

Kystruta

Begynnelsen

I tidligere tider var det strabasiøst å reise over land. Langs kysten var det sjøen som var hovedferdselsåra. Allerede under dansketiden hadde det utviklet seg et transportsystem, hovedsakelig drevet med mindre fartøyer av de såkalte fraktemenn. Disse var en viktig del av livet langs kysten og et vanlig syn i havnene.

I 1827 ble imidlertid en ny epoke innledet. Det året satte staten det nyinnkjøpte dampskipet DS "Constitutionen" inn i en ukentlig rute mellom Christiania og Kristiansand¹⁾. Året etter fikk også Egersund anløp av et dampskip i rutegående trafikk. Det var DS "Oscar" som var satt i rutefart mellom Bergen og Kristiansand av et bergensbasert rederi, "Interesentselskabet Oscar". Rundreisen med dette skipet tok to uker, og trafikken var laber. Etter et års tid gikk rederiet overende, og rutetrafikken var over for egersundernes del i denne omgang.

De første stabile ruter

I perioden 1829 – 1839 gikk "Constitutionen" to turer i sesongen mellom Kristiansand og Bergen. På disse turene anløp skipet også Egersund. I 1840 ble det så etablert en ny rute mellom Stavanger og Bergen, trafikkert med DS "Bjørgvin". Samtidig forlenget "Constitutionen" sin ordinære rute til Egersund. Mellom Egersund og Stavanger gikk reisene over land. Det var da på nytt opprettet relativt hyppig ruteforbindelse mellom Christiania og Bergen. Rederiet som drev "Bjørgvin" gikk inn etter kort tid, men staten sørget for at det nye rutetilbudet ble opprettholdt. I 1841 ble marinens DS "Nordcap" satt i rute mellom Kristiansand og Trondheim. Videre nordover drev staten også en rute, slik at det var mulig å reise mellom hovedstaden og Hammerfest med dampskip. Dampskipene gikk i opplag om vinteren, men de hadde utvilsomt kommet for å bli.

Økende trafikk

I de neste tiåra økte den rutegående dampskipstrafikken betydelig, både langs kysten og mot utlandet. Staten avviklet sitt engasjement, og private rederier overtok. Disse fant det etter hvert formålstjenlig å samarbeide både om ruter, frakter og priser, og fra 1867 kan transportsystemet vi kaller "Kystruta" betraktes som etablert. Lokale redere prøvde seg også: [Dalernes Dampskibsselskab](#) ble etablert i 1867 og var i virksomhet til 1887.

Fra midten av 1850-åra hadde Egersund ukentlige anløp av statens øst- og vestgående dampskip i seilingssesongen. I slutten av 1870-åra hadde byen hver uke sju anløp av private skip i hver retning. Det var også et ukentlig anløp av ruta mellom Bergen og Hamburg, ei rute som var etablert allerede i slutten av 1850-åra.

Mangelfull infrastruktur

Fra Søndag 20de til Lørdag 26de April 1890
vil følgende

Dampskibe

anløbe Egersund:

Nørdøver:		Østøver:	
Søndag Excellencen	12 Middag.	Søndag Notala	12 Middag
— Kong Carl	9 Aften.	Mandag Nordland	3 Eftm.
Mandag Sirius	3 - Morgen.	Tirsdag Arendal	12 Middag
— Kong Olaf	12 Middag.	Onsdag Haarfager	12 Middag
Onsdag Lindholmen	12 —	— Capella	3 Eftm.
Torsdag Bjørgvin	8 Form.	Torsdag Excellencen	12 Middag
— Kong Sverre	12 Middag.	Freitag Kong Olaf	12 —
Freitag Kong Halfdan	3 Morgen.	— Jupiter	3 Eftm.
— Notala	12 Middag.	Lørdag Lindholmen	12 Middag
Lørdag Arendal	12 —		

Kontortid Hverdage 9—12 Form. og 2—5 Eftm.
I. R. Hiorth.

Kystrutas anløp i Egersund siste uke i april 1890. *Dalernes Tidende* 19.04.1890.

Når dampskipstrafikken langs kysten kom i gang var ikke havnene utrustet til å betjene dem. Sjøkartene var mangelfulle, [fyrstasjonene](#) få og merkingen av farledene utilstrekkelig. Staten satte derfor mye inn på å bygge ut infrastrukturen slik at ferdselen langs kysten skulle bli så sikker, regelmessig og komfortabel som mulig.

Det ble ansett som en lokal oppgave å sørge for at dampskipene fikk ordnede kaiforhold. Det vanlige var at dampskipene ankret opp på reden og at passasjerer og gods ble fraktet til og fra land i mindre båter. En medvirkende årsak til denne ordningen var at dampskipene ble ansett for å være brannfarlige og således ikke måtte komme for nær bebyggelsen på anløpstedet. I Egersund bygde [Tønnes Houge Puntervold](#) i 1880-åra ei brygge som var beregnet på å betjene dampskipstrafikken. Kommunen kjøpte brygga, som forlengst hadde fått betegnelsen [Dampskipsbryggen](#), i 1894. Fra den tid kunne kystruta anløpe kommunal kai i Egersund.

Fra sjø til land



DS Lindholmen ved kai ca 1900. Foto: Riksantikvaren

På det tidspunkt dampskipene kunne begynne å legge til kai i Egersund hadde byen hatt [jernbaneforbindelse](#) med Stavanger i lengre tid. Det hadde da blitt svært vanlig at reisende tok toget over Jæren for å unngå den harde strekningen langs Jærkysten. Senere, når [Flekkefjordbanen](#) åpnet i 1904, ble denne muligheten forlenget til Flekkefjord.

Kystruta fikk stadig hardere konkurranse av transportmidlene på land. [Sørlandsbanen](#) var ferdig utbygd i 1944, og hele reisen mellom Stavanger og Oslo kunne gjøres unna på en dag – eller natt –

med toget. I etterkrigstiden ble også vegene sterkt forbedret. Trafikken på sjøen tapte stadig terreng, og da driftstilskuddet fra staten falt bort i 1963 var det slutt for passasjertrafikken over Egersund havn. Passasjerruta mellom Oslo og Bergen holdt det imidlertid gående til 1969.

Men kystruta eksisterer framdeles som godsrute. I Egersund ble anløpsstedet flyttet fra Dampskipskaiaen til Kaupanes på Søre Eigerøy tidlig i 1980-åra. En æra i byens kommunikasjonshistorie var over.²⁾

¹⁾

Samtidig var DS "Prinds Carl" innkjøpt og satt i ukentlig rute mellom Frederiksvern (Stavern) og København, i korrespondanse med "Constitutionen".

²⁾

Kilder: Egil Harald Grude: Egersund byhistorie, B1, s. 255 ff; Sigmund Birkeland, Abram Kjell Sørdal: Kommunikasjoner. Artikkel i særtrykk av Dalane Tidende 4. januar 1985; Leif Dybing: Sjøen som ferdselsåre. Dalane Folkemuseums årbok nr. 14, s. 103f; Langstrøm m.fl.: Kystruta Oslo – Bergen, s. 12f, 141



©i Egersund byhistoriske leksikon
<https://www.leksikon.dalanefolkemuseum.no/>
 PDF produsert 17.09.2026 10:04.
 Artikkelen kan brukes fritt mot kreditering.



Produsert med støtte fra:
 Dalane Folkemuseum
 Museumsveien 20, 4373 Egersund
<https://dalanefolkemuseum.no>