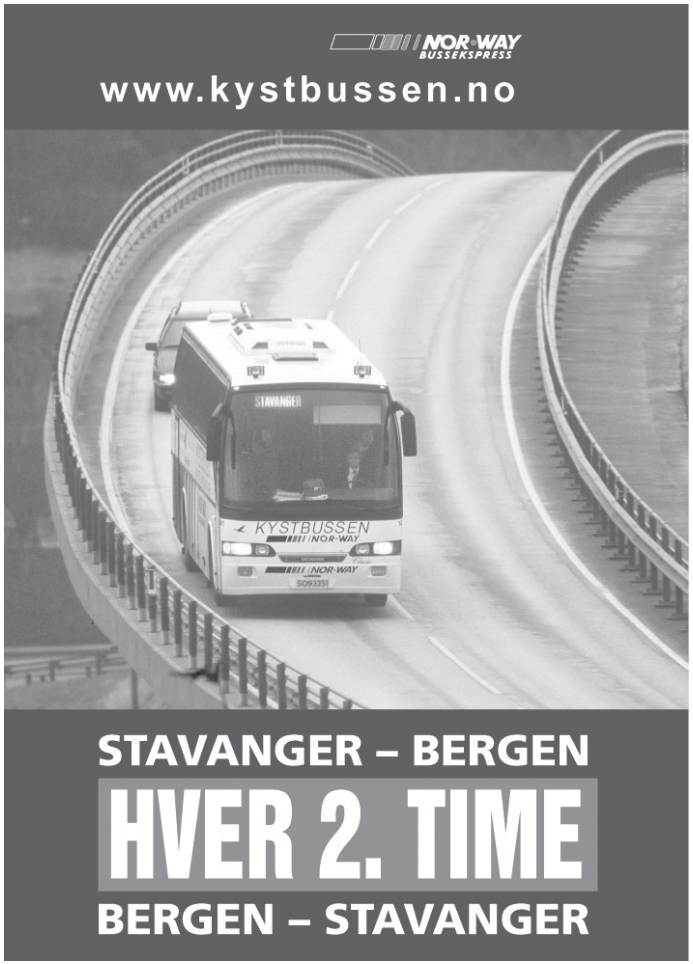
B-post



Returadresse:
Rutebilhistorisk Forening, Rogaland
Postboks 1079
4391 SANDNES

Rutebussen 2004

Nr. 1-2004 **Februar** **3. årgang / 7. utgivelse**

ÅRSMØTEINNKALLELSE

Fra Rådhusplassen i Haugesund hvor det 16. veteranbusstreffest avholdes mai 2004.

Medlemsblad for
Rutebilhistorisk Forening
avd. Rogaland

MALERMESTER
Ernst Arve Stangeland
Telefon: 975 72 666 / 51 67 38 37
Malermester MLF
Vagleskogvn. 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

posten
Transporten
Stavanger, Forus
Telefon direkte
51 51 13 73

KYST BUSSEN
NOR-WAY BUSSEKSPRESS
AVGANG HVER
2. TIME
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

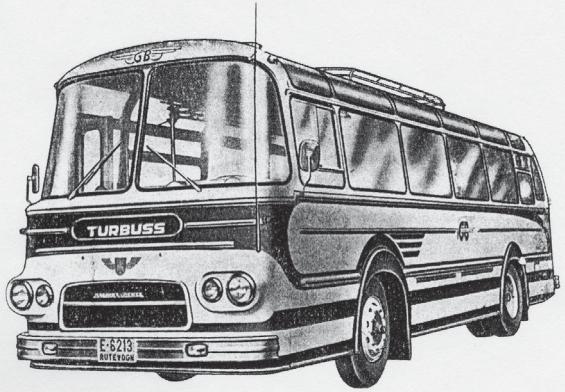
Har du lyst til å støtte RHF Rogaland med en annonse i bladet vårt?

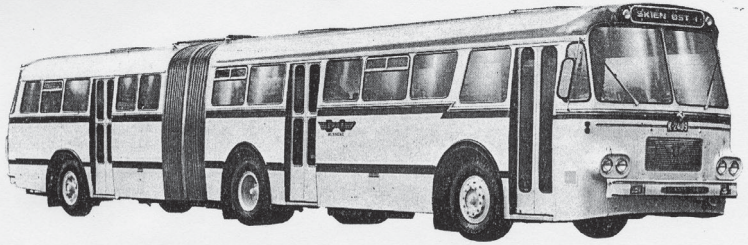
Ta kontakt med:
Tore Jan Ø. Hanssen
Telefon: 51 97 87 63 / 975 62 666
Epost: torejanh@online.no

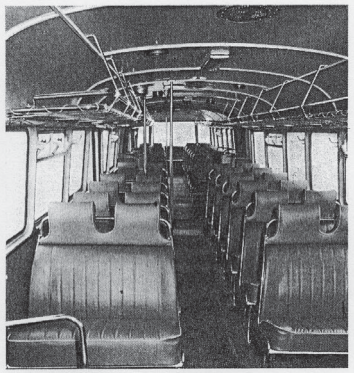
Neste nummer:
Desember

T·KNUDSEN
KAROSSERIFABRIKK
TELEFON 25 594 - KRISTIANSAND S.

LETTMETALL
GLASSFIBERPLAST
STÅL
STORE OG SMÅ PERSONBUSSER
TURBUSSER
GODSVOGNER







Nordens første leddbuss leverte jeg i mai 1964

☆

HELFORKROMMET LETTMETALL
T·K STOLER

Terminliste for våren 2004

Søndag 22. februar
Museum-stafett på vegmuseet. RHF har en tid hatt utstilling her, men sansynligvis må vi trekke seg ut herfra. Kanskje dette blir siste mulighet for å se utstillingen vår her på vegmuseet?

Onsdag 10. mars, kl. 18:30
Årsmøte for RHF Rogaland, med omvisning hos Bertel O. Steen

20.-22. mai, Landsmøte og Veteranbusstreff, Haugesund
I år er det som kjent i Haugesund Veteranbusstreffet avholdes. Det jobbes nå for fullt med forberedelser og planlegging, men hvis noen føler de har lyst til å bidra med noe, stort eller smått, er det bare å ta kontakt med Olav Svandal (telefonnr. finner du på side 3).

Det har til tider blitt mye arbeid for en person alene å lage dette bladet, Rutebussen. Skal vi fortsette med utgivelser, og i såfall, er det noen som kan avse litt tid med skriving av artikler, nye som såvel tilpassing av tidligere utgitte artikler?

Jeg synes vi har fått til mye den siste tiden med dette bladet, og det hadde vært synd å gi seg nå, men: tiden strekker bare ikke til lenger, så jeg må ha hjelp hvis jeg skal fortsette med utgivelser. Ta kontakt!!!

Tore Jan

Rutebussen
Redaktør
Tore Jan Ø. Hanssen
Telefon: 51 97 87 63
E-post: post@torejan.com

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 :
livmarikjerstad@yahoo.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. 1-2004 februar
3. årgang / 7. utgivelse

Vel møtt til et nytt buss-år!
Omsider kom en ny etterlengtet utgave av Rutebussen. Det har vært mye aktiviteter den siste tiden, spesielt med tanke på forberedelser til Landsmøtet som avholdes i Haugesund.

Ellers er også undertegnede aktiv i korps. Blandt annet spiller jeg i et konkurransekorps, noe som vil si at det blir til tider mye øving. Nå i februar skal bli til NM, og andre konkurranser etter dette. Dette vil si at det begrenser seg hvor mye tid det blir igjen.
Dette vil si at jeg ikke har anledning til å sitte med ansvaret for dette bladet alene. Skal vi fortsette utgivelser av Rutebussen? I så fall er jeg helt avhengig av hjelp til skriving av artikler. Jeg kan bidra med klargjøring for printing, men har dessverre ikke kapasitet til å sitte med hele produksjonen alene.
Jeg håper på tilbakemeldinger om hvorvidt vi skal fortsette utgivelse av Rutebussen, og ikke minst: er det noen som kan bli med å skrive/skaffe artikler til bladet?

Nye Medlemmer siden sist:
2169 Lars Ingve Eidhammer, Skjold
2176 Sverre Larsen, Randaberg
2193 Ole Harald Lottsberg, Stavanger
2194 Kjell G. Nesvik, Stavanger
2197 Geir Jostein Røskar, Hafrsfjord
2198 Svein Terje Brekke, Aksdal
2200 Harald Oanes, Hafrsfjord
2201 John Sem, Sandnes
2205 Tor Inge Wenneck, Vormedal
2208 Kjell Larsen, Kverneland
2215 Steinar Espevik, Kvitsøy

Vi ønsker dere velkommen til RHF avd. Rogaland!

Lederen har ordet...

God dag og godt nytt år

-Vel vi har alt gjort unna Januar måned og vi er i gang med et nytt nummer av vårt blad **Rutebussen.**

Året som gikk, var vel i RHF sammenheng et tradisjonelt år.
Det rusler og går på "Hønsehuset" med den samme gjengen og hyggelig er det når andre også stikker innom for en drøs og kaffeskvett.

Utenfor "huset" har det også foregått noe. Det startet ved årsskiftet 02/03 og forsatte omkring ferietiden: dugnaden med rutetavler og rutetabeller. Dette var oppdrag for h.h.v. Kolumbus og Connex Vest A/S og som gav oss en kjærkommen ekstrainntekt vi vårt arbeid.
Dette skal vi fortsette med og i Februar skal vi Ut på en ny runde med tabeller for Connex og tavlemontering for Kolumbus i Nettbuss sitt ruteområde.
-Men vi trenger flere folk til et slikt arbeid !!
Har DU noe tid til overs ? vennligst ta kontakt.

Man gjør jo sine tanker omring dette med rute-bilhistorien og det livet som var knyttet til disse kjøretøyene, folkene som jobbet i selskapene enten som sjåfører, på verkstedet eller på kontoret.
Eller rett og slett som de fleste har gjort det, fra et passasjersete.
Derfor har nok medlemmene i RHF forskjellige innfallsvinkler på dette og dermed også forskjellige interesser i foreningsarbeidet.

Vi i Rogaland er glad for medlemsveksten. Et uoffisielt tall forteller oss at vi omkring årsskiftet var ca. 160 personer.
Noen er svært fornøy med å få vårt utmerkede blad Rutebil i posten –5 ganger i året, og nok med det.
- vi er glad i dem også, en flott støtte.
Andre koser seg med tall, -alt fra reg. og intern-nummer, byggeår, årsmodell, karosserifabrikk og det som hører til.
Disse er også verdifulle og til stor hjelp når dokumentasjoner om kjøretøyene, karosserifabrikk, ruteselskap eller bileier skal på plass.
Så har vi dem som er mer aktive og det kan jo skyldes så mangt.
Disse stiller opp både på "hønsehuset" på Torsdagene og gjerne ellers når noe ekstra står på.

Nå er det imidlertid slik at vi bor i et fylke som har fjorder på kryss og tvers og så har vi lange avstander til mange av våre medlemmer, så derfor vet vi at der er mange som ikke har muligheten til å få besøkt oss akkurat der vi liker oss så godt og koser oss med både restaurering og renovering.

Der er beklageligvis like langt den andre veien, ut til Dere, enten dere bor i Sokndal, i Ryfylke eller på Karmøynå.
Vel, vi får finne på noe lurt.

Et av de virkelige lure tingene som vi driver med for tiden er jo arbeidet med årets landsmøte og veteranrutebilutstilling.
Alle kjenner til at det er i Haugesund det skal

Forts. nedte side

Hønsehuset

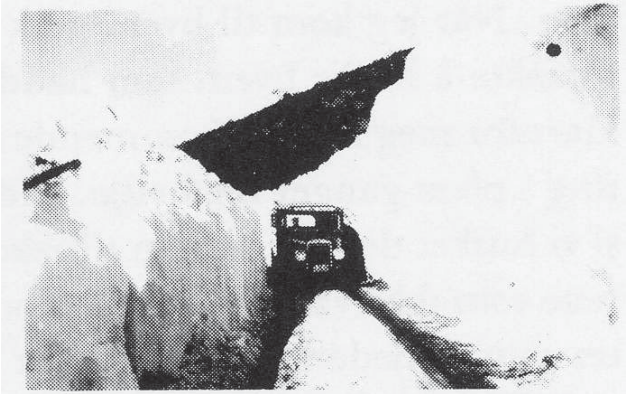
Her på Hønsehuset går alt sin vante gange. Sigwe, Sigmund, Andreas, Erik og Ernst Arve gjør en kjempejobb med å få gjort mest mulig på bussen om kveldene. De tar seg heldigvis tid til å ta en kaffepause og en god bussprat. Det er underlig hvor mye de husker;- med hverandres hjelp. Det er kjekt å sitte å høre på de. Kanskje er det noen andre som også har historier på lur? Vi er alltid på plass på torsdager og det er plass til flere hos oss. Vi har nok kaffe til alle…… Målet vårt var å få bussen –Chevroleten-ferdig til landsmøtet i Haugesund ..men den tanken er nok bare en drøm nå. Det tar tid å bygge opp den bussen fra nesten ingenting. Vi får ta sikte på at den blir ferdig ved en senere anledning, kanskje neste års landsmøte i Vestfold kan være et bra mål? Håper bare at så mange som mulig har tid til å møte opp på Årsmøtet vårt den 10 mars hos Bertil O. Steen på Forus.

For gjengen på Hønsehuset
Liv Mari

Omtrent så langt har vi kommet. Motoren har vært forsøkt startet, men var ikke helt enig med oss….Platene har begynt å bli satt på, på begge sider. Taket er en utfordring for karene. Her ser vi Eritk Tjøstheim og Liv Mari Kjerstad.

forts. fra side 15

Fra 60 årene av har skolekjøringen betydd mye for busselskapet.



Vinterforholdene kunne være vanskelige
Her Fjotlandsruta et stykke nedenfor
Knaben.

Veteraner fra 30-årene. Fjotlandsruta med Samuel Åmot nr. 3 fra høyre,
Kvina med Hans Risnes lengst borte.

forts. fra foregående side

foregå og det skjer midt i byen. Rutebussene på Rådhusplassen, fotoutstilling i KFUK-KFUM-huset og det er jo på samme plass og den omhandler busskarosseribygging og rutebildrift på Haugalandet.
Årsmøte avholdes på Rica Maritim Hotell og det blir lagt opp til utflukter for en hver smak.

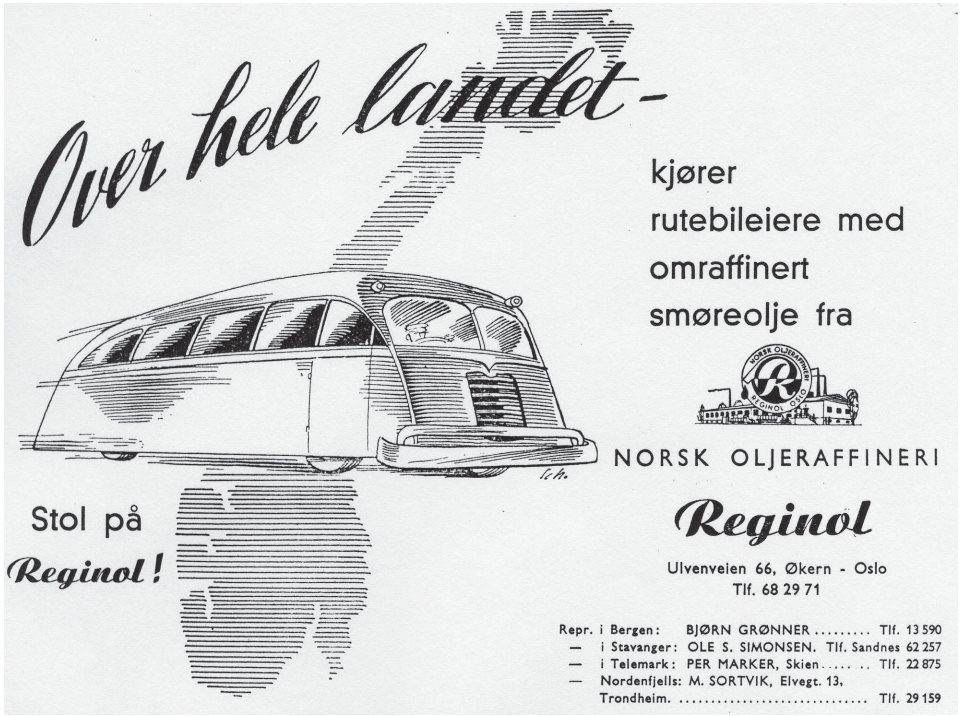
Så til alle som kan bli med til jubileumsbyen for en eller flere dager.
Me håpe på atte det blir jysla kjekt.

RHF har som forening et stort behov for å vise seg fram og det håpe vi jo på siden vi legger et slikt arrangement til en by som er i fest hele i 2004.
Der er enda noen "utstillingsjobber" som er ledige er du ikke i tidsklemme så håper vi i arr.komiteen at du eller dere melder interesse.

I mellomtiden har vi våre vante gjøremål i RHF og vil fremover.
Er det noe Du savner eller som Du mener kunne vært annerledes, -ta kontakt vi er åpne for saker som kan fremme større oppslutning og være til beste for foreningen og dens medlemmer.

Til slutt minner jeg om årsmøte i lokalforeningen det blir Onsdag den 10.. Mars Kl. 18.30
Sted: Bertel O. Steen A/S
Vassbotnen 9, Forus
Det betyr at etter normale årsmøtesaker og valg, blir det et foredrag om Mercedes Benz.

Vi sees.



ÅRSMØTE 2004

Alle medlemmer i RHF avd. Rogaland inviteres til årsmøte onsdag 10. mars.

Sted: Bertel O. Steen A/S, Vassbotn 9, Forus
Tid: 18.30

Dagsorden:

1. **Åpning**
2. **Valg av møteleder, referent og 2 medlemmer til underskriving av møtebok**
3. **Godkjenning av innkallingen**
4. **Årsmelding**
5. **Godkjenning av revidert regnskap**
6. **Innkomne saker**
7. **Valg**

Eventuelle saker til årsmøtet må snarest leveres til styret v/formann

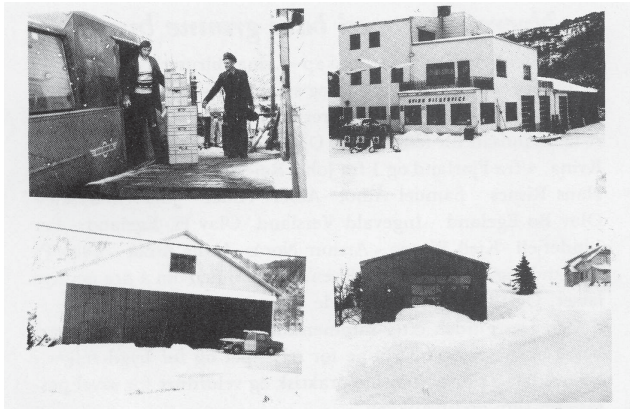
Etter årsmøtet blir det holdt foredrag om Mercedes Benz.

Enkel servering!

Vel møtt!

forts. fra side 14

våre konsesjonsområder (herunder også all ekstrakjøring og turkjøring) med partifordeling som angitt:
Rute 5910 Innehaver Ola P Netland, Liknes: 35%



Garasjeannlegget på Kvinlog, ferdig i *1964*. Garasjeannlegget i Faret, ferdig i *1959*.
Garasjeannlegget på Knaben, ferdig i *1973*

Rute 5920 Innehaver A/S Kvina: 55 %
Rute 5922 Innehaver Johannes Reiersen, Øye: 10%
1.oktober 1951 besluttet Netland og A/S Kvina å slå sammen sine selskaper til en økonomisk enhet. Senere ble interesseselskapet Kvina Bilruter født. Andelene ble:
A/S Kvina: 75%
Netland: 10%
Reiersen: 15%
Nå var det hele samlet I et selskap, Kvina Bilruter. Alle sjåførene ble lønnet av ett og samme selskap. Konkurranseforhold og kniving om passasjerer var historie, nå gjaldt det å gjøre felles innsats for felles beste. Og det synes 14 ansatte, 9 fra Kvina, 4 fra Fjorland og 1 fra Reiersen å være enige om. Til rådighet hadde de 9 busser.
Den første tiden etter sammenslutningen tjente til å innarbeide en ny og stabil rutine for selskapet og for bygdefolket i Kvinesdal. Transporten ble praktisk og velordnet for så vel passasjerer som godstransporten.
Rutebilen markerte fremdeles et av dagens høydepunkter der den kom med varer og post. Bussen var den daglige og sikre kontakten bygdeområdet hadde med omverdenen. Ikke alle hadde anledning til å ta bussen til Liknes eller Flekkefjord for å få ordnet med sine ærender, så buss-sjåføren måtte fingere som ærendsgutt for mange, slik han hadde vært i en årrekke.
Men bussen hadde etter hvert forandret seg en hel del. Den var blitt større, sterkere, varmere, mer komfortabel og ikke minst mer driftsikker. Den økonomiske velstanden i samfunnet hadde også gitt seg utslag på transportsiden. Den hadde skapt en farlig fiende for bussen. Privatbilden begynte nå for alvor å trenge seg inn i Kvinesdal og oppover i dalene. Det fortelles at når det kom en personbil på gården, mistet ruten en passasjer og gjerne naboen også. Med foreløpig var det de færreste som hadde råd til å skaffe seg bil.

forts. side 16

Kvina Bilruter, del 3

Tekst: Tore Jan Ø. Hanssen
Kilde: Fra boken "Fra 1904 med båt til 1979 med buss, 75-års jubileum" av Kjell Førland og Sigurd Manneråk

Hvordan var så forholdet mellom de 3 selskapene? De konkurrerte så godt de kunne mens de kjørte, men privat var vennskapet mellom selskapene og sjåførene meget godt. Det var om å gjøre å komme først til Flekkefjord om morgenen. Den som greide det var sikret flest passasjerer og sendinger den dagen. Når de stoppet, skjedde det midt i veien, da kunne ikke bussen som kom bak komme forbi. Pruting hørte også med. Passasjerer og varer ble tatt med til langt under takstpris for å hindre at de ikke gikk til et annet selskap.

Etter krigens slutt var det klart at en stod overfor en ekspansiv utvikling innen rutebiltrafikken. Riktignok virket mangelen på materiell hemmende den første tiden. Fortsatt ble det stilt stor krav til improvisasjonstalent og personlig innsats, men at måtte skje med antall selskaper, var klart for alle. I 1947 la ingenør Andreas Hennum på vegne av Norsk Rutebileierforbund frem forslag om rasjonalisering av rutetrafikken i Norge.

Begge styrene samlet i jubileumsåret: bak fra venstre **Bøgvald Hansen Magne Egeland, Ingvald Versland, Trygve Briseid,** foran fra v.: **Marie Netland, Agnes Rafoss** og **Margit R.Aamodt**

Ola P. Netland var svært innstilt på samarbeid med AS Kvina og Johannes Reiersen. AS Kvina var ikke særlig begeistret for tanken, og den 16. juni 1947 mottar selskapet brev fra Overingenøren for veivesenet i Vest-Agder. Her heter det bl.a.: *En er kjent med at Deres rute i sin tid like overfor sammensluttingskommiteen og rute 5910, Fjotlandsruta, avslo å gå til samkjøring på frivillig basis. Dette kan føre til vanskeligheter med fornyelse for Deres rute.* Med andre ord, man skulle altså tvinges sammen.

Og brevet fra overingenøren må ha virket sammen med bl.a. press fra kommunestyret i Fjotland, for 1. februar 1950 foreligger nemlig "vedtekter for samkjøring i selskap 10". Paragraf 1: " F ø l g e n d e ruteinnehavere er blitt enige om samkjøring av alle ruterkjøringer innen

forts. side 15

Årsmelding 2004

Leder	Svein Emil Stueland	Ikke på valg
Nestleder	Olav Svandal	Valgt for 2 år
Kasserer	Petter Eiane	Ikke på valg
Sekretær	Liv Mari Kjerstad	Valgt for 2 år
Styremedlem	Johnny Bergly	Ikke på valg
Varamedlem	Sigmund Sande	Valgt for 2 år
Revisor	Ove Henning Espenæs	Gjenvalgt
Valgkomite	Jørn Malde	Ikke på valg
	Gøran Christiansen	Ikke på valg
	Einar Tollefsen	Valgt for 2 år

Medlemmer

Ved årskiftet var vi en av de største avd. på landsbasis. Antallet medlemmer var 156 ved årskiftet.

Møter og aktiviteter

Det har i 2003 vært avholdt 3 styremøter og avholdt 2 medlemsmøter. På medlemsmøtene har det mildt sagt vært et bedrøvelig oppmøte. Vi har i 2003, som i 2002 forsøkt å holde noen møter på nordsida av Boknafjorden og det har falt godt ut, det har vært et pent oppmøte på dette møtene.

Vi har vært med på forskjellige arrangementer rundt om i fylket vårt.

En av de faste tingene vi har vært med på er Prikkedagen i Haugesund. Slik i år også, Olav var den som tok fatt i denne dagen for RHF's del.

Vi var en av de som var med og stilte ut hobbyen vår på Voll på høsten 2003. Det eneste som hadde vært kjekt var om flere hadde vært med på slike arrangementer. Utenom disse arrangementene som er ganske store , har vi alle på hver vår måte profilert foreninga vår.

Det har i hele 2003 vært full aktivitet på "Hønsehuset" og arbeidet med Chevroleten vår. Vi har kommet et godt stykke lenger enn vi var i fjor, men den blir nok ikke ferdig til landsmøtet vårt i Haugesund. De som har vært på "Hønsehuset" har så absolutt gjort en kjempegod jobb, men alle kunne tenkt seg at noen andre også kom innom og kanskje vår med og tok et tak. Kanskje blir dette bedre i 2004. Det hadde vært veldig kjekt å få noen oppmuntrende ord innimellom. Innimellom arbeidet med Chevroleten har vi gjort en del arbeid på Nedstrandsruta, den siste EU-kontrollen gav oss også litt arbeid. Vi har fremdeles en buss fra Høle Forsand som også trengeren hjelpende hånd den er et godt stykke fra å være i den stand

Fortsetter neste side

Forts. fra foreg. side

den var da den var med på et landsmøte. Den har gjerne lyst til å være med på neste års møte, men da trenger den en hjelpende hånd fra noen……..

Landsmøtet

Landsmøtet var i 2003 på Førde 29-31 mai. Fra Rogaland var vi 6 medlemmer som deltok.
5 medlemmer gjorde et forsøk på å få Nedstrandsruta til Førde men det ble med forsøket, vi ble stoppet av ei knust frontrute! Så Kystbussen og Vestlandsbussen ble våre venner nordover. Sørover fikk vi skyss av Sørlandsruta, et hyggelig bekjentskap.

Sluttbemerkning

Vi har en jevn god oppslutning på "Hønsehuset" men det er plass til mange flere, særlig trenger vi hjelp til Høle Forsand bussen. Denne har nesten ikke hatt omsorg for hele året, den eneste som har gitt den oppmerksomhet er Svein Emil Stueland. Vi har også i år gitt ut vårt lokale medlemsblad, men det har vært lite med tilbakemeldinger på hvordan det blir tatt imot. Vi får se om det er liv laga etter dette årsmøtet. Kanskje det er noen som har en ide om hvordan vi skal få dette til å vare.

Liv Mari Kjerstad

forts. fra side 12

en Federal fra 1928 denne ble kalt "Kubussen", og var i tjeneste til uti 50 åra.
Tormod Mehus prøvde seg frem med å bruke dekk med luft i både foran og bak på disse bussene, de ble som oftest levert med et sett kompakte hjul enten foran eller bak. Det var nok litt av en overgang å få luft på alle fire dekk, og glade var nok passasjerene, der bussene "danset" bortover grusveiene på luft.
Etter 10 år kom en fin Federal igjen, denne gangen med 6-sylindra motor og hydrauliske bremser på alle fire hjula.
Denne bussen var innebygd da den kom, så nå var det slutt på karosseri-bygging for Ola Hoftun.

I 1932 kom den første store bussen en "bulldog" fra Strømmen Værksted. Denne bussen hadde 25 seter og en "Diamond Herkules" motor som stod midt i bussen på ene siden. Bussen var lik foran og bak derfor spørsmålet: Kommer du eller går du? Denne bussen stod ei stund på torget i Stavanger som pølsebuss. Mange var nok de som husket turene til Suldal i påsken når de skulle kjøpe seg en pølsesnabb……
Da påsketuristene begynte å komme til Suldal på 1920-tallet var det nok et ganske stort kaos, spesielt når alle skulle tilbake på samme dagen. Det ble satt opp ekstrabåt på Sand. Lastebiler og småbiler hjalp kommunebilene med å få fraktet alle dit de skulle. Godt lasta kom de i teleløsninga mens passasjerene sang siddissanger og spilte musikk. Gjestene fikk nok et godt inntrykk av sjåførene og de blå bussene inne i Suldal.

Det er mange historier som kan fortelles om og med de trivelige sjåførene i Suldal. Denne kan kanskje fortelle litt om både sjåfør og godstransport:

Ola T. Førland hadde ei heimegeit, som skulle til Røldal en sommer. Mottakeren hadde skrive brev om at i dag ville han komme til Nesflaten og ta imot leigegeit. Ola stod ved vegen med geita i tamp og venta, og der kom Litl'-Odd'e svaggende med "Lasten". "STOPP" Men der var bare det at lasteplanet var fult, det var ikke plass til en tobakksdåse engang, sa Odd. Ola fortalte om rødølingen på Nes. Dette var meinsleg, altså, at geita ikke kunne få bli med.
Kom med 'ne, eg tek'e 'ne med meg i styrehuset! kvitra Odd. Han så gjorde, og det gikk bra. Alt måtte gå.

Har du en historie vi kan presentere her? Eller bilder fra bussreiser eller andre bilder som kan glede leserene?

Ta kontakt med oss!!!

fort. fra side 11

laget for det skulle ikke store steinen til før denne rauk.
På vinterstid var det gjerne bare en buss i bruk, begge sjåførene var med i den ene og de hjalp hverandre. Den

ene kjørte mens den andre strødde veien etter hvert som de kom opp bakkene eller de var to om strøinga med luene som sandbøtter, det må ha blitt mange lange turer på disse to. Av og til hjalp også passasjerene med å få veien strødd……
Det var nok mange som i slik stunder tenkte at bilen var fin å ha om sommeren, men om vinteren kunne den nok bare holdes innomhus.
En kunne ikke akkurat stille klokka etter disse kommunebilene men alle fikk det de ville ha og hadde bestilt. Dagene til sjåførene kunne nok bli lange, hendene og ryggen ganske slitne men alt kom frem.

På de 24 årene som Odd Mehus var sjåfør var han aldri av vegen og i grøfta.

Granten var en god bil men den hadde litt lite krefter iblant. Tungt lass gjorde at den av og til ble stående i en bakke, da var gamle Lasten

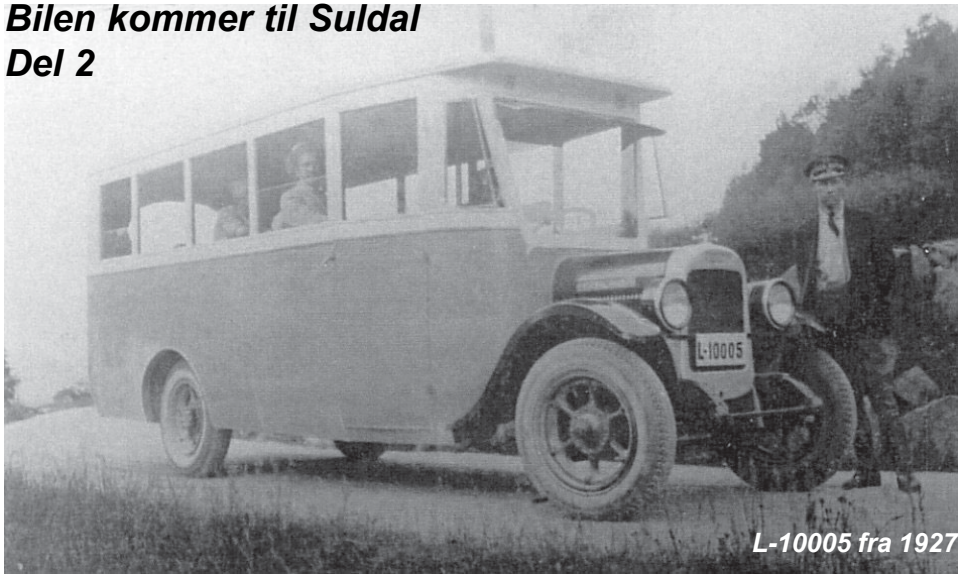
god å ha den slepte Granten over kneika slik at han kunne fortsette. Det var denne bilen som fikk et overbygg og ble hetende "Hønsehuset.

De hadde også en buss som på folkemunne hette "Kubussen"en populær buss som frakta alle, både folk og fe. Den var også postbil, den hadde ei rød postkasse med gult posthorn opphengt på venstre side fremme.
Den første skikkelige bussen kom nok i 1926 og hadde 16 seter "Federal" stod det på motorkassa. Bakerst i denne bussen var det til og med en sofa under den ovale glassruta bak, der var det en skikk at når de unge hadde vært i "byen" og bytta ringer så fikk de sitte der.

I 1929 talte bilparken 4 busser/biler: "Gamle Lasten" en Federal fra 1919 denne bilen var i tjeneste helt frem til 1934. Granten fra 1920 kalt "Hønsehuset". En Federal fra 1927 med sleidemotor og til slutt enda

forts. side 13

Bilen kommer til Suldal
Del 2



L-10005 fra 1927

Tekst: Liv Mari Kjerstad
Kilde: Fra boken "Suldal på jul" av Jon Moe

Foto: Utlånt av Olav Svandal

I og med at bilen var for brei for veiene i Suldal så ble det bestemt at lasteplanet skulle avkappes 2 tommer på hver side. Dette ble så gjort, men et par måneder senere ble lasteplanet utvidet til det opprinnelige slik at det ble like bredt som hjulhusene. De kom nemlig til at det var hjulhusene og ikke karmen på lasteplanet som gjorde utslag.
Da denne bilen egentlig var for bred ble det for første gang brukt et ord som dispensasjon. Det ble søkt om det i 1919. I dispensasjonssøknaden ble det bla annet skrevet: *" Vegen hev stade si fulle prøve; heile sumaren og hausten hadde me uvanleg mykje regn, og bilen hav trafikera vegen med full last 20 vendor til veka; men endå er vegen so god at det finst nesten ikkje ein einaste stad merke i vegen etter bilen".* Det hører med til fortellinga at i den delen av veien som ble brukt til søknaden, var grunnen for det meste stein og grus.

Det ble også i 1919 bestemt å kjøpe en bil til, vegdirektøren mente det var like godt å kvitte seg med den første bilen men da sa Høines : Nei!! Det ville føre til "*fleire tusund krunors tap"* sa han så den ble beholdt.
Bil nummer 2 kom til Suldal på Kristi himmelfartsdag 1920 denne gangen var det en *Grant* oppkalla etter en amerikansk president. Bilen hadde plass til både gods og folk. Langs kantene på lasteplanet er det polstra langbenker som kan slås opp og ned etter behov. Veldig nyttig og fleksibel. Denne bilen hadde også kompakte dekk dvs på bakhjula, mens foran var det dekk som var opp-pumpa som på en sykkel. Den var utstyrt med karbidlykter, de lukta ikke

Fort. side 10

fort. fra side 9

noe godt, men det lyste godt. For hver halvmil måtte de ut og fylle karbid og stille på skruen for vanndråpen oppi kjemikaliene. Mørkret var ikke noe å frykte så lenge en hadde karbid og vann.

Tormod Mehus, sønnen til Odd ble engasjert som sjåfør på denne bilen. Nitten år satte han seg bakom rattet den 1 april 1920 og kjørte i 50 år. Tormod var en veldig flink og oppfinnsom mekaniker. Han kjørte først rutene, etter på i garasjen var han på tur under bilen og klar til å

reparere det som var ødelagt etter ikke helt i orden. Det var nok mang en gang veldig kaldt, for trekken stod inn under bilhus-veggen. Det var nok ikke like greit å kjøre den heller halmsekken var med på tur, og fingrene var nok kalde og nesten hvite mange ganger. Han hadde mye glede av vedlikeholdet. Han var en nevenyttig person og fikk reparert mye med lite verktøy og små midler. Når det vart snakk om å få tak i en metall-dreiebenk var formann i bilstyret Østen Roalkvam i fyr og flamme. Du skal få det du treng! sa han med ettertrykk. Gamle bilmotorer ble brukt til å drive både dreiebenk, dynamo og vannpumpe. Ikke før i 1940 ble noen av kommunens biler sendt utenbygds på verksted. I 20 år hadde Tormod holdt bilparken i gang, han holdt på i 30 år til!

Begge de to første bilene var uten selvstarter, det var å sveive og sveive, stille *skjenkja* og sveive på ny.

Førerhuset var uten dører og med kalesjetak til å slå ned, fint på sommeren men på vinteren var det mange sjåfører som fikk neglbit på åde hender og føtter, og anget fult av snø. På vinteren hadde Odd og Tormod råd for kalde føtter også, de hadde fått laga stor hudsko som de stappa med halm. Hudskoen frøs, men nede i Ritlandsbakken gikk de gjennom dette ritualet: - av med en sko i gangen og hold den bak eksosrøret og tin den opp.

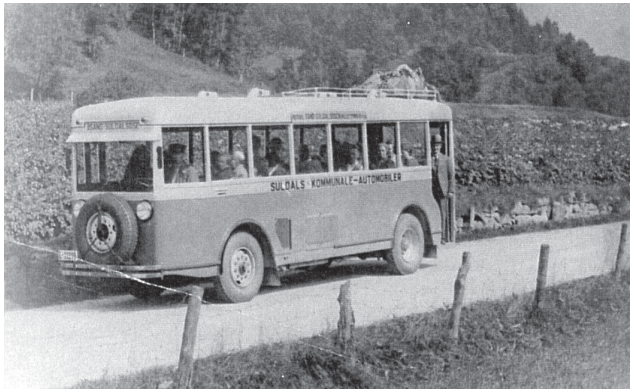
Vinduspusser "mekanismen" var også en av Tormod s oppfinnelser. I vær og uvær var det nok -da som nå – best å ha begge hendene på rattet, men regn og snø gjorde bruk av vinduspusser nødvendig. Ved å slå terpentin på glassruta, der han ville ha hull fikk han boret i glasset og satt på den håndrevne vinduspusseren. Ved store snøfall ble en av passasjerene satt på stigbrettet med en kost og sopte ruta. De fikk da reise fritt med bilen hjem.

Om vinteren brøyta bilene for seg, men dette ble et problem på bruene da snøen ble kastet ut i elva. Dette skapte problemer for meieslede transporten så bla. på Kvestadbroen ble det satt opp brett på 40 cm slik at snøen ble liggende på brua

fortsetter side 11

fort. fra side 10

selv om det ble brøytet med plog. På broene hadde de også et annet problem da hestene hadde for vane å gjøre fra seg når de kom dit. Dette gjorde det vanskelig for meiesleden, men mot ei



lita betaling gikk Nils Bruno med limen og sopte skit gjerne annenhver dag. Etter at karmene kom måtte han til med spade og lempe skiten over kanten, etter dette krevde Nils mer lønn for arbeidet.

Vinteren 1929 var en skikkelig snøvinter. Odd hadde brukt tre timer fra Klokkarløa til Osen. Overingeniør Riis var kommet til Osen og skulle nedover igjen neste morgen. Han la merke til at Odd hadde tatt med spade, og spurte hvorfor? Jeg må nok brøyte litt på turen sa han, men det var han så vant til at det gikk bra. Men Overingeniøren ba Odd stoppe ved vegvokterboligen.

Når Odd kjørte oppover igjen på ettermiddagen var veien fin og nymåka helt frem til Osen. Senere var det vegvesenets oppgave å brøyte "postveien". Til å begynne med vart det brukt to hester foran en treplog,

dette var nok et vanvittig slit, etter hvert tok kommunens biler over med egen plog. Men etter avtale med hestekjørerne skulle det være igjen et snølag på 10 cm. Om våren var det igjen ei is-rand slik at en etter dette fikk smake hva telehiv var. Det var slik at hjula skar seg ned i "vellingen" og på lange strekninger trengte en ikke å ha hendene på rattet, for bilen holdt seg på sporet nesten som et lokomotiv på skinner.

Den første snøplogen kom som julegave i 1923 fra overingeniør Riis. Vinterstid måtte de tappe vannet av radiatorene ellers så ble den ødelagt. Når bilene stod på Sand var motorene alltid dekket av en frakk eller noen gamle pledd. Å komme seg frem var ikke alltid like lett, men Odd viste råd: Kuband til kjetting. Disse ble riktignok fort utslitte fordi de var laget av et mykt jern, men han fikk tak i herda skipskjetting. Den var nok litt i hardeste

fort. side 12