

Fjordabåtane går ut frå Vågen laurdag ettermiddag; eit vanleg syn til fram i 1960-åra.



BÅRD KOLLTVEIT,  
ERLING VIRKESDAL,  
ANDERS K. ENGEVIK

## SAMFERDSLE

FJORDABÅTEN OG  
DEI NYE KOMMUNIKSJONANE

«Ved bryggja i Bergen dar ligg da ein båt.  
So blankpust å fin at han lyse,  
med skikkele master og pipa med låt.  
Og mange slags vare han hyse.  
Dar kjem dampen, gamle dampen.  
Tåk på deg triskona og spring.  
Dar kjem dampen, gamle dampen  
dinge-dinge-dinge-dinge-ling.»

Denne nostalgiske og lett vemodsfylte visa om den gamle dampen, arbeidshesten i samferdsla på Vestlandet sidan slutten av 1800-talet, fangar i eit glimt inn eit fengslende bilete av ei kulturform som kvarv ved kommunikasjonsrevolusjonen i etterkrigstida. Visa er skriven då D/S OSTER, som ein av dei siste fjordabåtane i rutefart i Nordhordland, vart teken ut or drift i slutten av 50-åra. Då var ein epoke over: Fjordabåtane på rekkje og rad langs Bryggen og Strandkaien, lasta med jordbruksprodukt og byvarer, strilar og byfolk: OSTER, HAUS, HAMRE, JOHAN JEBSEN, ALVERSUND, MELANDDROTT, ØYGAR, VØRINGEN, STORD og mange andre. Alle norske kystbyar hadde sin lokalskipsflåte. Men ingen kunne måla seg med den armadaen som



Muralmenning kring 1910.

kvar ettermiddag stemnde ut frå Vågen i Bergen. Og ute i rutedistriktet møttest bykultur og bygdekultur på kaien og gav eit fortetta folkelivsbilete når «dampen» la til for å lasta og lossa.

### BYREIARARLAG I BYGDEFART

Soga om ruteferdsla i Hordaland er inga søndagsskuleforteljing. Strid og konkurranse mellom bygd og by, mellom bygdelag innbyrdes og mellom ulike trafikkelskapa, sette sine merke frå første stund. Opptak-

ten kom midt på 1850-talet, då eigarane av tre hjulbåtar ei tid gjorde sitt beste for å ta knekken på kvarandre i fart mellom Sogn og Hardanger: PATRIOT, BJØRGVIN og HORDALAND.

Først i 1861 fekk dampskipsferdsla mellom Bergen og distriktet ei organisert form. I samband med eit stortingsvedtak om å overføra kystruteferdsla frå staten til private, statsstøtta selskap, vedtok amtsstinget i Nordre Bergenhus (Sogn og Fjordane) i 1856 å skipa eit amtsreiarlag. Bak skipinga låg otten for at eit privat selskap, styrt av bykapital, ville ta meir omsyn til kjøpmannsinteressene i Bergen enn til landdistrikta. I Søndre Bergenhus (Hordaland) stranda derimot eit liknande tiltak på distriktsmotsetnader. I staden fekk amtmannen i stand ein avtale mellom staten og skipsbyggjar Annanias Dekke om ei rute mellom Bergen og Odda. Ruta vart opna i juni 1861 med dampskipet VØRINGEN. I 1864 vart denne ruta utvida til Sunnhordland. Og dermed var grunnlaget lagt for det som seinare utvikla seg til eitt av dei store trafikkelskapa i regionen.

### BYGDEFOLK TEK OVER

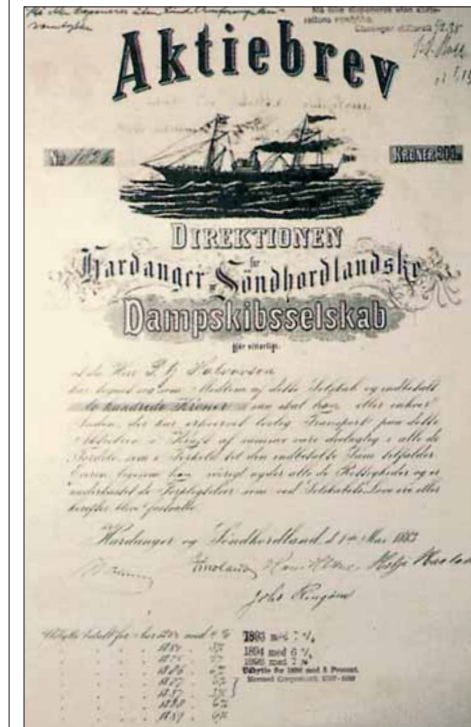
Bergenske kjøpmenn var pionerar i oppbygging av dampskipstrafikken. Fleire bondehandlarar sette pengar i lokal dampskipsfart for å sikra seg tilførsel av jordbruksvarer. Det første bergenske lokalruteselskapet, Dampbaadelaget, vart skipa hausten 1865. Laget fekk støtte til postføring frå Marine- og Postdepartementet.

Den første tida trafikkerte Dampbaadelaget nærområdet rundt Bergen. Ruteområdet vart utvida litt etter litt, for til slutt å omfatta delar av Nordhordland, Midthordland og Sunnhordland. Bygdefolk fekk snøgt augo opp for foremonene ved å henta og senda varer med rutebåt når behovet var der, i staden for eit par gonger i året, slik det hadde vore gjennom hundreår, i robåten og seglfartøyet si tid. Men misnøya med det nye rutetilbodet dukka fort opp. På bygdene meinte mange at det vart teke meir omsyn til kjøpmannskapet i Bergen enn til folket i distrikta.

I den siste halvdel av 1860-åra fekk denne misnøya kraft og kapital nok til at det vart skipa distriktsselskap. Økonomiske oppgangstider førte til meir pengar, investeringslyst og større sjølvkjensle. Bygdene slutta opp om selskapa sine. Dampskipet BJØRNEN gjekk inn i rutefart til midthordlandsbygdene i 1866 og HARDANGEREN til Hardanger i 1869. Det Nordhordlandske Dampskibsselskab kjøpte dampbåten ARNE og sette han i rute til

Nordhordland i 1871. Året etter var Det Søndhordlandske Dampskibsselskab ein røyndom. Utover i 1870-åra vart konkurransen mellom by- og bygdeselskapa stadig hardare. Båtane la seg i kjølvatnet på kvarandre, bokstaveleg tala. Sjølv om dei reisande kunne gle seg over billege frakter på grunn av denne kappestriden, kunne ikkje dette halda fram. Konkurransen gjorde meir skade enn gagn.

Planar om eit bydominert storselskap som skulle trafikera både Nordre og Søndre Bergenhus Amt, førte til at Interessentskabet Hardangeren og Det Søndhordlandske Dampskibsselskab slo seg saman i 1880 til Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab (HSD). Same året vart



Aksjebrev frå 1883.

Lindaas-Masfjordens Dampskibsselskab skipa som eit resultat av misnøye med det eksisterande rutenettet. Misnøya gjekk i særleg grad ut på at bøndene ikkje fekk levert jordbruksvarer, særleg mjølka, fersk nok til marknaden i Bergen til best mogleg pris. Selskapet eksisterte til 1951. Då gjekk det saman med Alversund og Manger Dampbåtlag, til Bergen-Nordhordland Trafikklag.

Dei to konkurrerande dampskipselskapa på Osterøy, Osterøens Dampskibsselskab og Ole Bull Dampskibsselskab, sameina kreftene i 1891. Då gjekk dei i lag og skipa Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL), eit lag som stod på eigne bein til det slo seg saman med Bergen-Nordhordland Trafikklag (BNT) i 1974 til Bergen-Nordhordland Rutelag (BNR).

Mange små, konkurrerande rutelag med utgangspunkt i Bergen vart såleis erstatta av bygdeselskap som slo seg saman til få, store rutelag for å trafikera større, avgrensa distrikt. Utviklinga desse åra la grunnen for det som framleis er dagens trafikkmonster(444, 445).

### DAMPEN SI GLANSTID

Slik ser vi at samferdsla til sjøs stort sett var uendra i Hordaland frå 1880-åra og om lag femti år framover. Denne epoken er glanstida for fjordabåten. Dei få vegane som fanst, knytte bygdelag og dampskipskai i saman. Mellom bygdene var det sjeldan veg. All samferdsle og transport gjekk sjøvegen.



Hjuldampskipet PATRIOT, ein av pionerane i dampskipsfarten på Vestlandet, var bygt i Hamburg i 1836. Båten kom i fart til Sogn og Hardanger i 1854.

Etter kvart som bygdene vart bundne i hop av dampskipsrutenettet, kom også kravet om kjøreveg fram til sjøen. Ei rekkje bygdeveggar og kaiar vart bygde på slutten av 1800-talet, og dette skapte det nye sosiale samlingspunktet i kystbygdene: krambua på kaien, post og telefon og sjøhuset med vindeark i gavlen.

Dei fleste lokalbåtane kom i fart i tidsrommet 1890-1914. Dei varierte både i storleik og standard. Skip i lange hovudruter til større distriktssenter var på rundt 500 brutto registertonn, medan dei minste dampbåtane i nærtrafikk rundt Bergen berre var om lag tiandeparten så store. Trass i ulik storleik hadde dei mange sams drag: To atterstaga master, eit markert midtskipshus med styrehus, skorstein og ein livbåt på kvar side. Under dekket, framfor lasterommet, var eit krypinn for dei som reiste på 2. plass.

Her var oftast så fullt at mange reisande måtte ta til takke med dekksplass i lag med mjølkespann, materialar og brødkassar eller gå i lasterommet saman med kyr, nettingbuntar og mjølsekker eller alt det andre ein altetande fjordabåt hadde med seg. Dei fæe som reiste på 1. plass, kunne



ty til ein komfortabel salong akter på båten og, på ein del båtar, ein liten røykjelugar oppe på akterdekket. Ein del lokalbåtar hadde dessutan både dame-salong og eigne sovelugarar, med to eller fire køyplassar.

Ei ukritisk, nostalgisk ettertid har sett tida før 1914 som ein fredeleg, idyllisk vekstperiode. Om karakteristikken høver på mangt, så passar han ikkje på alt som hadde med samferdsle å gjera. «Rike» distrikt som Indre Hardanger hadde eit godt rutesamband med Bergen på grunn av kraftutbygging, industriproduksjon og folkevekst. Men midt inne i trekanten Bergen-Hardanger-Sunnhordland låg distriktet Midthordland, Tysnes og Kvinnherad, som på mange måtar kjende seg tilsidesette i dette trafikkbiletet. Områda nær Bergen, særleg i nord og vest, hadde eit godt rutesamband. Dette hadde faktisk sin bakgrunn i sterk konkurranse lokalruteselskapa mellom. Dei folkerikaste bygdene, og dei som låg i leia, var til tider dagleg trafikkerter av fleire ruteselskap heilt fram til den første verdskrigen.

#### NY TEKNIKK OG NYE KRAV

Aukande varehandel i bygdene i Midthordland førte til krav om betre rutetilbod enn det *Interessentskabet Bjørnen* kunne gje. Dei nye næringsdrivande på bygdene hadde ingen aksjar i Bjørneselskapet, men var avhengige av selskapet i verksemda si. Dette førte til at dei skipa *Det Midthordlandske Dampskibsselskab* i 1890.

Selskapet tok opp konkurransen med Bjørneselskapet. Etter to års hard tevling måtte dette selskapet gje opp og finna seg i å verta innlemma i Midthordlandske.

Veksten etter hundreårskiftet nådde sitt høgdepunkt med dyrtid og pengeflaum under den første verdskrigen. Mellomkrigsåra kom etter, med sviktande konjunkturar, arbeidskonfliktar og krise i store delar av det næringslivet som hadde vakse fram før, under og etter krigen. Trafikkgrunnlaget svikta, og rutetilboda vart dårlegare. Små, motordrivne fraktfartøy

tok til å driva ruteferdsle der det enno var lønsamt trafikkg grunnlag for dei store ruteselskapa. Ubundne av tariffavtar og offentleg regelverk kunne dei tilby vesentleg billigare frakter enn dei vanlege rutebåtane. Dette skapte vanskar for dei etablerte lokalrutelaga. Men så lenge ruteferdsle ikkje var konsesjonsregulert, kunne lite gjerast for å koma konkurransen til livs.

#### AUTOMOBILANE

Strid var det også då dei første automobilar vart sette i trafikk i åra etter den første verdskrigen. Freistnaden på å driva inntektsgjevande trafikk med bilar møtte motstand frå fleire hald. Kommunestyra var skeptiske og argumenterte med den store belastninga vegane ville verta utsette for. Dessutan sat det framleis i gammal motvilje mot pliktarbeid på bygging og vedlikehald av bygdevegar. Dei etablerte skysskaffarane var heller ikkje innstilte på å godta dette moderne transporttilbodet.

Men trass i dårlege tider og nådelaus fraktkrig i forsøk på å ta knekken på konkurrenten og sjølv overleva, vart mellomkrigstida ein periode med mange nyvinningar i samferdsle. I denne perioden byrja samspelet mellom ferdsla på sjø og land å finna si form. Sysselsetjingsarbeidet i 1920-åra resulterte i at ei rekkje vegar vart bygde. Den vesle vegstubben som gjekk ned til dampskipskaien vart fleire og fleire stader strekt ut langs fjorden og knytt saman med andre vegstubbar og dampskipskaia. Slik vart bygder og kommunar bundne i hop. Bilane følgde etter. Dei første regulære bilrutene vart sette opp like mykje med tanke på turistar som på vanlege ferdafolk. Typisk nok vart nye turistbåtruter i Hardanger tidleg i 1920-åra sette opp i korrespondanse med lokale bilruter.



M/F SKJERGAR trafikkerte ferjeruta mellom Rong og Solsvik fram til Øygardsvegen og brua over Rongesund stod ferdig i 1986.

#### FERJENE KJEM

Få lokalbåtselskap var opptekne av bilen som framkomstmiddel. Så lenge bilane berre kunne ta nokre få passasjerar, og lite og ingenting av last, kjende leiinga i dampskipsselskapa seg ikkje truga. Difor let dei private ta seg av landevegstrafikken.

Styret i *D/S Tøpdal* såg litt annleis på det. Som det første dampskipsselskapet på våre kantar starta selskapet bilrute mellom Alvøen og Laksevåg i 1925, i korrespondanse med rutebåt og ferje. Målet var å byggja opp ein bilpark som kunne ta over for båten, etter kvart som nye bygder fekk vegutløysing. Men lenger enn til Kleppstø og Brattholmen kom ein ikkje. Difor gjaldt det å få hand om kaiene her og konsesjon for å driva bilrutetrafikk i korrespondanse med båt til og frå Bergen.

I 1935 vart det første bilferjesambandet oppretta mellom Alvøen og Brattholmen. Fleire av dei mest trafikkerter ferjesambanda i fylket vart etablerte i åra før den andre verdskrigen: Steinestø-Isdalstø-Alverstraumen, Haus-Garnes, Kvannadal-Ålvik og Fusa-Hatvik.



Ferja mellom Alvøen og Brattholmen korresponderte med rutebil til Møvik. I 1971 avløyste Sotrabraua denne ferjeruta.

Det var likevel det nye, storstilte ruteopplegget mellom Bergen og Sunnhordland som gjorde alvor av samspelet mellom båt og bilruter, der skiljet mellom passasjer- og godstrafikk var ein av føresetnadene. Då snøgruta Bergen-Sunnhordland var ein royndom i 1928, vart ruteplanen bygd opp kring knutepunkt på sentrale stader som Leirvik, Tittelsnes, Ølen og Skånevik. Her skulle hovud- og lokalruter på sjø og land korrespondera, og opphaldet ved kai skulle vera kortast råd. Snøgruta skulle berre ta passasjerar, post, mjølk og ferske jordbruksvarer.

#### ORGANISASJON ELLER KAOS

Samferdslebiletet i 1920- og 1930-åra var prega av eit kaotisk mangfald av små trafikkerter utan samarbeid. Fylkesmann Friis Petersen uttala i 1922 at han sjølv hadde problem med å finna seg tilrette «i alle disse mangfoldige ruter når jeg skulle foreta en reise med dampskib. Når så dertil kommer at samtlige selskaber stadig foretar ruteforandringer, så blir det et helt arbeide for en ikke lokalkjent mann å finne ut hvordan man skal reise».

Th.: Eit rikhaldig vareutval på fordekket til *D/S VIKINGEN*, 1912.

Dampskipskaien var ein viktig sosial møteplass for bygdefolket. Sallus 9. april 1940.



«Dampen» gjeng frå Hernar.





*D/S JOHAN JEBSEN, som vart bygd i 1894 for Indre Nordhordland Dampskibsselskab, vart seld i 1951.*



*M/S MIDTHORDLAND, bygd i 1947, var ein av dei moderne «sjøbussane».*

lossa snøggare. Ikkje minst viktig var det at fleire kunne bu heime og pendla til arbeidet sitt i Bergen. Etter krigen kom ein generasjon av moderne «sjøbussar»: *HOSANGER I*, *HERNAR*, *MELANDDROTT*, *MIDTHORDLAND* og mange andre.

Trafikksituasjonen var så uoversiktleg at talsmennene for ei gjennomgripande regulering så smått byrja å verta høyrde. Først i 1947 kom resultatet av dette. Då vart konsesjonsregulering av lokalrute-farten gjennomført. I mellomtida hadde krig og framandt styre regulert samferdsla på sin måte.

Krigen førte til vilkårleg rekvirering av transportmiddel. Fleire av fjordabåtane vart tekne av okkupasjonsmakta og sette i tysk teneste. Rasjonering av drivstoff,



*I styrehuset på M/F VESTGAR.*



80 *M/S GRANVIN, bygd i 1931, i rute på Hardangerfjorden.*

særleg olje, skapte vanskar for fleire rute-lag. Gammalt materiell kom til heider att fordi dei gamle dampbåtane kunne fyrast med ved når det kneip. Tanken om jernbanesamband mellom Bergen og Os dukka opp att. I 1943 rekvirerte den tyske krigsmarinen Hatvik til ubåtbases, og all ferjetrafikk måtte innstillast. Okkupantane hadde planar om å føra ei normalspora jernbane dit, men det vart med planane.

#### TRAFIKK I ENDRING

Gode kommunikasjonar var viktige i atterreisingsarbeidet etter fem års krig. Styresmaktene hadde som mål å redusera talet på rutelag som meir eller mindre konkurrerte med kvarandre, og som dreiv med underskot. Eitt av dei viktigaste punkta i den nye samferdslelova var at konsesjon vart eit vilkår for å driva rutetrafikk. Dermed fekk det offentlege eit godt våpen i kampen for å redusera talet på trafikklag.

Båten var framleis det viktigaste bindeleddet. I 1950 var 40-50 % av folket i Hordaland avhengige av båt. Berre 10 % budde meir enn fem kilometer frå sjøen. Korte vegstrekningar utan innbyrdes samband gjorde bilen lite konkurransedyktig og gav lita lønsemd som kommunikasjonsmiddel. Men han var smidigare og snøggare enn båten. Bussane vart etter kvart større og lastebilane fleire. Difor vart det satsa sterkt på vegbygging og styrking av bruer i 1950-åra.

Skiljet mellom passasjer- og godstrafikk vart meir markert då hydrofoillbåtane vart sette i fart i byrjinga av 1960-åra. Den første ruta opna mellom Bergen og Stavanger. I 1961 vart hydrofoillbåten *TEISTEN* sett inn i lokal ekspressrute mellom Bergen og Sunnhordland. Frå no var det eit tidsspørsmål når «dampen» kom til å vika plassen for dei nye snøgtgåande passasjerbåtane. Det skjedde eit tiår seinare, då katamaranar av norsk konstruksjon overtok hydrofoilen sin plass.

I 1960-åra kom privatbilen for alvor. Auken i privatbilismen førte til ei endring i det politiske synet på ferjetrafikken. Ferjene var ikkje lenger berre for bilturistar, men dei vart viktige knutepunkt i eit stadig vidare landverts transportsamband.

#### TIL SJØS IGJEN?

Men så lenge det har budd menneske på vestkysten, har sjøen vore allfarvegen. Busetnaden voks fram langs strandkanten, og kring dampskipskaaien grodde det opp sjøbuer, verkstad, postkontor, butikk, meieri, bakeri, telegraf og telefon.

Og i dag ser vi at sjøvegen, leia, framleis kan koma til å spela ei hovudrolle i samferdsla på Vestlandet. □