Suldalsdampen

FOLK i Ryfylke 2/85

Tidsskrift for Ryfylkemuseet

Dette nummeret blir også
gitt ut som særtrykk
under tittelen
SULDALSDAMPEN

Redaktør: Roy Høibo

ryfylkemuseet

Utgitt av Ryfylkemuseet
i samarbeid med
Foreningen Suldalsdampen

FOLK i Ryfylke

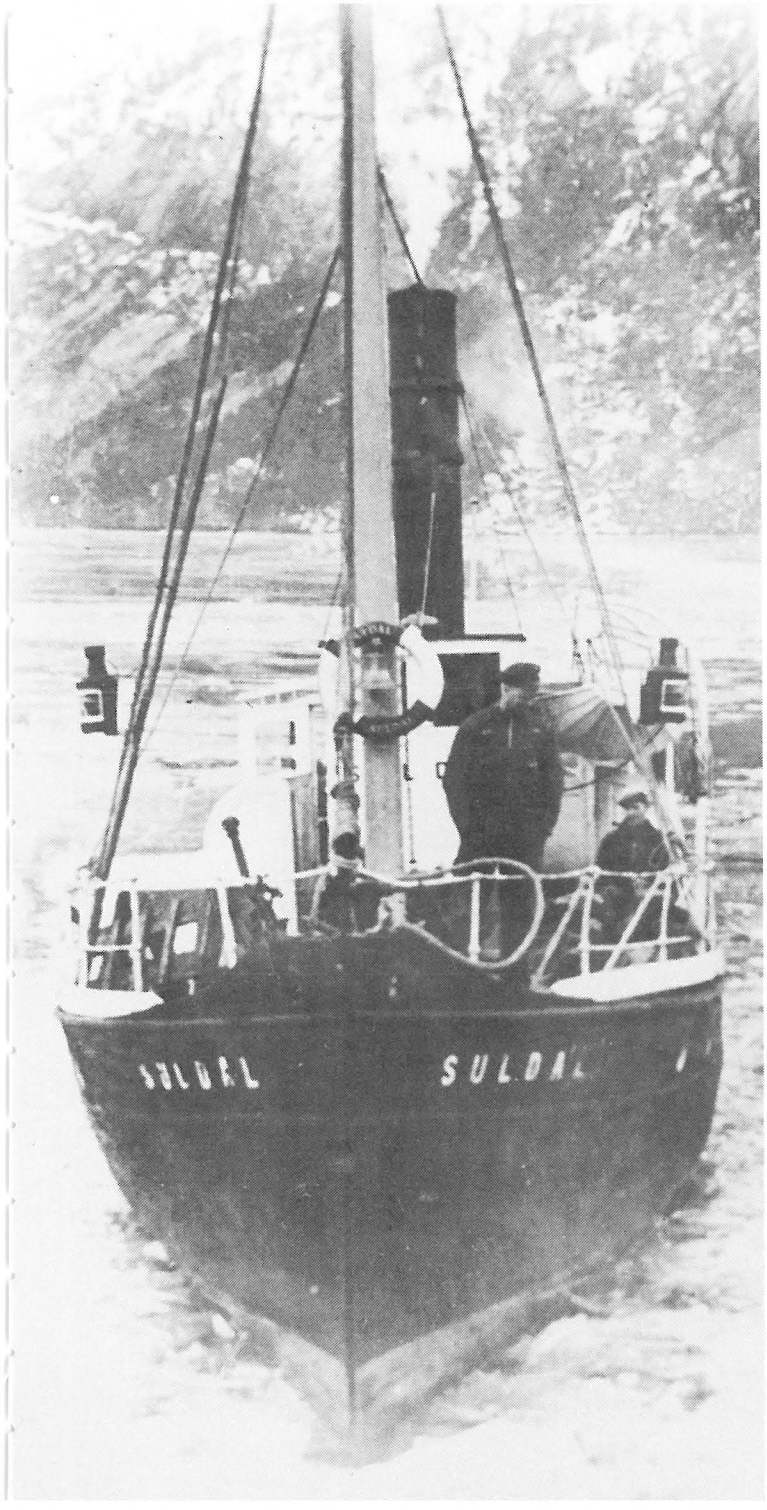
Tidsskrift for Ryfylkemuseet

Redaktør: Roy Høibo
Utgivar: Ryfylkemuseet
4230 Sand
Telefon 047 - 97 377

ABONNEMENT:
FOLK i Ryfylke kjem med to nummer i året.
Abonnementsprisen for 1985 er kr 65,–.
og inkluderer medlemsskap i Ryfylkemuseet.
Postgirokonto 5 66 29 11
Bankgirokonto 3202.07.01527

Sats, repro, trykk og innbinding:
Allservice A.s, Stavanger
Tilrettelagt av Dreyer Bok, Stavanger

ISSN 0800-4692 FOLK I RYFYLKE



Innhald

5 Redaksjonelt

7 Dampen og bygda
Av Hallvard M. Hoftun

25 D/S «Suldal» under ombygging og restaurering
Av Ommund Berge

29 Minne om gamle «Suldal»
Av Johan Hovda

33 Sauen var ein grei passasjer
Av Ottar Odland

37 Ferdafolk på gamle vegar
Av Johan Veka

47 Gamle Dampen
Ein biletkavalkade frå ferdsla på Suldalsvatnet

59 Kultur på kår
Av Roy Høibo

65 Annonsar

«Suldal» som isbrytar ein av krigsvintrane. Framme står Aslak Fisketjøn og Albert Århus.

FRAMSIDA
D/S Suldal slik båten opphaveleg såg ut.

Odd Øystad delar ut posten på bryggja i Kvilldal. Bryggjene var samlingsstader i kvervane. Dei som er med på biletet:
På traktoren: Eli Bakka og Gunn Helen Lofthus.
Frå venstre kring postopnaren: Jon Stuv, Lars Bakka, Lars Lofthus, Anders Sukka, Brita Slagstad, Brit Anne Bakka, Leiv Lofthus (sittande), Hallvard Bakka og Åsmund Bakka (delvis gøymt).
På bryggja: Hallvard og Arne Steinbru.
Foto: Nils G. Steinbru. Utlånt av Torbjørg Øistad.

Redaksjonelt

Det er 100 år i år sidan D/S Suldal tok til å gå i rute på Suldalsvatnet. Det er bakgrunnen for at vi har stelt til dette nummeret av tidsskriftet vårt som eit temanummer kring båten og vatnet, eller «Dampen og bygda», som Hallvard M. Hoftun har kalt artikkelen sin.

Heftet blir samtidig gitt ut som eit særtrykk i samarbeid med foreningen Suldalsdampen.

Når det har lukkast å ta vare på gamle Dampen er eit svært viktig minne om ferdsla på Suldalsvatnet tatt vare på. Og ikkje berre det. Dampen er og eit minne om det fellesskapet folket rundt vatnet, Vassbuadne, hadde. Dei møttest på Dampen, og Dampen gjorde bryggjene til viktige møtestader i kvervane. Nå er dette borte. Berre Dampen er att. Men ikkje berre. Kring vatnet står enda bryggjer og naust, pakkhus og landgangar. Og dei gamle vegane «ned te vatnet» ligg enda godt gåande mange stader.

Den beste bryggja er kanskje den i Bråtveit, den finaste naustrekkja den i Kvilldal, den mest interessante plassen kanhende bryggja og nausta i Lalid, dei einaste minna om hotelltida finn ein på Osen og den siste butikken ved vatnet er Handelslaget på Nes. Både i Kvilldal og i Båtsvikjo nedanfor Hamrabø ligg fine kyrkjebåtar, og mindre båtar ligg det i mange naust.

Skal dette berre bli borte? Gå umerkjande ut av soga til Vassbuen? Bli til inkje utan at noko blir gjort for å ta vare på det?

Vi håper ikkje det. Men Ryfylkemuseet har ikkje kapasitet til å ta på seg den store verneoppgåva som her ligg føre aleine. Skal ein greie å ta vare på nokre av desse minna også for ettertida må Vassbuen sjølv sjå verdien i det og engasjere seg i arbeidet.

Her må skipast ein organisasjon, eit lag, kanhende eit Øvre Suldal Museumslag, eller det kan vera ei ny oppgåve for eksisterande lag. Her må lagast ein plan og her må søkast etter ein måte å finansiere gjennomføringa av planen på. Det er ikkje umuleg å få det til, og vi blir gjerne med på jobben. Men initiativet bør komma frå dykk som bur kring vatnet. Det er eit halvt tusen av dykk og fortida angår dykk alle.

Dampskibet „Suldal"

begynder

Farten paa Suldalsvandet

Torsdag den 20de August efter følgende Route indtil 15de September:

Hver	Mandag	fra	Osen	Kl.	11 Form.,	til	Næs	Kl. 1 Eftm.
«		-	Næs	«	2 Eftm.,	-	Osen	« 4 —
«	Tirsdag	-	Osen	«	9 Form.,	-	Næs	« 11 Form.
«	Onsdag	-	Næs	«	7	-	Osen	« 9
«	Torsdag	-	Osen	«	4 Eftm.,	-	Næs	« 6 Eftm.
«	Fredag	-	Næs	«	2 —	-	Osen	« 4
«	Løverdag	-	Osen	«	9 Form.,	-	Næs	« 11 Form.
«		-	Næs	«	12	-	Osen	« 2 Eftm
«	Søndag	-	Osen	«	7	-	Næs	« 9 Form.
«		-	Næs	«	11	-	Osen	« 1 Eftm.

Paa Tour & Retour stoppes naar der er Baad ude ved Helgenæs, Kvildal, Vaage, Laleid, Braatvet og Roaldkvam.

Afgangstiden for Dampskibet «Suldal» vil til enhver Tid blive afpasset efter Dampskibene paa Fjordene i Ryfylke, saaat Passagererne kan faa mindst mulig Ophold paa Sand.

Paa Osen og Sand kan man paaregne at erholde Skyds strax.

Fra Næs til Lonevandet i Røldal er den bekjendte Vei gjennem Bratlandsdalen saa færdig, at den kan benyttes.

Suldal den 15de August 1885.

Direktionen.

«Suldal» er ferdig til å setjast i rute. Annonse i bladet «Stavangeren» 20. august 1885. (Alle foto og illustrasjonar i denne artikkelen ved forfattaren.)

Dampen og bygda

AV HALLVARD M. HOFTUN

Torsdag den 13. august 1885 var ein stor dag for Suldal, og ikkje minst for folket i grendene langs Suldalsvatnet. Den dagen gjekk dampbåten «Suldal» sin første tur frå Osen til Nes. Folk sprang frå arbeidet og sto i flokkevis for å bisna på dette vedunderet av ein båt som «gjekk av seg sjølv», og fleire stader vart det utløyst dundrande saluttar. Dei hadde lenge nok slite i opne robåtar, ofte i skodde, motvind og styggever.

I øvre Suldal — frå og med Kvilldal og oppover — budde det på denne tida omlag 770 menneske. På sjølve gardane budde omlag 400 når ein reknar med 100 tenarar og 50 andre, d.v.s. innerstar, handverkarar og andre som førde eige hushald, og dessutan nokre legdslemer. Og på ikkje mindre enn 73 husmannsplassar budde det 368 menneske, eller bortimot halvparten av den samla folkemengda.

Til samanlikning kan me ta med at eit par generasjonar seinare, i 1945, hadde det samla folketalet minka til 430. No var så å seia alle husmannsplassane nedlagde, bortsett frå nokre få som var utskilde som eigne bruk. Både husmenn og ungdom frå gardane hadde flytt ut og funne seg romslegare levekår andre stader, ikkje minst i Amerika.

FØR DAMPEN KOM

Våge ved Suldalsvatnet var det sentrale knutepunkt før dampen kom. I Hylen budde det 25 menneske i 1875, når ein reknar med tenestfolk og leigebuarar. Bonden på garden, Helmert Hylen, dreiv landhandel, og det gjorde også Osmund Tysdal som var innflyttar frå Årdal. Hit kom ikkje berre folk frå Suldal for å kjøpa og selja, det var også stort innslag av folk frå Røldal, Setesdal og Telemark — inntil dei fekk vegar gjennom sine eigne bygder.

Det Stavangerske Dampskibsselskab, som hadde ruter på Ryfylke-fjordane frå 1855, hadde ikkje berre Sand, men også Suldalseid og Hylen med på ruteopplegget. I 1867 var billettprisen Stavanger–Sand 60 skilling (omlag 2 kroner), Stavanger–Suldalseid 72 skilling (kr 2,40) og Stavanger–Hylen 84 skilling (kr 2,80).

Men på Suldalsvatnet var det altså berre robåtar enno. Kvar grend hadde sin kyrkjebåt, ein ått-æring, og til å frakta krøter og større varemengder hadde ein store, flatbotna førebåtar.

Nils Soveflota, Helganes, hadde ein slik båt som tok 20 tønner korn. Han dreiv mykje med skyssing mellom Osen og Nes. Prisen var 2 kroner for ferdafolk og 4 kroner for ein hest eller to. Han sleit så lenge med

roing at fingrane hans vart ståande krokute etter grepet kring årane.

På Nes hadde dei ein førebåt som tok 40 tønner.

SKYSS-STASJONAR OG HOTELLDRIFT

Det reiste nok ein del turistar gjennom Suldal også før dampen kom. Då vegen Sand–Osen var ferdig i 1875 vart Tormod Mehus tilsett som skyss-skaffar. Då Underbakkes Hotel vart bygt i 1878 vart skyss-stasjonen flytt dit. Østen Underbakke skulle halda 3 faste hestar og dessutan 3 reservehestar i turisttida. I vinterhalvåret skulle stasjonen framleis vera på Mehus, med 2 reservehestar og høve til å rekvirera fleire når det trongst.

På Sand var det Per Sand som sytte for skyssen den første tida, og etter han sonen Kleng Skeie. Han hadde stasjonen fram til 1919, då bilane overtok.

Taksten for skyss var lenge 17 øre kilometeren, eller kr 3,23 mellom Sand og Osen. For to mann var det ein halv manns betaling i tillegg, altså kr 4,85 for turen. For firehjuls kalesjevogn var taksten kr 8 for 2 mann, kr 10 for 3 og kr 12 for 4 mann.

Thor Underbakke, fødd i Suldal i 1844, tok i ung alder til med landhandel på Sand. Då vegen fram til Suldalsvatnet var ferdig skjøna han at Osen ville bli eit sentralt knutepunkt. Som den driftige karen han var, kjøpte han i 1878 ein jordteig der vegen enda ved vatnet og bygde Underbakke Hotel, der han også tok til med landhandel.

3 år deretter bygde Nils Lone frå Røldal det første hotellet på Nes, Lones Hotel, der også han dreiv landhandel. Hylen kom meir og meir i bakevja alt før dampen vart bygd.

SÅ KOM DAMPEN

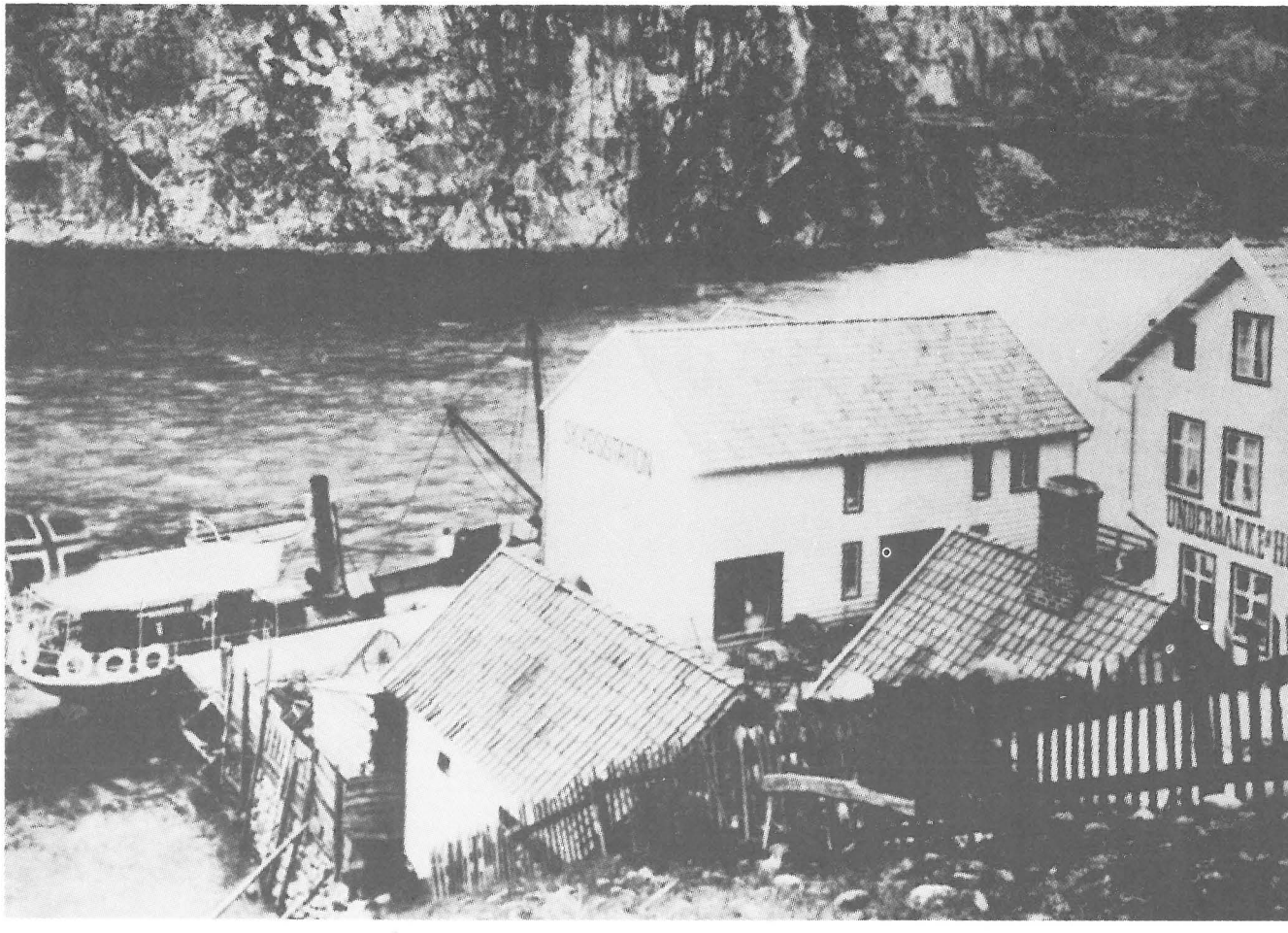
Mann og mann imellom vart det nok snakka om at det burde koma dampbåt på Suldalsvatnet. Men noko konkret vart ikkje gjort før Thor Underbakke bad heradstyret ta seg av saka. Den 11. mars 1884 gjorde så heradstyret dette vedtaket:

«Herredstyrelsen antager, at anskaffelsen af et dampskib paa Suldalsvandet vil være til gavn for bygden i flere henseender, og vil udtale ønskeligheden af, at Det Stavangerske Dampskibsselskab vil træffe foranstaltninger til aktietegning med fornødne oplysninger angaaende det paatænkte dampskibs størrelse m.m. Det antages da, at en del aktier vilde blive tegnede i Suldal, og erklærer herredstyrelsen sig villig til at søge tegningen fremmet. Det forudsættes, at dampskibet bliver bygget med dæk, af størrelse minst som dampskibet «Oscar». Derfor maatte der i inbydelsen findes udtrykkelig udtalt, at der ikke fra dampskibet vil finde udskjænkning sted af noget slags berusende drikke. Det vil endelig være ønskeligt, at en del af direktionen altid kunde bestaa af mænd bosiddende i distriktet».

Den 2. august same året møtte kontorsjef Thorsen i DSD i heradstyret og la fram teikningar og kostnadsoverslag. Formannskapet baud deretter inn til aksjeteikning — aksjane skulle lyda på 100 kroner, og når 15 000 kroner var teikna skulle det kallast inn til generalforsamling og veljast styre. Heradstyret vedtok mot 3 røyster å teikna seg for 1 000 kroner, og DSD teikna seg for 8 000 kroner. På kort tid kom ein opp i ein aksjekapital på 24 000 kroner: Som første styre i Suldal Dampskibsselskab vart valde Gabriel Roalkvam og Lars Vaage frå Suldal og Carl Thorsen frå DSD.

Så vart det søkt om statleg tilskot til drifta, og departementet viste stor forståing:

«Det har i flere Aar været under overveielse at skaffe et Dampskib til Fart paa Suldalsvand til sammenknytning af de to kostbare Veianlæg der udgaar fra Søens Ender, og som visselig ere tilblevne under Forudsætning om Istandbringelse af Dampskibsfart paa



Vandet. Under saadan vil det ialfald for Veien Suldal–Røldal ikke kunne gjøres Regning paa Synderlig Trafikk, medens derimod den hele Gjennemgangsrute Røldal–Sand under forudsætning af tilstrækkelig Kommunikationsmidler maa kunne betinge en betydelig Færdsel især af Turister paa Grund af de storartede Naturomgivelser. Ogsaa for den øvre Del af Telemarken vil vistnok en tidsmæssig Kommunikation over Suldalsvand være af ikke ringe Betydning, idet Befolkningen der ligesaavel som i Røldal og den øvre Del af Suldal ad denne Vei erholde den letvindteste Forbindelse med Kysten».

«Suldal» ved bryggja på Osen ein gong før 1905. På originalbiletet kan ein skimta unionsmerket, som symboliserte sambandet med Sverige. Til høgre Underbakkes Hotel, og midt på biletet «sjøhuset» der det i gavlen står Skydsstation med store bokstavar.

Det var søkt om eit årleg tilskot på 2 400 kroner, under føresetnad av at båten vært i fart heile året såsant isen ikkje var til hinder. Men i første omgang

ville ein ikkje binda seg til en viss årleg sum — ein ville først sjå korleis drifta utvikla seg.

Når det gjaldt forhandlingar med direksjonen i DSD og dei sentrale styresmaktene hadde ein god hjelp av lensmann N. L. Kolbenstvedt i Sand. Han hadde tidlegare vore ordførar i Suldal og dessutan stortingsmann, og hadde stor tiltru og autoritet i alle samfunnslag.

Stavanger Støberi & Dok tok på seg å byggja båten for 22 000 kroner. Han vart frakta i deler til Osen og klinka saman der. Østen Underbakke hadde 300 kroner for å kjøra delane frå Sand til byggjestaden, som var i stranda nedanfor huset til Lars Øyanes (seinare eigarar H. Hansen og Tor L. Straabø). På denne tida fanst det berre to hus på Osen — Underbakkes Hotel og altså Lars Øyanes sitt hus.

Da båten var ferdig skreiv lærar Torbjørn Braatvedt i dagboka si:

«Torsdagen 13. august 1885 gikk dampskibet «Suldal» af stabelen. Og samme dag var dampen oppe, og skibet gjorde en sving paa vigen ovenfor Osen. Dagen efter gjorde den en tur til Vaage, og skibet viste sig at være solidt og godt. Torsdagen 20. august begyndte skibet sin rute. Det er et vakkert skib som gaar godt. Skibets fører, hr. Lars Kolbenstvedt, er en sjelden elskelig og tillige dygtig mand. Lørdagen 29. august blev der givet fri reise for alle aktiehavere og tillige andre som fulgte med. Skibet blev da leveret til selskabet (Stavanger Dampskibsselskab) fra Stavanger Støberi og Dok».

Båten var 62 engelske fot lang, 13,5 fot brei og 7 fot djup, og drektigheten var 41,71 tonn brutto og 16,45 tonn netto. Den kunne ta 135 ferdafolk. Akter var 1. plass med salong under dekket, og framme under bakken var det ein meir kvardagsleg salong der bygdefolket heldt seg. Under dekket midtskibs var det lasterom. Rattet var plassert på akterdekket, bak skorsteinen, men i 1924 vart det flytt til eit lite styrehus lenger framme. Mannskapet talde til vanleg 5 mann — skipper, 2 matroser, maskinist og fyrbøtar.

Suldals
Dampskibsselskab.
Lørdag den 29de August kan Aktieeierne i Dampskibet „Suldal“ reise frit Tour & Retour mellem Osen og Roaldkvam.
Direktionen.

Lysing i «Stavanger Amtstidende og Adresseavis» 25. august 1885.

Etter ruteplanen trong båten 2 timar på turen Osen–Nes, og billettprisen var 1 krone på første plass og 50 øre på andre plass. Den første tida var det brygger berre på Osen og Nes, ved dei andre grendene stoppa båten berre på signal eller når det var båt ute.

Me kan ta med at då det var kome dampbåt på Suldalsvatnet låg folk i Røldal frampå og ville ha dampbåt på Røldalsvatnet også. Dei vende seg til DSD om samarbeid, men fekk avslag med den grunngjeving at i Røldal var det godt framkommande på land langs vatnet.

AUKANDE TURISTFERDSLE

Då vegen gjennom Bratlandsdalen til Røldal var ferdig i 1892 kom ein også i samband med vegen til Odda og vegen over Haukeli til Telemark som var opna nokre år tidlegare. Det førde til stort oppsving i turist-

ferdsla også gjennom Suldal. Som før nemnt vart det bygt hotell på Osen i 1878 og på Nes i 1881. Men etter kvart kom det fleire: På Osen kom Hotel Suldal i 1886 og nokre år deretter Vaarviks Hotel. I alle tre hotella vart det også drive landhandel — i tillegg til krambu i Lars Øyanes sitt hus. Både Lars Øyanes sit hus og dei tre hotella står enno, men vert ikkje drivne som hotell lenger. Men eit større hus som Guri Hiim bygde i 1905 like ved Underbakkes Hotel er forlengst borte. Ho dreiv nokre år med skyssing og tok mot overnattingsgjester.

På Nes var som nemnt Lones Hotel i drift frå 1881. I 1889 kom Gauthuns Hotel, seinare kalla Hotel Bratlandsdal. Og i 1890 kom Sellands Hotel lenger oppe på Nesflota, omlag der ungdomshuset står no. Under første verdskrigen vart Lones Hotel og Sellands Hotel flytte til Sauda, og Hotel Bratlandsdal strauk med under ein brann i seinare tid.

Her er eit par klipp frå Vestlands-posten om reselivet i åra kring 1900:

14.5.1901. «På Hotellerne er der nu febrilsk travelhed. Man ruster sig til Turistsæsongen. Der vaskes og males og pudses op i hver Krog. Intet spares for at gjøres det indbygdende for de Reisende, som man i aar venter flere af end nogensinde tidligere Den 15de vil de være aabne, saavel ved nedre som ved øvre ende af Vandet.

Det antages tillige, at Veien, saavel østover til Haukelisæter som over Hardangerfjeldet nu vil være fremkommelig paa Slæder, som Hotellerne paa Nesfladen er forsynede med».

1.8.1902: «Det er rart at iakttage den daglige strøm af Reisende opover og nedover Dalen. I Osen kan der være en febrilsk Forvirring af Sprog: engelsk, tysk, hollandsk, fransk, stundom, ogsaa andre fremmede Sprog snurrer en om Ørene ved siden af bergensk, kristiansandsk og de forskjellige østlandsk-dialekter samt dansk og svensk. Hovedstyrken udgjøres af Englændere og Tyskere. Det er sjelden nogen af dem standser i selve Røldal; kun paa Hotellerne i Osen pleier bo endel. Ifjor blev to par Turister ægteviede af Presten i Suldal; i det ene af dem var Bruden fra Østlandet og Brudgommen en Hollænder. Forresten er det meget vanskelig for Landliggere i Suldal, da de fleste Indbyggere er i Heien, og Melk er næsten umulig at opdrive».

Når det kom større reisefylgje vart skyss-skaffarane gjerne varsla i førevegen, slik at det kunne skaffast nok hestar. Det kunne vera dei dagane då opptil 30 skysskjerrer og ei og anna kalesjevogn kom i rekkje og rad etter vegen. Men det var også dei turistane, helst tyskerar, som gjekk til fots den 19 km lange vegen.

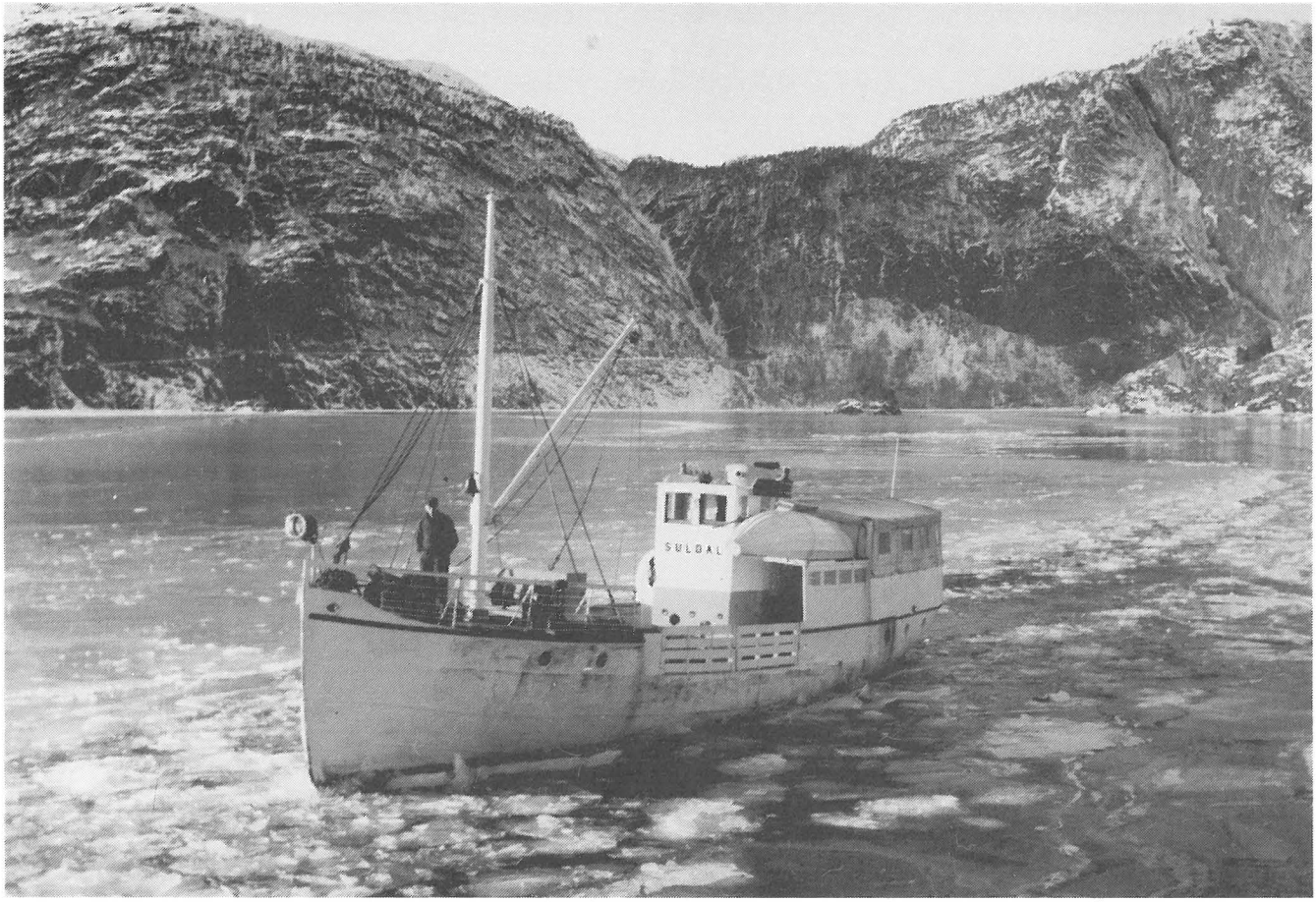
På Nes var det gjerne slik at når dampen kom til syne ved Låve bles han i fløyta — ein støyt for 10 turistar, to støytar for 20 turistar o.s.b.

På generalforsamlingen i Stavanger Turistforening i 1909 vart det opplyst at det i turisttida det året hadde reist 1766 turistar over Suldalsvatnet, og fortenesta av dei hadde vore omlag 3 000 kroner (i billettpengar). Av turistane var 538 engelske, 555 tyske, 231 hollandske, 200 danske og 242 norske.

NÅR ISEN LA SEG —

Dei vintrane då kvikksølvet kraup godt under nullpunktet og heldt seg der i lengre tid, tok isen til å leggja seg — først på den nedre delen av vatnet og oppover til Helganes-straumen. Når dampen ikkje lenger greidde å brøyta seg ned til Osen fekk han endestasjon ved Kalhagen, eit lite stykke ovanfor gardstunet på Kolbeinstvedt. Herfrå var det som kjent landverts samband med Osen. Det gjekk på eit vis, men verre var det når frosten heldt fram og la seg lenger og lenger oppover vatnet. Det hende ofte at dampen ikkje kom lenger ned enn til Skallen ovanfor Kvilldal. Då måtte ferdafolket stundom ta seg fram over isen til Kvilldal og vidare over Skogane til Helganes. Var isen trygg kunne dei ta seg fram over den gjennom Suldalsporten til Kalhagen.

Men aller verst var det i sprengkalde vintrar når isen la seg over heile vatnet, og dampen måtte gje opp etter å ha gått dag og natt for å halda råka open. Då var



Dampen baskar i isen på Kvilldalsvika.

folket i øvre Suldal så godt som avstengde frå utanverda, for isen kunne vera utrygg somme stader.

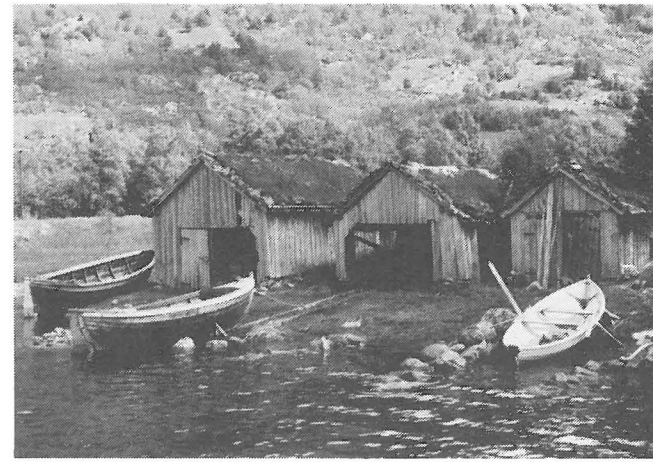
I gamle aviser kan ein koma over meldingar om isvanskane:

Vestlands-Posten 1.3.1909:
«Suldalsvandet er tilfrosset, saa Dampskibsfarten er stanset. Posten maa indtil videre føres over Fjeldet af Skiløbere. Det har ikke hendt siden 1894, at Isen paa Suldalsvandet har stanset Dampskibsfarten».

Stavanger Aftenblad 6.2.1917:
Bidende kold vinter med tindrende klar himmel hver eneste dag i snart en hel maaned og en temperatur av 14–15 og 16 grader R (kring 20 grader C). — Her er lite sne overalt, selv i heierne er der ikke stort mer end hjemme i dalen, dog nok til glimrende slædeføre overalt; veien mellem Sand og Osen er nu tip top for kanefart.

Suldalsvandet er nu tilfrosset helt fra Roalkvam og Næsflaten —Osen med undtagelse av en liten aapen raak i selve Suldalsporten».

I februar 1959 måtte dampen gje opp etter dagar og netter i kamp mot isen. Då vart det sett inn helikopter for å halde oppe ferdsla.



Sjølv om dampen gjekk i rutefart, var det enno bruk for robåtar og naust. Dette biletet frå Kvilldal er teke i 1967.

Same bladet 4 dager etter:
«Fra Suldal skrives til «Aftenbladet» den 7. ds.: Søndag kom der ca. 3 tommer nysne paa den speilblanke is, så skuffelsen blev stor i anledning av søndagens paatænkte utflukter paa skøiter Næsflaten–Osen–Næsflaten. I dag er her yderligere faldt endel nysne, dog ikke over 5 tommer nysne tilsammen siden lørdag.

Hvad der i Suldal ikke har hændt i mands minde er, at de i dag har kjørt isen over Suldalsvandet med hest og kane fra Osen til Næsflaten.

Det siges at være en 70 a 80 aar siden sidst hele det lange Suldalsvand var isbelagt med saapas stærk is, at den kunde kjøres fra Osen til Roalkvam. Været er nu sneligt og mildt».

Rogalands Avis 21.1.1951. (Utdrag frå ein lengre reportasje der isvanskane vart nytta som argument for veg langs Suldalsvatnet):

«Skipperen forteller:

I 1917 var hele vatnet islagt.

I 1940 gikk båten siste gang ut fra Osen den 4. januar. Den lå ved Skadlen, like overfor Kvilldal, til 29. april. Til påske var det bare såvidt at ikke hele vatnet var stengt.

I 1941 flyktet båten fra Osen den 6. januar og kom tilbake den 7. mai. Da lå hele vatnet islagt og første bil gikk til Roalkvam 9. januar og tok siste turen den 9. april. Det var en tur på 20 minutter — for bilen!

I 1942 gikk båten frå Osen den 12. januar og folk i Osen så den først igjen 27. april.

I 1947 lå båten en hel måned ved Skadlen og var borte fra Osen et par måneder. Varer, folk og alt måtte over isen. På en måned betød det vel 3 000 kroner ekstra i fraktutgifter på varene pluss en følelig ventetid. Bare en fyrstikkpakke f.eks., den måtte gjennem 4 ekspedisjoner!»

KRIGSTID OG STAGNASJON

Etter at krigen hadde brote ut i 1914 minka straumen av turistar, særleg innslaget av utlendingar. Det førde m.a. til at to hotell på Nes og eitt på Osen vart nedlagde. Dei som sto att var Hotel Bratlandsdal på Nes, og Hotel Suldal (det tidlegare Underbakkes Hotel) og Vaarviks Hotel på Osen. I tillegg kom eit par pensjonat.

Utetter krigsåra og førstninga av 1920-åra var hotellprisane omlag slik: Enkeltrom kr 2 og dobbeltrom kr 4 for døgnet, frukost kr 1,75, middag kr 3,50

og varmrett til kvelds kr 2,75. Bygdefolk slapp med 50 øre for enkeltrom og 50 øre for kaffi og smørbrød. Dei tok helst inn på pensjonata.

Fram til ikring 1923 var rutene oppsette slik at dampen gjekk frå Osen til Nes om morgonen og returnerte om ettermiddagen. Det førte til at hotella på Osen fekk dei aller fleste overnattingsgjestene. Men etter 1923 gjekk dampen frå Osen om kvelden og returnerte om morgonen. Det førde til at tyngda av overnattingsgjestene vart flytte til Nes. Hotel Bratlandsdal vart då også det hotellet som heldt det gåande lengst — like til 1970 då det vart sterkt brannskadd og måtte rivast. Etter siste krig har det elles vore eit ungdomsherberge på Nes.

Dyrtida under og dei første åra etter første verdskrigen førde til at prisen på hesteskyss Osen–Sand kom opp i 10 kroner pr. mann, og meir enn det doble når ein måtte ha ekstraskyss. For last kosta det ikring 6 kroner pr. 100 kg., eller opptil 30 kroner for lasset. Hiim'en på Sand hadde lenge kol-kjøringa til dampen. Ordin Hiim kom ofte kjørande med 3 kol-lass i rekkje.

BILEN AVLØYSER HESTEN

På denne tida hadde bilen gjort sitt inntog kringom i landet.

I Suldal var Østen Roalkvam ein av dei mest framsynte på dette området. Han var med i heradstyret, og på hans initiativ vart det i 1919 skipa eit kommunalt rutebilselskap. I ei melding til Stavanger Aftenblad 14.3.1919 heiter det:

«Suldal herredstyre har besluttet at igangsætte biltrafikk mellem Osen og Sand. Bil skal indkjøpes straks, og en mand fra sognet sendes på chaufførskole for senere at overta førerposten. Det blir en kombinert passager- og lastebil. Den skal drives med benzin. Det er meningen at anskaffe en bil med saa stor lasteevne som veistyret tillater. Savnet av bilbefordring mellem Sand og Osen har vært meget følelig i de senere år og det vil vække almindelig tilfredshet at herredstyret har gjort dette tiltak.

Samtidig berettes fra Sand, at man der holder på at danne et aktieselskap med det formål at anskaffe bil for trafikken Sand–Osen. Sandsbilen agtes drevet med elektricitet. Til sommeren får man således antagelig 2 biler i drift på den nevnte strækning og der vil nok bli bruk for begge».

Planen om rutebilselskap i Sand stranda, men det kommunale rutebilselskapet i Suldal kom i gong med drifta same året. Det vart kjøpt ein Federal lastebil som kunne ta 2,5 tonn last, men «bekvemmelighetene» for ferdafolk var så som så. Første sjåføren var Odd T. Mehus. Eit par år etter kom den andre bilen, ein lastebil det også, men med putebenker på begge sider av lasteplanet som ein kunne slå ned og sitja på. Den første ordinære bussen kom i 1926.

Den første tida kosta det kr 4,75 å fylgja rutebilen frå Osen til Sand. Men då nedgangstida melde seg for alvor ikring 1930 kom billettprisen ned i kr 1,50.

Men rutebilane vart ikkje åleine om å avløysa hesteskyssen. I 1922 tok sandbuane Ordin Hiim og Tomas Sand til med drosjekjøring, og straks etter også brørne Hans og Carl Nielsen og fleire andre. I Suldal var Hans Fisketjøn først ute, han også i 1922. Han kjørte postruta, men tok også med ferdafolk, helst turistar. Drosjene var sjølvsagt noko dyrare enn rutebilane.

DAMPEN VERT FOR LITEN

Utetter 1930-åra tok turistferdsla seg kraftig opp att. Mange kom i eigen bil, og dampen fekk problem å stri med. I 1930 vart det frakta 130 bilar over vatnet, og talet auka til 530 bilar i 1937. Dessutan kom det somme dagar opptil 30–40 syklar og motorsyklar.

Det Stavangerske Dampskibsselskab

Suldals Dampskibsselskab

SULDALSPORTEN

TURISTRUTE

Stavanger—Sand—Suldal—Bratlandsdalen med bilruteforbindelse til **Røldal** — og videre nordover til **Odda** eller østover til **Haukeliseter, Telemarken, Dalen** og **Oslo.**

SOMMERRUTE

Fra Stavanger til Sand og Sauda daglig rute med bilruteforbindelse fra Sand til Osen, hvorfra med **ds. «Suldal»** samme dags eftermiddag med ankomst til Nesflaten om aftenen.

Fra Nesflaten til Osen avgår **d.s «Suldal»** daglig. Bilruteforbindelse fra Osen til Sand i korrespondanse med dampskib til Stavanger og Sauda.

Dette biletet vart mykje nytta i reklamen for turistruta gjennom Suldal. Her henta frå Stavanger Turistforenings årbok for 1933.

Dampen hadde plass til berre to bilar, men fekk i turistsesongen hjelp av motorbåten «Osen» som tok 3 bilar og «Tvillingane» som tok 4 bilar. Og i 1939 overtok den nye bilferja «Suldalsporten». (Desse båtane vil bli omtala lenger ute).

I mellomtida var det sterke krefter i sving for å få veg langs Suldalsvatnet. I første omgang var det snakk om veg frå Nes til Våge og vidare til Hylen. Særleg lensmann Th. Bratteteig i Røldal var ein ivrig talsmann for dette prosjektet. Den 9. november 1919 kalla han inn til eit møte på Nes, der også ordførarar og heradstyremedlemer var med. Bratteteig la fram ein motivert søknad til stortinget, og til å arbeida vidare med saka vart valde Jakob Roalkvam frå Suldal, Andreas Næsheim frå Hylsfjorden og lensmann Bratteteig frå Røldal.

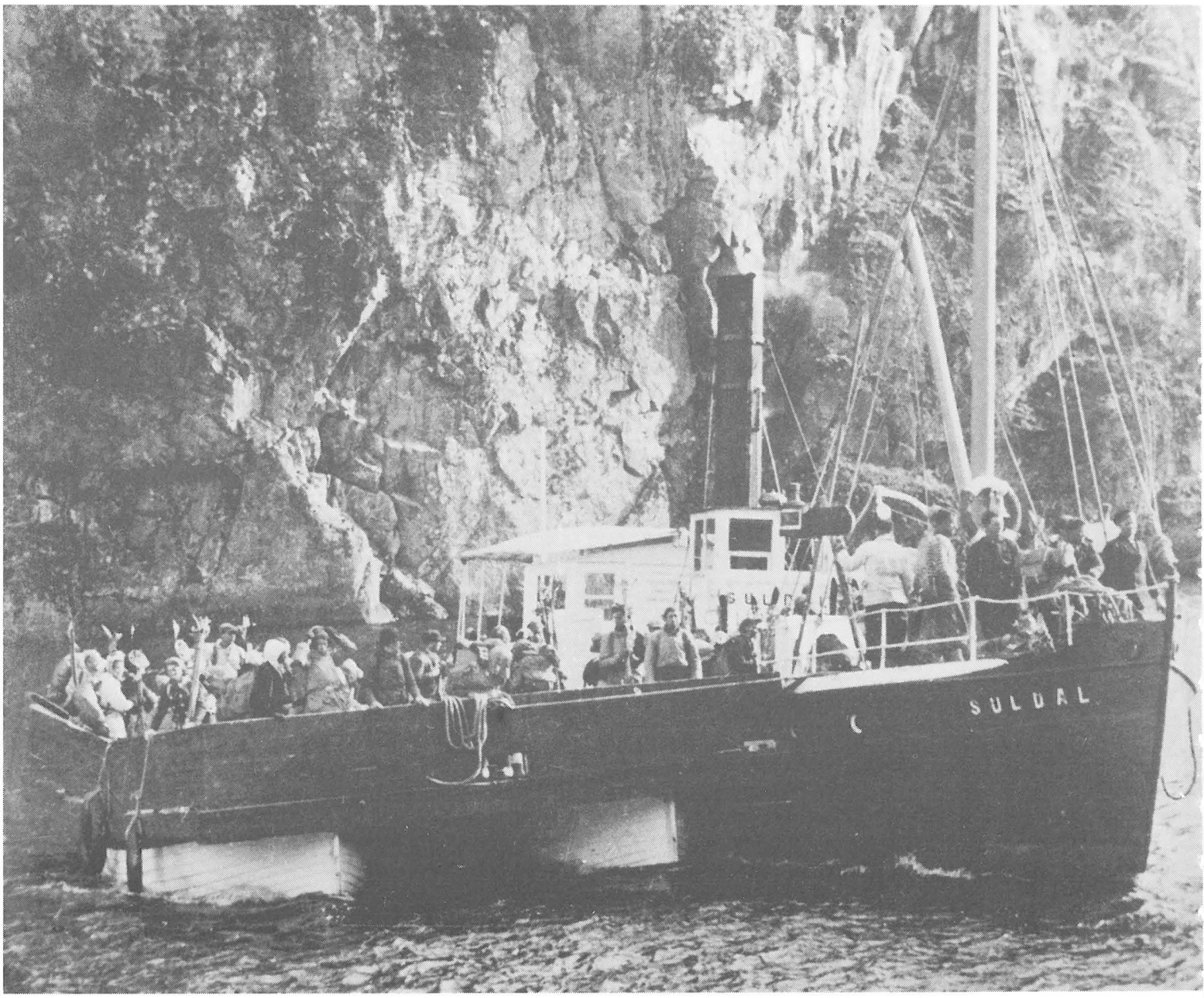
Året etter reiste Bratteteig og Roalkvam til Kristiania og la fram saka for arbeidsministeren og vegdirektøren, og hadde elles samtalar med stortingsmennene frå fylket og medlemer i vegkomiteen. Dei fekk lovnad om at prosjektet skulle bli nærare undersøkt i ein større samanheng: Forlenging av riksvegen Telemark–Nesflaten fram til sjøen, d.v.s. Hylen.

I mellomtida var det ein del skriving i avisene om at det burde byggjast veg langs heile Suldalsvatnet, slik at Sand vart endepunktet ved sjøen.

I åra som fylgde vart det halde fleire vegmøte i Suldal og det vart sendt deputasjonar til storting og regjering. Saka kom etter kvart til å endra karakter, særleg fordi den aukande turistferdsla og biltrafikken heldt på å sprengja kapasiteten på båtane. Det vart reist sterke krav om ei ny og større bilferje. Den 11.9. 1933 hadde Stavanger Aftenblad denne meldinga:

«Me spør formannen i Suldal dampskipselskap, Jakob Roalkvam jr., kva det vert til.

— Jau, spørsmålet om ny båt kjem upp på årsmøtet.



«Suldal» og «Tvillingane» med påsketuristar 1939.
Tvillingane var to livbåtar som Dampen tok på slep når det var stor trafikk.

— Turistferdsla i sumar?

— Noko nær den same som i fjor. Då førde me 357 bilar over vatnet, og eg trur me når same talet i år. Me vona på stor auke i person- og biltrafikken i sumar, — me hadde då Varemessa i Stavanger, må vite. Men det vart eit vonbrot».

Somme stridde for ny bilferje, andre stridde for veg langs vatnet. Planen om veg til Nes–Hylen måtte vika til fordel for ein plan om veg langs heile vatnet, i første omgang frå Kolbeinstveit til Litlevik. Ikkje minst isvanskane på nedre delen av vatnet vart brukt som argument for denne parsellen. I fleire år var det kniving mellom ordførar Hans Høines i Suldal og ordførar G. Haukenes i Sauda — den sistnemnde stridde for veg frå Sauda gjennom Nordstøldalen til Etne. Veg frå Sauda gjennom Slettedalen til Røldal var også inne i biletet.

I første omgang sigra Suldals-prosjektet. I 1932 kom det i gong arbeid på vegen frå Kolbeinstveit og oppover, med tunnel gjennom Suldalsporten, og i 1939 var vegen ferdig fram Strandanes, eller Solheimsvik som endepunktet kom til å heita. Her vart det laga ferjestø til den nye bilferja «Suldalsporten» som var ferdig til å setjast i rute.

Eit nytt kapitel i ruteferdsla tok til. «Suldal», «Osen» og «Tvillingane» kunne gå i opplag i sommerhalvåret.

«OSEN» OG «TVILLINGANE»

Desse to båtane fortener også eit lite kapitel når soga om båtane på Suldalsvatnet skal skrivast.

Kvar vår og haust frakta «Suldal» store mengder geiter, sauer og kyr frå nedre Suldal og andre bygder i Ryfylke som skulle til og frå stølane og heiabeita i øvre Suldal og Røldal. Dampen var ikkje innreidd slik at han kunne ta så store krøtermengder.

Bakar og handelsmann H. Hansen, som i 1906 overtok husa som Lars Øyanes hadde bygt på Osen, såg at det kunne trengjast ein båt til. Han let byggja motorskøyta «Osen» og overtok ein del av denne transporten, attåt varetransport og andre tilfeldige jobbar. «Osen» hadde stort dekk, og eit lågt lasterom der ein kunne ha sauer og geiter.

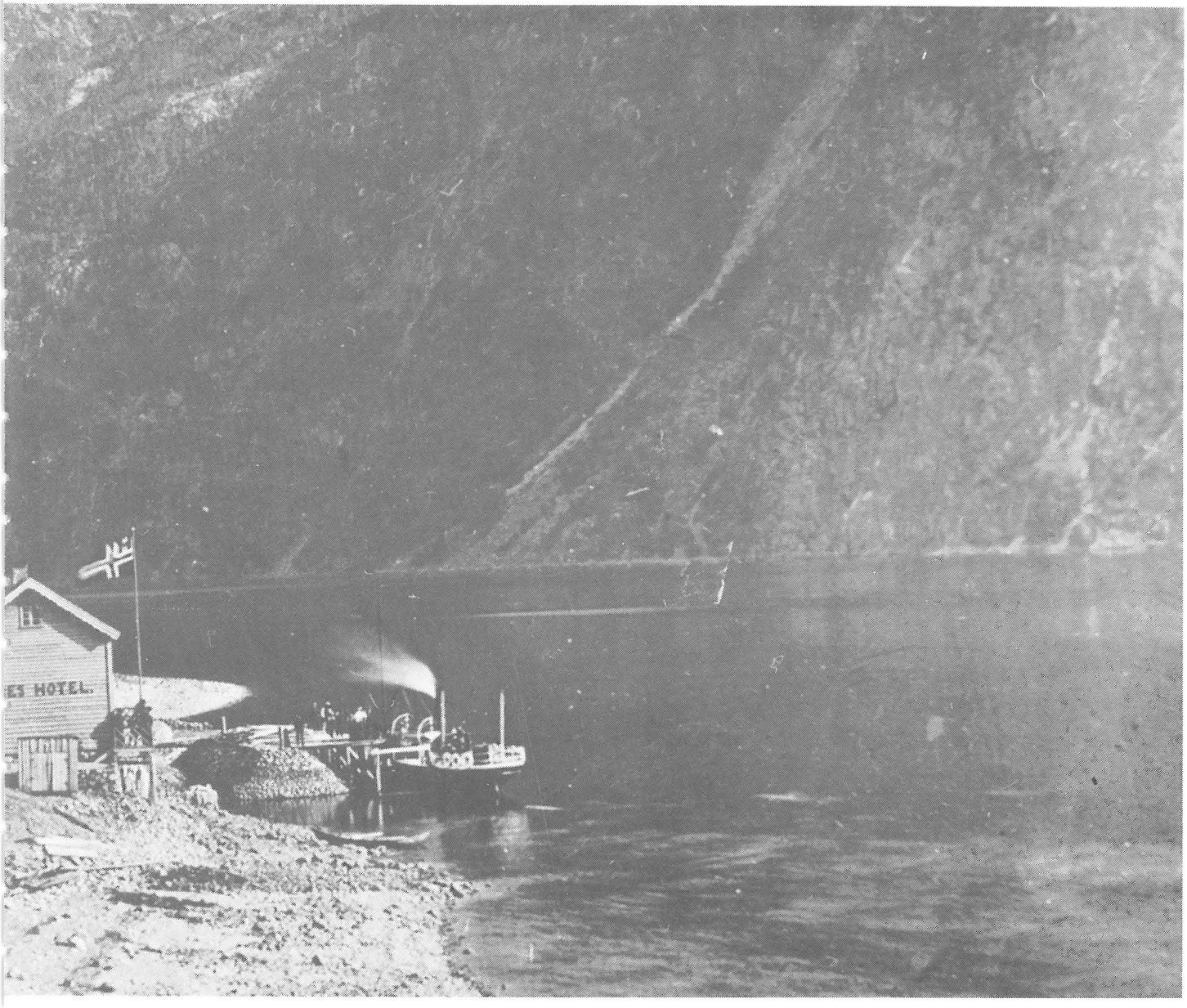
Denne båten vart bygd i Suldal i eit av åra før 1911. I ei avismelding det året heiter det: — Dpsk. «Suldal» ligger nu i dok, imens gaar bager Hansens motorbaad i passager- og godstrafiken paa Suldalsvandet.

Etter nokre år overtok Suldal Dampskipsselskap denne båten, som då var utan motor. Dampen tok denne båten på slep når det trongst dei første åra, men i slutten av 1920-åra vart det innsett motor og bygt styrehus og opphaldsrom for ferdafolk. På dekk var det plass til 3 bilar. Tidlegare maskinist på «Suldal», E. Amundsen, var skipper og motormann og hadde med seg ein eller to matrosar. Denne båten, som framleis bar namnet «Osen», overtok det meste av krøter-transporten, og dessutan sleping av tømmer- og vedflåtar. Ellers overtok han ruta når dampen låg på slipp for det årlege ettersynet.

Dampen kunne som nemnt ta to, som sto på tvers av dekket og såleis hindra passasjen mellom for og akter. Litt romslegare vart det så det vart laga eit lite utbygg på kvar side. På folkemunne kom det til å heita at båten hadde fått kløv på seg.

«Osen» og «Suldal» kunne som nemnt ta 5 bilar tilsaman. Men dette var ikkje nok til å svelgja unna den aukande biltransporten. Så vart det kjøpt to store livbåtar, som vart lagde ved sida av kvarandre og bygt dekk over. Dermed fekk ein plass til 4 bilar. Denne farkosten, som på folkemunne var kalla «Tvillingane», vart teken på slep av anten «Suldal» eller «Osen». Dermed kunne dei tre båtane frakta tilsaman 9 bilar på turen.

Nesflaten i 1880-åra. Foto: K. Knudsen. Utlånt av Universitetsbiblioteket i Bergen.


ES HOTEL.

Eit kapitel for seg var motorbåten «Kvildal» som Aslak Viken let byggja i 1921, ein trebåt på 39 fot som kunne ta 40 ferdafolk. Framme var det lugar og midtskips under dekket lasterom. Akter var styrehus med trapp ned til motoren. Båtbyggjaren, Lars Bjørkmann frå Sunde i Sunnhordaland, talde Aslak til å byggja båten så stor at han kunne ta bilar, men det våga han ikkje.

Aslak tok til å gå i rutefart med båten, og gjorde det også til å byrja med. Men det må ikkje ha lønt seg. I staden dreiv han med frakting av bygdefolk og krøter, m.a. hadde han rute for kyrkjefolk om søndagane, skyssing av doktor og jordmor o.a.

I 1929 var det slutt. Båten vart seld til Gabriel Nielsen, Sand, som tok ut motoren og selde sjølve båten til Erik Tjordal. Han sette inn ny motor og tok på seg tømmerflåting og andre tilfeldige jobbar slik Aslak Viken hadde gjort. Ut i 1930-åra kjøpte han ein båt med namnet «Støveren», som ikkje var større enn at han kunne fraktast landevegen frå Sand til Osen. også den vart nytta til tilfeldige jobbar nokre år.

BILFERJA «SULDALSPORTEN»

Den nye bilferja «Suldalsporten» kom som nemnt i fart frå sommaren 1939. Denne ferja kunne ta 12–14 bilar og brukte berre ein time frå Solheimsvik til Nes når ho gjekk direkte, og gjorde fleire turar dagleg.

Ferja var bygd av tre, av Gravdal Skipsbyggeri, Sunnhordaland, og kosta kr 151 000, med tillegg av kr 11 000 for bygging av slippen i Vekamoen. Båten var 96,5 engelske fot lang, 21,6 fot brei og 8,6 fot djup.

«Suldalsporten» vart sett i drift 15. juni 1939, og frakta første sommaren 726 bilar, 211 motorsyklar. 1 191 trøsyklar og 5 953 passasjerar. Under krigen låg ferja i opplag, men då ho kom i gong att etter krigen auka trafikken år for år, til 8 115 bilar og 34 359 passasjerar i 1976.

Når ferja vart bygd av tre og ikkje av jern, var det fordi ein rekna med ei fartstid på berre 20 år. Men det kom til å gå omlag dobbelt så lang tid før vegen langs heile Suldalsvatnet var ferdig. Ferja måtte på slipp fleire gongar for omfattande reparasjonar, og måtte også få ny motor.

«Suldalsporten» gjekk siste turen nyårsaften 1978. Og 4. juli 1979 vart ho lasta med 60 tonn stein og søkt ned i djupaste Bråtveitfjorden — etter at alt utstyr ombord var teke vare på.

Utanom turistsesongane var det framleis dampen som gjekk i rute, stundom også «Osen». «Tvillingane» var det ikkje bruk for etter 1939. I 1949 låg «Osen» i opplag i Vekamoen til ho glei ut på vatnet og sokk året etter.

Bilferja «Suldalsporten» vart altså bygd som erstatning for veg langs vatnet. Bygging, vedlikehald og tilskot til drifta vart difor finansiert gjennom Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Det same gjaldt også dei andre båtane.

Då vegen var ferdig og båtrutene nedlagde fekk Suldal Dampskipsselskap eit takkebrev frå Statens Vegvesen ved vegsjefen i Rogaland, datert 9. april 1979:

Suldal Dampskipsselskap
4240 SULDALSOSEN

AVVIKLING AV DRIFTEN

Vegdirektoratet har i brev hit av 20. mars 1979 bl.a. uttalt:

«Samferdselsdepartementet har bedt om at Vegdirektoratet overbringer Samferdselsdepartementets hilsen og takk til Suldal D/S for å ha tjent som et godt bindeledd over Suldalsvatnet i snart 100 år. De ber rettet en spesiell takk til de i selskapet som var med å opprettholde sambandet fram til vegutløsningen langs Suldalsvatnet kom. Vegdirektoratet vil med dette også gi uttrykk for en tilsvarende hilsen og takk til selskapet.

Vi ber om at Suldal D/S blir underrettet om ovenstående».

Folket på Nes og i dei andre grendene langs vatnet var glade i dampen og møtte ofte mannjamnt opp når han var ventande.

Jeg har gleden av å overbringe denne hilsen videre til selskapets styre og ansatte.

Vegvesenet har i alle år, spesielt i den tiden Suldalsvegen har vært under bygging, hatt et utmerket samarbeid både med styret og ansatte i selskapet. Vi kjenner til de mange problemer selskapet har hatt, bl.a. med å skaffe mannskap i de siste driftsårene og som selskapet har løst på en utmerket måte.

Suldal Dampskipsselskap har i mange tiår ivaretatt en vesentlig kommunikasjonsoppgave for Suldal, Ryfylke og Rogaland fylke, — en oppgave som selskapet har skilt seg fra med heder.

Med hilsen
Chester Danielsen

KJENDE FERDAFOLK

Mellom alle dei tusen på tusen ferdafolk frå inn- og utland som har reist gjennom Suldal har det også vore kongelege personar og andre kjende menn og kvinner. Me skal nemna nokre få:

Noko av det som har fest seg best i folkeminnet er då kronprins Oscar (seinare kong Oscar II) kom med stort fylgje gjennom Hylsskaret til Våge i 1872 — altså før dampen kom. Han vart rodd til Nes av «otte Sluproere i ensartede drakter og udvalgte blandt Bygdens stauteste Gutter. Og etter det Johan Veka har fortalt reiste kong Leopold av Belgia over vatnet i 1875, rodd

av Sveinung Veka og Torbjørn Haugen. Og sommaren 1885, medan dampen var under bygging, kom eit reiselag på 17 kvinner og menn under leiing av ein skotsk oberst som hadde vore her i landet fleire gonger før. Laget overnatta på Rasmussens Hotel, Sand, og morgonen etter fekk dei hesteskyss til Osen der det låg 3 robåtar klar. I Våge gjekk dei i land og laga seg middag. På Nes sto eit dusin gutar som var tinga til å bera ferdagodset over Kålåsen til Røldal. Og i 1907 kom kongen av Siam med fylgje frå Nes til Osen, og vart skyssa vidare til Sand av Kleng Skeie. Han hadde kr 9,25 i betaling for ein kortesje med 5 hestar.

I 1934 var Knut Hamsun og kona Marie på gjennomreis i Suldal då han ville vera bortreist på 75-års dagen 4. august. Dei kom frå Sand i eigen bil med Marie ved rattet og tok inn på Hotel Suldal. Dagen etter reiste dei vidare med dampen til Nes. Stavanger Aftenblad hadde ei kort melding: — Et privattelegram melder at Hamsun i går (3. august) reiste opover til Suldal og Røldal. Han tilbringer dagen på Haukelisæter. Under opholdet i Suldal var Hamsun en tur og så på Lindum.

Vel 2 år etter, laurdag 6. september 1936, reiste dåverande kronprins Olav gjennom bygda. Han kom i bil saman med adjutanten sin frå Oslo over fjellet til Haukeliseter, og derfrå gjennom Røldal til Nes der dampen låg klar til å føra han til Osen. Noko slags offisielle tilstellingar var det ikkje korkje på Osen eller Nes, men det var pynta på dampen og på bryggene. Og på Osen vart det utløyst ein dundrande salutt då dampen la til bryggja. Fylkesmann John Norem var i førevegen komen i drosje frå Sand for å helsa kronprinsen velkomen til Rogaland. Han spurde etter ordførar Hans Høines, men han var ikkje tilstades. Så vende han seg til Nils O. Mehus som heldt ein liten velkomsttale som munna ut i eit lenge leve kronprinsen.

Det hadde ikkje møtt fram så svært mange folk, og dei fleste gjekk i vanlege kvardagsklede. Kronprinsen sette seg ved rattet, og med adjutanten ved sida kjørte han nedover til Sand. Her fekk han ei langt festlegare mottaking, med talar av ordførar Bertrand Vandvik og lensmann Rasmus Rasmussen. Etter eit kort opphald med middag på Kaarhus Hotel reiste kronprinsen vidare over Ropeid til Sauda, og deretter til Haugesund. Der møtte han kronprinsesse Märtha, og så reiste dei vidare til den store Karmøyutstillinga som vart halden i Kopervik.

Langt større festivitas var det då Olav, no som konge, kom til Suldal andre gongen, 3. juni 1982, for å opna Kvilldal kraftstasjon. Det var reine 17. maistemninga både på Sand og på turen gjennom Suldal, der mellom andre også pensjonistane på Vinjarheim fekk handhelsa på han.

Denne gongen slapp kongen og fylgjet hans å gå ombord i gamle «Suldal» — dei fekk kjøra i bil like fram til kraftstasjonen. Her vart det servert smørgraut og spekemat til omlag 200 menneske, og deretter fekk kongen og nokre av gjestene ein tur med helikopter langt opp i Ulla-Førreheiane i strålande solskinn.

— Under samtalane med ordførar Hallvard Bakka og andre fortalde kongen at han hugsa godt turen med dampen 46 år tidlegare.

TRUFASTE TENARAR

Her fylgjer ei liste over mannskap med lenger enn 10 års teneste i Suldal Dampskipsselskap — så langt me har klart å finna ut.

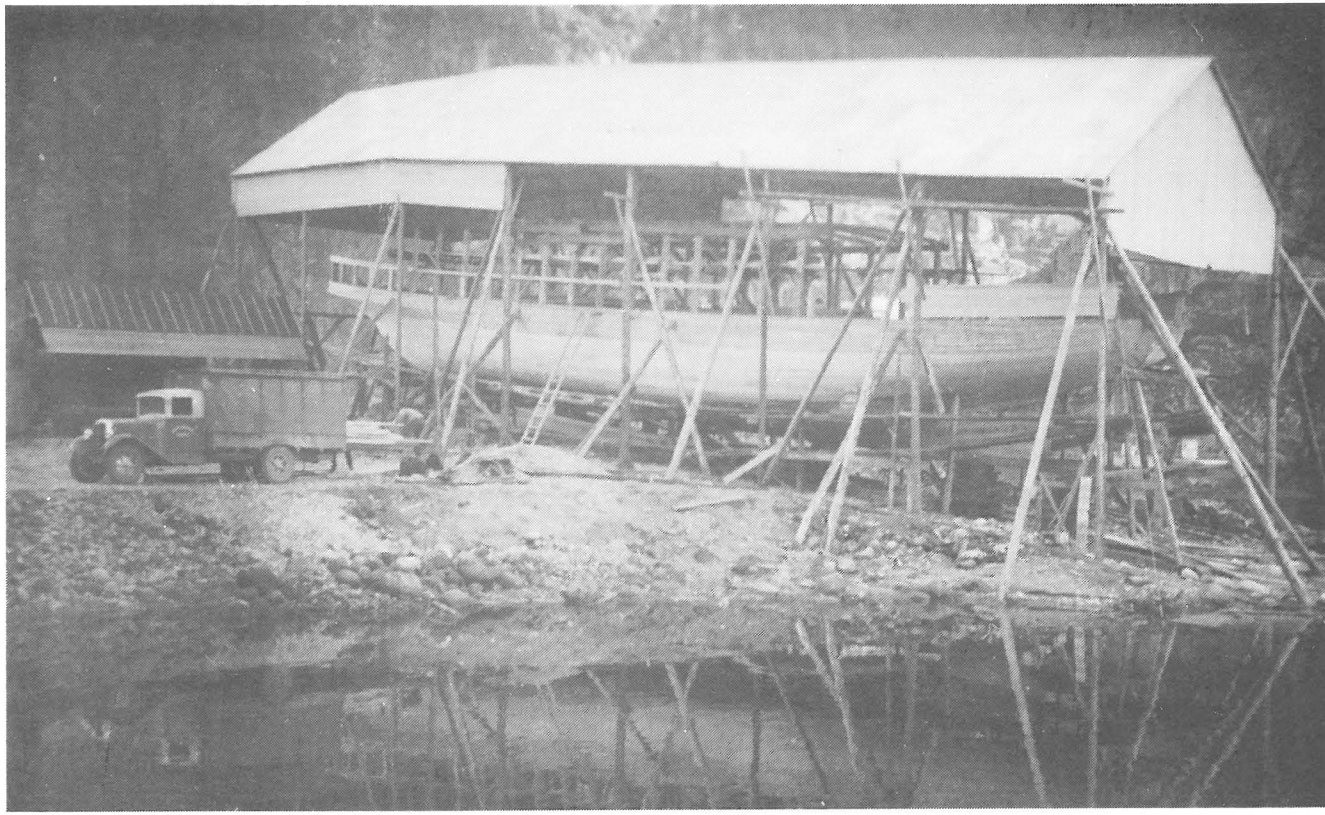
Lars N. Kolbenstvedt, skipper på «Suldal» 1885–1900.

Mathias Soma, f. i Hå 1853, var visstnok første maskinisten på «Suldal», fram til Erik Amundsen overtok i 1902.

Steffen Hylen, f. i Sand 1867, matros på «Suldal» den første tida.

Lars L. Vaage, f. 1845, skipper på «Suldal» 1901–1917.

Erik Amundsen, f. 1872, maskinist på «Suldal» 1902–1926, seinare motormann og førar på «Osen» til 1949.



«Suldalsporten» under bygging vinteren 1938–39.

Lars Vårvik, f. 1874, matros på «Suldal» 1912–1926.

Josef Fisketjøn, f. 1880, skipper på «Suldal» frå 1917, frå 1939 også skipper på «Suldalsporten» til 1951.

Aslak Fisketjøn, f. 1897, matros på «Suldal» 1921–59.

Kleng Vårvik, f. 1905, fyrbøtar på «Suldal» 1920–23, matros, styrmann og deretter skipper på «Suldal» 1926–63. Dessutan også styrmann og skipper på «Suldalsporten» 1948–63.

Jakob Imsland, f. 1874, maskinist på «Suldal» 1926–54.

Hallvard O. Hoftun, f. 1917, matros på «Osen», «Suldal» og «Suldalsporten» 1935–76.

Albert Solheim, f. 1916, fyrbøtar, seinare maskinist på «Suldal» frå 1940, frå 1945 også motormann på «Suldalsporten».

Aslak Steinbu, f. 1916, matros og billettør på «Suldalsporten» 1945–76.

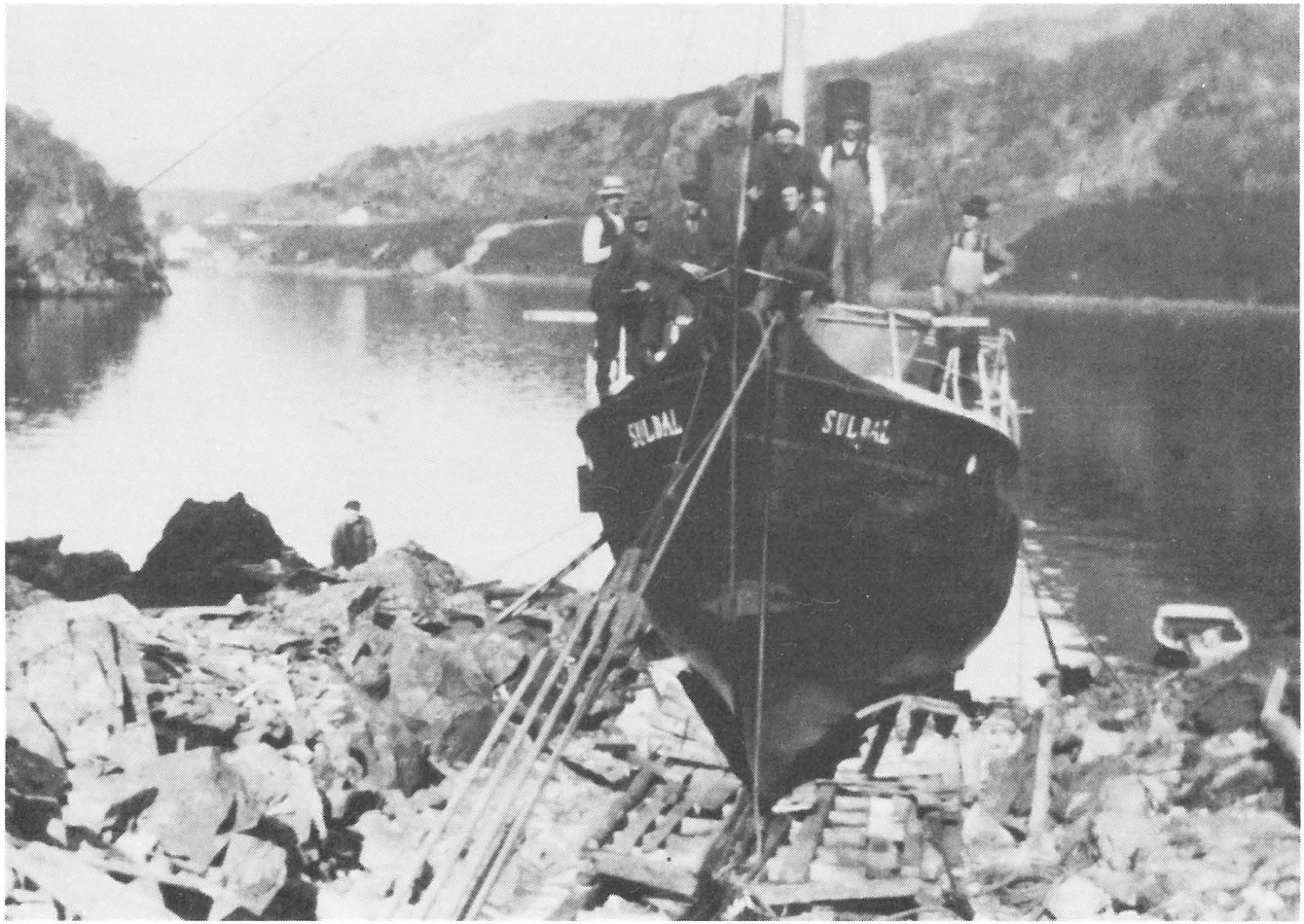
Kristian Tjordal, f. 1916, matros og billettør på «Suldalsporten» 1947–76.

Trygve Brimsø, skipper på «Suldalsporten» 1952–75.

Ommund Berge, f. 1927, maskinsjef på «Suldalsporten» 1954–78.

HALLVARD M. HOFTUN, f. 1913, er oppvaksen i Suldal, men reiste til Stavanger nokså snart etter krigen, og arbeidde lenge i Rogalands Avis. Han har m.a. skrive gards- og ættesoga og kultursoga for gamle Suldal kommune.

Dampen på slipp i Sundsur. Osen i bakgrunnen. Båten blei dratt opp med spel og taljer på same måte som dei kjøldrog seglfartya. Nr. 4 frå venstre er Josef Fisketjøn. Nr. 8 Nils N. Fisketjøn.



D/S «Suldal» under ombygging og restaurering

AV OMMUND BERGE

Den ombygginga som Dampen nå går gjennom, for å få tilbake sin opphavelege utsjånad, er ikkje den første ombygginga av båten. Opp gjennom åra har D/S «Suldal» gjennomgått mange endringar.

I denne artikkelen gjer formannen i foreningen «Suldalsdampen» greie for desse endringane, og han skriv om det arbeidet som blir lagt ned for å få verna og restaurert båten. Lat oss vona at Dampen kan verta eit minne om farne tider på Suldalsvatnet i lang tid framover, skriv han til slutt.

I byrjinga var det nokså små endringar som skjedde med D/S «Suldal». Styrehuset vart flytta framføre skorsteinen, det vart gjort endringar med WC, og «kløv» vart påbygt for å ta større bilar. Etter bilferja kom i drift, vart denne «kløva» fjerna.

På årsmøtet til Suldal Dampskipsselskap den 3. november 1947 fekk styret i oppdrag å ta opp arbeidet med å skifta ut dampmaskina med motor. Det tok heile seks år før arbeidet kom i gang. I mellomtida hadde det vore drøfta om ein skulle skifta over til oljefyring på kjelen og halde fram med dampmaskin. Men det vart likevel tanken på ein semidieselmotor som sigra til slutt, og dermed vart det og opna for modernisering av overbygget.

Våren 1953 hadde DSD-verkstedet ferdig nye teikningar for arbeidet som då vart sett i gang med folk frå DSD. Driftsingeniør Willumsen fylgde heile tida nøye med i arbeidet, og lensmann Albert Vasshus var styreformann i den tida.

I arbeidsstokken var det maskinfolk, platearbeidarar, brennarar og snekkarar, så aktiviteten var stor.

Kjelen vart sundbrend og fjerna, maskinen demontert og tatt på land, og likeeins skorsteinen. Masta vart gjort kortare, ny kappe ned til lasterommet som vart gjort større, og på akterdekket som før var ope, vart det nå kledd tett med plater og presenning med plastglas.

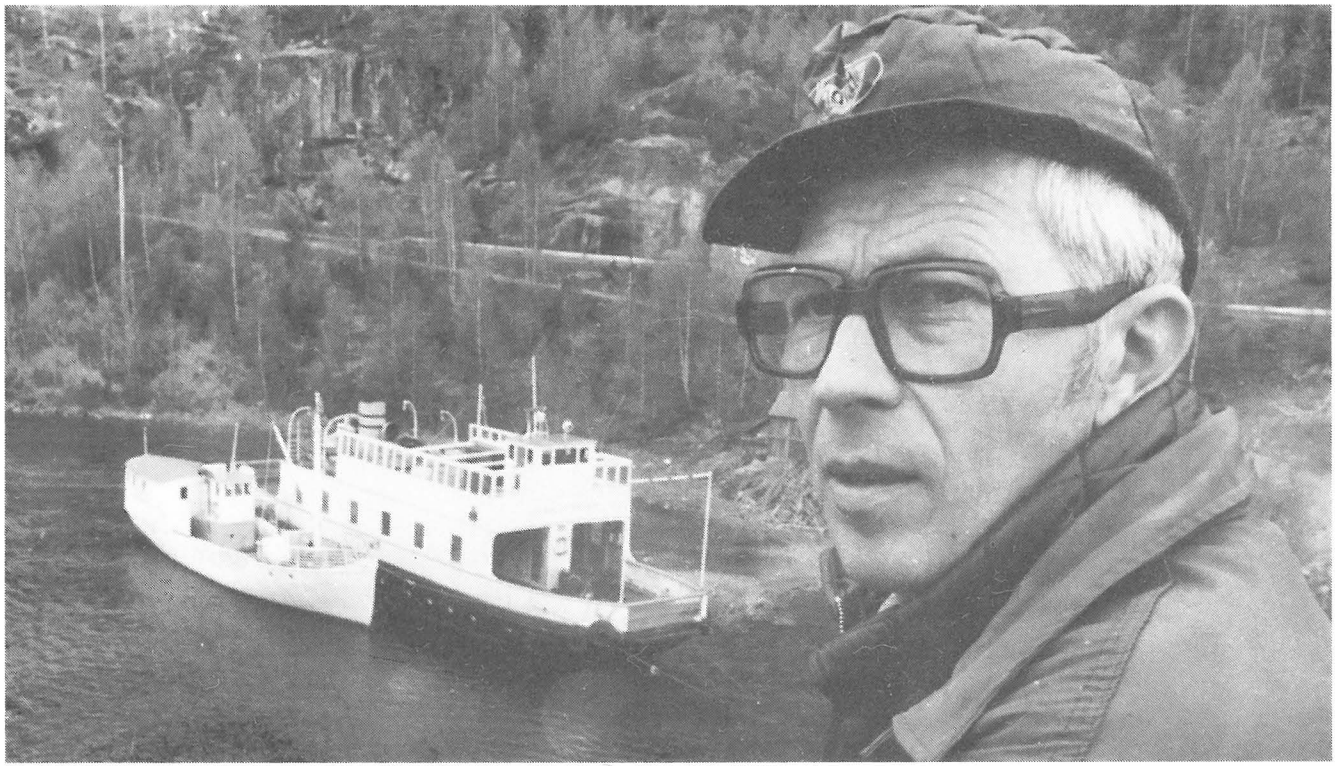
I maskinen vart det montert ein 2 cyl. 60 HK Union semidiesel og med overføringar slik at den kunne manøvrerast frå styrehuset. Rattet og styreanordning vart og skifta ut. Det hadde i alle år vore bakvendt, men vart nå endra slik at det vart rett. Og då hausten kom kunne ein gå prøvetur med den nyoppussa båten.

I Stavanger Aftenblad kunne ein lesa den 2. november 1953:

«Suldal» går kvit og nypussa som ei sølvbrur opp Helganesstraumen. Fargen, den låge skorsteinen og oppbygget akter viser mest att.

I den tida kosta ombygginga over 100.000 kroner.

Med ny motor fekk båten ca. 2 mil større fart enn



Ommund Berge gikk i brodden for å verna «Suldal» for ettertida. Her er han fotografert på Helganesbrua medan både «Suldal» og bilferja «Suldalsporten» låg i opplag i Kalhagen i 1979. Foto: Rogalands Avis.

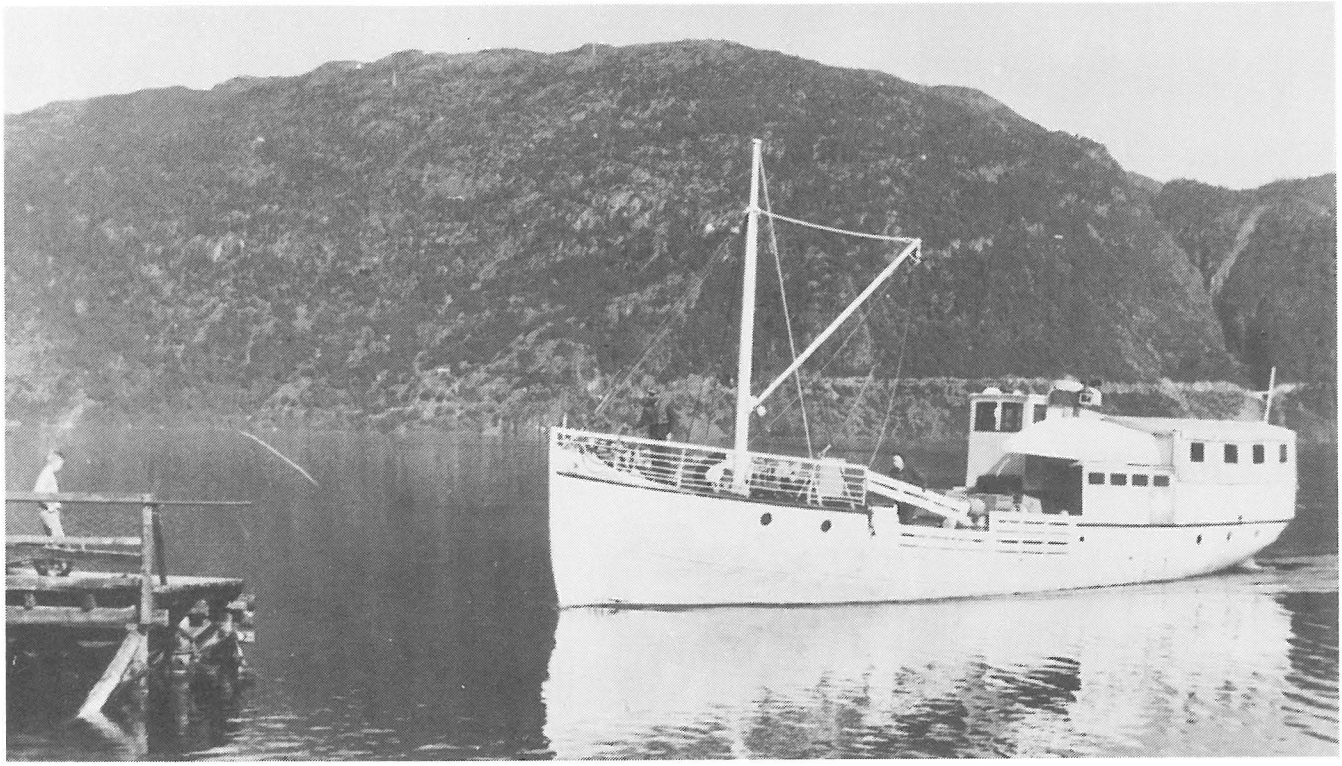
før. Men etter kvart som åra gjekk, så overtok bilfjera også lokalruta i somarsesongen, og båten gjekk berre i vinterhalvåret. Og dei siste åra vart det enno meir endring i og med at båten vart bestemt å vera reservebåt.

EIN NY MILEPEL

I 1978 hadde Suldalsvegen vore under arbeid i fleire år. Og med dette augna ein at det gjekk mot slutten for båtferdsla på Suldalsvatnet. Men ein slik gamal tradisjon kunne ein ikkje berre leggja bort og gløyma, særleg ikkje når ein etter ein liten mannsalder hadde gått med desse båtane i ruta tusenvis av gongar.

Etter tilfeldige møte mellom Josef Bråtveit og Ommund Berge vart det diskutert om å ta vare på og verna M/S «Suldal» for framtida. Dette hende fleire gongar, og til slutt vart det einighet om å kalla inn til allmannamøte for å høyra folkemeininga. Dermed var loddet kasta, og allmannamøtet vart eit faktum den 19. november 1978.

Interesserte møtte godt fram, ja, det var til og med folk frå NRK og frå dagspressa. Det var og helsningstelegram frå Norsk Skipsveteranklubb.



Nypussa og kvit som ei sølvbrur etter oppussinga i 1953. Ingvald Steinbru på bakken, Odd Vårvik med lemmen. Foto utlånt av Torbjørg Øistad.

Etter orientering frå initiativtakarane og etterpå noko diskusjon vart det samrøystes vedteke å skipa lag, og laget sitt namn vart Suldalsdampen. Alle som møtte melde seg medlemer.

Det vart og vald styre med Ommund Berge som formann. Styremedlemer vart Josef Bråtveit og Lars Vaage. I tillegg til styret vart vald Atle Ingar Vold som skrivar/kasserar.

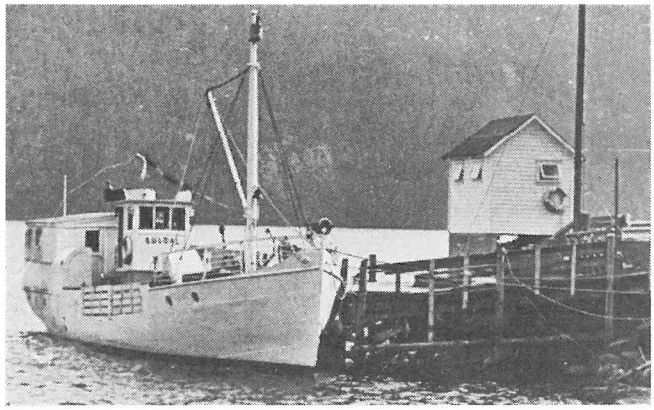
Det nyvalde styret si første oppgåve var å søkje Suldal Dampskipsselskap om å få overta båten når ruteferdsla vart nedlagt. Og styret handla snart. Alt den 30. oktober same år vart søknaden sendt. Den 14. juni 1979 vart det halde møte i avviklingsstyret for Suldal Dampskipsselskap, og det vart då gjort vedtak om at foreningen Suldalsdampen skulle få overta M/S «Suldal» og slippen i Vekamoen, men for slippen måtte dei nye eigarane sjølve syta for ny leigekontrakt med grunneigaren.

Etter mange møte og forhandlingar vart endeleg kontrakten på slippen underskriven i desember 1980. I mellomtida vart sendt søknad om økonomisk stønad og restaureringsplan vart oppsett. Like eins vart det tatt kontakt med Norsk Kulturråd, fylkeskultur-

styret og kommunen for å leggja fram framtidige planar for båten.

Etter spurnad fekk me hjelp av teknisk direktør Jonas W. Endresen ved DSD til å setja opp ein kostnadskalkyle, og den lydde på ca. 200.000 kroner. Det vart og sett opp ein framdriftsplan som skulle gå over 3 år, men denne viste seg å ikkje halda på grunn av forseinka løyvingar og andre hindringar. Dette var med tanke på ei firedeling og lik fordeling på stat, fylkeskommune, kommune og eigen innsats.

Dei første løyvingane i starten var frå kulturstyret i Suldal, Røldal/Suldal Kraft og frå SR-bankar i Suldal og Sand.



Da bevaringsvedtaket var gjort vart Dampen fotografert slik av Suldalsposten ved bryggja i Solheimsvik.

ARBEIDET FRAM TIL NÅ

På folkemunne er båten berre kalla «Dampen», sjølv etter den vart motordreven. Og eg går difor over til å bruka dette namnet.

I 1981 skulle NRK Fjernsynet ha eit program «Langs landeveien», og i det tilfellet fekk me tillatelse å få ein tur for å vera med i dette innslaget. Og seinare, i august 1982, gjekk me og ein tur/retur Osen/Nesflaten med Congress Service. Dette var for NVE med ein del utanlandske gjester. I slutten av mai 1983 vart Dampen slippsett, dette for å ta det verkelege store restaureringsarbeidet.

Sjølv om styret heile tida har arbeidt intenst, så er det likevel mykje som ikkje alltid går etter planane, men ein må likevel stadig vera optimist og sjå framover, og ein dag vil me då nå målet. Prisstigningar og anna har og gjort sitt til forseinkelsar, og sjølv om det tidlegare er kome inn midlar, så måtte me ut på ein ny søknadsrunde for å få nok pengar til å fullføra restaureringa til 100 års jubileet. Dei samla kostnadene ser nå ut til å ville koma på omlag 340.000 kroner, men det ser nå svært positivt ut med midlar.

Når det gjeld montering av dampmaskinen, så er ikkje dette tatt med i denne omgong. Men då det er planar om å setja inn dampmaskin ein gong seinare, så tok me med takk mot ein 2 cyl. høgtrykks-dampmaskin frå Stavanger Maskinistskule, og den er nå lagra på Lindum.

Det ser nå ut for at lovnaden vår om tur på Suldalsvatnet for både bygdefolk og tilreisande kan bli aktuell. Lat med då vona og tru at Dampen vert halden i orden, og at den vert ståande som eit kulturminne i lang, lang tid framover, og som kan minne om farne tider på Suldalsvatnet, men at turane langs vatnet framleis vil bli ein tradisjon.

OMMUND BERGE, f. 1927, er formann i foreningen Suldalsdampen. Han var tidlegare maskinsjef både på Dampen og ferja, og har dessutan hatt førarbevis for Dampen. Utanom engasjementet for bevaring av Dampen er Ommund Berge formann i Suldal Museumslag og medlem av styret for Ryfylkemuseet.

Minne om gamle «Suldal»

AV JOHAN HOVDA

Det er mange som har minne frå turar med Dampen. Mange gode minne. Johan Hovda er ein av dei, og attåt ein som kan fortelja levande om minna sinne.

I denne artikkelen fortel han om første gongen han reiste med båten. Det var da han skulle ta til som lærar i Kvilldal. Seinare vart det mange turar med dampen.

Gamle, gilde, koselege «Suldal» har slutta å gå i rute på Suldalsvatnet. I rutehefta frå mi barndoms- og ungdomstid stod det alltid: «— samt for dampskipet «Suldal» på Suldalsvatnet» og at «Kvilldal, Våge, Lillehammer, Lali, Bråtveit, Nes og Roalkvam anløbes».

Og minna om «Suldal» kjem for meg i yrande mengd. Eg skulle til Kvilldal og skula, hadde fått lærarpost der. Og i brevet frå krinsformannen stod: «Ei veke før Mekjelsmess er høveleg tid, og dampen går frå Osen sundagsmorgonen».

Eg reiste innover til Sand laurdag med gamle «Sand» som trong 5 timar på turen frå byen. Frå Sand følgde me den gamle bilen som Odd Mehus køyrde, og om natta låg me på hotellet til Sømjo Vårvik.

Om morgonen gjekk me ombord i «Suldal» og kom oss oppover vatnet. Dette var første gongen eg var i Suldal og første gongen eg følgde dette «dampskibet» som eg hadde lese om i ruta til DSD. Eg stod forviten på dekk og følgde med i alt. Båten var liten og svart med høg skorstein. Maskina arbeidde roleg og stilt — som alle desse gamle dampmaskinane gjorde. Dei fyrde med ved, såg eg. Ja, der låg ein dunge med kol og der nede i maskinrommet, men dei sparde på kola og langa svære bjørkevedskier inn på fyren. Maskinisten heitte Amundsen. Oppe i styrehuset stod kapteinen og styrde. Det var Josef Fisketjøn. Men dei kalla han berre for 'an Jøssup. Han laut styra sjølv opp Straumen, for her var vatnet så smalt og straumen så strid at dampen ville vrida seg ut or leia si. Rattet var bakvendt, la eg merke til. Der var både 1. og 2. plass.

Men ovanom Straumen overtok ein av matrosane, og Jøssup kom ned og tok billettane. Eg betalte 50 øre som var 2. plass frakt til Kvilldal. Og Jøssup var praten og rettleieleg og gild og stod på dekket og prata med oss passasjerane. Han fortalde at austanvinden på vatnet kune vera svært rosut og isen kunne mange gonger vera leid, og at staden der heitte Tjordal og der Veka og Kolbeinstveit og Helganes, og der hadde me Porten rett for baugen og derinne Sjukrysskora og Fleskehelleren.

Og der høyrde truverdige segner til både Porten og Sjukrysskora og Fleskehelleren. Og ovanfor Porten hadde me nedlagde husmannsplassar: Stavenes, Halvfjordingvika og — nei no svinga dampen om Fantenes og der har me Kvilldal rett for baugen. Å! så ven ei bygd: ei mengd med naust i halvrunding rundt

På tur med skipskontrollen i 1981 eller -82. Foto: Suldalsposten.

vika, vide, slette bøar ovanfor og ovanfor der igjen romslege slake liar med furuskog som går over i lauvskog lenger oppe, og øvst oppe heiane.

Dampen sig inntil bryggja. Nokre går på land, nokre få ombord endå bryggja og rabbane oppover er fulle av folk. Båten gjev seg gode tider og mannskapet pratar med bygdefolket om ting som har hendt, om krøter i feste oppmed vatnet o.a. Det var typisk med denne dampen at han alltid hadde så gode tider. Nei, ikkje noko nervepirrande, forhasta jag der i garden. Men ein gong trefte eg ein forpusta, irritert bymann oppe i lia. Han buste ut: «De må se til å få litt orden på denne båden. Han går jo forsyne meg og komme nå det passe —».

Det er konfirmasjon på Nes.

Dampen kjem med svart røyk om Fantenes. Alle flagga er oppe og presten er ombord. Det er frisk austanvind så rokflagene driv etter fjorden. Presten er nervøs og redd på dette vatnet. Han er i samtale med ein norsk-amerikanar som har vore sjømann og sigla på alle hav. Denne sjømannen legg ut om stormar han har vore ute i på desse hava: syklonar og kvelvevindar og — — Men presten bryt han av: «Si meg, har De noen gang reist i storm på Bråtveitfjorden?» Så snur han seg mot meg og spør kva eg meinar om veret. Han veit eg er øybu og van med litt av kvart. Eg trøystar og roar han som best eg kan: «Javisst er han frisk ja, men hugs at denne Dampen har gått her i allslags ver i 40 år, og i mykje verre ver enn i dag, og enno har han ikkje forlist, så — ja eg trur 'kje me får noko problem med Bråtveitfjorden».

Og vinden bles og me kosa oss nede på 2. plass, og maskina arbeidde så stilt og roleg og røyken valt or den høge pipa og vassroket piska langs sidene og rauk over dekket og lukene, men ferdafolket stod så trygge: «Det er minst føre når me har Dampen», sa dei.

Me kom oss fint oppover og gjekk innom desse veglause grendene: Våge, Litlehamar, Lali og Bråtveit som Dampen på ein merkeleg måte batt saman. Og på alle bryggene kom kyrkjekledde folk ombord. Og konfirmantar sjølvsagt. I Våge kom 1, på Litlehamar 2, Lali 4 og Bråtveit 3.

Me kjem oss i land på Nes, men Dampen går vidare 1/2 mil inn til Roalkvam. Han skal henta kyrkjefolk og 2 konfirmantar der og.

Utpå våren var det gravferd. Ei eldre kvinne var

Kvilldal med naust og bryggje og gilde gardar. Heile kverven samlast på bryggja søndagsettermiddagane, både unge og gamle, kvinnfolk som karar.

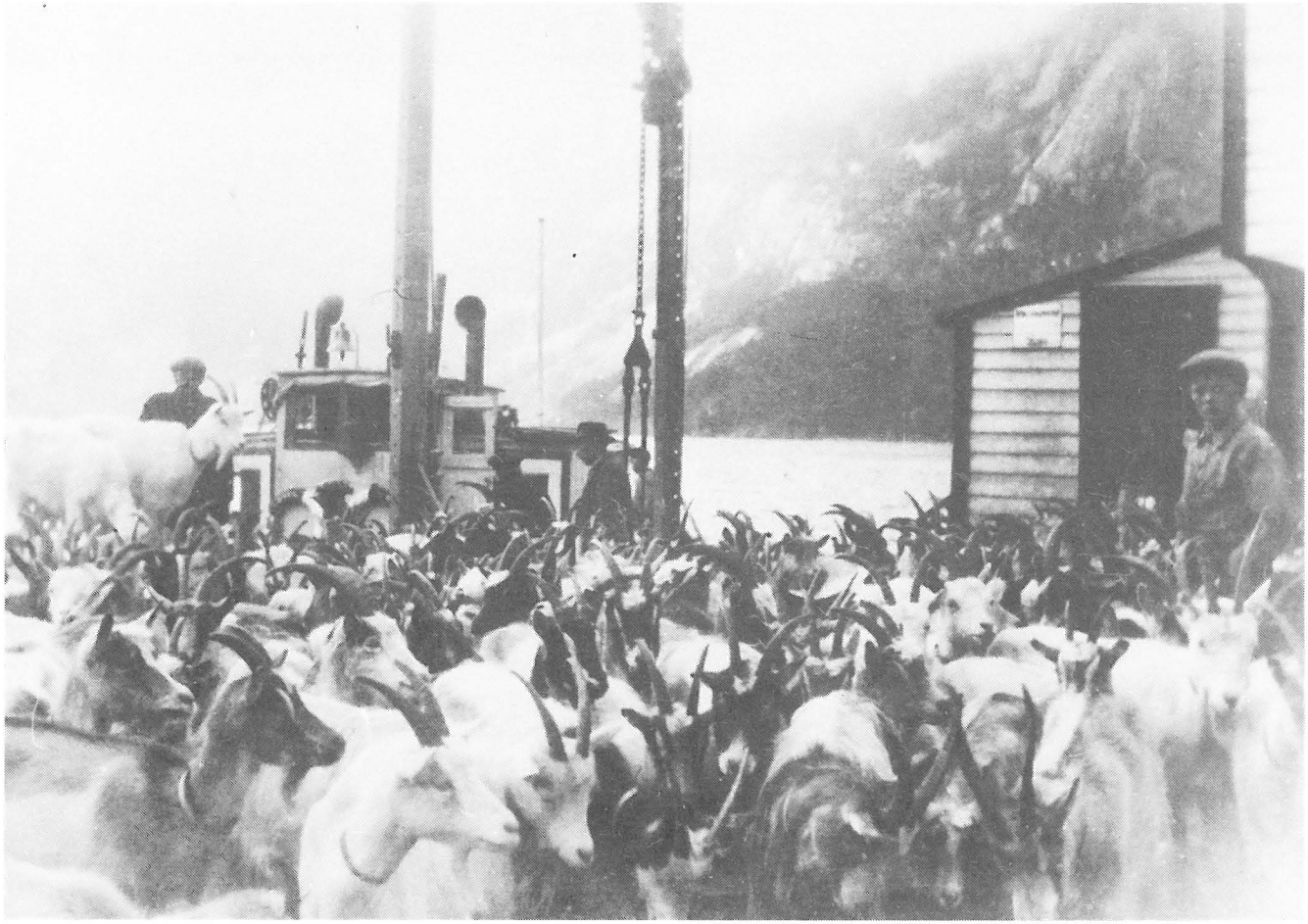
død. Då laut Dampen gå ekstratur. Stilt kom han innåt bryggja med flagga på halv stong. Når båten kom innåt bryggja før, var det ofte kvikke replikkar, litt skjemt og erting ogliknande. Men denne dagen var alt slikt lagt bort. Lukene var pynta med granbar, mannskapet fint kledde, dampen la seg roleg innåt og kista vart varsamt boren ombord og sett ned på luka. 4 karar song ei salme og Dampen mova seg frå bryggja og gjekk for sakte fart eit langt stykke utover. Siste reisa for henne som no for alltid skulle reisa frå Kvilldal.

Ja, i sanning: Dampen og Suldalsvatnet høyrde saman.

No har du gamle, svarte, koselege, «snille» «Suldal» slutta av. Så mykje glede du har gjeve oss! Du har i sanning vore ein gledespreidar for vassbuen i 94 år.

JOHAN HOVDA, f. 1901, er frå Fogn. Han var lærar i Kvilldal og Ulladalen frå 1923 til 1934. Johan Hovda er kjent som ein levande kåsør og forteljar, og han har skrive mange artiklar med utgangspunkt i den tida han hadde i Suldal.

Geitedrift på bryggja på Nes i 1933.



Sauen var ein grei passasjer

AV OTTAR ODLAND

Når ein tenkjer på avstandar og reisemåtar i Rogaland den gongen, står det som ein revolusjonerande tanke å flytta saueflokken frå Tysvær og Skjold opp til Suldalsheiane, skriv Ottar Odland i denne artikkelen.

Sau og geit var blant dei beste kundane på båtane. Dei største driftene kom frå Tysvær og Skjold, men det var og drifter frå Finnøy og andre stader. Like til opp i 1970-åra brukte dei vegen om Hylen og Våge for å komma seg til heis, men så vart det meir og meir vanleg å ta sauen på bil om Fjæra og Røldal og like til Roalkvam.

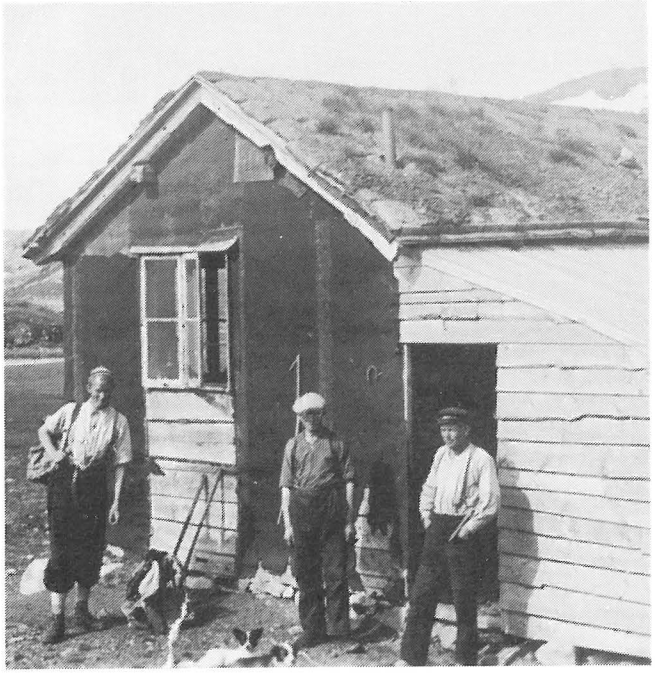
Det var stor eller liten saueflokk på alle gardar i Tysvær for 50–60 år sidan. Det var forresten gris og høns òg, og ingen bonde drøymde om å kjøpa poteter. Korn dyrka dei på små flekker og treskte med tust om så måtte vera. Smått og trongt var det for mange, men årsaka låg i alle fall ikkje i einsidig produksjon.

Sauen var nok på mange måtar den minst kravstore blant dei levande som garden makta å fø. Ku nr. to var på vippen på mange gamle husmannsplassar som var vortne eigne bruk, og dei litt større kunne berre i periodar tillata seg å halda eigen hest. Etter eit par dårlege år fekk gjerne hesten gå og berre ei ku bli ståande på båsen. Men sauen greidde seg i det lengste. Han heldt den frodige lyngvoksteren nede, han gnog i bergskorter og på finnskjeggtuer og gav ikkje bjørkespirer og raun ein sjanse. Han var eit ålreit dyr den gongen òg, det var så sjølvsagt at ingen kom på å seia det på den måten.

Likevel vart kosten mager for han, og sende han vesal og lett til slaktehuset i Stavanger om haustane. Jærbuen L. H. Kvadsheim, statskonsulenten, leita etter ei botevon for dette. I fjellet var der reservar, det beitet og den lufta fjordasmalen trong.

Når ein tenkjer på avstandar og reisemåtar i Rogaland den gongen, står det som ein revolusjonerande tanke å flytta saueflokken frå eit par kommunar opp til Suldalsheiane. Bønder frå Tysvær og Skjold hadde sikkert aldri vore der. Ryfylke kjende dei frå sjøsida, Sauda var ein aktuell arbeidsplass og motorbåtar og skøyter hadde vore «inne i fjorden» for å lasta honved og bord rimeleg frå små sagbruk. Men det var kysten som var deira rike, etter vårsilda til Espevær, Skudenes og Kvitsøy med botnagarn og små, opne motorbåtar, til Sogn eller Oslofjorden med brislingskøyter om sommaren, eller heilt til Island når silda søkte dit.

Idéen var kanskje likevel ikkje så urimeleg likevel. Den lengste delen av reisa til fjells gjekk på fjorden, til botnen av Hylsfjorden. Skøyter var det inga naud på



den gongen, både dei som var med i fiske lange tider om gongen og frakteskuter som gjekk med trelast, murstein, sand og ved. Iblant kunne dei også gå med folk, til møte og stemner, men ein gamal skipper sa ein gong at sauen var ein vel så grei passasjer! Så lenge han stod tett og jamnt og haldt seg på føtene lei han inga naud. Med jamne mellomrom måtte saueeigarane omkring i romet eller på dekk og passa på at ingen hadde lagt seg ned.

Ein heiatur tidleg i trettiåra tok ei snau veke om våren og innpå halvannan om hausten. Det tok til med at smalen var jaga heim frå utmarka tidleg på ettermiddagen. I sauehuset vart klavar og bjøller kontrollerte, og det hende nok altfor ofte at T-en på bakparten først da vart måla på, med fare for tilflekking på klede og ryggsekker, mens raudmålinga tørka. Så venta ein til den tida skøyta skulle vera der med å få flokken til sjøen og inn på naustet. Og så dukka mast og styrehus opp bak holmen, taktfast dunking frå einsylindra Rapp eller Rubb, og farkosten seig inn på søylebotnen ved sjøhuset til kjølen skura nedi.

Heile familien, små og store, var med på sauedrivinga, og på fine vårdagar kunne det nesten vera fest over førestillinga. Men det hende det var kuling og kaldt regn òg, og lite triveleg vart det da, både for sauer, folk og hundar. Hunden måtte alltid med, og hadde han lært dette på tidlegare turar, gjorde han eit par manns arbeid, minst.

Ein tenåring opplevde ei ny verd på sin første heiatur. Det var den lange fjorden, natta igjennom, med

Bileta til venstre: Berger Kvinnesland frå Tysvær var gjetar i Suldalsheia. Han hadde hest med og kløvja mat opp frå Roalkvam til Vevik. Bileta er frå 1932 og er lånt ut av Signe Kvinnesland.

soloppgang i Hylsfjorden. I Hylen var vi utpå morgonsida. Andre laster var komne iland før oss, og med eit par røynde heiakarar med stavar, rypesekker og skråsaus kring munnvikane i spissen kom drifta i veg. Det bar inn gjennom den trong, stille dalen, opp mot Skaret ogned gjennom lia mot Kvasshammar ved Suldalsvatnet. Det var ei fjellverd ein hadde lese om og sett bilete av, men aldri opplevd. Ein veteran, Nils heitte han, sat saman med meg då motorbåten Osen seig innover mot Roalkvam. Det var kaldt og det regna, vi hadde ei våkenatt bak oss. Han peika, rett til vers såg det ut til: «Øve der ska du!»

Både folk og firbeinte fekk ein pause, nokre timars svevn i høyet på ein av Bleskestad-gardane. Fjorårshøy, men ein sov tungt og godt i det og samla krefter til motbakkane, oppover i liene mot fjellplatået og Sandvatnet. Nye, urøynde dyr laga mykje bry mellom bjørkelegger og småberg, og hundane fekk stå på. Men den største flokken hadde gått der før, visste vegen og ville fram.

Det var alltid dei som ville gi opp, både lam og vaksne, som la seg ned, som måtte berast til også eigarane gav opp og sette dei etter. Eg vil tru at gjætaren seinare leita dei opp og fekk dei fram til flokken. Somme år kunne vinteren slå til igjen i juni-fjellet, med snø og slaps og massedød. Det hende ikkje på mine turar, men det er nok dei vondaste minne som ennå lever etter heiaturane langs denne gamle ruta.

Vår smale gjekk i Sandvass- eller Roaldkvam-beitet det året. Til Vivik kom eg først om hausten, på sanking. Litt leit var det jo at ein mangla evne til å oppdaga *individet* blant sauefolket. På meg verka dei til

Sauedrift på Hylsvegen ein haustdag i 70-åra.
Foto: Ola Lagarhus.

forveksling like, eg såg ikkje slektstrekk felles for mor og lam, og det skulle ein heiakar greia! Dette høyrer med blant mine taparopplevingar i livet.

Nesten utruleg var den fjellkunnskapen veteranane hadde skaffa seg. Kvar einaste nut og dal visste dei namn på, ingen eg såg den gongen hadde kart eller kompass, men alltid visste dei kvar dei var og i skodde og regn fann dei tilbake til hyttene. Det var skrøpeleg nattelege, men var ein trøytt nok sov ei likevel, i stinn luft og med høgt snorkelydnivå. Eg minnest ein veteran som hadde heimegjord sovepose. Han la seg flatt på golvet i Vivik-hytta. For i den breie køya låg det tre mann, og sengebotnen var overslag/underslag, utan stort mellom det og den trøytte ryggen!

Festleg kunne heimreisa bli, ferie før slåtten som venta heime i bygdene. Eg minnest blankstilt Suldalsvatn, med «Suldal» dampande nedover, innom gamle trebryggjer etter folk og varer. Han var lite tess som dampbåt for oss, som var vane med «Hjelmeland» eller «Sandeid», for ikkje å snakka om kjempene i nattruta. Men koseleg var det ombord, og gildt skal det bli å få sjå han igjen i gamal og ekte utgåve om ikkje altfor lenge. Den gamle rutebilen, derimot, mellom Osen og Sand, finst det vel ingen spor etter lenger. Eg minnest ein lettfota gamal sjåfør, med gamaldagse breie bukseselar over skjorteryggen, og blid både bak rattet og når han svinga inn på eit grasgrodd tun, smatt inn i ei dør og utretta eit ærend der.

Ei av skøytene låg og venta på Sand. På reisa utover fjorden vart det i alle fall ikkje keisamt. Der var alltid skjemtegaukar i gjengen. Der var meiningsduellar, om meir eller mindre alvorlege emne.

Igjen oppe i heia låg gjætarane, og beitelagsformann, og enkelte andre kunne finna på å ta ein snartur på sommaren for å sjå til dyr og folk. Slike turar var eg aldri med på. Men vekene gjekk jo fort, fram til haustreis, sanking og heimtur, til ein ny vinter i sauefjøs eller til slaktehus i Stavanger med utbytet av heiastrevet.

OTTAR ODLAND, f. 1920, er distriktssjef i NRK Rogaland. Han er vaksen opp på Odland i Tysvær, og det er røynslene frå sauedrifter derifrå som er bakgrunnen for denne artikkelen.

Ferdafolk på gamle vegar

AV JOHAN VEKA

Det er få nå som ferdast på dei gamle vegane. Og vegane er åt å verte gløymde. Nå har me fått nye vegar, riksvegar og vegar bygde i fylkeskommunal regi, og me har fått kommunale vegar. Vil me ut og ferdast, tek me bilen eller bussen. Og somme tek motorsykkelen. Og til varetransporten har me lastebilen.

Dei gamle tok ut med skreppa og børetauet. Og stundom tok dei kløvhesten med. Så var det å traske og gå mil etter mil kanskje på vegar der geita truleg har vore vegingeniøren. Stundom laut dei i båt. Og her kjem og Suldalsvatnet med i biletet. Dette skriv han om, og meire til, Johan Veka, i denne artikkelen, der han i kjent forteljarstil tek oss med attende til eit samfunn som berre få minne er att etter nå.

Hylsvegen har frå gamalt vore siste lekken i sjoarvegen for austmenn, røldøler, og likeeins for folket i kvervane langs med Suldalsvatnet, og for dei som budde i Bratlandsdalen og Bleskestad. Han er vegen mellom Hylen og Sand og Våge i Suldal. Og Hylsvegen er og vegen med børetauet og dei mange sveittedropar. Her gjekk ein og bar i dei tider austmenn, røldøler og suldøler hadde varebyte med «Landkræmmeren» på Sandslandet og med kjøpmannen i Stavanger. Og her i Hylen kunne det hende du fekk helse på Hermert Steffenson Hylen. Han var skysskaffar der frå 1798. Og i Våge hadde du høve til å helse på lensmann Jahans Vaage. Han var og skysskaffar.

Bøndene i Bråtveit hadde plikt på seg når det gjaldt vedlikehaldet på Hylsvegen. Men ein vår sa dei nei. Dei ville kje på noko vegarbeid. Då vart lensmannen i Våge sinna. Kom dei kje den dagen dei var tilsagde, skulle dei ut med 24 skilling kvar. Det var etter samråd med amtmann Scheel.

Jau, då kom dei.

Og tenkjer ein på Hylsvegen, så lyt ein og ta med husmannskonene Eldrid Rinden og Randi Øvrebø. Dei gjekk bar med børetauet eller ryggmeisen, i 1860–70-åra helst haust og vår, og hadde 12 skilling for kvar vende dei gjorde mellom Hylen og Våge. Det var i dei tider Osmund Tysdal frå Årdal dreiv landhandel i Hylen, og tente seg rik. Han vart oftast kalla Osmund Hylen.

Eldri Rinden og Randi Øvrebø må kje ha teke skade av all beringa i Hylsdalen. Dei vart gamle begge. Eldrid døydde i 1896, 85 år gammal. Randi vart 100 år. Ho døydde i 1915.

Og me kan tenkje på Halvard Teigen, ein husmann i Bråtveit. Han hadde nokre sekker bjørkbork han ville selje. Dei bar han «te vass» frå Vetrhus, lasta dei i båt, og rodde til Våge. Så var det å bere sekk etter sekk derifrå til Hylen, eit arbeid som tok to dagar. Han baud fram borken til Osmund Tysdal. Men han ville

kje betale det Halvard tykte var høveleg pris. Då tenkte Halvard: Lat meg ta meg ein bytur med borken, og han så gjorde. Båt fekk han låne i Hylen, og så rodde han dei åtte mila til Stavanger med borkesekkene.

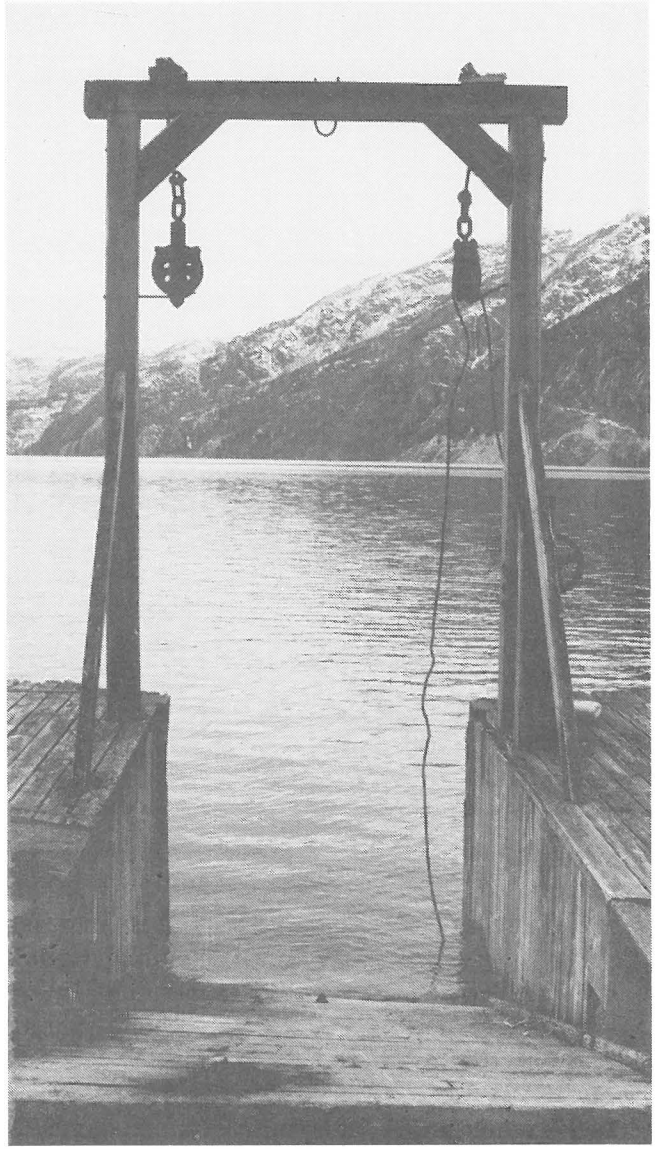
— Eg hadde lika for den turen, har det vore hermt etter Halvard. Men tenk for eit slit — med åtte sekker bork frå Vetrhus i Bråtveit til Stavanger.

Lat oss og ta med Per Skogen. Han sat husmann på Skogen i Kvilldal. Han arbeidde sildetønner. Og når han hadde eit høveleg tal, var det til å bere tønner ned til Øystadstranda. Så var det å føre dei i båt, den mila til Våge. Og nå laut han til med børetauet, og bere tønnene den halve mila til Hylen, og selje dei for ein ort tønna. Eller han fekk seg båt i Hylen, og rodde dei to mila til Sandslandet. Der fekk han stundom 2-3 skillingar meir for tønna. Og då fekk det våge seg om ein stundom laut slite seg ut Hylsfjorden i motvind — Per Skogen som hadde sokneprest Jørgen Friis til oldefar og lensmann Peder Friis til bestefar.

I 1867 tok hjulbåten Ryfylke til med ruta si på Hylen. Same året kom Suldalseidet med i rutenettet til Det Stavangerske Dampskipsselskap. Og Samson Vandvig sette seg då til med krambu på Suldalseidet.

Ruta på Hylen førde til eit betre samband med Stavanger. Og 28. juni 1896 går 111 medlemmer av Stavanger Ynglingeforening iland i Hylen. Dei skal på fottur til Haukelisæter. Så bar det oppetter mot Hylskaret. Og der kom dei i lyrisk stemning: «Toget kom netop til Skaret da Solen steg op bag Fjeldene paa den anden Side av Suldalsvandet — et aldeles betagende og uforglemmelig Syn», heiter det i referatet frå turen.

Ja, steinane talar på dei gamle vegane, gjennom dei mange soger og segner som er knytte til dei ymse vegar, og då ikkje minst til Hylsvegen.

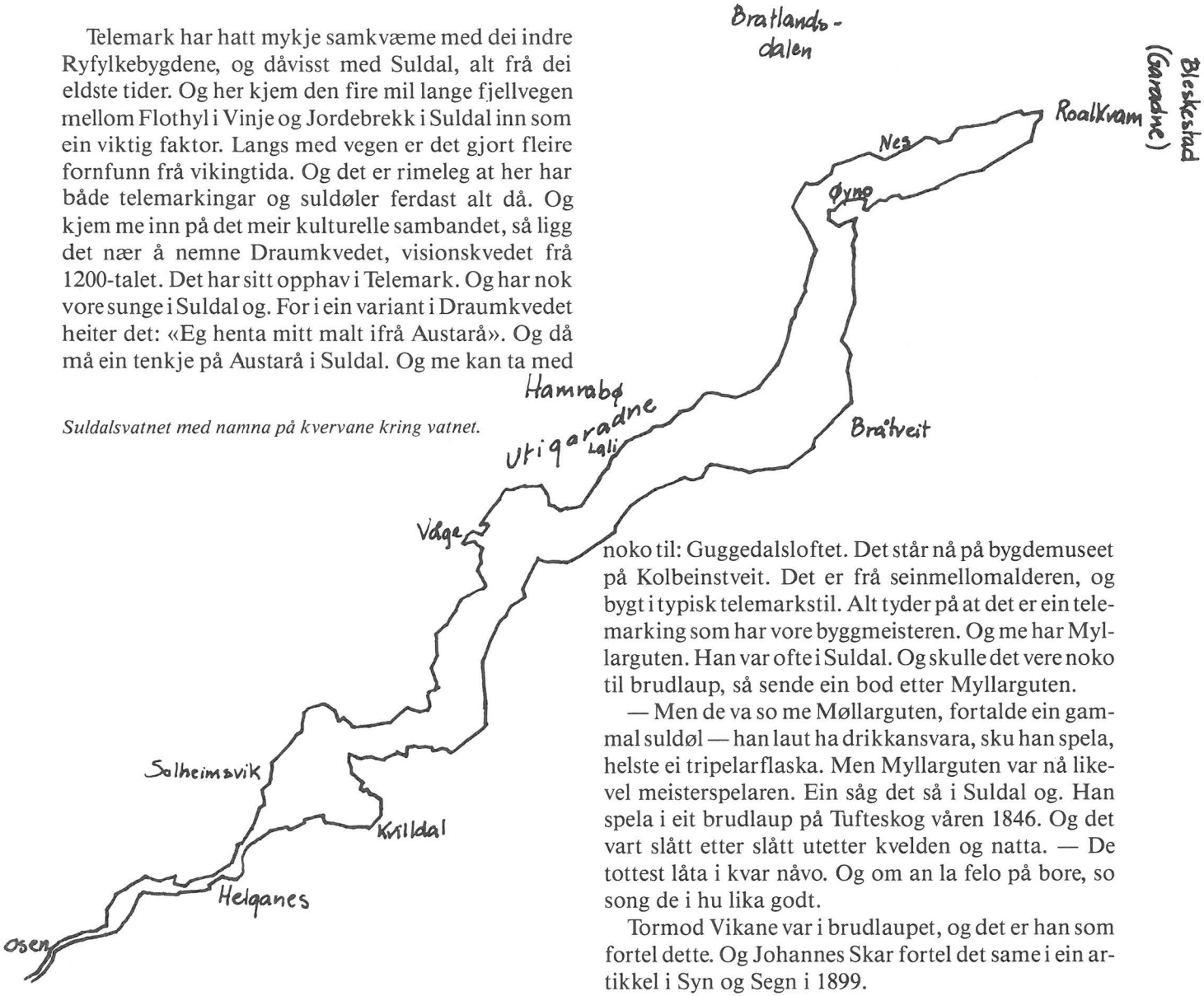


Da båten hadde gått siste turen i rute på Suldalsvatnet etterlet han seg eit tomrom.

Telemark har hatt mykje samkvæme med dei indre Ryfylkebygdene, og dåvisst med Suldal, alt frå dei eldste tider. Og her kjem den fire mil lange fjellvegen mellom Flothyl i Vinje og Jordebrekk i Suldal inn som ein viktig faktor. Langs med vegen er det gjort fleire fornfunn frå vikingtida. Og det er rimeleg at her har både telemarkingar og suldøler ferdast alt då. Og kjem me inn på det meir kulturelle sambandet, så ligg det nær å nemne Draumkvedet, visionskvedet frå 1200-talet. Det har sitt opphav i Telemark. Og har nok vore sunge i Suldal og. For i ein variant i Draumkvedet heiter det: «Eg henta mitt malt ifrå Austarå». Og då må ein tenkje på Austarå i Suldal. Og me kan ta med noko til: Guggedalsloftet. Det står nå på bygdemuseet på Kolbeinstveit. Det er frå seinmellomalderen, og bygt i typisk telemarkstil. Alt tyder på at det er ein telemarking som har vore byggmeisteren. Og me har Myllarguten. Han var ofte i Suldal. Og skulle det vere noko til brudlaup, så sende ein bod etter Myllarguten.

— Men de va so me Møllarguten, fortalde ein gammal suldøl — han laut ha drikkansvara, sku han spela, helste ei tripelarflaska. Men Myllarguten var nå likevel meisterspelaren. Ein såg det så i Suldal og. Han spela i eit brudlaup på Tufteskog våren 1846. Og det vart slått etter slått utetter kvelden og natta. — De tottest låta i kvar nåvo. Og om an la felo på bore, so song de i hu lika godt.

Tormod Vikane var i brudlaupet, og det er han som fortel dette. Og Johannes Skar fortel det same i ein artikkel i Syn og Segn i 1899.



Suldalsvatnet med namna på kvervane kring vatnet.

Telemarksjentene må ha vore gjæve i Suldal, skal me tru det som står i eit gamalt Suldalsstev:

De kom ei jente frå Raulandsstrondo,
då vart dei so gjesne, dei gutar i Suldal.

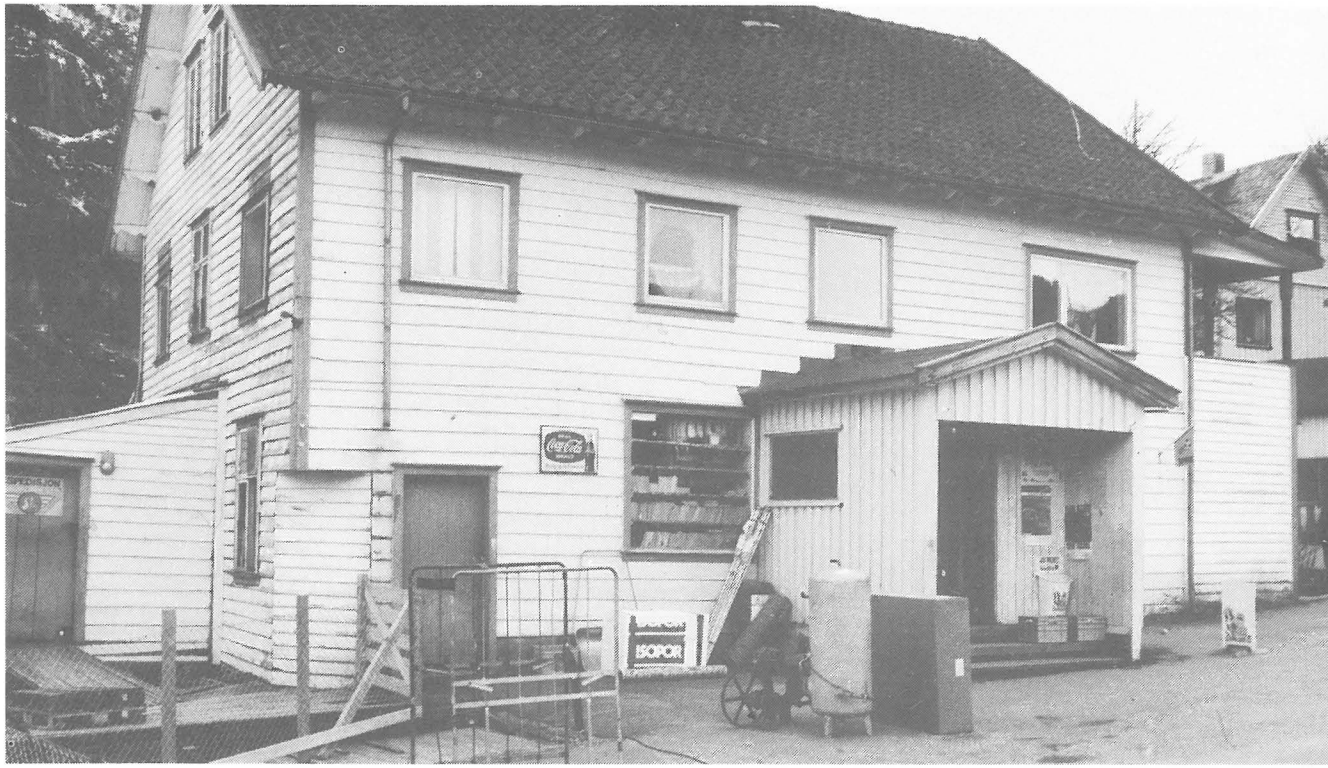
Somme suldalsgutar for austom fjella etter gifta si, og det lika Raulandsgutane berre så måteleg:

Va de kje jentor i Suldal for deg,
me du kom te Rauland, tok jenta frå meg?

Jordebrekk i Suldal seiest å vere rudd av austmenn. Og det tykkjest å vere mykje i det. For på 1500-talet er det austmenn som sit på garden. Sidan kom garden til å høyre til Suldal prestebol. Men i 1618 kjem to menn frå Våmartveit i Rauland med krav på garden. Dei meinar dei har odelsrett til Jordebrekk, og dei legg fram skinnbrev frå 1580 og 1582 som provar dette. Men det hjelpte ikkje. Og garden vart framleis knytt til Suldal prestebol.

Folk frå Rauland og Vinje hadde ofte noko å yte når dei kom til Suldal. Og går me langt attende i tida, så hadde dei truleg jern med på kløvhesten. I Rauland har ein drive jernvinne alt frå norrøn tid. Dei mange

Før var det greitt kor sentrum i kverven var. Nå er det stille og audt på bryggjene. Frå Bråtveit bryggje.



Nes har framleis ein samlingsstad ved vatnet, men snart skal handelslaget flytta frå denne bygningen, der det har vore drive handel i nære innpå 100 år.

slagghaugar på austsida av Hardangarvidda vitnar om det. Og suldølene trong til jern. For me veit kje av noko jernvinne i heiene i Suldal. Og austmennene kom elles med kvatsteinar frå Eidsborg og med tynsleljåar frå Tinn. Og heimatt hadde dei korn og salt mellom anna. Og i uåra 1812–13 såg du austmenn på Flothylvegen med almebork på kløvhesten. Og på Kvednafjellet på Jordebrekk tok dei ut kvernesteinar, og køyrde dei austetter på vinterføret.

Men det var kje utan fare å ferdast på Flothylvegen. Jakob Roalkvam (1852–1948) visste namnet på 14 austmenn som hadde «gje te» der vintersdag.

Flothyl var gjevarstad. Og folkeminnesamlaren Rikard Berge kan fortelje om ein kramkar som vart drepen der. Ei kone i Roalkvam kjende att broka åt kramkaren på ein Flothylkar som kom innom heimen hennar på ei ferd vidare.

Det er kje noko drap som hefter ved Jordebrekk. Men når det lid utpå 1700-talet, ser me att bonden på Jordebrekk er fri militærtenesta. Til vederlag skal han vere til hjelp og rettleiing for kongens ombodsmenn som ferdast på Flothylvegen, og skaffe dei husvære og mat når det trongst. Og ikkje berre det — ein skulle og

Bedehuset er einaste samlingsstaden som er att i Kvilldal.

vere til hjelp for «Almuesmend som kom i vanskar «i de øde Fjelde».

Men frå Flothylvegen til Brudelevegen — vegen mellom Vatndalen i Bykle og Bråtveit i Suldal. Og går du vegen så treng du dagen. Byklarane tok stundom kløvhesten med når dei skulle på «Norlande», som dei sa. Men dei fleste byklarar var nok kløvhest sjølve.

Midtvegs mellom Vatndalen og Bråtveit, på høgaste leitet der, ligg 50 steinar, 25 på kvar side av vegen. Det var ofte prestelaust i Valle, som hadde Bykle til anneks «De Mænd af Raabygdelag ihelsloge sine Præster», har det vore skrive. Og så var det inga anna råd — ein laut til Suldal når det gjaldt giftermål. Eit brurefølgje stogga på Brudele, og la steinane til eit minne om ferda til Suldalskyrkja, seier segna.

Og her for Jacob Michelsen. Han hadde vore prest i Valle nokre år. Nå hadde han fått Suldal soknekall. Og då skriv me 1552. Og nå kom han med flyttegodset på kløvhestar. Og truleg sat han sjøl til hest. Men det gjekk kje med hr. Jacob i Suldal i lengda. Korkje livsfærsla hans eller embetsførsla hans høvde med Bibelen og det ein kalla god folkeskikk. Og i 1579 laut han møte i Stavanger Domkapitel, klaga for «ideligen Druchenskab». Han vart suspendert i tre år, og i dei åra skulle han bu på Risvoll i Sauda, og ikkje setje sin fot i Suldal med han budde der. Så vidt veit, kom han kje til Suldal seinare heller.

Jacob Andreas Mohr var sokneprest i Suldal 1845–55. Ein sommar kom han på han ville vitje ein embetsbror i Bygland. Og han tok vegen Bråtveit–Vatndalen. I Vatndalen vart han godt motteken, og han stogga der med natta. Då kvelden kom, reidde di opp flatseng på langbordet i Stova! Han seier i dagboka si: «Der sov jeg søtelig».

Overlærar Knud Knudsen frå Christiania reiste ikring i Suldal og Bykle og granska bygdemåla der i 1840-åra. Han let vel over levevilkåra i Suldal. Men i Bykle, seier han, var det «kummerlige Kaar». Rett nok hadde ein gode fiskevatn i Bykle og gode jakttilhøve i Dyraheio. Men det skorta ofte på korn. Gardane ligg høgt til fjells, og kornet vart stundom skore umoge, fortel Knudsen.

Og då nemner han uåret 1812. Då vart det bore mange børar almebork på Brudelevegen, slik ein då og såg det på Flothylvegen. Jone Aarhus i Bråtveit står

Vegen, og dei utvegane han ga, har gripe avgjerande inn i kulturlandskapet i Hamrabø.

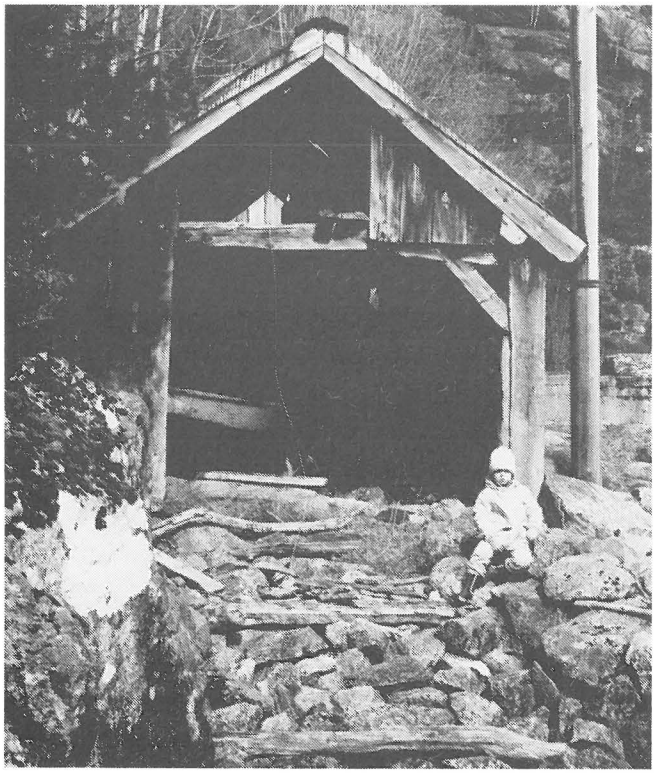
sentralt i soga om Brudelevegen. Byklarane tok ofte inn på Århus. I uåret 1812 kom det særs vel med. Jone var ein hjelpsam mann, og han hadde god råd. Han tok aldri imot betaling, sjølv om det var dei byklarar som kunne betale når Jone og huslyden for til heis på slått, reiste dei frå ulæste dører. Dei hadde byklarane i tankar. Det vart sett mat på bordet. Der kunne både byklarane og andre austmenn ta til seg av flatbrød, ost og smør.

Grannane meinte austmennene kom til å ete han or huset. — Å nei, vert det hermt etter Jone — der maten vart gjeven, der vil han verte verande og. Det er noko i det. Iminsto hadde Jone Aarhus det usytt med levemåten. Han døydde i 1824, 78 år gammal.

Men soga om Brudelevegen er kje berre soger om prestar og brureføigje og fattigdom og almebork. Går me langt attende i tida, ser me både suldøler og andre ryfylkingar på veg til marknaden i Ryfylke. Markna-

den vart halden på ein støl som vert kalla Kaupmannsbui. Det er stadfest i eit skrift frå byrjinga av 1700-talet: «En Miil fra Bykle staaer en gammel Boe, der synes Nordmennene og Sæterbyggerne at have mødt hvert Aar med sine Varer at sælge, Nordmændene med salt, Heste, Læreft, Fisk og saadant. Sæterbyggerne med Buskab, Huder og Skind ». Markedsplassen ligg midt i ferdavegen til Suldal. Og i nærleiken har me også fleire gamle felæger.

Dei siste linene om Vatndalen vart skrivne i 1917. Då bygde ein Vatndalsdammen, og gardane kom til å liggje under vassyta. Men minna om ferdsla mellom Vatndalen og Ryfylke har me mellom anna i Austmannsbrekko i Bråtveit, i Austmannsnåso, i Kvilldal og i Austmannssmåje i Preståsen i Sand.

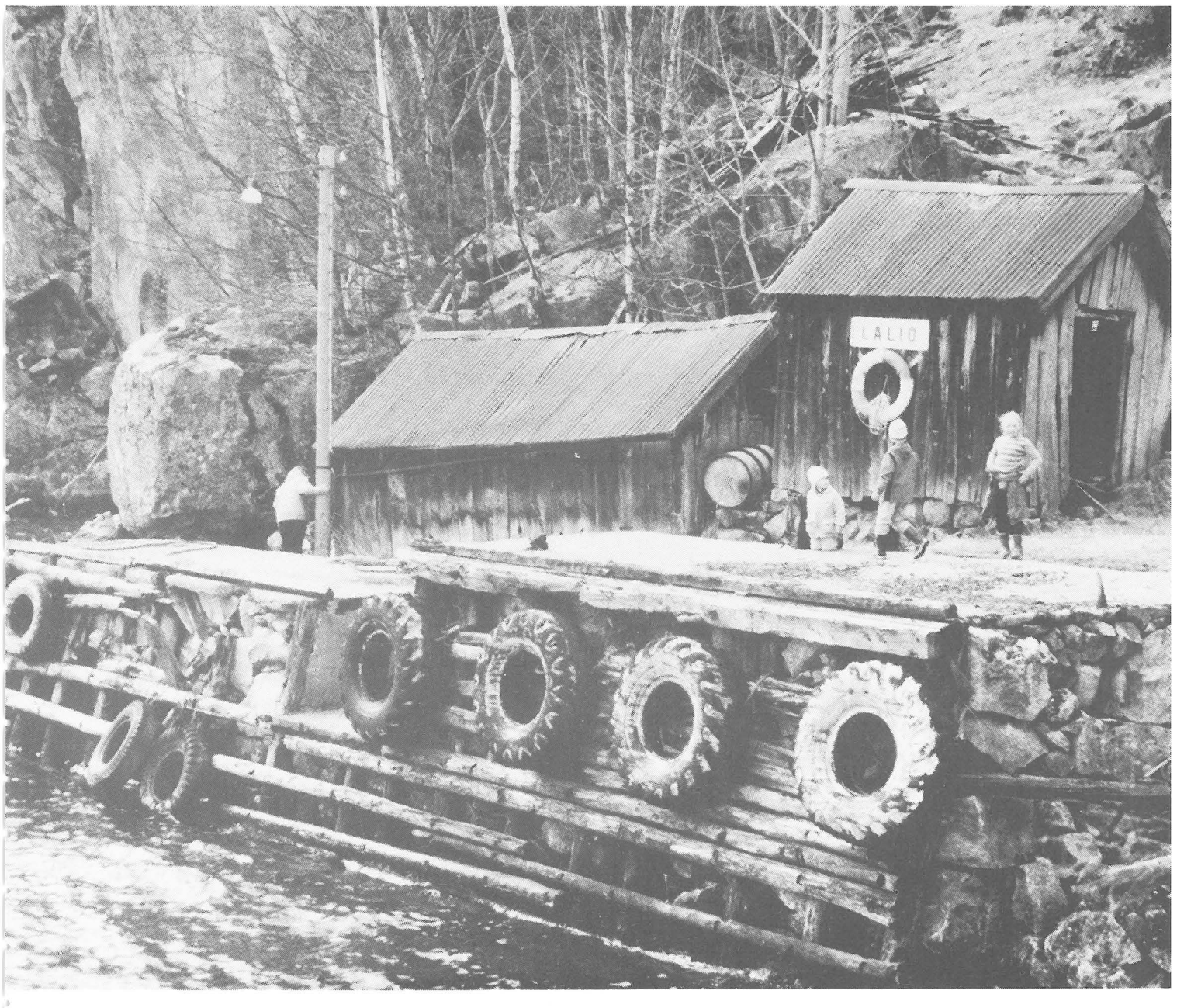


I 1892 kom det kjøreveg frå Nesflaten til Horda i Røldal, gjennom Bratlandsdalen. Før var det berre ein gongesti gjennom Bratlandsdalen, og den var lite farande vintersdag. Ville ein frå Nesflaten, tok ein før vegen opp Nesdalen, gjennom Suldalskaret og ned til Botnen i sørenden av Røldalsvatnet. Og her var marknadsvegen og. Og då tenkjer me på Røldalsmarknaden, ein marknad som hadde opphavet sitt i førhistorisk tid, seier konservator Kjell Midttun. I den eldste tida tok marknaden til første tysdagen etter jonsok og varde i åtte dagar. Etter eit kongeleg påbod i 1756 vart han flytt til tredje tysdagen etter jonsok. Og slik var det til marknaden vart lagt ned i 1810.

Røldalsmarknaden var ein viktig faktor i hopehavet mellom Suldal og andre bygder. I Røldal møttest vegane frå Ryfylke, Sunnhordaland og Hardanger med vegar frå Setesdal, Telemark og Numedal.

Røldalmarknaden var mykje ein hestemarknad. Og særleg kom det mange hestar frå Rogaland. Og det var kje alltid til beste for bygdene der, meinte amtmann Hammer i 1772. Dei beste hestane vart selde på Røldalsmarknaden. Og så sat Rogalandsbygdene att me skrapet. Slik såg amtmannen det. Men det var og stor omsetnad på ymse hushaldsvarer. Her var turrfisk, salt, humle, øl og ullvarer og kramkarar austanfrå kom med sølvsaker frå Kongsberg med sølgjer, maljer og knappar. Og frå Bergen kom kramkarar med «den sorte hollandske platetobak» i skreppene sine, veit me.

Er vassbuen interessert i å ta vare på minna om ei fortid der vatnet var vegen?


LALIO

Men me får og vete om eit laustslept liv på marknaden. Og då held me oss til ei gammal regle: «Her er mang ein dans trødd, mang ein hest sprengd og mang ein kar dengd».

Og vegen gjennom Nesdalen var og pilgrimsvegen. Og her tek me med valfartane til Røldalskyrkja jonsoknatta. Den siste valfarten dit var jonsoknatta i 1835.

Det tre mil lange Suldalsvatnet har vore ein viktig lekk i samferdsla mellom Ryfylke og næraste bygdene austom fjella. I båt laut bonden frå øvre Suldal når han skulle til haustmarknaden i Stavanger med dei varene han der skulle yte, og med dei varene han kom heimatt med. Og slik var det oftast med austmannen og, og med røldølen. Og gjekk kje ferda deira til Stavanger, så gjekk ho til Sandslandet, og kanskje til Hylen etter det kom handelsmann der. Og i båt laut fut og skrivar, og likeeins lensmannen i Suldal. Og i båt laut Suldalspresten når han skulle til Røldal anneks, og Røldal var anneks til Suldal frå reformasjonen til 1848. I 1858 kom det distriktslege på Sand. Og han laut og i båt når han skulle lydast om ein sjuk vassbu. Vassbu var eit samnamn på dei som budde i kvervane langsmed Suldalsvatnet, og er det framleis.

Og Suldalsvatnet var vatnet med kyrkjebåtane. Det var åttæringar. Kyrkjebåt var det i dei fleste kvervar. Men det var kje utan fåre å ferdast på Suldalsvatnet vintersdag. Og me har segner om eit åttæringslag frå Bråtveit som «gjekk te» ved Båsane på ferd heim frå kyrkje.

Suldalsvatnet er også vatnet med tømmerflåtane. Ein rodde flåtane til Suldalsosen, og tømmeret gjekk då vidare ned Lågen til Sand. Ved ei synfaring på Kjølvik sag i Jelsa i 1760, vart det sagt at tømmeret til saga det året kom frå Tufteskog, Jordebrekk, Roalkvam, Bråtveit og Kvilldal i Suldal. I dei tider kjøpte og handelshuset Jacob Kieland & Søn i Stavanger tømmer i Kvilldal, og ferda då ut kontrabøker til bøndene der.

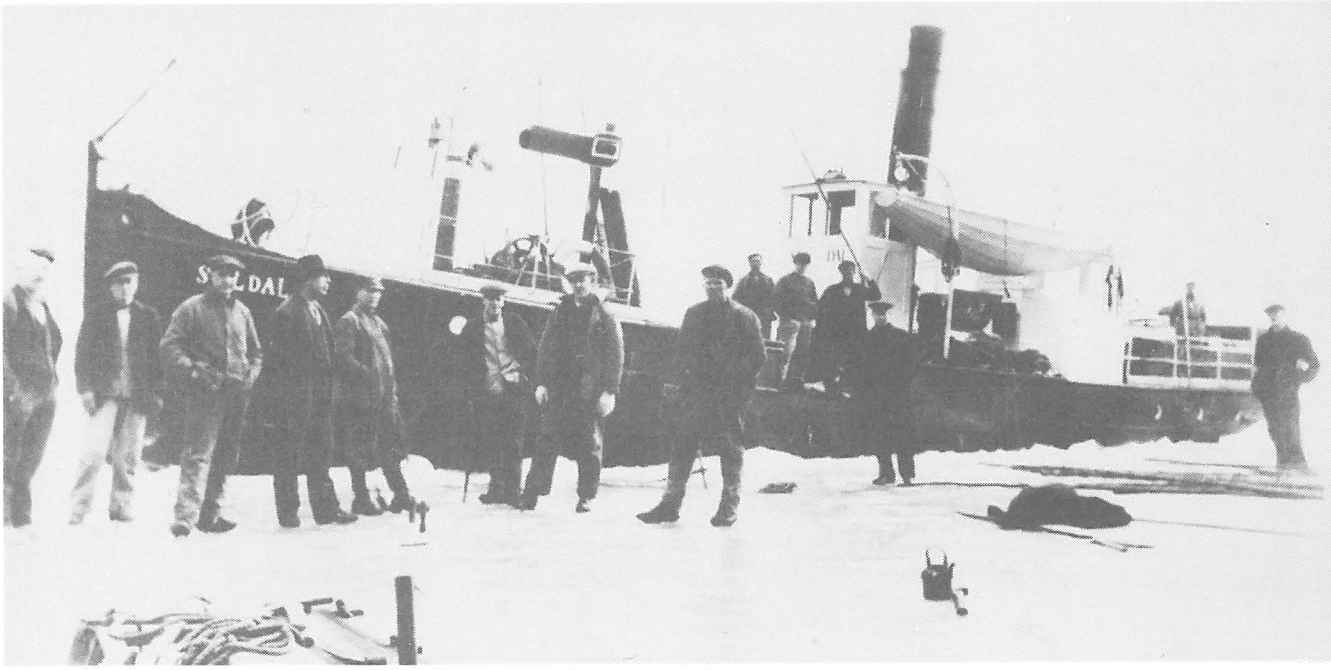
Me må heller ikkje gløyme førebåtane. Dei var større enn åttæringane, og særleg bygde med tanke på krøtertransport. Ein av dei siste som hadde førebåt, var Sveinung Veka (1840–1917).

I 1832 ser me Niels Haugen er vorten skysskaffar på Nesflaten. Han har og fått Dagbog for Gaudetuns Skafferi i Stavanger Amt: Hvorudi enhver som forlanger Skyds for Betaling, skal tegne den ved Loven om Skydsvæsen af 6.te Juli 1816 befalede, i de dertil indrettede og vedheftede Rubrikker.

Niels Haugen skulle syte for båtskyss på Suldalsvatnet, og syte for ridehestar og kløvhestar til dei som skulle over fjellet til Røldal, eller til Telemark.

I dagboka kan me lese om løitnant Undahl, med tenar, som skal «afreise den 11. August 1832 til Præstemoen». Og 23de juli 1833 kjem propitær Formand til Nesflaten med, og han har med seg von Seboudr frå Dresden og L. Kahrs frå Bergen. Dei skal ha «En fireaarde Baad med 2 Mand til Vaage». Og Ulrich Hansson frå Gøteborg skal ha ridehest til Røldal 26de september same året. Og då ser me og at Niels sel ein gammal ridesal til Mr. Stimson frå Edinburg. Hjå skysskafaren på Nesflaten får me og helse på diktarpresten og folkeminnesamlaren Jørgen Moe. Han kjem frå Ullensvang prestegard, og har der skrive opp eventyr etter Blind-Anna. Nå vil han vitje Suldalspresten Carl Hansen, treskjeraren, møbelsnikkaren «og lyt ha Baad med 4 rorskarle», dato 5. juli 1844.

JOHAN VEKA, f. 1896, har vore lærar i Bråtveit. Han er vel kjent som bygdehistorikar og har gitt ut ei rekke bøker med emne frå Suldal og Ryfylke, forutan at han har skrive ei mengde artiklar i aviser og tidsskrift.



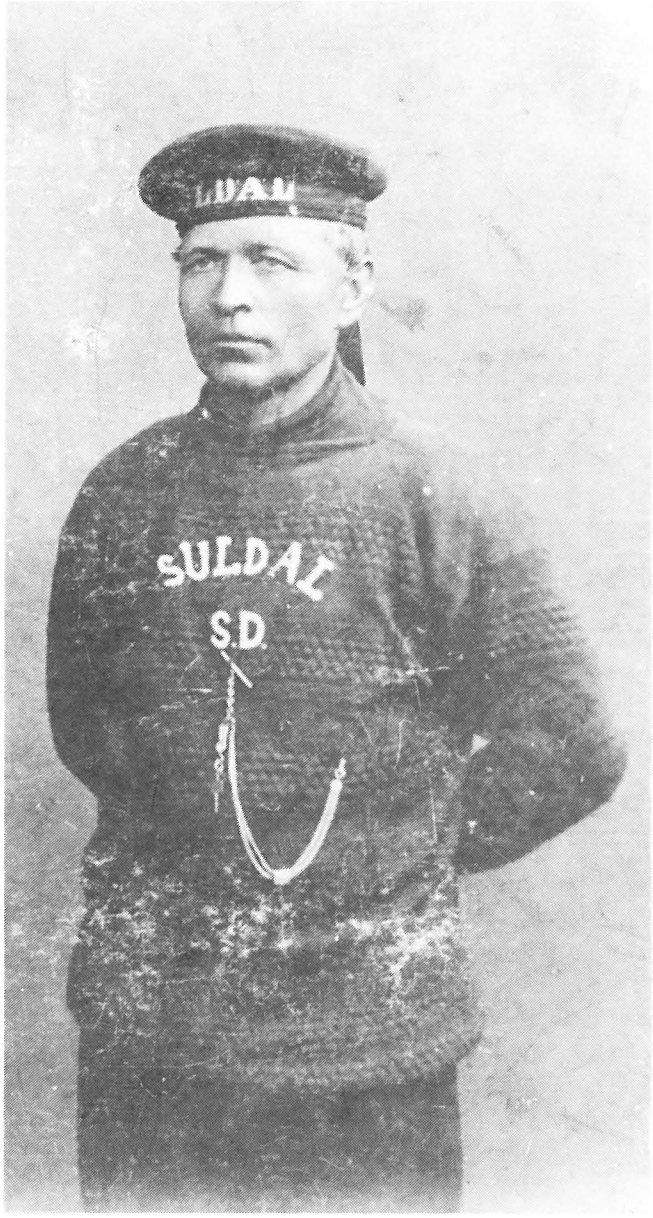
Gamle Dampen

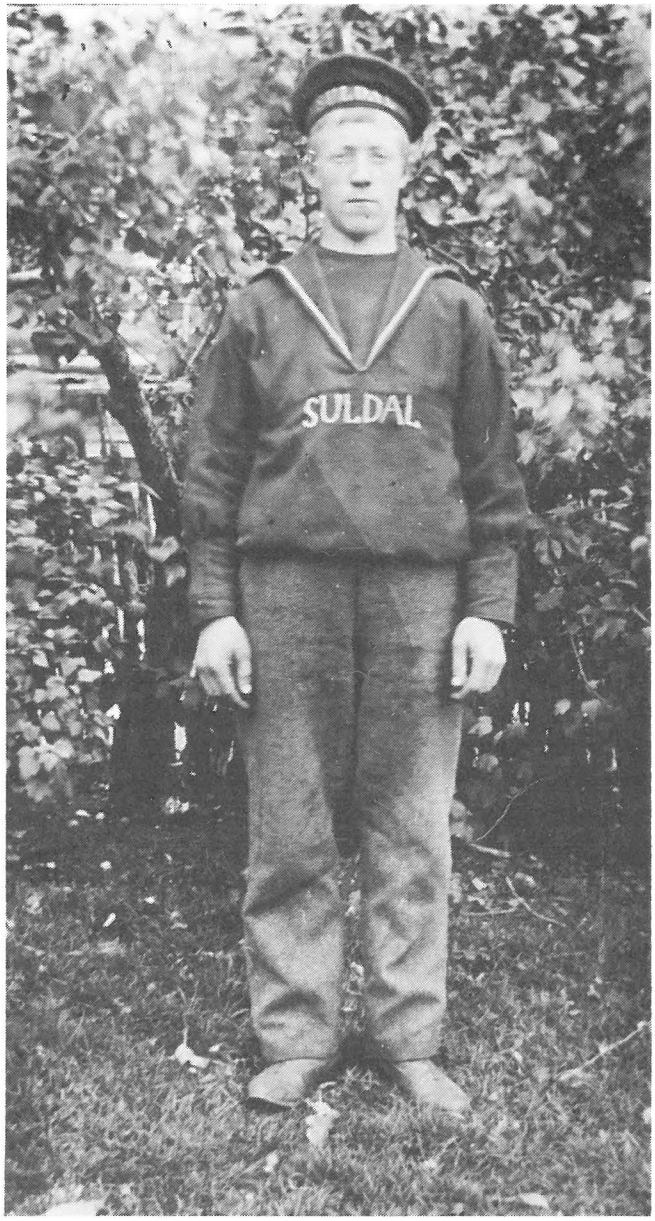
I 1982 gjennomførte museet ei stor fotoinnsamling i Suldal. Mange av bileta som kom inn hadde motiv frå ferdsla på Suldalsvatnet.

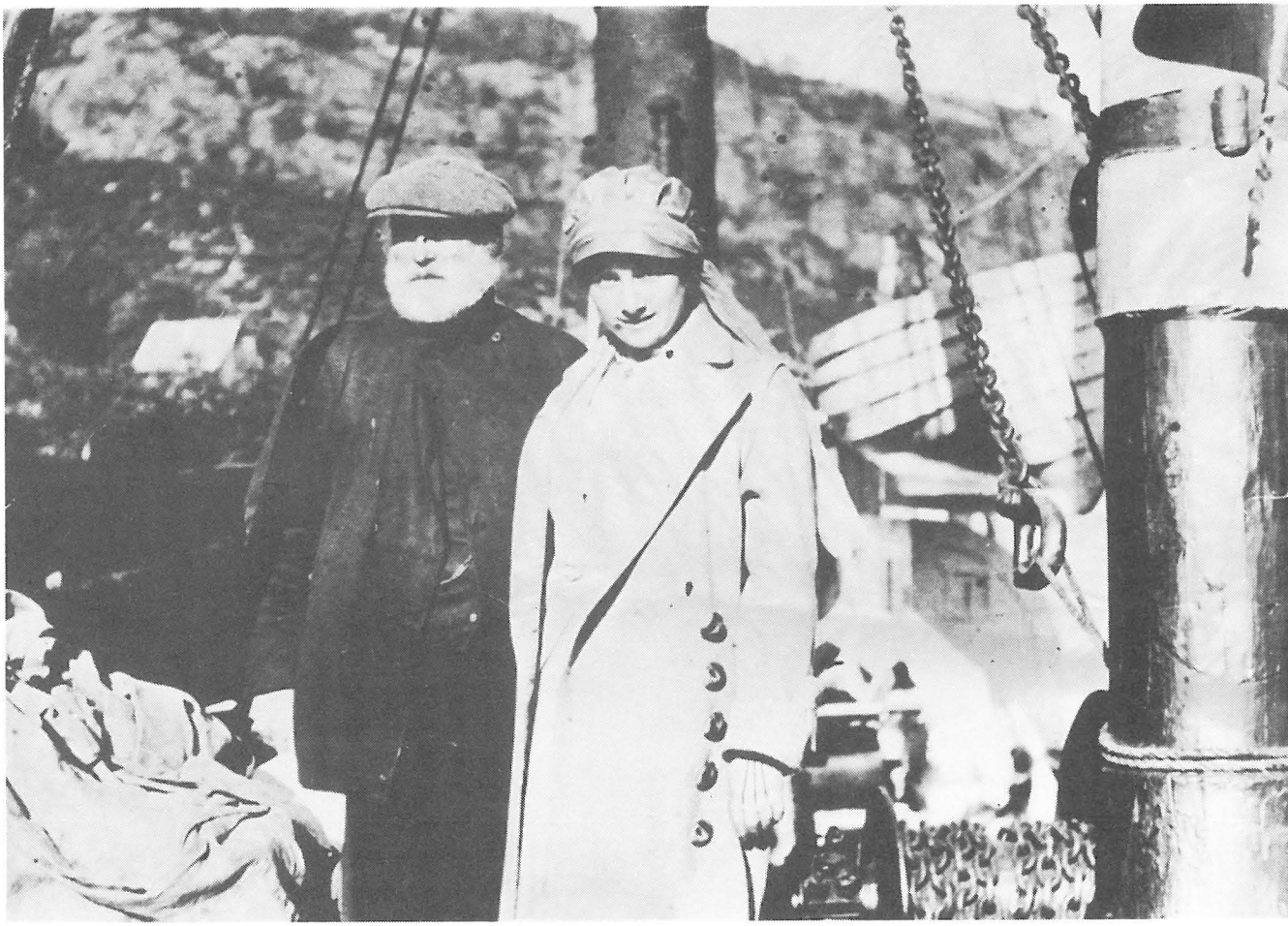
På dei følgjande sidene har vi samla ein del av desse bileta saman med nokre andre bilete som vi har fått låne til utgjevinga av dette heftet.

Isskjæring for å halde råka oppe ein av vintrane i slutten av 20-åra. Frå venstre: Torkel Sandvik, Nils L. Fisketjøn, Erik Helganes, Ola Brustvedt, Lars Århus, Åmund Fisketjøn, Hallvard Vaarvik, Magnus Tjordal, Josef Fisketjøn og Lars Vaarvik. Om bord: Imsland, Kleng Vaarvik og Aslak Fisketjøn.

På reis i 1941. Harald Iversflaten, Gustav Iversflaten, Tor Djuvik og Albrigt Iversflaten dreg varer og bagasje opp til isbryggja ved Midtfjordsholmen.


SULDAL
S.D.


SULDAL



Lars Vaage, skippar på D/S Suldal 1901–1917.
Biletet er frå 1915.

Lengst til venstre: Steffen Hylen med den eldste uniforma me kjenner til frå Suldal Dampskipsselskap.

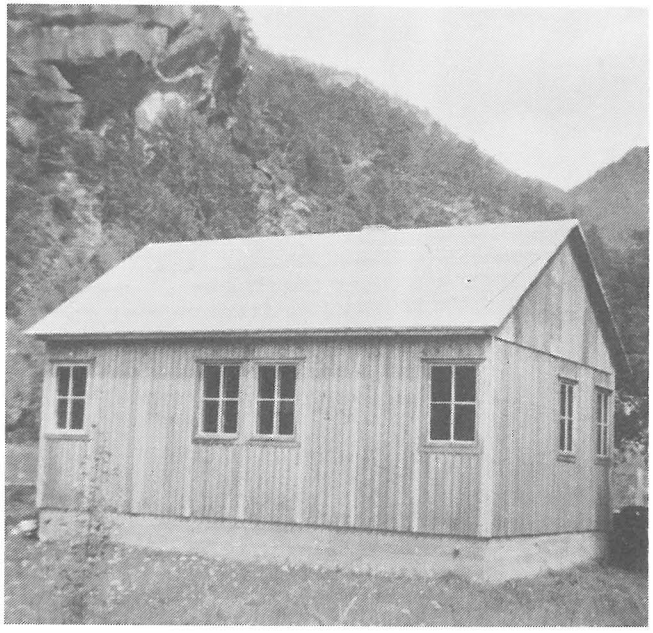
Til venstre: Håvard Gautun i uniform ca. 1905.
Foto: O. T. Stråbø. Utlånt av Odd Stråpa.

SOLDAL

Til venstre: Dampakarane i 1935. Frå venstre: Aslak Fisketjøn (1897–1962), Nils L. Fisketjøn (1918–1944), Josef Fisketjøn (1880–1962), Erik Amundsen (1872–1947) og sittande framme, Lars Vaarvik (f. 1874). Foto utlånt av Gunvor Haaranes Tjordal.

Kleng Vårvik var på båtane i over 40 år.

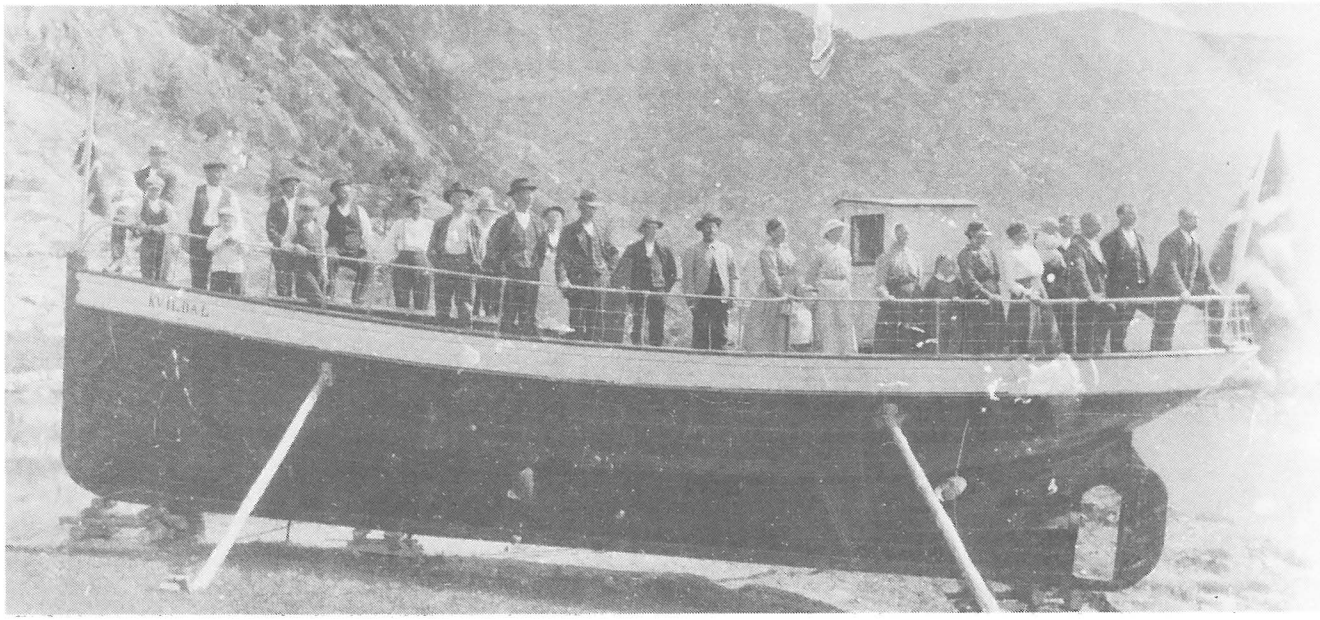
Sjømannsheimen i Roaldkvam i slutten av 40-åra. Huset vart brukt til overnatting for dampkarane. Sjømannsheimen er seinare blitt hytte. Foto utlånt av Daniel Hoftun.



Motorbåten «Osen» vart bygt i 1913, -14 eller -15, for bakar Hansen på Osen. Han gikk i rute noen år, men så vart motoren seld og båten lagt i opplag. Noko seinare kjøpte dampskipsselskapet han, og hengde han etter Dampen når det var trong for det, seinare vart det innsett motor i han att og han gikk som reservebåt for Dampen. «Osen» var dessutan brukt mykje i trafikken med sau og geit og kyr som skulle til Røldal. Siste turane gikk han truleg i 1947.
På biletet er det Erik Amundsen og Johs. Rasmussen som er fotografert framfor styrehuset. Dei andre er ukjente.

M/S «Kvilldal» var ein annan båt som prøvde å ta opp konkurransen med Dampen. Det var ein båt på 39 fot som vart bygt i 1920 for Aslak Viken i Kvilldal. Båtbyggjarane var svenskane Lars og sonen Johan Bjørkman. Dei står i kvar sin ende av båten. Elles er desse med: Albert Solheim, Torkel Viken, Lars G. Steinbru, Jørgen Viken, Torkjell Steinbru, ukjend, Gabriel Steinbru, Lars Stavanes, Pål Steinbru, Sissela Veka, Herborg Viken, Kari Steinbru, Sissela Berge, Brita Viken, ukjend, Aslak Viken.
Biletet er tatt før stabelavløpinga i 1920. Foretaket vart elles ingen suksess for redaren, og båten gikk i rute berre nokre få år før han vart seld.

På veg til stevne. Suldalsporten i bakgrunnen.
Frå venstre framme: Ukjend, Margit Vik, Eli Fisketjøn Haaranes, ukjend, Ragnhild Århus, Margit Lyngsnes, Nils J. Fisketjøn, Jon Bråtveit, Johan Stråpa og Hans Bjørndal.
Bak: Gustav Stråpa, Magnus Mehus, Ingeborg Hoftun Vold, Osmund Tveitane, Torkel Bråtveit, Hallvard Hoftun, Torvald Vik og Tor Steine.



Ungdomar på tur med spelstykkje. Skodespelarane er frå venstre: Nils Tjordal, Borghild Vårvik Fløtre, Lars Hoftun, Sissela Tjordal Solheim, Nils Bråtveit, Osmund Tjøstheim Guggedal, Tormod O. Mehus, Valborg Fisketjøn Kvamen og Magnus Steine.

Kultur på kår

AV ROY HØIBO

Då båten hadde gått siste turen i rute på Suldalsvatnet etterlet han seg eit tomrom. Ikkje berre på den måten at synet av han og bølgjene han laga vart borte, men enda meir ved det at båten sjølv og bryggjene han gikk innom ikkje lenger var nokon møtestad for vassbuen.

Såleis var det eit tap at båten vart borte, sjølv om fordelane ved å få veg var langt større. I denne artikkelen prøver vi å sjå nærmare på kva verknad dette kan ha hatt på livet i kvervane. Eller kanskje det ikkje var så dramatisk? Kanskje dei endringane ein kan peike på allereide var i gang, og hadde heilt andre grunnar enn at trafikken vart flytta frå vatnet til vegen?

Same koss det var eller ikkje var, meiner vi å kunne slå fast at kulturen til vassbuadne med det vart sett på kår. Til grunn for ein slik påstand ligg det synet at kulturen det er dei verdiane og handlingane ein har saman. Desse treng næring gjennom dagleg bruk om dei skal haldast ved like, og når dei viktigaste stadene der vassbuen møttest er borte spørst det kor lenge dei kan halde liv i kulturen sin og.

Og for å halde oss til biletspråket enda ei stund, trur vi det er riktig å seia at retten til bruket nå er overlatt til yngre krefter. Den gamle kulturen lever nok enda, og deltek i arbeidet så langt han maktar, men det er den nye tida med fartsstriper og barnehagar, pensjonisttreff og koner frå lengst sør i Bokna-fjorden som er på frammarsj.

VASSBUEN SOM KULTURBERAR

Vassbuadne, det var dei som budde oppetter vatnet. Det var Gara-karadne, Roalkvams-knapadne, Nesgapadne, Dalbu-stakadne, Bråtveit-folkje, Hamrabøtoskadne, Utigars-snerradne, Vårvik-etarradne og Kvilldals-heradne, men ikkje Stråpalagje å heile bygdaknagje, som og er med i regla.

Før var vassbuen ein kulturberar i svart habitt og med hatt på hovudet. Sein i stega, men god til å bera. Ein kunstnar i arbeid, med stuttorvet dansande mellom tuver og stein. Ein mann med medvet om slekters gang og fattigdomen i nabobygdene. Eller ei kvinne med solrenning i håret og ange av støl og hei, men med eit hjelpelaust grep på tasko når ho skulle ut og reisa.

Eit folk som granskarane granska og reiste frå att med oppleving av mellomalder i sine hjarte.

Her kunne Myllarguten komma til bryllaups, og almestuvar og lensmannsslekt ga tyngd i tilveret og trygd for framtida. Men her var og fleire husmenn enn nokon annan stad. Tett i tett klora dei seg fast frametter liane til dei vart sende til Amerika på kommunal billett, dei som ikkje rådde seg til billett sjølve.

Det var vatnet som batt kvervane saman. Det var der dei møttest til kapproing på heimveg frå kyrkja, eller i fredelegare ærend på tur til byen. Men det vart først med Dampen at dei kom til å reise i same båt. Ein må tru at det kom til å bety mykje for kunnskapen om einannan, og for kjensla av å vera eitt folk og ein kultur, om dei nokon gong fekk ei slik kjensle, vassbuadne.

For «me» er aldri heile vatnet. «Me» er oss her i kverven, og så er det dei i Roalkvam, Nesbuadne, Dalabuadne, Garabuadne, Hamrabøbuadne, Bråtveitbuadne, dei i Utigaradne og så Kvilldølingadne.

Dei på Nes er nå elles noko for seg sjølve, og har mykje til felles med Røldølingane i dialekten. Det går eit skilje der med Øyno, mellom dei nedanføre og dei ovom. Dei ovom brukar y i staden for ø, og u for o og seier bukse i staden for bokse.

Og så var det butikk på Nes, og hotell og smørlag, så dei hadde ærend dit andre og. Men om dei sende smøret til Nes handla dei på Osen, i alle fall Hamrabøfolkjet. Nå veit dei ikkje kor dei høyrer til, dei i Hamrabø. Smøret og ungane sender dei til Nes, men posten kjem frå Osen, og dei tykkjer nå dei må følgje med litt i kva som går føre seg der nede og.

BRYGGJA SOM SAMLINGSSTAD OG BÅTEN SOM MIDTPUNKT

Før var det greitt kor sentrum i kverven var, kor ein møttest og kor nytt frå verda lyddest. Det var på bryggja. Der møtte kvervafolkjet fram når båten kom med post og varer og påsketuristar. Brev og aviser vart delt rundt utan synderleg diskresjon, men pakkar og verdipost måtte ein hente på postkontoret, der slikt fantest.

I Hamrabø vart det for langt å ta turen ned til vatnet kvar dag, så der var det berre ein eller to som møtte opp og tok posten med heim til dei andre. Men torsdagane møttest alle ved taubanen. Det var den dagen dei fekk varer frå Osen. Da sto to mann nede ved vatnet og sendte og resten sto oppe og tok i mot.

Nå var det vel ikkje sikkert alle hadde like god tid til å bia på båten. PåNes var det helst dei gamle som var mest trufaste. Dei samla seg på krambua før båten skulle komma. Og så lytta dei. Bles han ein gong var det lite folk. Bles han tre gonger var det fullt. Da fekk dei det travelt på hotellet.

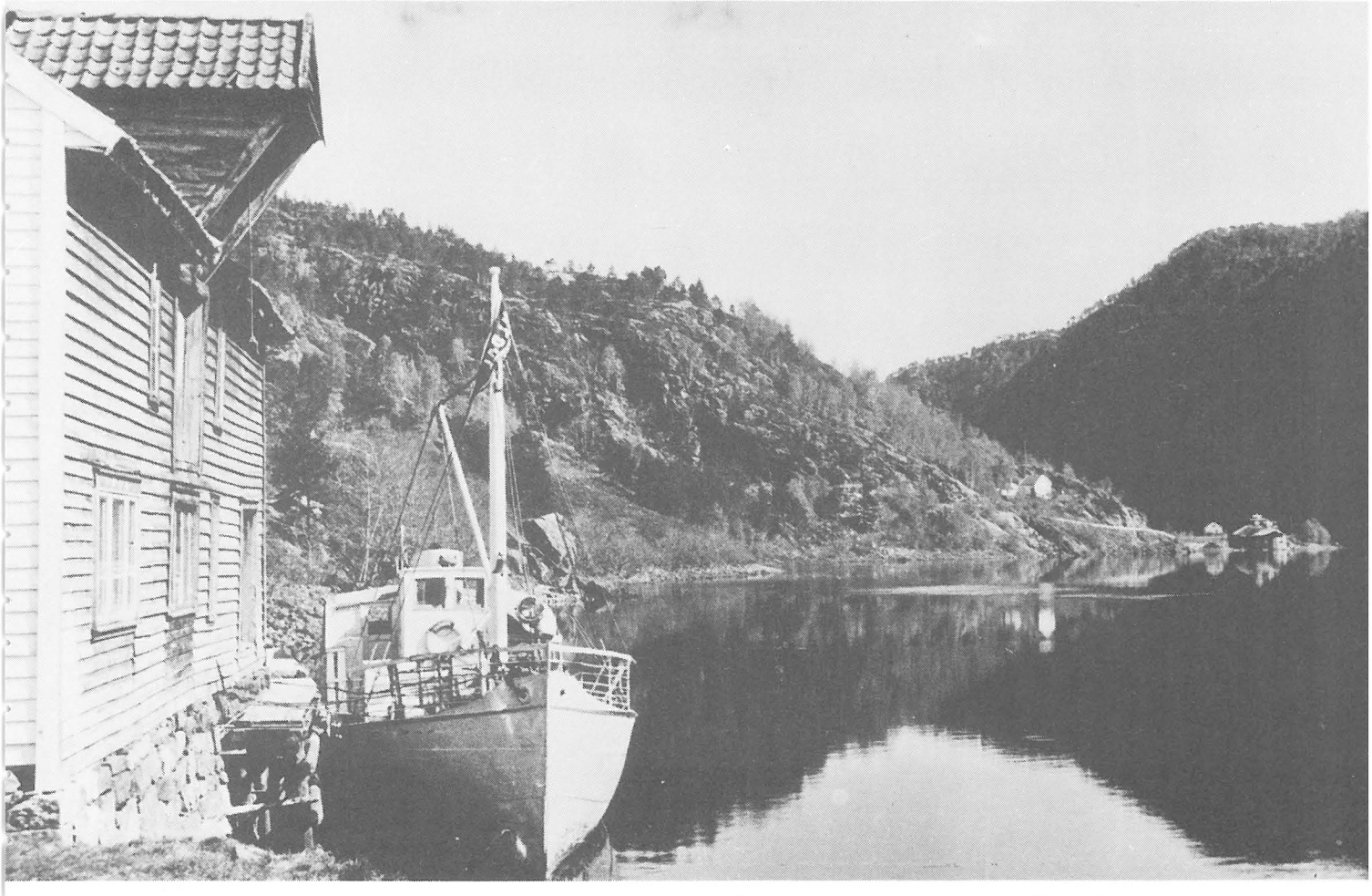
Søndagane hadde ein betre tid. I Kvilldal var det vanleg å ta ein tur ned på bryggja etter middag da, både unge og gamle, kvinnfolk som karar. Noko oppdressa og nybarberte da kanhende, noko helgestive i ledda, men mildt stemte og med vare blikk for samveret mellom ungdom av begge kjøn.

Bryggja var såleis ein viktig stad for nyhende frå verda utanfor nærmiljøet. Men enda viktigare måtte det vera at bryggja var eit forum for drøfting både av det som kom utanfrå og ikkje minst det som gikk føre seg rundt eins eigne nover.

Kjensla av fellesskap og tilhørighet måtte ha gode kår i eit slikt miljø, samstundes som kontrollapparatet var vel utvikla. Det nye fekk ikkje sleppa til føre det var vel gjennomdrøfta, vurdert og tilpassa det gamle. Andres meiningar hadde gode utvegar til å bli hørt, og det var neppe gildt å vera den som gikk sine eigne vegar.

Dette trong likevel ikkje vera noko hindring for å ta nye ting i bruk. Kvilldal har vore mellom dei bygdene som har vore mest open for nye driftsmåtar i jordbruket. Løypestrengen kom tidleg i bruk der.

— Trudde det vore best di følgde jorda Kvilldølingane og, sa dei på Stråpa da.



Dampen attmed bryggja til Olav Berge Haaranes på Osen i 1950-åra. I pakkhuset var det både posthus og telefonstasjon. Foto utlånt av Gunvor Haaranes Tjordal.

Var det bryggja som batt kverven saman, var det Dampen som gjorde vassbuadne til eitt folk. Ikkje det at dei reiste i tide og utide. Dyrt var det og. Men dei reiste såpass og hadde såpass god tid på reisa at dei vart kjende med einannan. Dei kjende seg i slekt med kvarandre, omlag som når Suldølingar treffer Saudabuar på Mallorca, og heldt greie på giftarmål og dødsfall, årsveksten, nye oppskrifter og arbeidet med Suldalsvegen.

Medan turistar og Røldølingar heldt hus i den bakre salongen, flokka kvervafolkjet seg framme i båten. Det var ei tid utan nærradio og kabel-TV, men likevel med større kunnskap om bygda enn nå.

Da Dampen vart bevaringsobjekt og Suldalsporten gikk til botnar i Bråtveitfjorden tok dette slutt. Møte-

plassane langs vatnet vart utan mål og meining. Det var ikkje lenger nokon stad å gå. Påske-bingo med valfrie gevinstar og sal av brus er ikkje noko alternativ og kvervafolkjet reiser ikkje mann av huse for å høre Toma og Teddy Nelson ein fredagskveld. Men kva gjer dei da?

NYTIDA KOM FØRST TIL NES

På Nes har det støtt vore mykje framandfolk. Pilgrimar og hollandske reiseselskap og kokkelærarinner frå Stabekk. Men aldri har skepsisen vore større enn da Norsk Hydro skulle til å byggja Røldal/Suldal Kraft først i 1960-åra. Kva hadde ein ikkje hørt om anleggsbus og rallarliv.

I 1960 budde det ikkje meir enn 134 menneske på Nes. Folketalet hadde gått jamnt nedover og hotellet var stadig på sal.

Så kom busen, fleire hundre mann. Og postsekkar med over halve millionen i vart frakta på 80 år gammal kjøl over Suldalsvatnet. Og anleggsbusen:

— Berre gilde folk.

Talet på fastbuande auka med 100 på nokre få år, og har sidan halde seg på dette nivået.

Nokså mange av dei som bur på Nes er såleis innflyttarar, fleire enn i nokon av dei andre kvervane kring vatnet. Og dei har vore eit markert innslag i bygdebiletet i over 20 år. Sjølv om det betydde mykje at båten vart borte og ein fekk veg i staden, var den store omveltinga komen for mange år sidan.

Likevel skal ein ikkje undervurdere vegen. Det er blitt lettare å reise ut, fordi det er blitt lettare å komma heim att. Og vegen var ein føresetnad for utviklinga av eit idrettsmiljø. Kva er fotball utan motspelarar og langrenn utan konkurrentar? Nå reiser det 25 frå Nes til lysløypekarusell på Mosvatnet kvar veke. Fire og ei halv mil kvar veg.

Det er innflyttarane som dreg dei med seg. Det er dei som dreg i gang nye ting. Først idrettslag og så korps. Bingo og bridge er og blant nyvinningane. Og leikarring og teatergruppe. Utan at innflyttarane skal krediterast alt. I det meste har både innflyttarar og innfødde funne einannan i interessa for nye aktivitetar.

Men dei gamle laga greidde ikkje omstillinga til ei ny tid. Sanitetsforeningen og særleg ungdomslaget blei verande ved det gamle og har ikkje greidd å etablere nye tilbod verken til unge eller gamle Nes-buar.

Innflyttaren står på mange måtar fram som den offensive og dynamiske vitaliteten som omskaper bygda i sitt bilete, medan den innfødde spelar passivt i forsvar og vil ha både handelslaget og 17. mai på sitt vis.

Medan dei innfødde tapar og har lite å setta i staden, reiser dei nye til heis og til kollegamøte og seminar både hit og dit. Den utoverretta stilen med ski på taket og kunnskap om føretilhøva såvel på Hovden som i Slettedalen er av ringe verdi for den som har bygt livet sitt på forankring i eit meir oversikteleg miljø der Jøsep på Dampen var blant det som ga kvardagen meining og kunnskapar om slikt som nå er nedfelt i bygdaboka ga vørdnad.

Nesflaten er ein plass der dei fleste lever av vasskraft. 2/3 av dei yrkesaktive henter løna si frå verksemd knytt til kraftforsyning og anlegg. Av dei som er att lever fleire av ulike former for tenesteyting enn av jordbruk, og det jordbruket som blir drive blir til dels drive med vesentleg støtte frå RSK i form av årlege erstatningar.

Biletet viser Nesflaten ein gong rett etter århundreskiftet. Frå venstre: Lars Vaage (skippar ca. 1901–1917), Osmund Bakka (formann i styret for dampskipsselskapet), Odd T. Stråbø (fotografen og styremedlem), Erik Gauthun (hotelleigar). Foto: Odd T. Stråbø. Utlånt av Odd Stråpa.

I eit slikt samfunn må verdiar og haldningar som er knytte til heilt andre produksjonsformer og levemåtar komma under press.

BEDEHUSET SOM SISTE HALDEPUNKT I TILVERET

Kvilldal var den første kverven som mista båtruta. I 1966 fekk dei veg og året etter slutta båten å gå om Kvilldal. Omlag samstundes kom fjernsynet.

Så lenge mjølka vart levert i spann var det likevel ein samlingsstad att. Det var mjølkerampa, der dei møttest tidleg om morgonen dei som kjørte mjølka. Men nå er det høvet til å slå av ein prat også borte. Mjølka blir henta med tankbil på garden, ungane sende til Vinjar på skule og handelen går føre seg på Osen eller Sand.

Og Kvilldal Landbrukslag, det lokale innkjøpslaget for innkjøp av maskiner, gjødsel, kraftfor, frø, parafin o.s.v. ligg nede. Det var også ein kulturfaktor, særleg synleg når frøsekkane kom frå byen og frøet vart målt opp på bryggja.

Sjølv turistane er blitt borte, eller dei fer like lukt til heis i eigen bil. Stølane blir brukte av eiga slekt, om dei i det heile blir brukte og fotturistane startar andre staden enn på bryggja i Kvilldal.

Berre bedehuset står enda, Det som var gjort om frå ungdomshus til bedehus ved fleirtalsvedtak søndagsettermiddagen den 10. juni 1934. Der hadde framståande lærarkrefter som Rikard Berge, Kristoffer Sydnes og Knut Hoslemo leia ungdomen i frilyndt samver med handskrive blad og vel utbygt bibliotek. Og det var årlege stemne på Osen og Nes, i Bråtveit og i Kvilldal. Men i 1934 var det slutt. Ungdomslaget låg truleg nede da, og ingen stad slo vekkjinga så sterkt ut som der.

Det var Indremisjonen og Kinamisjonen som heldt møta, i dag er Bedehusforeninga tilslutta Indremisjonen. Elles er det to kvinneforeningar, barneforening og søndagsskule i Kvilldal.

Det at bedehuset vart einaste møtestaden i kverven har truleg betydd mye for utviklinga i Kvilldal. På bedehuset ligg verdiar og haldningar fast og Kvilldal har ikkje hatt innflytting av noko omfang som har gitt grunnlag for skiping av alternative fritidstilbod.

Nokre få er det nok som hentar inspirasjon og sosial tilknytning utanfor kverven, men dei personlege kontaktane med andre folk er snarare blitt færre enn fleire etter at bilen overtok fraktinga av både kvervafolk og turistar, varer og gardsprodukt.

Dei 7–8 nye konene som har komme utanfrå har ikkje ført til nokon kulturrevolusjon i Kvilldal. Kanhende bakar dei mindre lepse enn dei gamle og engasjerer seg meir både i arbeid og organisasjonsliv utanom heim og bedehus. Det som skil dei mest frå førre generasjon er at dei har førarkort og kan kjøre neste generasjon til Osen til møte i 4H, speidaren, øving i kor og på musikkskule.

Framleis er det dei som budde i Kvilldal da båten gikk som er retningsgjevande i kverven. Men den generasjonen som nå tek til å reise ut av bygda allereide som 7-åringar og som møter jamnaldringar frå andre kvervar i ulike aktivitetar gjennom heile oppveksten, dei kjem langsomt, men sikkert til å innta nye haldningar til mange ting.

VEGEN GA GRUNNLAG FOR NY VON

Kaffien hadde knapt nok komme til Hamrabø før Dampen tok til å trafikere Suldalsvatnet. Og veg fekk dei ikkje før i 1978. Folketalet er halvert på dei siste 30 åra.

Josef Fisketjøn og Erik Amundsen saman med ein ukjent. Foto utlånt av Gunvor Haaranes Tjordal.

Men vegen har gitt ny von. Hamrabø ligg ende opp frå vatnet, og gjorde frakting av maskiner og materialar og alt som elles trengst i eit moderne jordbruk svært tungvindt. Ja, utanbygds folk kunne komma til å tru det var omlag som dei fekk det forklart, to Stavanger-damer som var vitne til at ei stor mjølsending vart lossa i Lalid:

— Hvordan får de alt melet opp til Hamrabø da?

— Å, di kokar grauten i nauste her nere og går ner og ete.

Nå får dei grautmjølet på døra, og siloforskalinga på bil like fram til løa. Det har dessutan vore sterk hyttebygging i Hamrabø, og i det heile ei oppattliving av heile samfunnet. I fleire år var kverven utan skuleungar, nå er det 9 ungar i Hamrabø.

Hamrabøbuen har gjort seg nytte av vilkåra den nye tida har bydd til å styrke grunnlaget for busettinga i kverven, men har dotte mellom to stolar når det gjeld samfunnet utanfor. Dei er avhengige av både Osen og Nes, men veit ikkje riktig kor dei hører til.

Tømmermåling er ei kulturovring som framleis samlar folk.

Enklare då i Bråtveit, der vegen går berre ein stad — til Nes. Men dei måtte vente lenge på han. Først i år får dei nedste gardane skikkeleg veg, og usemje om traseen har skapt motsetningar i kverven.

Elles får ein inntrykk av at Bråtveit er ein kverv befolka av skarpe folk med ein frilynd hug. På same tid konservative i det kyrkjelege og radikale i politikken. I alle høve når det gjaldt spørsmålet om kongedøme eller republikk. Bråtveitbuen valde republikk, men har seinare fått tildelt fleire fortenestemedaljer av Kongen enn nokon annan.

Og så kunne dei gå på ski. I alle fall Fjellbuen. Ikkje for moro skuld, men fordi dei dreiv med snarefangst. Låg på stølane heile vekene og såg om snarene. Kunne ha godt 100, og fleire enda om det var stødig ver.

Verken Hamrabø eller Bråtveit har hatt særleg tilflytting. Presset på tilvante veremåtar og haldningar til livet har derfor vore lite. Den nyorganiseringa ein

har fått i Hamrabø skuldast eit generasjonsskifte som kom samtidig som vegen ga vilkår for å utvikle gardsbruka.

KULTURREVOLUSJONEN LET VENTE PÅ SEG

I 1950-åra glei det mørke skygger over Suldalsvatnet. Fråflytting var markert, trua på framtida lita. I avisene var det folkediktinga og andre minne frå gamletida som ga grunnlag for omtale av livet i kvervane.

Men så kom Hydro og bygde Røldal/Suldal Kraft og folketalet steig raskt både på Nes og i bygdelaga innafor. Ved siste folketellinga var det samla innbyggartalet i krinsane rundt Suldalsvatnet like stort som det var i 1950 att, men det har skjedd ei sterk forskyving av folketalet frå småkrinsane til Nes.

Samtidig har arbeidslivet endra seg slik at halvparten av dei yrkesaktive nå arbeider i industri, kraftforsyning og anleggsverksemd, medan berre ein tredel har oppgitt jordbruk eller skogbruk som viktigaste leveveg.

Det meste av dette skjedde før vegen kom og båten slutta å frakte folk og pengesekkar og smør og geiter på vatnet.

Det som skjedde etterpå var at samtalen vart borte. Den personlege kontakten med sambygdingar og folk frå kvervane elles. Ikkje alldeles sjølvsagt, men den daglege praten om ver og vind og gjødsling og kyrkjegang og dette og hitt, som er dei kunnskapane ein har saman og som til sjuande og sist er med og formar dei haldningane ein har til det som går føre seg rundt ein.

I første omgang betyr det ikkje så mykje. Folk forandrar seg ikkje over vinteren. Men dei er blitt meir sårbare. Kulturen er under press. Forsvaret for han er meir ope enn det har vore. Nye tankar og idear vil ha lettare for å slå rot.

I neste omgang vil dette føre til endringar, ikkje berre i dei materielle omgjevnadene, men og i måten ein tenkjer på og i kva ein tykkjer er bra og kva som ikkje er det.

Dette er Vassbuen vel medveten om, men det hører ikkje med verken til eigenaktiviteten eller den kommunale kulturpolitikken å tenkje djupe tankar om slike spørsmål. Og så blir det da heilt andre beslutningar enn dei kulturpolitiske som blir avgjerande for den kulturelle utviklinga i kvervane.

Følgjande personar har velvillig tatt i mot forfattaren til samtalar og intervju omkring det som er temaet for artikkelen:

Lars Bakka (f. 1936), Åsmund Bakka, (f. 1911), Aagot Haaranes Bråtveit (f. 1909), Egil Espeset (f. 1942), Ingeborg Havrevoll (f. 1907), Jofrid Havrevoll (f. 1945), Solveig Sukka (f. 1948), Arild Syvertsen (f. 1941), Johan Veka (f. 1896), Jon Sandvik (f. 1910).

ROY HØIBO, f. 1948, er mag. art. i etnologi og styrar for Ryfylkemuseet. Han har for tida forskningsfri for å arbeide med spørsmål om kulturelle endringar i Suldal under Ulla/Førre-anlegga.

Vi gratulerer foreningen Suldalsdampen
med vel gjennomført restaurering.

Esso

Tor Underbakke

SPORT-BÅT-MOTOR-BENSINAUTOMAT
TELEFON 047 - 97 486
4230 SAND

SAND KJØPESENTER

MALING - BYGG

Tor L. Staabø Landhandel

TLF. 047 - 99 310
4240 SULDALSOSEN

Lindum
Ferie- og Kurssenter

TLF. 047 - 99 161 — 4240 SULDALSOSEN

Haugesunds Avis

Netto-opplag 1984: 33.771

FATLAND SLAKTERI A/S

TLF. 68 000 — 5580 ØLEN

DSD VERKSTED

STAVANGER

setter pris på at båter
vi har tatt hånd om i alle år
blir tatt vare på.
Til-lykke med fremtidig drift.

Røldal-Suldal Kraft A/S

4244 Nesflaten

SULDAL HANDELSLAG TLF. 047 - 99 312 — Vasshus 99 897 4240 SULDALSOSEN	**SULDALSPOSTEN** *følger med i det som skjer* *— største markedsplass i Suldal.* Netto-opplag 1984: 33.771 4230 SAND — TLF. (047) 97 411

Ryfylkemuseet takkar følgjande firma
for støtte til drifta av museet:

Esso

Tor Underbakke

Sport-Båt-Motor-Bensinautomat

SAND. TLF. 97 486

SAND KJØPESENTER

ALT I KOLONIAL

SULDAL INSTALLASJON

SAND

TELEFON 97 319

Meling Bygg & Jernvare a/s

JERN-BYGGEVAREFORRETNING

Spesial listverk-panel på bestilling

Kaldheim & Sønn

UR – OPTIKK

Telefon 97 660 – 4230 SAND

Hjelmeland Sparebank

14130 HJELMELAND

TELEFON 04 - 44 04 17

DnC

Suldal

LOKALBANKEN MED

STORBANKENS FORDELER

SR-BANK

EIN SERVICEBANK

FOR HEILE DISTRIKTET

BUSTAD herreekvipering a s

TLF. 97 148
SAND

A.s Sands Laksefiske

P.O.B. 44 - STAVANGER

ALT I
LANDBRUK
OG
SKOGBRUK

Møgedal mek. verksted

SAND - TLF. 97 112

GJØCO MALING - BEIS EPOXY

VERN VERNEVERDIGE VERDIER
VERNOLIN -
linoljemaling med sinkhvitt

SAUDA INTERIØR TLF. 93 044

ES **Elkem**

FERROLEGERINGER

SAUDA SMELTEVERK A/S

Singel og Grus A.s

ÅRDAL

Hovedkontor: SANDNES - Tlf. 04 - 57 52 77

En sikker medspiller

SAUDA - TELEFON 92 411

BERGEN BANK

AARTUN
TREVAREFABRIKK
SAUDA – TLF. (047) 92 202

For Sundhet og velvære - spis klikavring fra

SAUDA BAKERI

TLF. 92 167 - SAUDA