av aksjekapitalen var

at styret ønsket å styrke egenkapitalen, med bak-
grunn i bygging av en ny ferje.

Ved avslutning av aksjetegningen den 30. mai
1980 var det tegnet 1348 aksjer som var fullt inn-
betalt.

«KOLBJØRN» III UNDER BYGGING VÅREN 1980



I januar 1980 ble «Kolbjørn» III påbegynt.

— «Den skal bli en tro kopi av den gamle. Båten ble bygget uten tegninger, slik at vi måtte ta et snitt fra «gamle Kolbjørn» og få dette overført til den vi holder på med nå. Alt ligger tilrette for å få den ferdig i mai 1980. —»

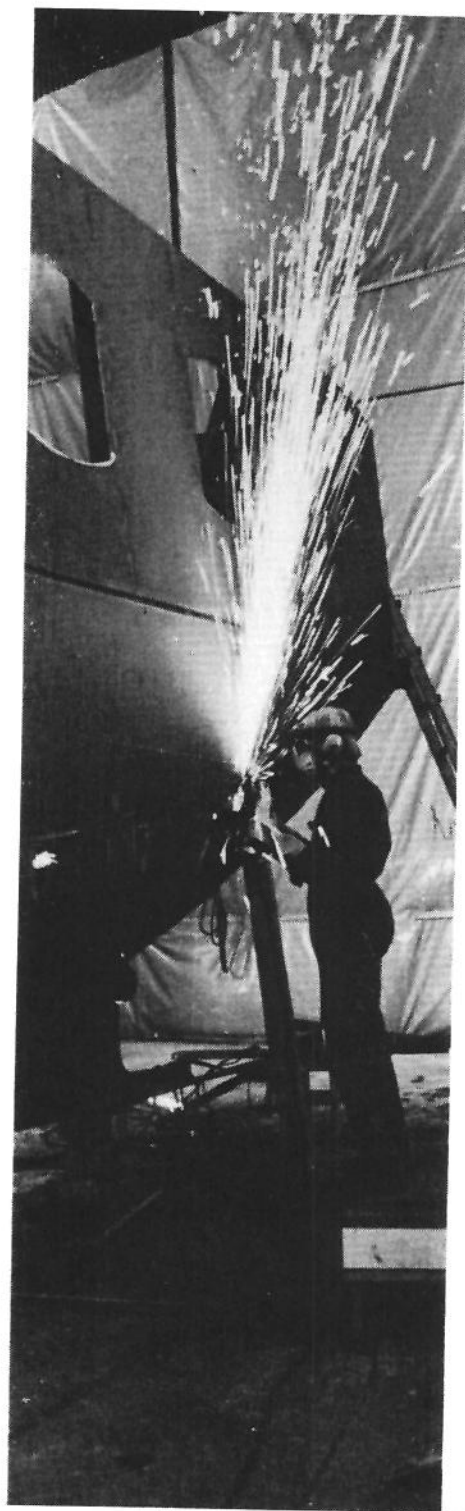
Dette uttalte skipsbygger Einar Lindstøl til Aust-Agder Blad i mai 1980.

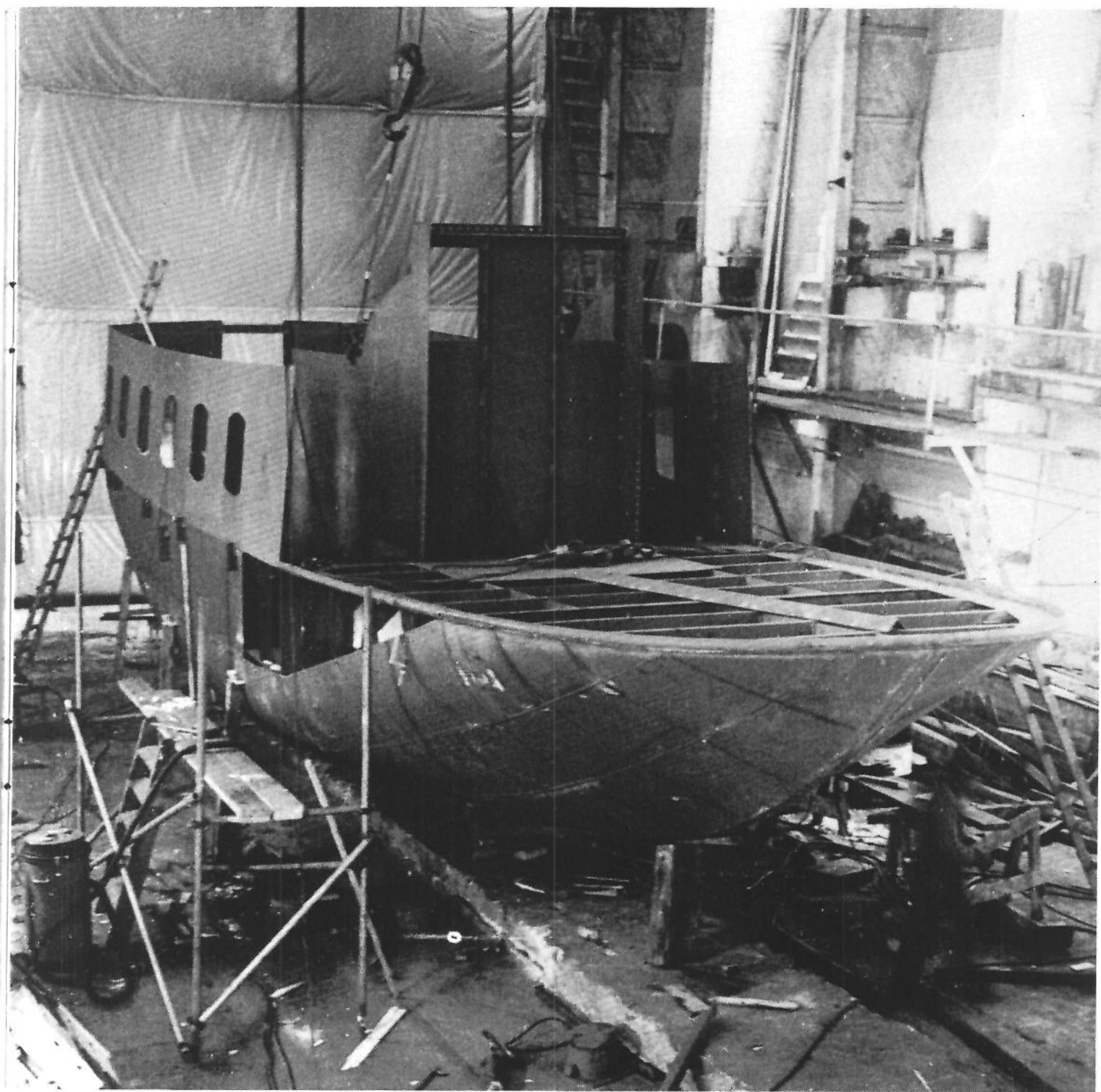
Snekker Reidar Bakkane hadde ansvaret for alt trevirke i skipet. Her holder han på med dører og vinduskarmer til salongen.

Den gamle trebenken og speilet som stod i den gamle båten er restaurert og brukes i den nye. Likeledes er den gamle motoren flyttet over i den nye båten.

Gnistregnet står høyt til værds når Kolbjørns hårde buk skal pusses.

Alle foto fra Agderposten





«KOLBJØRN III»s ANKOMST 24. MAI 1980



En jubelfest i Kolbjørnsvik i regi av Hisøy Historielag.

Pinseaften, den 24. mai 1980, ble en stor fest. «Kolbjørn» III ble mottatt av hundrevis av mennesker i Kolbjørnsvik.

Alle satte umåtelig stor pris på at «Kolbjørn» III i kjent skikkelse kom som en majestet inn i «Vika», ledsaget av redningskrysser og en stor lystbåtarmada.

Flere innbudte gjester var med på jomfruturen fra Eydehavn.

Da båten la til kai, ble den døpt av gudmor, Anne-Marie Hedberg, til «Kolbjørn» III.

Agderposten skriver 27. mai 1980 følgende:

— «Aldri har en 48 fot båt blitt gjenstand for så mye virak, og feiret på en så gedigen måte som «Kolbjørn» III ble det pinseaften på sin jomfrutur fra Lindstøls Båtbyggeri til Kolbjørnsvik.

Verdens største cruiseskip, tonn i tusenvis har aldri opplevd maken til fest.

Med tre skippere ombord stevnet «Kolbjørn» III ut fra Lindstøls Båtbyggeri, for full fart i maskinen.

Aldri før har noen «Kolbjørn» gjort sju og en halv mil i timen.»

Hisøy Historielags fotoarkiv

TIL BRUKERNE AV M/F «KOLBJØRN»

I 100 år har «Kolbjørn» preget Arendals havnebilde og blitt en hyggelig del av det.

Samtidig har det vist seg at «Kolbjørn» tilfredsstiller behovet for en hurtig og bekvem transport mellom Kolbjørnsvik og Arendal. Folk har støttet opp om «Kolbjørn», og i den økonomisk vanskelige tiden for ca. 10 år siden, da vi måtte bygge en ny «Kolbjørn», viste Hisøy kommunestyre og alle som var med på aksjeutvidelsen, at vår øy, ikke kan være «Kolbjørn» foruten.

Styret for «Kolbjørn» er takknemlig for all hjelp og støtte, ikke minst fra Hisøy Historielag, som er med på å gi «Kolbjørn» PR, og dermed sikrer trafikkgrunnlaget.

«Kolbjørn» er et aksjeselskap, men har ikke vært ledet etter prinsippet om å ta ut fortjeneste til aksjonærene.

Ledemotivet har vært å drive «transport for en for publikum billig og bekvem måte», med en økonomi som gir oss mulighet til å ivareta fergens driftssikkerhet og om nødvendig foreta utskiftninger, når den tid

måtte komme. Det er nemlig styrets håp at andre — etter oss — skal kunne feire nye jubileer, og at «Kolbjørn» som trafikkelskap fullt ut skal tilfredsstille kravene også i kommende tider.

Med dette ønsker vi alle våre brukere, velkommen ombord, og fortsatt mange gode reiser.



Med hilsen
Directionen i A/S Kolbjørn

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'F. Holst-Pedersen'. The signature is fluid and cursive.

F. Holst-Pedersen

Til de reisende !

Vennligst påse at De får utlebert
Billett.

Billetten oppbevares under ober-
farten for kontroll.

Directionen.

Det henstilles høfligst til
det reisende Publikum om

ikke å røke
under oberfarten.

Directionen.