

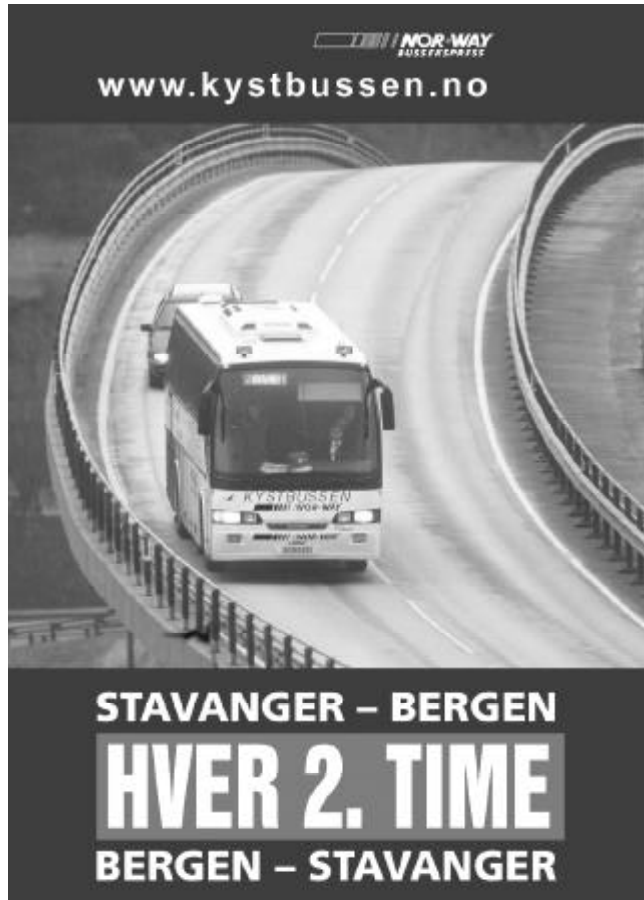
B-post

Rutebussen ²⁰⁰³

Nr. 3-2003

September

2. årgang / 6. utgivelse



NOR-WAY
BUSSEXPRESS

www.kystbussen.no

STAVANGER – BERGEN
HVER 2. TIME
BERGEN – STAVANGER

Returadresse:
Rutebilhistorisk Forening, Rogaland
Postboks 1079
4391 SANDNES



Tungtransport fra 1905,
side 21

Landsmøte 2003
Førde, side 6

L-15568 fra 1959

Les mer om:
* *Bilen kommer til Suldal, Del 1, side 14*
* *Kvina Bilruter, Del 2, side 8*

Medlemsblad for
Rutebilhistorisk Forening
avd. Rogaland



MALERMESTER
Ernst Arve Stangeland
 Telefon: 975 72 666 / 51 67 38 37

Malermester MLF

Yegleskogen 53
4300 SANDNES

Telefon 51 67 38 37
Mobil 975 72 666

nettlast


GODSTRANSPORT
 Kombinert
 ADR
 Distribusjon
 Bulk

Besøksadresse:
 Forusbeen 1, Stavanger

Tlf: 51 57 19 50
 Faks: 51 57 19 52
 E-post: stavanger@nettlast.no

 **Transporten**
 Stavanger, Forus

Telefon direkte
 51 51 13 73


 **AVGANG HVER**

2. TID

TIL
**HAUGESUND
 BERGEN**

Alf Jan Sjursen
 Tankbiltransport


Mobil: 950 36 922

 **SCANIA**

51 81 16 50
 Assistanse: 22 32 17 00

Leie av veteranbuss?

Telefon:
975 72 666
51 67 38 37



Har du lyst til å støtte RHF Rogaland med en annonse i bladet vårt?

Ta kontakt med:
Tore Jan Ø. Hanssen
Telefon: 51 97 87 63 / 975 62 666
Epost: torejanh@online.no

Neste nummer:
Desember

VI TRENGER HJELP..

Det er nok en kjent sak at foreningsarbeid er helt avhengig av frivillig innsats/dugnad. Skal vi kunne fortsette vår arbeid med restaurering av busser, trenger vi penger, og det er ikke det vi har mest av i for tiden.

I den forbindelse har vi (Svein) forsøkt å skaffe småjobber som gir os kjærkommen tilskudd. Det har også vært noe større oppgaver vi har påtatt oss. Så langt har det vært noen få medlemmer som har stilt opp, men skal vi klare å ta vare på de inntektsmulighetene vi har fått, trenger vi flere til å hjelpe! Det blir også fort vel mye dugnad på de få som er med, så disse setter stor pris på litt avlastning.

Kanskje har nettopp du noen timer å avse en ettermiddag, eller en lørdag mens kona er i butikken med barna...??

Vi er også åpne for nytenking, hva kan vi gjøre for det sosiale i foreningen, og hva kan vi gjøre for å skaffe mer penger i kassen?

Føler nettopp du at du kan bidra med noe, ikke nødvendigvis mye, bare litt, så ta kontakt med en i styret eller undertegnede. Telefonnummer og e-postadresser finner du på side 3 i bladet. På denne måten vet vi hvor mange vi kan regne med, og planlegge ut i fra dette. Kanskje kan vi også treffes en kveld over en kopp kaffe for en prat?

Når det nærmer seg landsmøtet i Haugesund, trenger vi også hjelp. Her er det Olav som har den fulle kontroll, og tar gledelig imot telefon fra deg.

Ellers trenger vi flere annonsører til bladet vårt. Jeg ber i stendig igjen om hjelp. Ta kontakt, så snakkes vi.

Hilsen Tore Jan

Terminliste for høsten/vinteren 2003

18. oktober, medlemsmøte, Tysvær

Vi avholder medlemsmøte i Tysvær. I skrivende stund har vi ikke bestemt oss for valg av lokaler. Informasjon om dette samt avreise fra Haugesund/Stavanger blir gitt ved påmelding. Bindende påmelding til Olav eller Svein innen 1. oktober!

8. og 9. november, Vollhallen

Stavanger Modelljernbaneklubb arrangerer Hobby og Modellmesse i Vollhallen. RHF vil delta med buss ute og stand inne. Det vil bli presentert et brett spekter av teknisk hobby, så som modelljernbane i forskjellig skala, modellbiler /-båter /-fly med tilbehør av dette. Messen har åpent begge dager fra kl. 12:00 - 17:00.

Vollhallen skulle være kjent for de fleste, men skulle noen være usikker på hvor denne ligger, er det bare å ta kontakt med Svein.

Vi kunne ha deltatt på mye mer enn dette, men vi har hatt store problemer med å få hjelp til dugnadsoppdragene vi har påtatt oss. Stort sett er det styret, og noen ganske få faste personer utenom som har stilt opp. I skrivende stund teller vi 153 betalende medlemmer, så vi hadde vel håpet på noe mer aktiv interesse enn det vi har hatt så langt. Det er for all del ikke bare dugnad vi trenger hjelp til, men håper også på litt mer oppslutning på de arrangement vi deltart på. Kanskje møter vi nettopp deg på neste arrangement, eller dugnad?????



Rutebussen

Redaktør

Tore Jan Ø. Hanssen

Telefon: 51 97 87 63

E-post:

torejnh@online.no

Styret i RHF avd. Rogaland:

Leder

Svein Emil Stueland

Tlf. priv. : 51 56 70 32

Mobil : 924 12 966

Kasserer

Petter Eiene

Tlf. priv. : 51 52 98 47

Mobil : 907 77 436

Sekretær

Liv Mari Kjerstad

Mobil : 481 40 090

E-post : lmkj@online.no

Styremedlem

Olav Svandal

Tlf. pri. : 52 72 87 45

Mobil : 456 01 573

Styremedlem

Johnny Bergly

Tlf. priv. : 51 72 31 88

Mobil : 905 83 160

Sigmund Sande

Tlf. priv. : 51 41 91 19

Postadresse:

RHF avd. Rogaland
Postboks 1079 Lura
4391 SANDNES

Bankgiro: 3206 05 08185

Rutebussen

Nr. 3-2003 September
2. årgang / 6. utgivelse

Vel møtt til en ny utgave av Rutebussen.

De fleste av oss har vel etterhvert lagt sommeren bak oss, forhåpentligvs med mange flotte minner og klar for en ny sesong med RHF. Tiden frem mot neste års Landsmøte og Veteranbusstreff blir spennende, men også hektisk her i Rogaland.

Samtidig som vi avholder vår Veteranbusstreff, er Haugesund i god gang med feiringen av sitt 150-års jubileum, så her er mulighetene mange. Ikke bare for tilreisende til Veteranbusstreffet, men også for foreningen. Forventningene vokser vel etterhvert, men med mange flinke ildsjeler i distriktet vil vi helt sikkert klare å etterleve dette.

Planene begynner å ta form, men skulle nettopp du føle at du har noe å bidra med, så for all del; ikke nøl. Ta kontakt med oss. Det vil bli masse interessant å ta fatt i her.

Ellers vil jeg benytte anledningen til å igjen etterlyse stoff til bladet vårt. Skal jeg kunne fortsette å utgi bladet med variert innhold er jeg avhengig av hjelp fra dere. Siste utgave hadde et opplag på 220, så det blir ganske krevende for en person alene å stå for både artikler, bilder, innhold m.m. Husk at verdien i det som vi har liggende virkelig får verdi når det kan deles med andre!

Nye Medlemmer siden sist:

2136 Ragnvald Thoresen, Haugesund
2143 Kjell Ottar Åbø, Hafrsfjord

Vi ønsker dere velkommen til RHF avd.
Rogaland!

Lederen har ordet...

God dag godtfolk

Sommeren er på hell, -det stunder sakte og sikkert mot høst. Noe vi aksepterer etter en fin sommer. Høsten, den kan også være flott. Tar vi turer ut i skog og mark, får vi helt sikkert med oss det flotte fargespillet i naturen.

Det har vært stille på "Hønsahuset" en stund men man er våknet av sommerdvalen og er i gang igjen.

Ellers har noen av våre medlemmer brukt et par sommerdager til å gjennomføre avtalen med Kolumbus og Connex Vest a/s med h.h.v. montering av rutetids tavler og ilegging av rutetabeller. I skrivende stund er der fortsatt noe som står igjen og det hadde vært svært så hyggelig å kunne få noe assistanse til dette arbeidet som gir RHFavdelingen en fin slant i kassen. Ellers har vi på gang en passelig dugnadsjobb for Stvgr. kommune: Våland barnehage skal males!! (først litt skraping, -der nest noe vask) og tilslutt, et

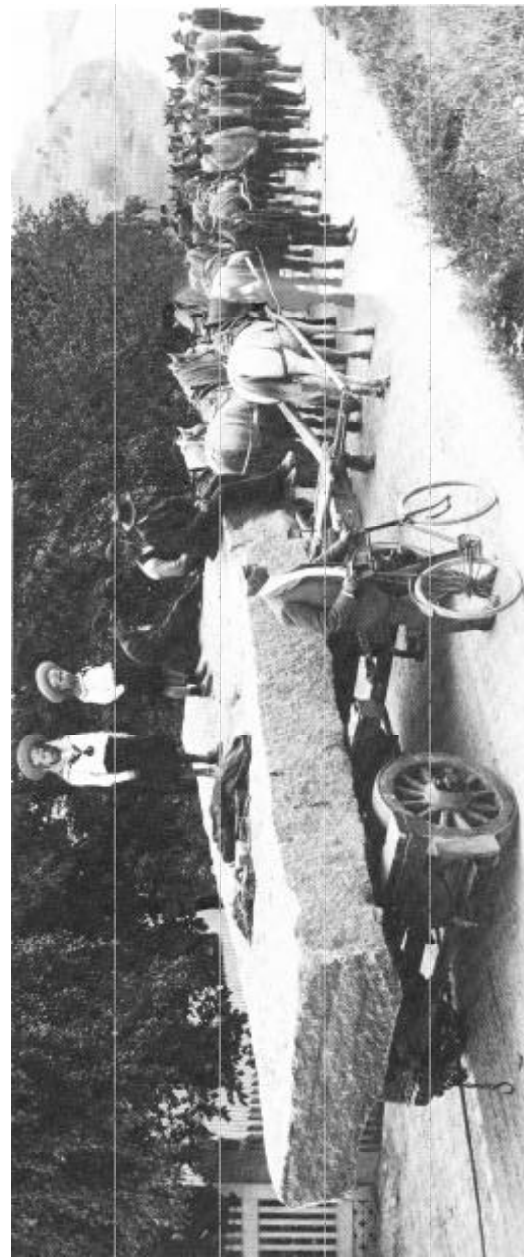
strøk maling. Også denne jobben gir oss gode penger, -men -men vi trenger en rask reaksjon fra dem som kan tenke seg noen timer et par tidlige kvelder i uken eller en lørdag. Ellers er vi selvsagt i gang med forberedelsene til RHF's landsmøte og veteranbussutstilling i Haugesund neste år som blir et av mange arr. i byen som feirer sine 150 år -som by.

Siden vi har noen "nye" saker på gang, nytt i sammenheng med RHF's landsmøte. Trenger vi medhjelpere til så mangt. Glem beskjedenheten!! -stikk hode fram. (du får det med deg hjem igjen -uskadet og med mange gode minner)

Tilslutt: -Du er hjertelig velkommen utom eller innom for å se hvordan det indre liv i RHF-Rogaland fungerer, -hver torsdag fra ca. 17.30 til ca. 21.00

Vi sees vel, eller snakkes.

Hilsen Svein



Også før bilen kom hadde vi behov for ekstra drivkraft. Ca. 20 hester måtte til for å trekke denne steinen til Harald Hardrådes plass i Christiania i 1905.

Fort. fra side 7

veier. Fredagskvelden gikk med til å avholde Landsmøtet vårt, dette gikk for seg på en verdig måte, det var ingen saker som innbydde til den store debatten. Alle valgene var avklart på forhånd. Årsberetningen ble opplest og vedtatt uten mange kommentarer.

Kortesjetur

Lørdag kom med like fint vær som på fredag. Det lovet godt for kortesjeturen vår. Innimellom alt dette fikk vi god tid til å vandre rundt å se på bussene og å prate med kjente fra tidligere møter. Selvfølgelig ble det i år også brukt en hel del film, men det er jo en del av det å reise på landsmøtet.

Siden vi hadde fått beskjed om at Kortesjeturen var en trivelig busstur på veldig smale og svingete veier, det var også en del folk som stoppet opp i sitt hjemmål for å se på alle de flotte bussene som kom forbi. Turen vår endte på en øvingsbane for

travhester. Der parkerte vi i ytre bane, og måtte til og med bruke nest ytterste bane til noen av bussene. Her ble det servert kaffe, og mange benyttet anledningen til å bytte buss til turen tilbake til utstillingsplassen.

Mens alt dette foregikk var det et par tre karer som gikk rundt både fredag og lørdag med penn, papir og skarpt blikk på små og store detaljer. Årets busser skulle jo plukkes ut.

På lørdagskvelden var det som vanlig en fin festmiddag med dans etterpå. Utdeling av årets busser med premier, noen taler og ellers alt som hører til en slik kveld. Siden vi hadde fått beskjed om at

Hjemturen

Sørlandsruta gikk allerede kl 0700 på søndagsmorgen ble det en relativt tidlig kveld på oss fra Rogaland. Søndag opprant med noen dråper regn på

morgenkvisten, men det ble en helt nydelig dag etter hvert. Turen sørover gikk nesten med ekspress bussfart, vi traff fergene våre nesten for bra. På Sveio gikk Olav og Einar av for å ta med seg Nedstrandsruta tilbake til Haugesund, slik at vi kunne få ny rute i den. Vi andre var med til Randaberg der vi ble hentet av sønnen til Sigmund og Olga. Da var klokka blitt ca 1800. Vi tok farvel med vårt hyggelige reisefølge og ønsket de god tur videre. Vi andre var nok både glade og litt slitne etter en begivenhetsrik langhelg.

Jeg vil spesielt få hilse til Olga som er ei veldig sporty dame.

Jeg håper at denne lille beretningen kan inspirere noen av dere til å delta neste år.

Reisehilsen fra Liv Mari

Neste års landsmøte og veteranbusstreff finner som kjent (?) sted i Hagesund. Samtidig som dette blir avholdt, er byen i full gang med feiring av sitt 150-års jubileum. Vi regner med at mange vil finne veien hit, så derfor kan det lønne seg å være tidlig ute med å bestille plass. For informasjon kan dere ta kontakt med vår blide sekretær, Liv Mari eller Olav. Telefonnummer finner du på side 3 i dette bladet.

Her er vi i full sving på Hinna med utskifting av rutetabeller for Kolumbus

Tekst og foto: Tore Jan Ø. Hanssen



Nedstrandsbussen vår kan brukes til så mangt. Her er vi i full sving på Hinna med utskifting av rutetabellene for Kolumbus...



Olav er i full sving med utskifting av rutetabellene. Litt plunder her og der, men noe må en ha å bryne seg på...

Jeg vil også ta med at Olav kom ens ærend fra Haugesund en lørdag for at vi skulle bli ferdig med arbeidet. En kjempestor takk til deg Olav!!

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle dere som har vært med på dette arbeidet. Spesielt vil jeg (igjen...) nevne Svein som har gjort en u-unnværlig innstats her! Han har startet tidlig om morgenen før de første bussene har funnet veien ut av garasjen... Ellers må jeg nevne at sist han var på Vaulen i full sving sammen med Sigmund Sande, kom det en syklist og syklet Svein rett ned. Svein fikk seg noen netter på sykehuset med kraftig hjernerystelse, men er nå kommet hjem og er på bedringens vei. Vi ønsker Svein en riktig god bedring, og håper at du kommer deg fort ovenpå igjen!!!



Landsmøte-turen vår til Førde 29. mai – 1. juni 2003

Tekst og foto:
Liv Mari Kjerstad

Torsdag 29. mai startet som en kjempedag å ta ut på tur, vi begynner på årets eventyr: Turen til landsmøte og veteranbusstreff som i år var lagt til Førde. Vi møtte opp på Randaberg hos Sigmund og Olga Sande kl 0730. Nedstrandsruta var klar for avgang. Sigmund som sjåfør og vi tre andre; Olga, Øyvind og Liv Mari som glade passasjerer.

Turen startet fint, men... Bussen tok seg pent frem til ferga gjennom Rennesøyutnellene, den

gikk som ei klokke, ingenting som var galt. Turen videre til Haugesund gikk også kjempefint, vi fant frem til enda to passasjerer; Olav Svandal og Einar Tollefsen. Olav overtok rattet og alle var innstilt på en fin tur nordover, da det skjer det utrolige. På vei mot ei rundkjøring kom vi nesten i veien for en taxi, Olav bremsset og Sigmund tok overbalanse og havnet i den ene frontruta. Sigmund var like hel, det var mer enn vi kunne si om ruta. Nå var gode råd dyre. Hva gjør vi nå? Olav alarmerte Torill som kom med tape og nøkler til rutebilstasjonen. Første stopp ble dermed rutebilstasjonen i

Haugesund. Der fant Olav ei gammel ramme med glass, dette ble så tapet fast på innsiden av frontruta. Glasset var nok i minste laget så vi måtte finne på noe annet. Neste forsøk ble garasjelegget til Haugaland Billag. Der fikk vi litt hjelp til å få tilpasset ei rute og tenkte at tross regnvær skal dette gå bra. Så vi la i vei optimistiske som vi er, det ble en del stopp underveis til vi bestemte oss for at dette ikke gikk, ruta var på tur inn i bussen og dermed stoppet vi. Den nærmeste busslomma ble midlertidig stopp og venting på Kystbussen Nedstrandsruta kom så langt som til Sveio, der ble



Hønsehuset

Også i år ble det avslutning for sommeren med pølser og hamburger, denne gang 26. juni. For øyeblikket går arbeidet litt tregt med å få platene på Chevroleten, men vi håper dette vil løse litt utover høsten. Vi krysser alle

har Svein gjort en kjempeinnsats, både tidlig og sent, og enda har han mer på tapetet. Det er nesten til å miste pusten av. Visst har vi flere ildsjeler i foreningen som fortjener en liten oppmerksomhet, men denne gang følte vi det var Svein som skilte



fingerne for at bussen blir klar til Landsmøtet i Haugesund...

Høle og Forsand-bussen er det Svein som jobber på, men her er det plass til flere, så kanskje *du* har noen timer på torsdagskveldene å avse? Dette er også en buss med mange muligheter for foreningen.

Ellers hadde vi nok en ruteomlegging hos Kolumbus i sommer, og Svein gjorde atter en gang kjempeflott innsats for å skaffe penger til kassen, med god hjelp av Birger Løknes, Sigmund Sande og Petter Eiane. En stor takk til dere alle!!!

I forbindelse med forskjellig dugnadsarbeid som gir oss kjærkommen tilskudd i kassen,



seg ut, og det ble overrekket en bukett som takk for en flott innsats.

Ellers er den faste gjengen å finne på Hønsehuset hver torsdagskveld, med kaffe fra 18:45. Velkommen innom!

til og fra Sand med hest i mange år etter at rutebilen var kommet. Vanlig hestelass var på

600 kg, og gjerne 700 kg på godt sledeføre. Sykkelen var også allment brukt, ja, det var

også de som anda gikk en mil og to for å spare billettpengene, som for mange utgjorde en hel dags lønn. En og annen gikk også langs gresskanten for å spare på skosålene. Denne første bilen hadde kjennemerket L 76. Den var like bred som den var sterk. Fortsatt var det langt fra alle som satte pris på dette motoriserte kjøretøyet, men sterke krefter som talte for, vant gjennom.



Maken til denne "Continental"-motoren på 40 hk var det som stod i L-76. Sigurd Foss tok vare på både denne og andre bil-minner. Originalmotoren ble knust med slegge og kastet på Suldalsvatnet etter å ha gjort tjeneste som verkstedmotor i mange år.

den satt på en parkeringsplass. Vi hadde allerede tenkt oss ut en alternativ reiserute, dere vet med en kystbuss-sjåfør på lasset viste han når rutene gikk til Bergen.

Til tross uhellet, fortsatte vi til Førde med godt humør...

Så vi tok et litt mer moderne transportmiddel enn beregnet. Eneste skåret i gleden var hvordan vi skulle få med oss alt vi hadde tenkt å bruke på å reklamere for Haugesund i 2004. Det bestemte vi oss for at var ikke noe problem, vi finner alltid en løsning i Førde. Dermed ble alle brosjyrene og konvoluttene lagt i en kasse. Denne ble da med på resten av turen som kontoret vårt. I Bergen fikk vi plass på Vestlandsbussen til Førde. Den var fremme i Førde omtrent samtidig som vi ville vært med Nedstrandsruta.

Førde

Vel fremme i Førde installerte vi oss på hotellet og fikk oss litt mat. Etterpå var det en liten inspeksjon av utstillingsplassen ved Firda Billag. Og der var det kjempegod plass. Firda hadde vært snille

nok til å flytte bort det de ikke trengte i løpet av helga. Dermed ble det god plass til oss. Vi fant også ut hvor Nedstrandsruta skulle ha stått og der installerte

Sigmund og Olga seg med stoler og bord, dermed fikk vi en plass å ha vårt materiell på også. Sigmund og Olga gjorde en kjempefin jobb ved å svare på alle mulige og nesten umulige spørsmål i løpet av helga. Jeg var mer opptatt av å få kontakt med de som vi skulle få sitte på med sørover igjen, det var en gjeng fra Mandal som var så snille. Sørlandsruta skulle gå forbi oss her i Sandnes. Dermed så det ut til å gå bra tross uhellet vårt.

Åpning og utflukt

Den offisielle åpningen var på fredag kl 12:00, med taler fra både ordføreren i Førde og direktøren i Firda Billag. Etterpå var det mulighet for en utflukt til Bremuseet i Fjærland. Dette museet er vel verd et besøk. Det var en buss fra Aurland Kommunale Bilruter som fraktet oss dit. Vi fikk se en kjempefin film fra breheimen, tillaget med 5 lysbildefremvisere, det var nesten som om vi var med i helikopteret som hadde tatt bildene. Været var også på vår side denne dagen, vi hadde også et stopp for kaffe og kaker på Brevasshytta som ligger rett under Bøyabreen. Turen gikk i naturskjønne omgivelser på smale og koselige

Fort. side 20



Kvina Bilruter, Del 2

Tekst: Tore Jan Ø. Hanssen

Kilde: Fra boka "Fra 1904 med båt til 1979 med buss, 75-års jubileum" av Kjell Førland og Sigurd Manneråk

Det skulle snart vise seg at dampskipet *Kvina* var en suksess, og varetransporten/persontransporten ble etter hvert så stor at behovet for en større båt meldte seg. *Knaben Molybdængruber AS* var nok en av de store årsakene til dette. Frakting av varer og utstyr til Øie og malm fra Øie til Flekkefjord var et av de største frakteoppdragene *Kvina* hadde. Under generalforsamlingen 28. januar 1909 besluttet man enstemmig å kjøpe ny båt og selge den gamle. 30.000,00 var prisen selskapet måtte betale for den nye båten som ble bygget ved Høivolds mek. Verksted i Kristiansand. Den nye båten, *Kvina II*, overtok i Fedafjorden, og den gamle båten ble solgt.

Om velstanden hadde vært stor i de årene *Kvina* hadde gått over fjorden, så ble den så visst ikke mindre da *Kvina II* overtok. De 80-90 passasjerene båten

kunne ta opplevde sjeldent slik komfort de opplevde i en av de to topp moderne salongene om bord. Setene var trekt med skinn og plysj. Salongen oppe var særlig beregnet for damer, og her ble det heller ikke tillatt å røyke. Båten var atskille større enn den gamle og ga bedre plass for alle om bord. Skipperen fikk seg kommandobro og en tidmessig lugar i tilknytning til styrehuset. Her hadde han alt han trengte, til og med gummikølle og håndjern. Det hendte ikke så sjeldent at han måtte bruke sin politimyndighet for å holde orden om bord på båten. Det var ikke alltid bare rolige folk som skulle hjem fra Flekkefjord.

Båttrafikken får konkurranse

Utover 20-årene begynte konkurransen med landeveitransporten å gjøre seg gjeldene. Det gjaldt å ikke møte denne farlige konkurrenten med for høye fraktpriser. Men tiden ville det likevel

annerledes. Jernbane tvang seg fram, og veinettet ble etter hvert så godt at det ble brukbart for nykomlingen i transporten – bilen.

Utviklingen og tiden var noe ingen kunne stoppe. Jernbanen og veien tok hver sin del av persontrafikken fra *Kvina II*. Den nye vegstubben ut til Kleven hadde gitt muligheter for trafikk helt ut til brygga. Dette førte til direkte båttrafikk på Kvinesdal og ut til de større havner i Kristiansand og Stavanger. På denne tiden mistet *Kvina II* også noe av varetransporten som før måtte gå om Flekkefjord.

Den første personbilen hadde kommet til Kvinesdal, og lastebilen var i ferd med å overta varetransporten langs landeveiene. A/S *Kvina* som drev med person og varetransport måtte følge med i utviklingen. Det var disponert Nils Nilsen framsynt nok til å forstå. Den 7. august 1925

veiarbeidere til å dytte. En annen plass brukte han slegga på en bergnakke, og jammen kom spettet godt med også, Odd var ute og lirket stabbesteiner her og der.

Midt i **Folk var med på noe stort: de så den første bilen!** Federalen og ville ikke mer.

Da kom Odds tekniske innsikt godt med. Han satte seg på huk, og blåste luft i bensintanken til det kvitnet for øynene. På denne måten klarte han å øke trykket, og bensinen nådde frem til forgasseren. Over Haukelifjellet og ned Brattlandsdalen til Nesflaten hadde han ingen problemer. Her ventet *D/S Suldal* med en kraftig bjelkekonstruksjon tvers over midtskipet. Bilen kom fint ned til Osen en prekesøndag. Det er ikke sagt at folk fulgte særlig godt med, men soknepresten var rimelig snar på stolen. Folk hastet oppover Hoftunsmoane og samlet seg på brygga. De var med på noe stort; de så den første bilen! Odd styrte i landsettingen, kjent som han var med både bilen og båten. Der

ombord hadde han jo tjenestegjort helt frem til i vår. Det var mange som aldri hadde sett en bil før, selv som det hadde vært en og annen drosjebil i bygda, den første i 1913, samme året som amtmannen var her på prøvekjøring.



Det eldste kjente bildet av den første bilen, L-76. Vi ser bøyelene som en strekte presenningen over. På førerhuset er det permanent kalesjetak med kikkehull i ryggen. Dører fantes ikke. Jon Udmundsson (tv) er kommet fra Berge: "Eg kan vel ikkje spørja, men går han radt av seg sjølv?"

Se dette mirakkelset som duret og drog melsekken for kr. 2,25 – mot 6 kroner i hestelasset. Det var ikke bare varetransport han humpet med. Folk betalte gladelig 4,75 mot 10 kroner for hesteskyss, enda Ola Olasmoen kunne kjøre bygdefolk 50

øre til Sand, det var håp om å få skysser turister opp igjen. Det kostet å drive bilrute. De sa at bensinprisen var kr. 1,10 for literen. Det var dyrt enda, men etter hvert skulle prisene synke. På slutten av 20-årene var billettprisen nede i kr. 1,50, og her holdt det seg i mange år. Da var bensinprisen nede i 17 øre literen. Høines uttalte

at inntektene var meget bra i starten. Godstrafikken bar hele driften. For den saks skyld kunne en la folk reise gratis. Men Suldal ble ikke motorisert med en gang. Fortsatt kjørte bøndene i nedre Suldal varene sine

midlertidig løyve. Og i 1917 formet han setningen om rutebilkjøring igjennom Brattlandsdalen. Det luktet bensin på bygda. Roalkvam kunne ha spart seg for truslene han kom med:

“Begynner ikke kommunen med bil, så begynner jeg!”. Året er 1918. Herredstyret vedtar med 5 mot 5 stemmer å sette i gang bilrute på veien Osen -Sand. På neste møte blir vedtaket styrket med 9 mot 3 stemmer. Østen M. Roalkvam og Hans Høines gjør offentlig oppstart i herredstyret. Og sterke sandbuere med næringsvett trommer sammen til skiping av et aksjeselskap. En stø kar ble håndplukket og satt til å hente bilen som en hadde kjøpt, og kjøre den hjem fra Kristiania. Det var den 45 år gamle Odd Mehus, matros på *D/S Suldal*, tidligere pakter av prestegården og m.a. hjelpesmann for den engelske lakselorden M.R. Waldo Sibthorp på Lindum. Det tok tid før Odd kom hjem igjen. Han gikk på

O m s i d e r kunne bilen hentes hjem, en Federal.

verkstedet i over 2 måneder og hjalp til med monteringen av den nylig innførte amerikanske Federal-bilen. Flere av samme typen stod omsider klar for levering, og Odd fikk velge først siden han hadde vært så flittig hele tiden. Han pekte ut den bilen som var lettest å starte med sveiven. Da hav var klar for avreise, fikk han denne attesten: *Herr Odd Mehus ar vært ansatt her med montering av Federal lastevogne i ca. 2 mnd., og vist sig som en meget brugbar mand, saavel som helt paalitelig og ædruelig”.* Dette papiret var sertifikat godt nok. Han var aldri utstyrt med noe annet bevis på at han kunne styre og stelle bil. Men i alle de årene han kom til å gjøre biltjeneste, trengte han heller aldri å vise frem sertifikatet sitt til kontroll. Det var en 2 ½ tonns Federal som kom til Suldal. En dyr doning til 18.000 kroner. 900 kroner ville det kostet å få båten sendt med båt, så en valgte å la Odd kjøre bilen over Haukeli og ned til

Nesflaten, enda kjørelæreren i Kristiania mente det var risikabelt. Odd fikk en mann fra verkstedet med seg, og med seg hadde de slegge og spett i tilfelle bergsnabbene i Telemarken skulle stikke for langt ut i veien. Lastebilen var en kraftig plugg på kompakte hjul med bøyler over lasteplanet så en kunne pakke seg inn med pressending. Førerhuset hadde kalesjetak, men dører fantes ikke. Rattstammen var bratt og lang, sjåføren løftet akslene, og la den ene hånden liksom på klokken 10, og den andre hånden på klokken 3. Styret var stødig nok, men på den tids veier var det nødvendig å sitte parat. Derfor vendte Odd seg til å smårikke med rattet. Han var tidlig ute, lenge før servo-alderen der en kan styre med lillefingeren. Han liket seg forbi alle hull og uhell, mil etter mil etter mil, i et kvart hundre år. Det gikk strykende vestover med den nye bilen, men da han skulle opp Sagrenna ved Kongsberg, var det stopp. Odd fikk hjelp av noen

besluttet følgende på et styremøte:

1. *En 16 a 20 sæder personbil blir at igangsætte i daglig rute mellom Liknes og Flekkefjord.*
2. *Selskapets disponert indsender straks ansøgning om konsesjon på en sådan rute.*

1. mai 1927 kjørte K-313, en Reo, den første turen til Flekkefjord med Hans Risnes bak rattet.

En ny tid hadde sett dagens lys, men det var aldri på tale å innstille *Kvina II*. Ingen kunne foreløpig erstatte med båten, og folk på Øie, og i Liknesområdet tok fremdeles båten til byen. De bosatte på østsiden av fjorden tok også båten. Det var ikke alle som lot seg dra med i den nye tiden.

Frakteoppdragene for båten ble stadig færre. Transporten langs landeveien og jernbanen har overtatt mye. Igjen er det de store og tunge transportørene. Malmen fra Knaben var nå den dominerende transporten for båten. En skal heller ikke glemme hvor viktig

båten var for alle de som bodde langs Fedafjordens østside. Her hadde ikke veien og bilen gjort sitt inntog, og båten var ennå hovednerven i kommunikasjonen med omverdenen. Men ingen fortvilte over det. De skjønte nok at båten hadde hatt sin glansperiode, men her gjaldt det å stå på så lenge det varte. Og det gjorde så visst alle som var involvert i båttrafikken.



**AS Kvinas første buss,
K-313**

Kvina II ble hele tiden brukt til ekstraturer for skoler, forsamlinger og interesserte bygdefolk. Klokken 04.30 en søndag morgen i 1932 løsnet ankeret og festene til *Kvina II* som lå fortøyd ved brygga. Kristine

Mathiasen forteller at hun hørte ankeret løsnet, og at hun i en fart fikk vekket sin mann. Da Mathias kom ut, fikk han se båten på vei oppover på en flodbølge. Båten stoppet ikke før den gikk på grunn ved Syvert Hunsbedt, et stykke opp i elven. Kapteinen og mannskapet ble i all hast varslet, og det ble mye strev med mudring og tauing før båten igjen kunne ligge fortøyd ved brygga.

I 1941 var det over for alvor. Båten ble solgt for fattige 6000 kroner til brødrene Anda i Stavanger. Det var tungt og vemodig for mange å se båten seile ut for siste gang. Tårene falt og minnene svirret. Tyngst

var det kanskje for kapteinen, Anders Rørvik. Han ville helst ha kjøpt båten sammen med sin bror, men alder og økonomi samt manglende oppdrag satte en stopper for den ideen. Ingen kunne stanse båten som nå pløyde Fedafjorden for siste gang. En stor epoke i samferdselshistorien i Kvinesdal var over..

Hjulene begynner å trille
Første bilen som var sett i bygda, og som gjorde mektig inntrykk, var i 1912 da en engelskmann som fisket i Kvina hadde leid bil fra Kristiansand. En kone som bodde like ved veien, jaget mannen sin i hus, og kunne fortelle at hun hadde sett noe helt forferdelig –selveste Gamle Erik fór trillende etter veien på fire hjul! En annen mann møtte bil på Øyesletta. Det er fortalt at han hoppet av karjolen og sprang bag et steingjerde og gjemte seg. Så fikk hesten klare seg som best den kunne på egen hånd. Det første forsøk på å danne et rutebilselskap i Kvinesdal, var i 1914. Dette ble gjort av Bernt H. Gullestad, Nils Nilsen og

Dr. Moy –Kvinesdal Automobilselskap. Allerede året etter ble selskapet oppløst, og bilen som hadde kostet kroner 3500, ble solgt for kroner 600. Kristian Larsen Egeland hadde lært å kjøre bil i Amerika, og var bygdas første sjåfør. Han ble kalt for Kristian Bil resten av livet.



K-313 utenfor Bondeheimen i Flekkefjord. Sjåfør Hans Risnes delvis bak fronten.

Den første konsesjonen for bilrute ble gitt i 1920 til Reidar Aamodt. Denne skulle trafikkere strekningen Øye–Vatland 2 ganger i uken, og Øye–Myra, også 2 ganger i uken. I 1923 ble konsesjonen utvidet til å omfatte også Netlandsnes–Øye. I 1924 fikk han konsesjon for

strekningen Øye –Flekkfjord, men bare for de dagene som Kvina II ikke gikk. Komforten på disse bilene var slik det ofte var den gang, det var vanlige lastebiler med benker som folk satt på. I 1926 fikk Ola P. Netland konsesjon for strekningen Netland–Øye 2 dager i uken og Netland –

Flekkfjord 2 dager i uken. Denne uken ble kalt for Fjotlandsruta. AS Kvina sin første bil, var som nevnt en Reo. Bilen kunne ta 18 passasjerer og veide 2362 kg, og hadde en største bredde på 1,78m. Maskinen var seks sylindret og hadde 50 hk. Bilens første kjennemerke var K-313,

Velocipedridning, finder herredstyrelsen paa Grund af de lokale Forhold og indhentede Oplysninger at burde udtale sig for at det utstædes Forbud i Bratlandsdalen samt paa 3 Strækninger paa Hovedveien Osen til Sand". Uventet tidlig var det også en god del skriving om automobilene som gjorde inntog på veiene, konstaterte

Også her i fylket er motstanden til bilen stor

Hallvard M. Hoftun. "Velkommen var de ikke. Det var blant annet at disse brølende kjoretøyene skremte hestene. Og dessuten var veiene altfor smale for bilkjøring". Den 17. juli 1908 hadde amtsingeniør Bassøe et lengre innlegg i bladet "Vestlandet", der han la frem sitt syn på saken. Han skrev at sist vinter hadde Stavangers amts formannskap vedtatt at bare de som ville drive bilkjøring i noenlunde regelmessig ruter skulle få kjøreløyve, og at det ikke skulle være tillatt å kjøre på veier som var smalere enn 2,5 meter. Dette var ikke godkjent av

departementet, og dermed var bilkjøringen fri for alle, også for de som drev med såkalt lystkjøring. I Stavangerområdet var det bare veien mellom Stavanger og Madla som holdt målet på 2,5 meters veibredde. Bassøe skriver videre "Man ser herav at amtets veinett er særdeles lite skikket for automobilkjørelse". Det var også mange andre

som argumenterte mot bilen, men samme høsten var det allerede krefter i sving for å få løyve til bilkjøring. I bladet "Vestlandet" 3. november 1908 kan en lese dette: "Hr. Ø. Underbakke, som er bosatt i Suldal og der d r i v e r vognmandsforretning, er kommen til Stavanger for at indhænte autoritetens tillatelse til at benytte automobil på strækningen Næsflaten –Røldal –Odda samt til Dalen i Telemarken, en strækning på henimot 300 km. Strækningen Dalen –Odda kræver 3 dage med 2 heste og vogn, medens en motorvogn vil kunne

greie det på bare en dag. I Sommer er der i alt 3 automobiler –deriblandt så store at de rummet 7 passasjerer –som har passert denne strækningen, og de fandt alle at veien var god. Hr. Underbakke, der som sagt er kommet til byen for at konferere med amtmanden for dette amts vedkommende, vil med det samme sette sig i forbindelse med herværende agenter for en bilfabrikk om leveranse av en automobil, beregnet på 4 personer". Østen Underbakke sin plan strandet.

Første verdenskrig med jobbetid og økende priser på alle ting viste igjen på frakten en måtte betale for mellom Sand og Suldal. Østen M. Roalkvam, som var tømmerhandler, henvendte seg til ordfører Høines og klaget. – Det er krig sa ordfører Høines. – Krigen er slutt i morgen, sa Østen. Han hadde sagt greit ifra. Høines forsikret om at de skulle ta saken opp. Han var slett ikke fremmed for tanken, Høinesen heller. Allerede i 1912 hadde han på forespørsel fra amtmanden halvt om halvt gått inn for et

Bilen kommer til Suldal

Del 1



L-76 fra 1919

Tekst: Tore Jan Ø. Hanssen

Kilde: Fra boken "Suldal på hjul" av Jon Moe

Foto: Utlånt av Olav Svandal

Det var byfolk som først ville på hjul og komme lettere frem til herlighetene. Allerede i skipingsåret 1887 tok Stavanger Turistforening tanken opp om å utrette noe i Suldal. De sendte to "reisegigger" til Brattlandsdalen og to store båter til bruk på Røldalsvatnet. Foreningen sitt program første året var å øke turisttrafikken i by og fylke. "Bedre fremkomstmidler og en nyorientering i hotellforholdene er derfor

en meget viktig oppgave". Det første en gjorde var å kjøpe og bygge om Berners privatbolig på Holmen til Grand Hotell. "Det var helt tidsmessig, således for eksempel det første på Vestlandet som hadde WC.". Året etter, i 1888, bad turistforeningen stortingsmann L. Berentsen "undersøke mulighet for fast skyssrute (diligence) i Suldal". Så gikk det over 20 år uten at noe ble gjort, enda behovet bare økte. I 1910 fikk Suldal Herredstyre

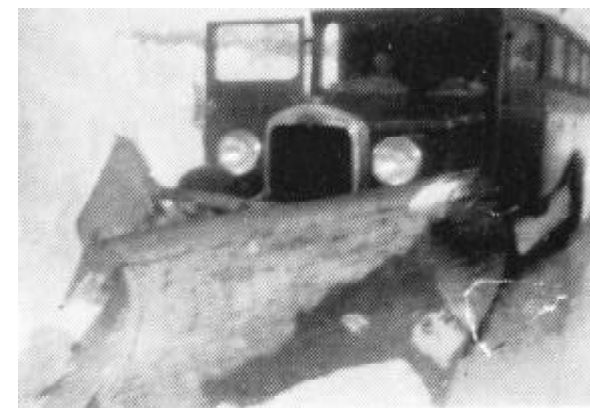
brev fra Stavanger Turistforening med anmodning om å sette i gang arbeid for en automobilrute mellom Sand og Suldalsosen, og videre en rute mellom Nesflaten og Odda. Da det kom til stykke, var Turistforeningens eget årsmøte lite interessert i dette. Turistene og bygdefolket fikk klare seg med hesteskyss. Men i 1913 var de frempå igjen. Suldal var imot slike hjulgående kjøregreier. I 1894 hadde Herredstyret sagt fra at det helst var forbudt mot sykkel i dalen: "Uagtet der ikke kan paavises noget Ulykkestilfælde foraarsaget ved

men ble forandret i 1930 til K-8145. Men bilen kunne ikke kjøre på alle veier. I vognkortet har bilsakkyndige A. Sørstrand 15.12.1927 skrevet følgende: *Dispensation er gitt på følgende veier. Den Sørlandske Hovedveien fra Bakke bro til Aust-Agder grense. Hovedveien fra Tingvathn til Spinsodden, samt fra Liknes til Myren og Stakkeland.*

Første året kjørte AS Kvina med bare en bil, men allerede i 1928 ble neste bil innkjøpt – en kombinert person – og varebil. Nils Nilsen Egeland jr ble sjåfør, og var det i 18 år.

I 1934 kom enda en konsesjon inn i bildet – Johs. Reiersen fikk konsesjon for laste – og melkerute på strekningen Sliemstad – Flekkefjord. Veinettet var så som så, og kjøringen kunne være slitsom nok selv på sommerfærer. Bussmateriellet var også slik det var. Fjærblad knakk rett som det var. I konsesjonsbestemmelsene var det også med at rutebilene skulle påta seg brøyting på vinterstid. Når ruta la ut på tur om morgenen etter snøfall,

ble pløgen koblet på. Det gikk ikke alltid så bra. Det hendte rett som det var at de kjørte seg fast. Var det kommet mye snø, hadde de med seg 5-6 mann som medhjelpere. Disse hadde full jobb med skuffing. Men det var ikke alltid de ordinære rutene var nok til å holde veiene åpne. Mange ganger kjørte man ekstraturer for at veiene ikke skulle fye igjen. Det var slitsomt, men det gikk ære i å få ruta fram. Enda var



hesten viktig, og for brøyting, gjaldt det bl.a at det skulle spares 6 cm snø på veiene av hensyn til den firbeinte kollega som stadig sakket akterut i konkurransen. De første bilene hadde heller ikke antyding til varmeapparat, så det gjaldt å kle seg

godt når en skulle benytte seg av rutebilen. Rimete ruter var et av de mange problemer man slet med om vinteren, men visst hadde man råd for dette også. Med den ene hånden på rattet og en pose salt i den andre, la man ut på tur, og på den måten klarte man å holde et lite kikkeshull i frontruten. Bilen var ved begynnelsen av sin utvikling, og på ingen måte tilpasset de dårlige norske vinterveier. Ikke

sjeldent dukket det opp vitale deler frem av snøen på vårparten. Røk noe, måtte ofte han som hadde slitt og kjørt hele dagen, ta delvis natten til hjelp for å få reparert og lappet sammen doningen igjen. Å få løs bussen igjen når den hadde kjørt seg fast i

de verste snøfonn i storm og snøføyke, var et slit bare de som har opplevd det, vet hva er. Timer, ja dager kunne gå før de igjen kunne komme inn i vanlig rute igjen. Men

Krigstiden

Krigens år var fulle av slit og fortredelighet på alle måter. Årene som gikk hadde også på mange måter vært vanskelige. 30 –årene som mange i dag



K-313 i bakgrunnen, Kvinas andre bil foran. Sjøfødrene Hans Risnes til høyre og Nils Nilsen Egeland jr. i midten.

bygdefolket viste forståelse, og mange hjalp til når det virkelig røynte på. Det ble etter hvert 3 selskaper som konkurrerte i området. Det var om å gjøre å komme først til Flekkefjord. Da var man sikret flest passasjerer og sendinger den dagen. Når de stoppet, skjedde det som regel midt i veien. Da kunne den som kom bak ikke komme forbi. Pruting hørte også med til daglige opplevelser. Passasjerer og varer ble tatt med til langt under takstpris for å hindre at de gikk til et annet selskap.

forbinder med vonde år, dårlig økonomi på alle samfunnsområder, hadde dempet vekstmuligheten for rutebilnæringen. Da krigen startet i 1940 hadde A/S Kvina 3 biler. I 1938 kjøpte de en buss som ble betalt kontant med kroner 14.140,00. I 1939 ble bilparken nok en gang fornyet. Også Fjotlandsruta hadde 3 biler i 1940. Johs. Reiersen hadde enda sine kombinerte bil fra 1934. Vognparken bestod altså av både nytt og gammelt materiell da tyskerne i 1940 inntok vårt fedreland med sine tanks.

Materiellet var en ting, verre ble det når bensinrasjoneringen satte inn for fullt. Ved-generator ble innkjøpt og påmontert på alle biler, noe som betydde store utgifter. Den første generatoren til A/S Kvina kostet 4.113,00 kroner. Generatorene fungerte på et vis, bilene trillet, men tregt gikk det, spesielt om vinteren som var uvanlig hard i krigsårene. Samuel Aamodt som kjørte i Fjotlandsruta hadde en spesiell buss. Den gikk like godt på ved som på bensin. –den beste bussen jeg noen gang har hatt, sier han. Litt bensin fikk de jo, men mer lurte de til seg. Det ble langt fra å regne som galt å stjele fra tyskerne, og de hadde gode muligheter til det på Knaben. Bildekkene var det også så som så med. Ikke var det bare rasjonering også her, men kvaliteten på det som var å få kjøpt var heller elendig. Banen røk stadig vekk, og hyppige punkteringer gjorde det vanskelig å holde ruten. I tillegg var kjøreferdighetene til tyskerne også dårlig. Det var mye utforkjøring, og

det var ikke annen enn å vente til de var kommet opp på veien igjen. Men folk benyttet rutene mer enn noen gang. Bussene var overfylte, ikke bare innvendig. Folk stod gjerne på stigbrettet, ja noen lå også på taket. Det var ikke noe snakk om reduksjon i billettprisen av den grunn, folk var mer enn glade om de fikk følge med. Også på denne kanten av landet var rutebileierne lojale mot sitt fedreland. Det gikk godt med ulovlige sendinger og transporter frem til 1944. Hans Risnes forteller –en natt sist i august i 1944, klokken kunne være

mellom 3 og 4 om natten, banket det på døren hjemme. Lisbeth, kona mi, åpnet vinduet og spurte hva det var for noe. –Vi skal ha tak i Risnes, svarte grove mannsstemmer. Han skal arresteres, dette er Gestapo. Med gevær kom de fremmede mot døren, og det var bare å lukke opp. Risnes ble arrestert, og havnet i fengsel i Kristiansand. Under lange og harde avhør på Arkivet, der han bl.a. ble tatt med ned i kjelleren for å bli skutt, røpte han ingen ting. Han forteller videre: En dag etter frigjøringen, kom prost Ebbemoe til

meg på torget i Flekkefjord. –Jeg kan ikke skjønne at tyskerne kunne finne på og arrestere deg, Risnes. Jeg trodde ikke du hadde gjort en av dem fortred, sa han. At han var ute med en spøk, skjønnte jeg straks. Jeg visste nemlig om hans stilling og hadde flere ganger vært på hans kontor med illegale sendinger, og fått slike til levering videre. Plutselig oppdaget jeg soknepresten i Fjotland, Smith Øvland, bak meg. Han sa: –Risnes har nok gjort mer vondt for tyskerne enn mange som satt på Grini til krigens slutt.

Del 3: Fra konkurranse til samarbeid.

Har du en historie som vi kan bruke i bladet vårt, eller kanskje noen bilder eller annet stoff som kan være av interesse? Ikke nøl med å ta kontakt! Du finner både telefonnummer og e-postadresse på side 3.