

Fjordabådane på Høgsfjord 1866-1965



MS Høle anløper Fraffjord en sommerdag i 1958. Foto: Gustav Fraffjord.

Stavanger august 2017

Høgsfjordbådane

Den aller første rutebåten som trafikkerte Høgsfjorden, var dampbåten "Oscar". Fra tirsdag 13. mars 1866 gikk den i rute fra Stavanger til Høle, Forsand og Dirdal med retur og anløp av de samme steder. I november samme år endres ruten slik at Oltesvik og Frafjord kommer med. "Oscar" gikk ut og inn Høgsfjorden fram til 1885, da Oscar II ble satt i ruten.

I perioden 1885 til omkring 1966 var den mange båter som en kunne se på Høgsfjorden - og Lysefjorden. Dampmotorene ble etterhvert erstattet med dieselmotorer, rutetilbudet ble utvidet og båtene ble større. På de neste sidene presenteres de viktigste båtene som seilte på Høgsfjorden. Noen kjenner vi eldre svært godt, andre har vi kanskje bare hørt om - og noen er helt ukjente. Båter som vi vet trafikkerte Høgsfjorden, og som ikke er med i denne trykksaken, er båtene "Hølefjord" og "Farmann".

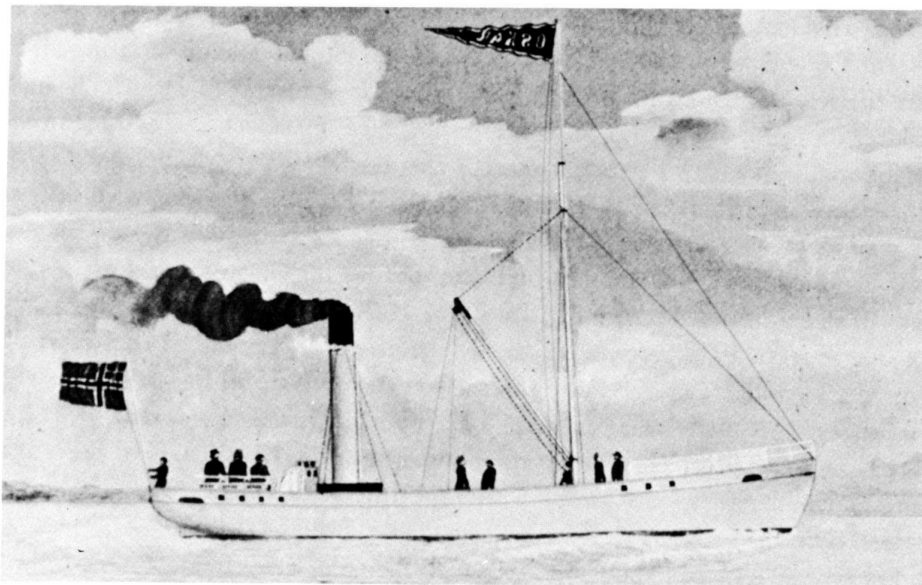
Kildene til dette notatet er gjengitt helt bak. I en særstilling står Magnus Torgersen sin gjennomgang av fjordabådane, utgitt i 1981 av Stavanger Aftenblad. De fleste av båtbeskrivelsene er kopiert fra denne boka. Vignettene er laget av Henry Imsland.

Stavanger 1. august 2017
Per Terje Haaland



Dette bildet av den gamle kaien i 'Krånå' er tatt i 1908. Båten ved kai er sannsynligvis DS Eira.





«Oscar» - pioneren i Høgsfjord.

«Oscar»

I mange år var «Oscar» et kjent navn i lokalfarten. Den første dampen med det kongelige navn kom alt i 1866, og dens etterfølger – «Oscar II» – la opp som rutebåt først i 1952. Mens «Oscar II» fortsatte som fraktesfartøy, er det dessverre ingen sikre opplysninger om hvor «Oscar» tok veien. Det eneste sikre er at den ble solgt til Østlandet i 1885.

«Oscar» ble levert fra Akers mek. verksted til Christiania-selskapet Ladegaardsøens Dampskibsselskab i 1865, og ble satt inn i rute på Ladegaardsøen – det vil si den gikk mellom Christiania og Bygdøy – i mai samme år. Båten var 66,0 engelske fot lang, 13,3 fot bred og 6,7 fot dyp. «Det hele Fartøis» drektighet var 38,78 br. reg. tonn/20,04 netto. Som man forstår var det en heller liten båt, og den var uten dekk.

Den kontraherte farten var 9–9½ knop. Men selskapet var ikke fornøyd. Det ble først og fremst klaget på farten, men også på en del andre ting. Og på toppen av det hele kolliderte båten

med «Josephine» – en annen av rutebåtene på Christiania-fjorden. Etter bare noen måneders fart i hovedstaden, ble «det lille skib i desember solgt til Jonassen i Stavanger for 3300 Spd».

Pioner i Høgsfjord

«Jonassen i Stavanger» var G. A. Jonassen – og av Jonassen-folket i Høyland, skriver Jon Bergsåker i boken «Båten og bygda». Med på skips-handelen var også Henrik Svendsen, som på den tiden drev handel i Østervåg. «Oscar» var ikke den første rutebåten på våre kanter, men den var pioneren i ruten på Høgsfjord, og den ble det første dampskipet i Sandnes.

«Oscar» ble satt i rute mellom Stavanger og Sandnes 13. januar 1866 – dryge ti år etter at hjulbåten «Ryfylke» hadde «plasket seg i vei» på sin jomfrutur. Og «Oscar» hadde propell! I 1866 gikk det heller ikke tog mellom Stavanger og Sandnes. Det dampet av gårde først 12 år senere.

Båtruten var altså noe storveies, og i avisen sto det at «selv om man ikke i Førstningen tør haabe paa at

dette driftige Foretagende vil lønne sig, haaber man at Trafiken med denne serdeles bekvemme Befordring vil tilta, slik at man har al Grund til at ønske denne nyttige Forføining Lykke og Velsignelse».

Åpen båt

«Bekvem Befordring»? «Oscar» var en åpen båt uten dekk. Men Bergsåker skriver at fra de sommermånedene båten gikk i rute mellom Oslo og Bygdøy, vet man at det kunne legges seilduk over en ås langs hele skipet, og at dette «solseilet» ble festet til messinghaker langs rekka. Maskinen sto åpen, slik at passasjerene kunne følge med i det som foregikk på dørken.

Passasjerene satt på benker langs skipssidene både foran og bak maskin og kjel. Plassen akter må ha vært «1ste Plads», for der var benkene både malte og hadde puter stoppet med korkspoon. Her var det også strukket seilduk langs skipssidene.

«Oscar»s første fører var den tidligere jekteskipperen G. Hommeland. Båten hadde sertifikat for 122 pas-

sasjerer, men Hommeland tok det ikke så nøye. M. A. Grude forteller i sin bok om Sandnæs at «dette forhindrede ikke Hommeland, der ikke syntes om Politiets Indblanding heri, i under Markedstider at tage det dobbelte Antal Passagerer eller mere om bord og landsette en stor Del af dem i Hillevaag, saa at der kun blev et passende Antal igjen ind til Stavanger; eller ogsaa baksede han Baugen ind til Kaien, saa at Passagerene kunne faa rause i Land, længe før Politiet kunde komme om bord og øve noen Kontrol. Da stod Gamlingen og smaalo og sagde: «I dag havde vi netop Tallet».

La til kaien

Mellom Stavanger og Sandnes gikk «Oscar» mandag og lørdag to ganger om dagen – en formiddags- og en ettermiddagstur. Siden ble ruten utvidet med to turer også om onsdagene. «Oscar» fikk også legge til kai. Det var ikke tilfelle med «Ryfylke» et ti-år tidligere.

R. A. Lorentzen forteller i sin bok om DSDs 100 år at ingen skip hadde tillatelse til å legge til ved brygge med

lys om bord eller fyr under kjelene. Det var lovbestemt av hensyn til brannfaren. Siden kom også hjuldampen til kai, men først i 1872 ble det regel at alle skip kunne legge til kai – selv med lys om bord. «Oscar» lå ved Holmens almenning.

På dagen to måneder etter første turen til Sandnes, ble «Oscar» også satt inn i rute på Høgsfjord. Hver tirsdag og torsdag kl. 7 gikk den til «Hølle, (Abelsvig), Fossan og Dirdal, hvorfra retourneres, anløbende de samme Steder». Senere kom også Oltesvig og Frafjord på rutenettet.

Farten var to knop

Det var ikke så rare farten «Oscar» gjorde. Med en 10 HK høytrykksmaskin ar-

beidet den seg i vei med om lag to knop. Man sa at fire mann med hver sin åre i en færing kunne «holde den» i stille vær, forteller Bergsåker. Og det var denne første «Oscar» som hamret det taktfaste «Høle – Fossan – Oltesvig og Dirdal», som M. A. Norland forteller om i «Stavanger og stavangerne i de hvite seils tid»:

«Men nu skulle den gamle «Oscar» av gårde til Høgsfjord, og da måtte ongene kappgå med den langs kikkanten til endes. Nogen hurtigløber var den nemlig ikke, så det var ikke vanskelig å «holde den», mens den med sin høytrykksmaskin liksom slo takten til ongene som sang: «Høle – Fossan – Oltesvig og Dirdal» – for dit skulle den».

«Oscar» holdt det gående i

mange år, og fikk også statsbidrag. En tid håpet man på økt trafikk, som følge av bedre kommunikasjoner til lands. Men departementet hadde liten tro på det, skriver Lorentzen. I et svar fra departementet i 1885 het det:

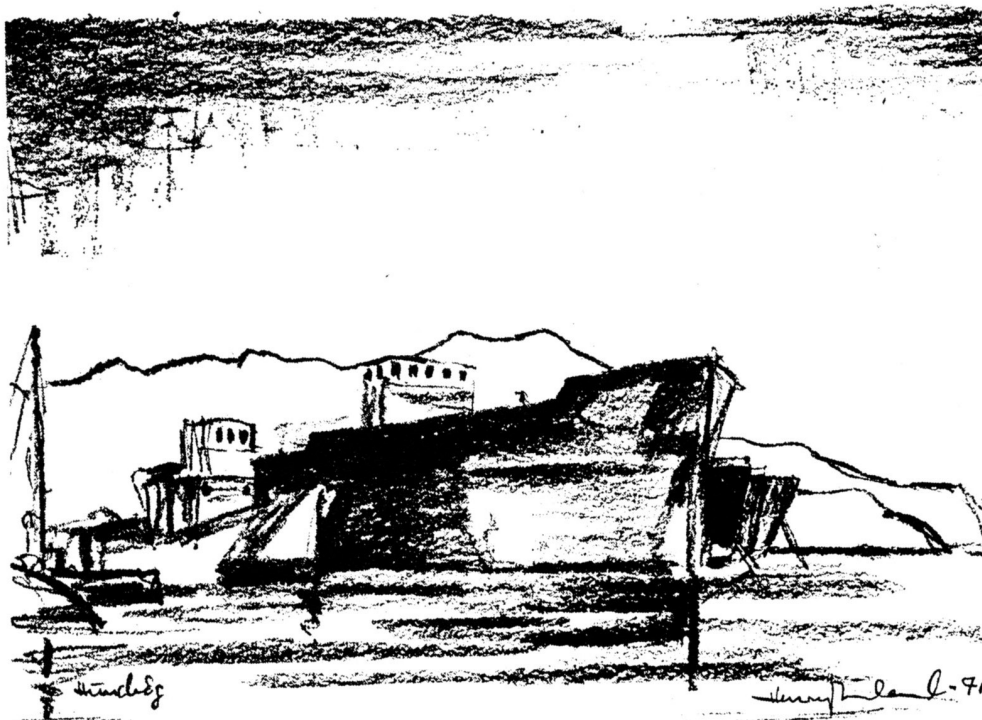
Trafikk fra Sirdal

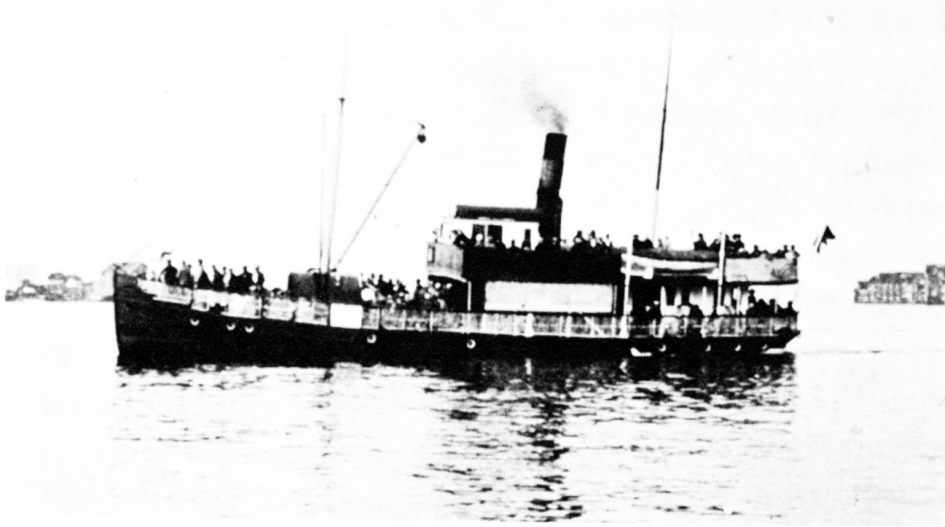
«Den ved den ny Vei gjennom Dirdal forventede Trafikk fra Sirdal siges at være saa liden, at den ikke kan medtages som en Faktor af nogen Betydning for Udviklingen af dette Foretagendet og kan ikke antages at ville øges nu, da den istandbragte Dampskibsfart på Sirdalsvandet for endel vil komme til at lede Trafiken fra Sirdal over Flekkefjord».

«Oscar» hadde også to turer i året (!) til Lysefjord. Bå-

ten hadde nå fått et slags dekk, og i 1872 var den blitt solgt til Sandnæs. G. A. Jonassen var også formann for det nye selskapet, og vi finner ham også som formann i styret for Sandnæs - Stavanger - Høgsfjord Dampskibsselskab, som ble startet i 1885 – og som overtok «Oscar».

Det nye selskapet overtok «Oscar» for 8000 kroner. I 1885 fikk SSH-selskapet imidlertid den nye «Oscar II» fra Stavanger Støberi & Dok, og samme år ble gamle «Oscar» solgt til Østlandet. Om båtens videre skjebne vet man intet, men man går ut fra at den ble avrigget og brukt som lekter. Hvor mon den endte sine dager? Og hvis den ikke er sunket, så flyter den vel ennå?





«Oscar II»
på Stavanger havn.

«Oscar II»

Da «Oscar II» i februar 1952 gjorde fast for godt som rutebåt i Gandsfjorden, hadde den sikkert og trutt dampet av-gårde i 67 år. Båten ble bygd i 1885, og satt i fart en oktoberdag samme året. I 1949 fikk båten motor, og gamle «Oscar II» gjør god nytte for seg ennå – riktignok etter å ha skiftet både navn og «beite». Nå heter den «Havås», og går i sandfarten på Møre- og Trøndelag-kysten.

«Oscar II» ble levert fra Stavanger Støperi & Dok i 1885 for rutefart på Gandsfjorden og Høgsfjord. Det var ikke noe nytt, for alt i 1866 hadde forløperen «Oscar» gått i rute her. Men den første båten med kongenavnet ble etterhvert uhen-siktsmessig, og en ny ble kontrahert.

Det står i annalene at «Oscar II» ble bygd for E. Torstensen med flere, Sandnes, men som rederi er oppført «Sandnæs, Stavanger, Høgsfjords Dampskibsselskab, Sandnæs», som ble startet i 1885. Bestyrelsen besto av G. A. Jonassen (formann), Ludvig Lima, Ole O. Nygaard, Ole Svendsen og

Martin Larsen. Det nye selskapet kvittet seg med den gamle «Oscar» omtrent samtidig med at den nye ble overtatt.

212 passasjerer

D/S «Oscar II» ble altså levert fra Støperi & Dok i 1885, og var rigget som skonnert. Da den ble målt første gang i Stavanger 6. april 1894, var den 81.8 engelske fot lang, 17.5 fot bred og 9.0 fot dyp. Drektigheten var 80.39 br. tonn/39.11 netto, og farten var 9 knop.

Til å begynne med hadde båten sertifikat for 212 passasjerer, men etter en ombygging i 1893 ble tonnasjen 104 br.t. og passasjertallet 230. Det ble imidlertid redusert igjen – til 190, da staten opprettet skipskontrollen i 1903.

«Oscar II» hadde lasterom forut og salong akter, og under dekk var det 1. plass med plysjsofaer. På denne tiden var det ennå skille mellom 1. og 2. plass på rutebåtene i Ryfylke, skriver Jon Bergsaker i boken «Båten og bygda». «Oscar II» gikk nemlig ikke bare mellom Stavanger og Sandnes, men

hadde også ruter på Høgsfjord.

Nytt hjemsted

6. oktober 1903 ble «Oscar II»s hjemsted forandret fra Sandnes til Stavanger, men 16. juni 1906 ble båten overført til Sandnes igjen. Et stykke inn i 1920-årene gikk SSH-selskapet over til å hete Sandnes-Stavanger-Høgsfjord Dampskibsselskab A/S, men i 1924 ble selskapet oppløst, og «Oscar II» ble overtatt av D/S «Oscar II» A/S, ved Arne Kallelid, Stavanger, Georg og Gabriel G. Herigstad, Sandnes for 20 000 kroner.

Det hadde og vært snakk om at Høgsfjord Motorbåtselskab skulle overta båten – for å få den vekk som konkurrent. Årsmøtet i Høgsfjord-selskapet vedtok også med 51 mot 35 stemmer å kjøpe «Oscar II», men forhandlingene om handel ble likevel uten resultat, forteller Bergsaker.

Etter at Sandnes-Stavanger-Høgsfjord-selskapet sluttet med helårsrutene sine på Høgsfjord og Lysefjord, gikk «Oscar II» i ruter her om helgene i sommerhalvåret,

og fra 1932 leide Høgsfjord-selskapet båten sommerstid. Ellers fortsatte jo «Oscar II» i den gamle ruten mellom Stavanger og Sandnes – helt til 1952.

Ny motor

I midten av 1920-årene ble «Oscar II»s overbygg brannskadet, men etter en omfattende ombygging ble båten satt i fart igjen. Høsten 1949 ble dampmaskinen skiftet ut med en ny 165 HK GM hos Brødr. Bjørnevik på Hundvåg, mens den gamle dampmaskinen havnet på skraphaugen hos Brødrene Anda.

Fra 21. desember 1949 er «Oscar II» registrert som motorfartøy. Båten ble også delvis ombygd – overbygget ble flyttet lenger akterover og båten fikk ny skorstein. På målebrevet datert Oslo 10. juli 1951 er drektigheten forandret til 103.90 br.reg. tonn/53.99 netto og dypgående fra 9.0 til 9.2 engelske fot. Lengde og bredde var fortsatt den samme.

Ikke lenge etterpå ble imidlertid også «Oscar II» akterutseilt av utviklingen. Trafikken gikk mer og mer

over fra sjø til land, og «Oscar II» ble overflødig. Kaptein om bord fra 1929 til siste tur i 1952 var Gabriel G. Herigstad.

Slutt for godt

I mars 1952 ble M/K «Idsal» satt inn i «Oscar-ruten» – etter at M/S «Straumsund» hadde gått en kortere tid mens «Idsal» var på verksted. Og «Idsal» holdt ut i 18 år – til 30. juni 1970. Da var det for godt slutt med den sjøgående rutefarten mellom Stavanger og Sandnes.

«Oscar II» ble solgt til Jøsenfjord Rutelag – som etter tapet av «Ombofjord» var i beit for tonnasje. Skjøte av 2. april 1952 (reg. 19/4) forteller at prisen var 110 000 kroner, og 27. november samme år ble «Oscar II» igjen overført til Stavanger. Båten gikk en del i Er-

fjord-ruten, men ble ellers satt inn som avløser-båt etter behov. En tid var det snakk om at Jøsenfjord skulle bygge den om, men det ble det ikke noe av. Båten var også liten i disse rutene, den var ikke særlig passende som passasjerbåt og det var en del klatt med den. I perioder lå den også uvirksom på Jøsenfjords verksted på Buøy. Uten å skifte navn var «Oscar II» i Jøsenfjords eie til våren 1955.

Ble «Havås»

8. mars 1955 (reg. 19/3) ble båten solgt til Ingebrigt K. Hebnes på Hebnes i Ryfylke for 67 000 kroner, og 23. juni (reg. 27/10) samme år ble båtens navn forandret til «Havås». På Fjeldberg Bruk på Hundvåg ble båten bygd om, og ved nytt målebrev

datert Oslo 1. juli 1955 er drektigheten 86.67 br. reg. tonn/35.15 netto, mens kjenningsmålene ellers var uforandret.

Nå ble båten satt inn i fraktfart på kysten. Hebnes omkom imidlertid 11. januar 1958, og ved skjøte av 1. februar 1958 (reg. 26/2) ble båten overtatt av Johan Naustvik, Vormedal på Karmøy og Jon Naustvik, Tveita i Jelsa, for 50 000 kroner.

Naustvik-brødrene satte inn ny Hjelseth-motor og forandret noe på båten, som nå ble baklader. Fortsatt gikk den på kysten og i sandfarten, og Johan Naustvik karakteriserer den som en ypperlig båt.

Til Bremanger

Naustvik-brødrene hadde den i 13 år, og ved skjøte av

24. mars 1971 (reg. 19/5) overdro de båten til Ragnar Vatsø i Bremanger i Sogn for 115 000 kroner. Etter det vi forstår satte Vatsø inn en ny Mercedes-motor, og brukte båten i sandfart.

I 1979 skiftet så «Havås» (ex «Oscar II») eier for sjuende gang. Ved skjøte av 5. mars 1979 (reg. 22/3) ble båten solgt til Karl Sæther, Bøfjorden i Surnadal (Nord-Møre), for 220 000 kroner. Men båten er fremdeles registrert i Stavanger – som den har vært det i alle år siden 1952.

Båten går nå i sandfarten på Smøla, Hitra og Frøya for Rødsand gruver »innenfor» Kristiansund. Og Sæther har til i dag (1980) ikke gjort noen forandringer med båten, som også der i gården karakteriseres som en bra båt

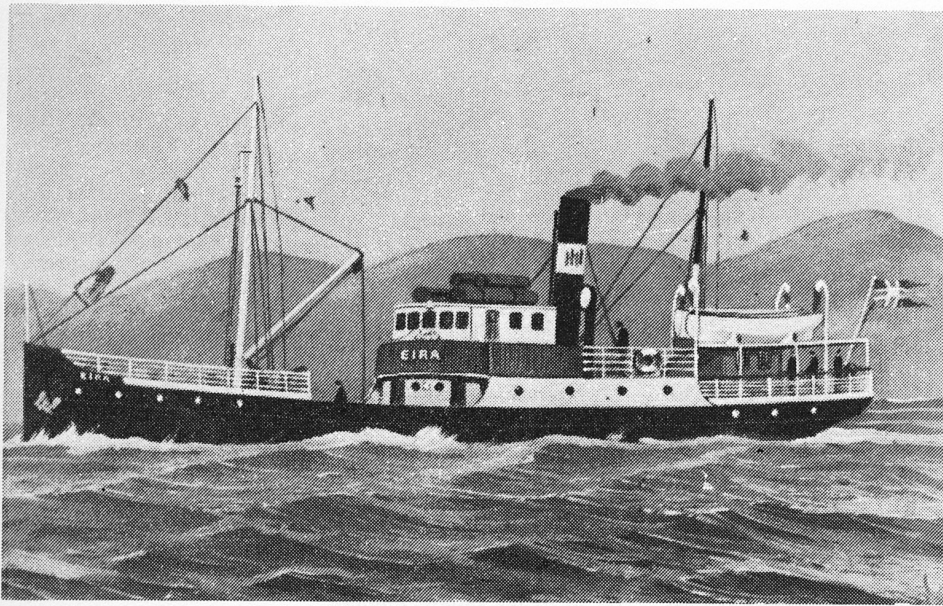
...den videre historie til 'Havås'/'Oscar II'

I 1990 ble "Havås" solgt til Helge Nymo som brukte båten i til reparasjon av kaier i Nordland før den i 1993 for 9. gang skiftet eier. Kjøperen var hotelleier Birger Bech i Mo i Rana som hadde planer for restaurering av båten. Innen han nådde så langt overtok da dagens eiere båten i 1998/1999:

DAMPSKIBSELSKAPET OSCAR II AS er eid av Daniel Østebø, Terje Nyman og Svein Dag Hana.



I 2002 skiftet båten navn til Den Gamle Oscar II. I 2003 ble båten restaurert og ombygd som lokalrutebåt på Ytraland på Karmøy. I 2011 var Den Gamle Oscar II i Litauen på et verft i Klaipeda. Her ble det foretatt en total gjenoppbygging, med skrogreparasjoner og ny innredning. Den Gamle Oscar II ankom Sandnes ferdig restaurert 19. juni 2012. Båten er registrert i skipsregisteret som fritidsbåt og har kjenningsignal LEPA. Her ligger båten ved kai i Vågen i Sandnes. Foto juni 2017: Per Terje Haaland.



«Eira» - etter maleri av P. Gulbrandsen.

«Eira»

De er få, de båtene, som har gått lenger på Høgsfjorden enn gamle «Eira». Da den la ut på sin første tur til «Høle-Fossan-Oltesvik og Dirdal» var det ennå fire år igjen til århundreskiftet, og båten dampet avgårde i fjorden i nærmere 30 år. Etter så å ha gått sju år i Årdal-ruten - under andre eiere - havnet båten nord i Øygarden, men kom tilbake til Stavanger - og ble ombygd på Hundvåg i begynnelsen av 1950-årene.

Så ble «Eira» solgt til Svolve, men fikk ikke noe langt liv nord for polarsirkelen. Da den kom til Lofoten, hadde båten hatt ni eiere. Men den beholdt det samme navnet gjennom alle sine 61 år - helt til den havarerte oppunder jul i 1952.

D/S «Eira» ble ikke bygget for Høgsfjord-trafikken, men for fart på Romsdalen. Båten hadde også navnet sitt herfra. Eira ligger innerst i Eresfjorden i Nesset kommune. «Eira» ble levert fra Trondhjems Mek. Verksted til Romsdalens Dampskibsselskab, Molde, i 1891.

Solgt til Sandnes

Målebrev fra 27. januar 1903 viser at båten hadde en drektighet på 90.56 brutto

registertonn/53.93 netto, og var 72.2 engelske fot lang, 14.9 fot bred og 7.2 fot dyp, og den var rigget som skonnert. Den må vel likevel ikke ha vært så lukrativ, rutefarten til og fra «rosenes by», for i 1896 ble båten solgt til Sandnes.

«Eira» ble kjøpt av Sandnæs, Stavanger og Høgsfjords Dampskibsselskab, der Nicolay Anda, Sandnæs, N. B. Sørensen, Stavanger, Em. Simonsen, Høiland, T. H. Idland, Sandnæs og R. Norland, Høgsfjord, satt i bestyrelsen da. Båten ble satt inn i rutefart på Høgsfjord sammen med samme selskaps «Oscar II».

I Vestlandsposten for 26. mai 1896 står det at båten ble kjøpt fra Romsdalen for 27 000 kroner, og at «den nye Baad ikke er fuldt saa stor som «Oscar II». Under Pinsehelgen gjorde man en Prøvetur med den indover Høgsfjord, og Folk, som var med, roser den som en vel udstyrt Baad, der gjorde god fart». «Eira» hadde sertifikat for 173 passasjerer.

Tønnes Hana skipper

«Eira» gikk inn i fast rute fra 13. juni 1896, og gikk mandag og lørdag fra Høgs-

fjord om morgenen med retur fra Stavanger om ettermiddagen, forteller Jon Bergsåker i boken «Båten og bygda». Tønnes Hana, sønn til Erik Tostensen Hana på «Oscar II», førte «Eira» fram til 1910, da han overtok «Oscar II» etter sin far, mens Erik Håvarstein ble skipper på «Eira».

I 1906 ble båten ombygd, og vi kan vel gå ut fra at arbeidet ble utført på Stavanger Støberi & Dok. Målebrev fra 11. juni det året (reg. 12/6) viser ny drektighet: 96.30 br. registertonn/52.04 netto. Nå var lengden 87.1 engelske fot, bredden 14.5 og dybden 7.1 fot. 6. oktober 1903 var «Eira» overført fra Sandnes til Stavanger, men 16. juni 1906 ble båten igjen registrert i Sandnes.

Fra 1910 fikk SSH-selskapet også «Farmann» i rutefart på Høgsfjorden, og selskapet var det eneste som i denne tiden også hadde rute på Lysefjorden. Fra sommeren 1913 fikk man konkurranse med M/K «Høgsfjord», og fra 1922 også fra «Hølefjord».

Tre selskaper

En tid var det altså tre selskaper som hadde rutefart på Høgsfjorden. Men det

varte ikke så lenge. 9. november 1924 (registrert 15/11) ble «Eira» solgt til Harald Eide, som den gang bodde på Fiskå, for 20 000 kroner.

Eide var enereder til å begynne med, men ved skjøte 13. mai 1925 (reg. 8/6), overdrog han en halvdel til sin bror Kristen Warland, Strand. Etter at Eide overtok båten ble den igjen registrert i Stavanger (30/12-24).

Kristen Warland hadde kutteren «Harholmen» - der Eide var i maskinen. I 1919 satte de to kutteren inn i rutefart på Årdal. Etter at «Eira» var kjøpt, ble «Harholmen» brukt til reserveskip og litt som førebåt under brislingfisket. Ruta var den i så mange år så kjente: Årdal, Nessa, Nord-Skår. Sør-Skår, Fiskå, Vervik, Kjøllevik, Alsvik, Tau og til Stavanger - alle virkedager.

Hard konkurranse

Jøsenfjord-selskapet var startet i 1920, og satte i 1923 «Robert» (som ble «Årdalsfjord») inn på Årdal-ruten. Det ble hard konkurranse. Først hadde «Harholmen» konkurrert ut Stavangerske på Årdal, nå måtte «Eira» ta opp konkurransen med «Robert». Kullet var dyrt, og

dette gikk ikke i lengden. 1. august 1928 (reg. 15/8) ble «Eira» solgt til A/S Jøsenfjord Rutelag for 25 000 kroner.

I Jøsenfjords eie fortsatte «Eira» i Ardal-ruten. «Eira» hadde ikke bakk, og var «någe geipen», sier folk som har seilt om bord. Var det altså ikke noen god båt? Han var god nok, men någe ranke, sier Harald Eide.

Våren 1930 var «Jøsenfjord» begynt som fjordabåd, og «Eira» ble mer og mindre overflødig. Ved skjøte 13. januar 1931 (reg. 1/5) solgte Jøsenfjord-selskapet «Eira» til Hjelme & Herlø Dampskibsselskab, Hjelme i Nordhordland, for 20 000 kroner, og båten ble registrert i Bergen. (Herlø er det gamle navnet på Herdla).

«Eira» ombygd

I begynnelsen av 1930-årene ble «Eira» en del ombygd og fikk nå motor. Ved målebrev av 18. juni 1934 er drektigheten 88,77 br. registertonn/50,88 netto

og dybden er forandret til 7,2 fot. Ellers var kjenningsmålene uforandret.

I 1940 skiftet Hjelme & Herlø-selskapet navn til Øygardsbaatane L/L (og i 1960 til Øygarden og Sotra Rute-lag), og på Sund, Fjell og distriktene vest i havet gikk «Eira» trofast i alle år - til 1950. Da fikk selskapet den nye sjøbussen «Hernar».

Man må ha hatt tanke for å la «Eira» ende på skrap-haugen, for ved skjøte av 29. mai 1952 (reg. 8/8) ble båten solgt til Stavanger Skips-Opplignings Co A/S på Buøy for 5000 kroner. Handelen var nok avgjort tidligere, for alt 15. mars (reg. 1/4) det året ba Skipsoppligningen om at båtens hjemsted måtte forandres til Stavanger.

Ikke opphøgd

«Eira»s dager var imidlertid ikke talte, og bare et par dager senere - 31. mai (reg. 14/8) 1952 - solgte Skipsoppligningen båten videre til

Brødr. Bjørnevik på Hundvåg for 9000 kroner.

Hos Bjørnevik ble båten bygd om til lastebåt. Den fikk nytt overbygg, nytt styrehus og det ble satt inn ny motor - en sekssylindret MWM-diesel, som tidligere hadde vært hjelpemotor på den tyske krysseren «Kø-nigsberg». Krysseren ble senket på Bergen havn i april 1940, og ble hogd opp på Skipsoppligningen etter krigen.

Ved nytt målebrev 12. september 1952 (reg. 18/9) ble tonnasjen 79,08 br. registertonn/36,98 netto. Bredden ble 14,6 eng. fot og dybden 7,8 fot, mens lengden var uforandret - 87,1 fot. Etter ombyggingen ble «Eira» solgt til Svolvær for 142 500 kroner. Ved skjøte av 29. oktober 1952 (reg. 31/10) gikk båten over til Partrederiet Eira/med Joh. Ing. Johansen som korresponderende reder.

Forliste i 1952

Men så stor glede fikk ikke de nye eiere av båten,

for alt 8. desember samme år - altså i 1952 - gikk «Eira» dukken. Båten var på vei fra Måløy til Finnmark med sild da den fikk maskinhavari og strandet på Skjervøy i Kvænangen i Troms. Heldigvis ble alle om bord berget.

12. februar 1953 ble så «Eira» slettet av skipsregisteret i Stavanger som forlist. De nye eierne hadde altså ennå ikke fått tid til å overføre båten til Nordland.

* * *

Under første verdenskrig ble «Eira» rekvirert til vakt-skip på Odderøy festning ved Kristiansand, der skipet ble levert i mars 1915. Det viste seg imidlertid at «Eira» ikke egnert seg til formålet, og den ble seilt tilbake til Stavanger.

«Eira» ble byttet ut med DSDs «Haukelid», som ble satt inn i vakttjenesten, forteller Emil Hamre i Sandeid. Han var styrmann på «Eira», mens Ole J. Oftedal, Sandnes, var fører.



Noen avisklipp - godt og vel hundre år gamle

Lyttur

til Hogsfjord indtil Frassjord.

„Oscar II“ og „Eira“ afgaar fra Sandnæs førstkommende søndag morgen kl. 6 og fra Stavanger kl. 7¹/₂ til Frassjord, hvor det medfølgende musikkorps spiller til Dans.

„Oscar II“ anløber Jms, Høle, Oltesvig, Dirdal til Frassjord. „Eira“ anløber Dræggevig, Meling, Fossand, Helle til Frassjord. Fra Frassjord afgaar begge skibe kl. 6 efterm. anløbende samme steder til Stavanger. Fra Stavanger til Sandnæs afgaar „Oscar II“ kl. 11.

Vanlige lystturpriser til og med Dirdal. Til Frassjord tur & retur kr. 1,25.

Stavanger Aftenblad 11.08.1897

Hogsfjord & Højsfjorden.

Lørdag ²/₇—²/₈ 10.

„Eira“ fra Stavanger kl. 4 efterm. til Højsbotten }
 „Oscar II“ „ „ „ 5 „ „ Frassjord } efter ruterne.

Søndag.

„Oscar II“ fra Sandnæs 6 og Stavanger kl. 7¹/₂ fm. til Højsbotten }
 „Eira“ „ „ „ 7¹/₂ „ „ Frassjord } efter ruterne

Skibene returnerer til Stavanger kl. 9¹/₂ aften.

NB. „Eira“ ankommer til Stavanger mandag morgen kl. 8¹/₄ — time tidligere end sedvanligt — i henhold til ferteruten. Direktionen.

Stavanger Aftenblad 29.07.1910

Anledning Sangerstevnet

i Stavanger ubfører „Oscar II“ og „Eira“ følgende Ture i Pinjen.

1ste Pinjedag.

„Oscar II“.	„Eira“.
Fra Sandnæs kl. 8 fm. til Stavanger	Fra Frassjord kl. 5
Stavanger (Stenkarfaien) kl. 10	„ Dirdal 5 ¹ / ₂
fm. for at modtage Sangerne i	„ Oltesvig 6
Højsfjorden og følge til Raen. Bil-	„ Helle 6 ¹ / ₄
letpris 0.50, Modtagelsen i Højsfjor-	„ Fossand 6 ³ / ₄
den 0.75, fra Stavanger til Højs-	„ Høle 7
fjorden 0.50.	„ Jms 7 ¹ / ₄
Stavanger til Sandnæs kl. 12 Md.	„ Meling 7 ³ / ₄
Sandnæs til Stavanger kl. 3 Em.	„ Bergsagel 8
Stavanger kl. 9 Em. til Sandnæs.	Til Stavanger 9

Altsaa Afgang fra Stenkarfaien kl. 10 fm. med „Oscar II“ og „Eira“. Billetpris Tur & Retur 0.50.

Fra Stavanger kl. 10 fm. for at modtage Sangerne i Højsfjorden. De lige Billetpriser med Tillæg af 0. for Turen i Højsfjorden, for Tur i Højsfjorden alene 0.50.

Fra Stavanger til samme Steder Hogsfjord.

2den Pinjedag.

„Oscar II“.	„Eira“.
Fra Sandnæs kl. 6 fm. til Stavanger	Fra Frassjord kl. 5
Stavanger kl. 7 ¹ / ₂ fm.	„ Dirdal 5 ¹ / ₂
Bergsagel, Jms, Høle, Fossand, Cene og de øvrige Stoppesteder i Højsfjorden til Højsbotten.	„ Oltesvig 6
Højsbotten kl. 4 anløbende samme Steder til Stavanger kl. 8 Em.	„ Helle 6 ¹ / ₄
Stavanger kl. 10 Em. til Sandnæs.	„ Fossand 6 ³ / ₄
	„ Høle 7
	„ Jms 7 ¹ / ₄
	„ Meling 7 ³ / ₄
	„ Bergsagel 8
	Til Stavanger 9
	Fra Stavanger 9
	Meling—Fossand
	„ Helle, Oltesvig, Dirdal til Frass-
	„ Frassjord kl. 5 Efterm. anløbe
	„ samme Steder til Stavanger.
	„ Stavanger kl. 9 Eftm. anløbe
	„ forannævnte Steder til Dirdal.

Tirsdag den 1ste Juni begynder Sommerruterne. Ruteaftryk faaes Expeditionerne i Sandnæs og Stavanger samt ombord i Skibene. Direktionen.

Stavanger Aftenblad 24.05.1909

Fertieruter fra ¹/₇—¹³/₈.

Lørdag:

„Oscar II“

fra Stavanger kl. 4 em. til Høle Prestbr.

fra Stavanger kl. 8 em. til Høle Prestbr.

„Eira“

fra Stavanger kl. 4 em. til Dirdal.

Søndag:

„Oscar II“

fra Sandnæs 6¹/₂, fra Stavanger 8 fm til Lysebotn.

fra Lysebotn 3 em. til Stavanger.

fra Stavanger 7¹/₂ til Høle Prestbr.

fra Høle Prb. 9 til Stav. og Sandnæs

„Eira“

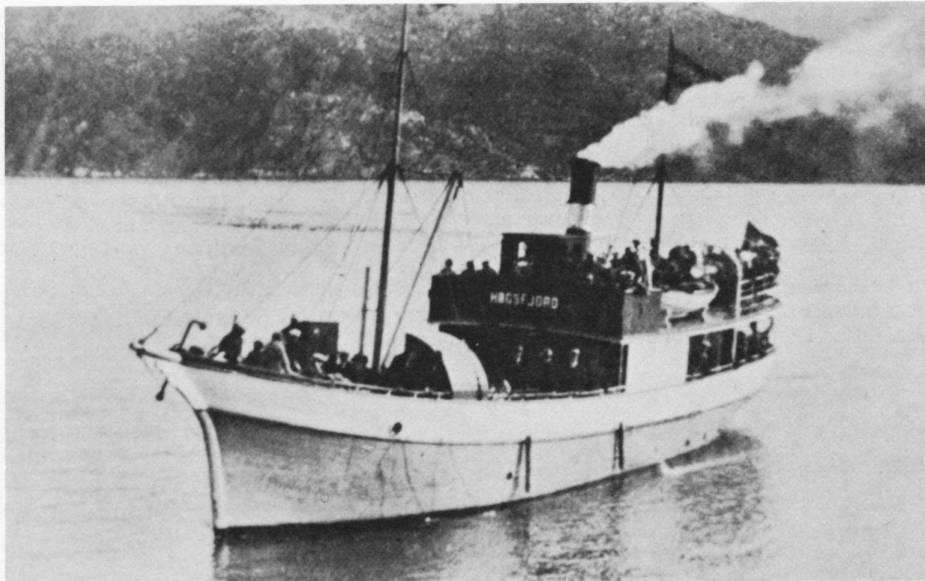
Stavanger 8 fm. til Frassjord.

fra Frassjord 4. em til Stavanger.

fra Stav. 7 em. til Meling, Bergsagel Stavanger.

fra Stavanger 10 til Dirdal.

Stavanger Aftenblad 14.07.1916



«Høgsfjord» i fjorden.

«Høgsfjord»

Nei, motorskipet «Høgsfjord» av tre fra 1913 var ikke den første rutebåten i Høgsfjord. Gamle «Oscar» dampet av gårde til «Høle, Fossan, Oltesvig og Dirdal» bortimot et halvt hundre år tidligere – altså bare et drygt ti-år etter hjulbåten «Ryfylke».

Men «Høgsfjord» var banebryter på sin måte: Det var den første rutebåten med motor, det var den første som bar navn i tilknytning til fjorden og det var den første rutebåten i dette området der rederiet var et selvstendig Høgsfjord-tiltak.

Båten holdt seg i Høgsfjord-traktene i nesten 20 år. Så ble den solgt til Ålesund, og den holdt seg på Nord-Vestlandet resten av «levetiden». Gjennom de 62 år den eksisterte hadde «Høgsfjord» seks eiere og fem navn, og den bar det smigrende navn «Tøffe», og var hjemmehørende i Solund i Sogn, da den ble senket på dypt vann i Ytre Steinsund i Sogn våren 1975.

Klipperbaug

«Høgsfjord» ble bygd for Høgsfjord Motorbaadselskap i Grimstad i 1913, og målebrevet av 18. juli

samme år viser at båten var på 57,30 brutto register tonn/30,34 netto, og at det var en motorskonnert av tre – med klipperformet baug. Lengden var 69,9 engelske fot, bredden 16,5 fot og dybden 7,5 fot.

Båten var den første rutebåten med forbrenningsmotor som fremdriftsmiddel – en Lysekil-Scania på 80 hester. Farten var 9-10 mil. Motoren ble senere skiftet ut med en 120 hesters av samme type, og rundt 1940 fikk båten to 50 hesters Wichmann type K.

Dette med motor var noe forholdsvis nytt i 1913. De andre selskapene, som drev rutefart på Ryfylke, holdt seg til dampen. Og «Høgsfjord» var så visst ikke alene i fjorden. DSD hadde rute på Høgsfjord, og her gikk også «Oskar II», «Eira» og «Færmann» – og noe senere også Høle og Forsand Dampskibsselskabs «Hølefjord».

Motorbaadselskab

«Høgsfjord» ble bygd for det nystartede Høgsfjord Motorbaadsselskab, Fossan, der disse satt i bestyrelsen: Lauritz Mæle, Helle, Gutorm Fossan, Fossan, Thv, Espedal, Helle, Aksel Gilje,

Helle og Kristian Maaland, Frafjord.

Selskapet ble startet i 1912, og i aksjeinnbydelsen het det bl.a. at man skulle få «et motorskib som tænkes anskaffet til transport av melk, vare og passagere mellom Stavanger-Helle-Oltesvik-Dirdal og Frafjord». Senere var det aksjetegning også på Forsand, forteller Jon Bergsåker i den glilde boka «Båten og bygda».

Båten hadde sertifikat for 148 passasjerer, og ble satt inn i ruten bortimot slutten av juli 1913. Fra starten hadde den anløp av Høle, Forsand, Oltesvik, Dirdal og Frafjord. Nå var altså også Høle kommet med, og båten var i fart hver bidige dag.

Frafjord og Dirdal

Den gikk fra Frafjord mandag, fredag og lørdag morgen, fra Dirdal tirsdag morgen, mens den onsdag formiddag gikk fra byen til Frafjord og torsdag gjorde to turer fra Stavanger til Frafjord. Også søndag formiddag gikk «Høgsfjord» fra byen til Frafjord.

Fra 1916 kom også Bersagel og Ådnøy på ruteplanen, og fra 1921 også Ims og Meling. Men over i 20-årene ble det slutt med rute om

søndagen. Båtens første kaptein var Thoralf Sætre, som etter en kort tid ble avløst av Noa Ims.

«Høgsfjord» kom på vel 31 600 kroner, og det var mye mer enn man hadde regnet med, forteller Bergsåker. Man forsøkte å selge båten flere ganger. Alt i 1916 vedtok årsmøtet salg – dersom man fikk 40 000 kroner for den – for å anskaffe en ny. Men det ble ikke noe salg. I 1924 snakket man om å overta «Oskar II» – så man unngikk den konkurrenten. Men heller ikke det ble noe av.

Ut av ruten

Da D/S «Torghatten» ble kjøpt – og omdøpt til «Høgsfjord I» – ble «Høgsfjord» tatt ut av rute i den tiden av året det ikke var bruk for to båter. Etter hvert ble man mindre tjent med M/S «Høgsfjord», og i 1928 ble det enda en gang vedtatt å selge den. Men heller ikke nå ble det salg.

Det var også på tale å selge den til Færøyane – uten at det gikk i lås. I 1930 var man inne på tanken å gjøre en byttehandel med A/S «Riskafjord», men heller ikke dette ble det noe av.

I 1931 kjøpte imidlertid

Høgsfjord-selskapet D/S «Frost» fra Alesund (den som ble til «Lysefjord I») for 30 000 kroner, og ga selgeren – Ludvig Flatmark ^{1/5} – «Høgsfjord» i bytte for 8000 kroner. Flatmark døpte om «Høgsfjord» til «Viking III» i 1932, men han hadde den bare en kort stund.

Ble «Dalsfjord»

Samme år ble båten overtatt av et partsrederi ved Ja-

kob Våge, Ulstein på Sunnmøre, som i 1933 solgte den til Johan Valvik, Dale i Sunnfjord. I 1934 døpte han båten om til «Dalsfjord», og det het seg at båten nå gikk i konkurrerende ruter mellom Bergen og Sunnfjord.

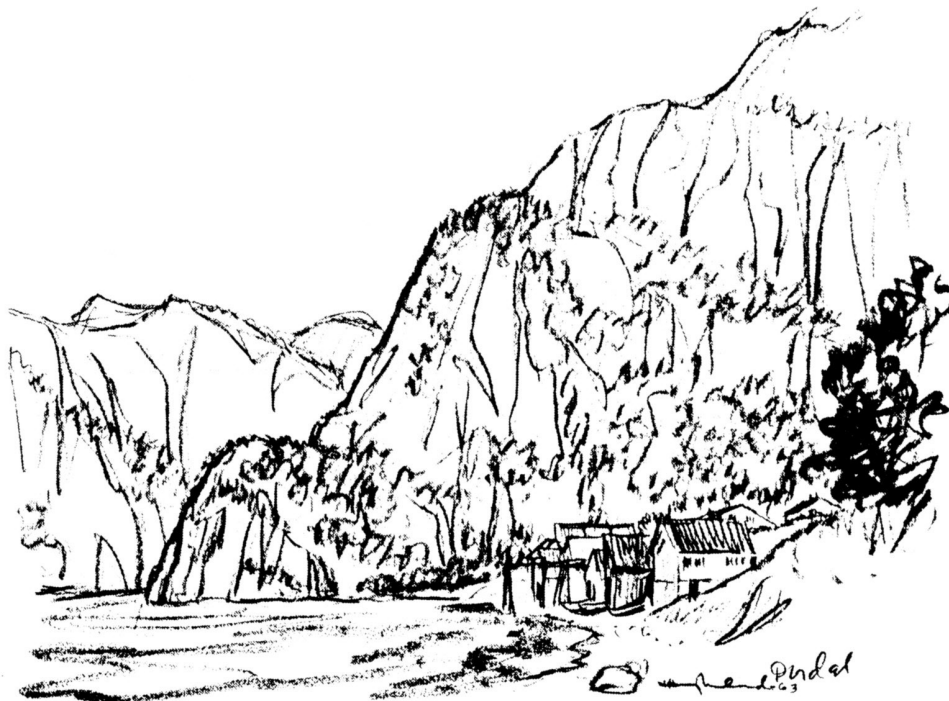
Valvik hadde den nå etterhvert gamle trebåten i 20 år. I 1953 ble den overtatt av et partsrederi ved Andreas J. Grytten i Vevring i Sogn.

I 1954 fikk båten navnet «Førdefjord», og den gikk i rute mellom Florø og Førde – til Fylkesbåtane overtok ruta.

I 1969 skiftet båten eier igjen. Nå ble den overtatt av et partsrederi ved Rolf Trovåg på Næra i Solund – ved Sognefjordens innløp. I 1970 ble båten omdøpt til «Tøffe», og det var meningen å sette den inn i lokalfart i Solund.

Liggende uvirksom

Det ble det imidlertid ikke noe av, og båten ble stort sett liggende uvirksom. Rolf Trovåg sier at overbygget var begynt å fallere, men at skroget var godt og motoren flott. Den fulgte imidlertid med til bunns, da «Tøffe» (ex «Førdefjord», ex «Dalsfjord», ex «Viking III», ex «Høgsfjord») forsvant i sjøen ved Ytre Steinsund 27. april 1975.



«Høgsfjord I»
ved Steinkarkaien.



«Høgsfjord I»

«Høgsfjord I» var en seiglivet trave. I 96 år holdt den det gående – riktignok under forskjellige navn og flere forskjellige eiere, og den både forliste, brant opp og ble brukt som skyteskive. Men «overlevde» alt. Til syvende og sist endte den som skrapjern på et skipsopphoggeri i Sarpsborg våren 1974.

Som man forstår av navnet, så gikk båten også på Høgsfjord, og i 44 år dampet og dunket den av gårde til «Høle, Fossand, Oltesvik og Dirdal» – og til Lysefjorden på onsdagene. Ingen båter i Høgsfjord-selskapets eie har holdt det gående så lenge i fjorden.

Båten var godt oppe i årene – og hadde ført en noe omflakkende tilværelse – da den ble fjordabåd på våre kanter av verden i 1925. Før den tid het den «Torghatten» i bortimot et halvt hundre år, og på sine riktige gamle dager – da den gikk opp i flammer og ble skutt på – het den «Kondor». Og den var etter tur hjemmehørende i Kvaløen (ved Brønnøysund), Mosjøen, Brønnøysund, Trondhjem, Stavan-ger og Oslo.

Båten ble bygd på Nylands mek. verksted i Kris-

tiania, og ble levert til det nystartede Dampskibet «Torghatten»s Aktieselskab 1. juli 1878 i fullferdig stand for 42 000 kroner, forteller Leif B. Lillegaard bl.a. i boken om Torghatten-selskapets 100 år. «Kvaløhøvdingen» Ulrik Qvale var korresponderende reder.

Målebrev datert Bodø 14. august 1903 (registrert 18/9) viser at båten var 86.8 engelske fot lang, 15.2 fot bred og 7.3 fot dyp, og drektigheten var 91.34 br. tonn/40.34 netto. Det var et «pælemastet dampskib», farten var 8 mil på full speed, men med en marsjfart på snaue 7.

Og så var den en kullslucker av dimensjoner, der den gikk i rute på Bindalsfjorden, Velfjorden og Vega – altså stort sett i traktene ved det eiendommelige fjellet med håll i, som den var oppkalt etter.

På grunn

6. desember 1917 gikk båten på grunn ved Nesholmene, mens den var på vei til Rørøy på Vega. Ingen av de 22 om bord – derav 11 passasjerer – kom til skade, men båten fikk skader i bunnen. Den kom av igjen i begynnelsen av 1918 – og samme året ble båten solgt til Trondhjem.

Da hadde «Torghatten» allerede skiftet hjemsted et par ganger. 15. mars 1909 (reg. 19/3) begjærte Torghatten-selskapet hjemstedet forandret til Mosjøen, og 25. juli 1913 (reg. 2/8), fra Mosjøen til Brønnøysund.

15. august 1913 ble det og registrert at selskapets navn var forandret til $\frac{1}{2}$ Torghatten Dampskibsselskab. (I dag heter det $\frac{1}{2}$ Torghatten Trafikkselskap). Men også etter disse forandringer var stadig Ulrik Qvale korresponderende reder.

Armots tider

Nå fulgte noen år med armots tider. Ved skjøte av 26. april 1918 (reg. 19/7) ble «Torghatten» overført til $\frac{1}{2}$ Baklandets Støberi og Mek. Verksted i Trondhjem for 6700 kroner, og 9. juli samme år (reg. 19/7) videre til Ola M. Froseth, Trondhjem, for 7500 kroner. 29. juli samme år (reg. 27/8) begjærer Froseth båten overført fra Brønnøysund til Trondhjem.

Etter en tid går det imidlertid filleveien med rederi- et, båten kommer på tvangsauksjon og 5. april 1921 (reg. 14/4) får Dyre Halse i Strinda tilslaget for 24 200 kroner. Han drev

transport i Trondhjemsfjorden, og bygde båten om til frakteskute.

Tre år senere – ved skjøte av 29. august 1924 (reg. 9/9) overtas båten av fru Susanne Vik, Trondhjem, for 24 000 kroner. Så havner den på tvangsauksjon igjen. 18. mars 1925 (reg. 23/4) går tilslaget til Trondhjems Arbeiderforenings Spareskilingsbank for 10 300 kroner.

I Egersund

Så slår øvrighedå i Egersund kloen i båten. Det vil si, 23. mai 1925 (reg. 20/6) utferdiger sorenskriveren i Dalane auksjonsskjøte til Trondhjem-banken for det beløpet, og 27. juni samme år (reg. 4/7) begjærte banken båten overført til registeret i Stavanger – der den så ble innført 12. juli 1925.

Hva i alle dager hadde sorenskriveren i Dalane med båten å gjøre? Jo, det hadde seg slik, sier «Høgsfjord I»s første skipper, Kristian Selvig: «Torghatten» var på vei til Danmark med skrapjern, da den ble beslaglagt i Egersund.

Det var visst noe med at den var overlastet, og man slapp den ikke videre. Så ble det tvangsauksjon igjen, og folk fra Høgsfjord Motor-

baadselskab dro til «okka by» og kjøpte «Torghatten» for 16 000 kroner.

«Høgsfjord I»

Ved skjøte av 2. juni 1925 (reg. 9/4-26) overføres så båten fra Spareskillingsbanken til Motorbaadselskapet, og 6. april 1926 (reg. 9/4) ble båtens navn forandret til «Høgsfjord I». Da var båten på Stavanger Støberi & Dok igjen blitt ombygd til passasjerskip.

«Høgsfjord I» var jo dampbåt, og derfor ble selskapets navn 6. april 1926 (reg. 9/4) forandret til ^{1/2} Høgsfjord Ruteselskap. Det var etter sammenslåingen med Høle og Forsand Dampskibsselskab navnet ble til Høgsfjord Rutelag 27. mai 1937.

Ved ombyggingen på Støberiet fikk «Høgsfjord I» bl.a. påbygd «glass-verandaen» på øvre dekk, og båten ble utbygd akter. Ved ny måling 14. april 1926 (reg. 16/4), ble båten 92.41 br. tonn/44.33 netto, mens kjenningsmålene var uforandret.

Ny drektighet

«Høgsfjord I» fikk ny drektighet etter krigen. Ved målebrev av 28. januar 1946 (reg. 31/1) er tonnasje 104 60 br.tonn/57.19 netto, mens kjenningsmålene er uforandret. Først 31. januar 1946 blir båten registrert som motorfartøy. Men da hadde den jo hatt Rubb i seks år.

«Høgsfjord I» var noe liten, men var en kjekk båt likevel, sier kaptein Selvig. Og i forhold til trebåten «Høgsfjord» var denne «nye» storveies. Den tok 188 passa-

sjerer og gjorde snaue ni mil som damp. Men da den 200 hesters Rubb'en kom i like før krigen, gjorde nok båten 10 mil.

Den gamle dampmaskinen havnet hos Brødrene Anda på Hundvåg, på Rosenberg fikk båten satt i motorfundamentene, og så ble «Høgsfjord I» slept til Rubbestadneset, der motoren ble satt inn. Nå kunne man manøvrere fra styrehuset, og det var ikke så helt vanlig på den tiden.

Stor stas

Det var stor stas og fine greier da båten ble satt inn i ruten igjen ved sankthanstider i 1940. Men da var det jo krig – og det ble etter hvert vanskelig å skaffe drivstoff også til båtene.

«Høgsfjord I» hadde rute på Bersagel, Meling, Ådnøy, Ims, Høle, Forsand, Helle, Oltesvik, Dirdal og Frafjord. Fra starten trafikkerte den også Lysefjorden om onsdagene – og senere kom også søndagsrutene, til å begynne med første søndagen i måneden.

Høgsfjord-selskapet hadde i 1924 fått «Oscar II» på hånd for 35 000 kroner, men noen handel ble det ikke, skriver Jon Bergsåker i «Båten og bygda». Så måtte man på markedet etter en annen båt i tillegg til trebåten «Høgsfjord» – som var blitt satt i fart alt i 1913. Så falt valget på «Torghatten».

Lysefjorden

Ruteområdet var blitt utvidet, i og med at Lysefjorden kom på rutenettet – da

selskapet overtok postføringen på Høgsfjord–Lysefjord etter at Sandnes–Stavanger–Høgsfjord-selskapet avviklet sine helårsruter i området og sa postføringen fra seg.

Alt i 1928 hadde man elers vært inne på tanken å kvitte seg med «Høgsfjord I», og et par år senere var det snakk om at man skulle bytte «Høgsfjord I» med Riskafjord-selskapets noe større «Gulos». ^{1/2} Riskafjord skulle også få et mellomlegg i penger, var tanken. Men det ble bare med tanken.

Og «Høgsfjord I» holdt det gående i fjorden i mange år. Men med åpningen av Frafjordveien i 1964 kom en ny tid til Høgsfjord. Nå var det nok med bare en av de tre båtene Høgsfjord-selskapet hadde – i tillegg til den nybygde bilferjen.

M/S «Lysefjord»

«Høle» led maskinhavari – og ble opphøgd sent på høsten 1964, og fem år senere ble også «Høgsfjord I» solgt. Da var bare M/S «Lysefjord» (ex «Gefion») igjen pluss bilferjen «Høgsfjord».

Ved skjøte av 8. november 1969 (reg. 21/11) ble «Høgsfjord I» – som da lå i opplag på Engøy – overdratt til Jan Berge og Rudolf Stangeland på Forsand for 10 000 kroner. De tok ut motoren, men etter bare noen måneder solgte de den videre til Oslo.

Ved skjøte av 17. januar 1970 (reg. 6/2) overdras båten til Ole Bjørn Torjussen, Oslo, for 25 000 kroner. Båten ble slept til Oslofjorden,

og de sa at den nye eieren brukte den til å bo i. Han døpte den og om til «Kondor».

Brant i 1972

Så veldig mange årene fikk heller ikke Torjussen ha båten. Han holdt på med å pusse båten opp, da det om ettermiddagen 30. oktober 1972 tok fyr om bord, mens båten lå i Bjørnehodebukta på Nordre Håøy i Oslofjorden, litt nordenom Drøbak.

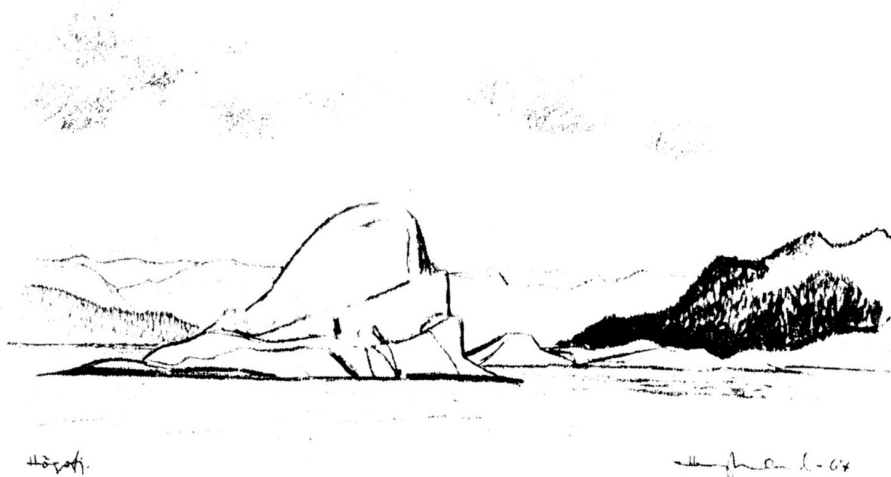
Arsaken skal ha vært gnister fra en slipemaskin, og båten ble totalskadet.

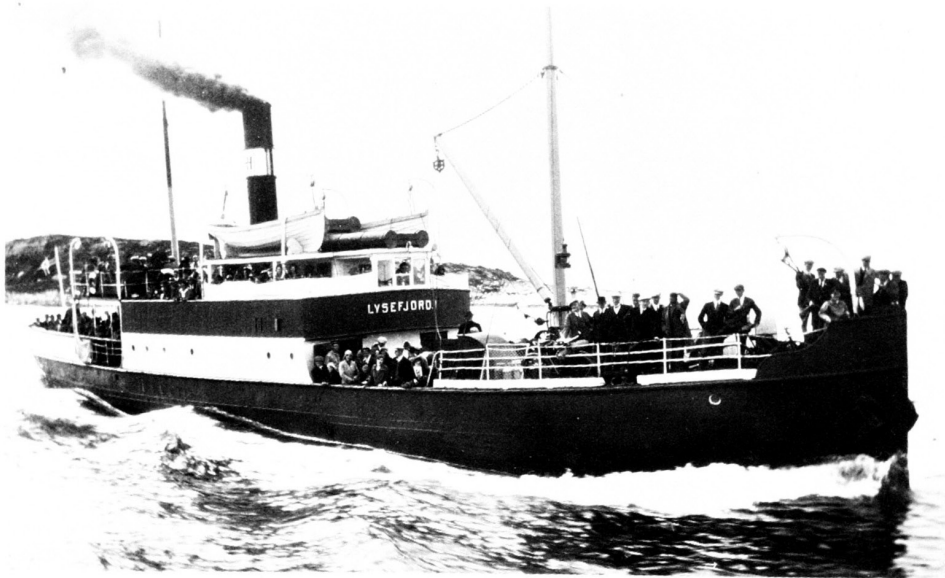
Etter brannen skal båten ha vært brukt som skyte-skive for Sjøforsvaret. Oscarsborg ligger da heller ikke langt fra der «Kondor» brant opp. Men heller ikke Marinen klarte å gjøre «kål» på den gamle traven, og 12. desember 1973 ble båten solgt til Østfold Skipsopp-hugning i Sarpsborg. Det vil si, firmaet fikk båten mot en gave (de ga 5000 kroner) til Akerøy fort i Hvaler.

Den siste reis

Og nå fikk den iallfall standsmessig eskorte på sin siste reis. Det var jo ingen maskin ombord, så den ble slept av en av Sjøforsvarets båter den siste biten opp til Sarpsborg.

Og i mars-april 1974 var så «Kondor», (ex «Høgsfjord I», ex «Torghatten») ferdighogd – og bokstavelig talt havnet på skraphaugen. 1. desember 1975 ble den slettet av skipsregistret i Stavanger.





«Lysefjord I»

Da «Lysefjord I» gikk til bunns i Ardalsfjorden i 1941, mistet Høgsfjord-selskapet den eldste fjordabåden Høgsfjordbuen noen gang har hatt i de bortimot to mannsaldrene selskapet drev i fjordafarten. Båten var da 67 år, og hadde vært «høgsfjording» i 10. Men ingen båt har selskapet eid i så kort tid – verken før eller senere.

Man ka i all verden skulle en Høgsfjord-båt i Ardalsfjorden? Jo, den var leid av Jøsenfjord-selskapet for å gå en ekstratur palmesøndag 6. april 1941.

Og båten var på oppseiling til Ardal, da den i strålende vær ved middagstider grunnstøtte og sank ved Småskjærene – mellom Sør-Skår og Nessa. Både de fire-fem passasjerene og mannskapet på seks kom seg velberget i land.

Oljeknapphet

Det var i krigens dager, dette, og oljeknapphetstider. Det er vel grunn til å anta at Jøsenfjord-selskapet skulle spare på de dyrebare dråpene – og leide dampen «Lysefjord I» til å ta denne påsketuren fra Ardal den søndags ettermiddagen.

Jøsenfjord-selskapet var

jo ikke «short» for tonnasje, for «Jøsenfjord» lå i Ardal den søndagen. Og så måtte den likevel starte opp – og gå til unnsetning.

Det var ellers ikke første gang «Lysefjord I» havarerte. Første gang var i 1918, da båten het «Frost» og var hjemmehørende i Hauge-sund. Der nord for Boknafjorden var ellers båten i en dryg mannsalder passasjerbåt, og het både «Karmsund» og «Karmøy». Siden var den frysebåt, og het også «Fryseri I». Men den het «Frost», og hørte hjemme der nord i Ålesund, før den kom til Høgsfjord.

Seks navn

Båten hadde hatt seks navn, før den startet sin omskiftende tilværelse som passasjerbåt sørpå. Den het nemlig «Mandal» da den ble levert fra Trondhjems Mechaniske Værksted til Mandals og Omegns Dampskibsselskab i 1874.

Og den gikk i rutefart mellom Mandal og Kristiansand – omtrent i samme fart som «Lindesnæs» (som senere ble «Jøsenfjord») gjorde i over 40 år fra midten av 1880-årene, bare det at «Lindesnæs» hørte til i Farsund.

Men etter det Rolf Kr. Danielsen på Snik i Sør-Audnedal opplyser, så gikk «Mandal» også på Farsund og Arendal. Fra 25. juli 1875 gikk båten til og med en tur i uken mellom Christiansand og Frederikshavn i Danmark. Senere ble lokalruten innstilt, og «Mandal» startet en rute på Christia-nia.

31½ kommerselester

«Mandal» var rigget som skonnert, og hadde disse kjenningsmålene som ny: Lengde 86 engelske fot, bredde 18.6 fot og dybde 8.2 (senere forandret til 8.5) fot. Ifølge Veritas-registeret for 1874 var drektigheten 31½ kommerselester. Kommerselester var den gamle måleenheten for skips drektighet, og en norsk kommersel-est var lik 2.08 reg.tonn. Så «Mandal» var altså 65.5 reg.tonn.

Det er vel grunn til å anta at dette kan ha vært netto-tonnasje, og at båten var om lag 123.5 brutto-tonn. Det harmonerer mer med senere mål. For som «Karmsund» var båten rundt århundreskiftet 154 br.tonn/81 netto, og nå var kjenningsmålene 106.1 x 18.8 x 8 fot. Det vil altså si at båten

må ha blitt forlenget vel 20 fot.

Det var i 1877 «Mandal» ble solgt til Haugesunds Dampskibsselskab for 60 000 kroner og omdøpt til «Karmsund». HDS var startet 18. september 1877, og «Karmsund» var selskapets første båt.

Den ytre leia

Den ble like etter starten satt inn i rutefart på Stavanger-Haugesund-Bergen (den ytre leia mellom Haugesund og Bergen), men gikk også dels på Sunnhordland. Året etter fikk båten postbevilling mellom Haugesund og Bergen.

Etter noen år tok selskaps ledelse opp arbeidet for å utvide trafikken, og i 1904 ble D/S «Karmsund» bestilt i Trondhjem. Da den nye båten ble levert året etter, skiftet gamle «Karmsund» navn til «Karmøy», og ble satt inn i rutefart på øyene utover til Usira og innover til Tysvær og Skjold.

I 1906 fikk selskapet også D/S «Haugesund», men rutene på øyene og den indre leia til Bergen gikk med tap – og måtte oppgis. Og båtene ble solgt.

«Fryseri I» og «Frost»

I 1915 ble «Karmøy» overtatt av $\frac{1}{8}$ Haugesunds Frysekompani (v/ Harald Nielsen) og omdøpt til «Fryseri I». Året etter ble båten solgt til Bergens Brislingscompagnie $\frac{1}{8}$ i Haugesund og omdøpt til «Frost».

Som «Karmsund» var drektigheten 154 br.tonn/81 netto, mens den både som «Karmøy», «Fryseri I» og «Frost» (før havariet) var på 159 br.tonn/81 netto. Og i alle år fra og med båten het «Karmsund» var kjenningsmålene de samme: 106.1 x 18.8 x 8 engelske fot.

Det var mens Brislingscompagniet eide «Frost» den havarte første gang. Båten var 15. januar 1918 på vei fra Kristiansund til Bergen med tomkasser, da den i storm og snødrev ved 22-tiden grunnstøtte i det urene farvannet i Lepseyrenna nord for Alesund, og ble vrak. Føreren fikk en advarsel fordi han før grunnstøtingen ikke benyttet loddet, som det står i sjøulykkesstatistikken.

Berget

«Frost» ble imidlertid berget av Ludv. Fladmark $\frac{1}{8}$ – et bergingsselskap i Alesund som ikke eksisterer lenger. Webjørn Fladmark forteller at båten så fæl ut da den ble tatt opp.

Den ble ombygd til passasjerbåt igjen, og mye av arbeidet gjorde Fladmark selv. Og 20. mai 1925 (registrert 28/5) kom det andragende fra Ludv. Fladmark $\frac{1}{8}$ om å få D/S «Frost» innført i Alesund skipsregister.

Et bilbrev datert 16. juni 1925 (reg. 15/7) viser at båten ble oppbygd fra vrak i 1918. «Frost» ble imidlertid ikke brukt etter ombyggingen. Den lå i Alesund for salg. Og i de dårlige tidene den gang, ble båten 12. juni 1931 (reg. 3/7) solgt til $\frac{1}{8}$ Høgsfjord Ruteselskap for 30 000 kroner.

Til Stavanger

Alt 30. mai 1931 (reg. 1/6) var det imidlertid kommet begjæring fra Fladmark om å få båten overført til Stavanger som nytt hjemsted, og den ble innført her i byen 6. juni 1931. 22. august samme år (reg. 24/8) kom det så begjæring fra Høgsfjord om navneforandring til «Lysefjord I».

Båten ble ommålt 12. september 1931 (reg. 14/9), og det er vel da drektigheten ble 144.30 br.tonn/84.44 netto. Ved målebrev av 16. mars 1925 var tonnasjen 149.54 br.tonn/83.41 netto. Men kjenningsmålene var hele tiden de samme:

106.1 x 18.8 x 8.0 engelske fot.

«Frost» ble altså kjøpt til Høgsfjord for 30 000 kroner, og man ga «Høgsfjord» i bytte for 8000. På den måten kom den gamle trebåten ut av Høgsfjord-trafikken. «Lysefjord I» ble ombygd på Støberi & Dok, og fikk passasjersertifikat for 282.

En uteseiler

Det var ingen «Lysefjord» i fart på Høgsfjord på denne tiden. Men Kornelius Olsen hadde fra 1915 en uteseiler med det navnet, og det var grunnen til at Høgsfjordbåten måtte ha med romertallet.

«Lysefjord I» ble ikke brukt om vinteren. Da lå den for det meste opplagt ved Støberi & Dok. Båten var noe stor til vinterrutene – og den slukte en del kol. Men fra vår til høst dampet den av gårde til Høgsfjord og Lysefjord. Og det var en gild båt, stødig og god – og den gjorde ti mil, sier kaptein Kristian Selvig, som førte båten.

Men han var ikke om bord da båten forliste palmesøndag 6. april 1941. Båten var leid ut for denne ene Årdalturen, og båten var på vei fra byen da den gikk på grunn. Båten hadde vært innom Sør-Skår og skulle over til Nessa.

Havariet

Marthon Sørskår, som i dag fører «Tau», og tre kamerater, var på skitur på Lågaheiå opp av Sør-Skår denne fine sol-dagen – og ble vitne til at «Lysefjord I» gikk på undervannsskjæret 30 favner rett ut av sørenden av Langholmen.

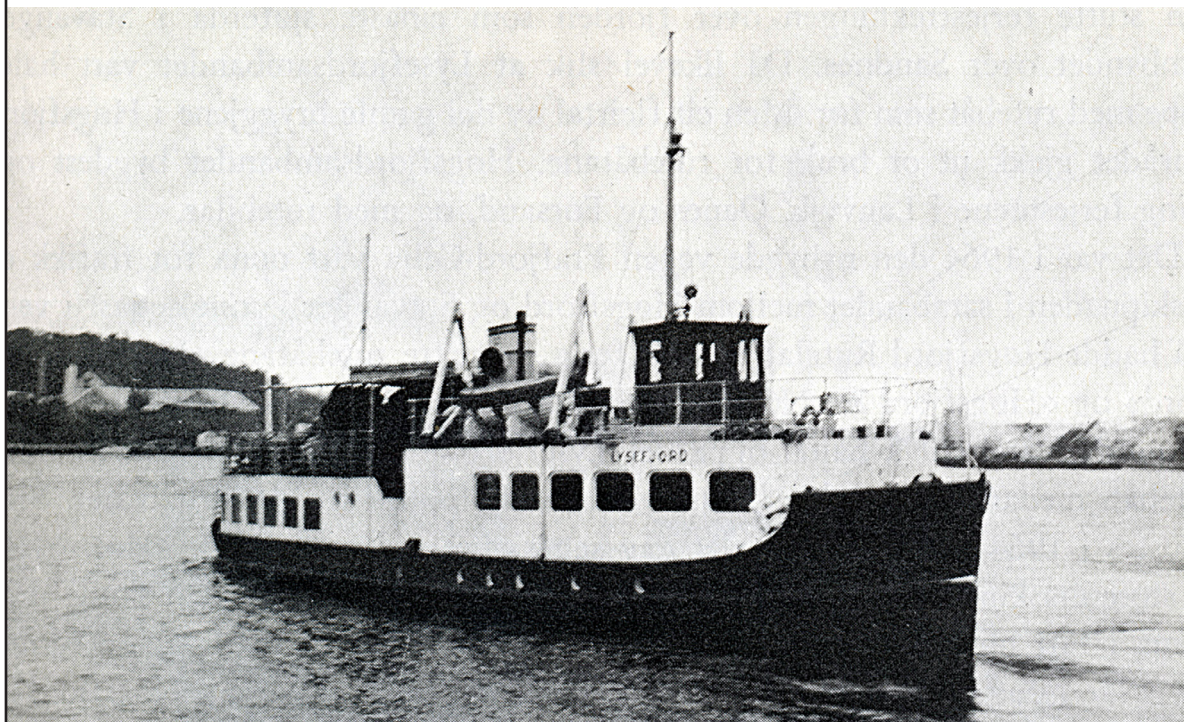
Ingen mennesker kom til skade. De fire-fem passasjerene ble ført fra borde i den ene livbåten, og kom i god behold i land på Furuholmen, leser vi i avisen fra den gang. Og last var det ikke med.

Ikke lenge etter grunnstøtingen ble båten brakt flott, men skadene viste seg å være så alvorlige at man bestemte seg for å kjøre båten på land. Den gikk rundt Furuholmen og ble kjørt opp på Småskjærene. Her var det imidlertid så bratt, at båten gled ut og sank på vel 35 favners vann.

Slettet i 1953

21. november 1941 (reg. først 12/3-43) kom det så begjæring fra Høgsfjord Rute-lag om å få fartøyet slettet. Men ikke før 14. februar 1953 ble «Lysefjord I» (ex «Frost», ex «Fryseri I», ex «Karmøy», ex «Karmsund», ex «Mandal») slettet av skipsregisteret i Stavanger.





«*MS Lysefjord*» (den andre Lysefjord)

Dette er den båten vi som vokste opp i Frafjord på 1950-tallet husker aller best. Det var den båten som hadde de fleste turene til de indre Høgsfjord-bygdene: Helle, Oltesvik, Dirdal og Frafjord. Tresetene var imidlertid ikke behagelige, men for oss ungene var dette uten betydning. En ting vi merket oss ved denne båten, var farten. Med sin toppfart på 12 knop gikk den merkbart raskere enn MS Høgsfjord I (9 knop) og holdt nesten følge med MS Høle (13 knop).

Båten ble bygget i 1933 ved Odense Staalskipsverft, Odense i Danmark. Ved dåpen fikk den navnet MS Gefion og levert til A/S Damskibsselskabet Øresund i København. I omkring ti år gikk den i rute-fart over Øresund, mellom København og Malmö. Båten ble i 1944 solgt til Rederi-ABSjollen i Malmö som så i 1946 solgte båten videre til Høgsfjord rutelag A/S i Stavanger. Prisen var kr. 207 000. Samtidig ble søsterskipet til MS Gefion – MS Gylfe – solgt til Jøsenfjord rutelag. Denne båten fikk navnet MS Årdalsfjord. Disse to tvillingbåtene var svært like av utseende, bortsett fra at skroget til sistnevnte var malt i en lysere (grå) farge enn MS Lysefjord.

MS Gefion = MS Lysefjord var 95 fot lang og 19,8 fot brei da den ble sjøsatt, tonnasje: 71 brt – 40 t.dw. Maskinen var en 4 cyl. 4T RM (250 bHK) fra Tuxham AS i København. I 1964 ble det satt inn en ny motor på 300 bHK fra Wichmann Motorfabrikk på Bømlo.

På 1960-tallet var det to viktige hendelser som gjorde av den mangeårige rutetrafikken på Høgsfjorden etter hvert ble avvirket. Den ene var opprettelsen av ferje mellom Lauvik-Oanes og Forsand i 1962. Den andre var åpning av veien mellom Gilja og Frafjord i 1965. Mens MS Høgsfjord I og MS Høle ble solgt, hadde Høgsfjord rutelag fortsatt en del trafikk utover på 1970-tallet, særlig til Lysebotn og småstedene innover langs Lysefjorden. Men i 1975 var det slutt: Alle konsesjonene til rutelaget ble kjøpt opp av DSD (Det Stavangerske Dampskipselskap) og MS Lysefjord ble også overtatt av DSD. Utover på 1960-tallet ble det klart at MS Lysefjord hadde en stor svakhet: Den kunne ikke frakte biler. Så i 1970 ble båten forlenget og ombygget ved Brødrene Bjørnevik på Hundvåg ved Stavanger. Dette

skjedde ikke uten dramatik. Like før jul 1970 hvelvet båten og sank ved brygga på Hundvåg. Men båten ble hevet og satt i god stand igjen. Den fikk nå sertifikat for 5 biler og 195 passasjerer.

Som nevnt ovenfor overtok DSD MS Lysefjord i 1976. Etter noen år ble den solgt videre ...

1983: Solgt til P/R Offshore Services (Ingmar Østbø), Stavanger

1985: Solgt til Jonny Garvik, Hagavik/Bergen. Omdøpt til MS Sundøy.

1988: Solgt til Henning Kumle, Bekkestua/Bergen.

1989: Solgt til Skipsinvest KS (KJ Invest AS, Oslo), Bergen

1990: Solgt til K/S Carnival (Eiendomssenteret AS), Drammen. Omdøpt til MS Carnival.

1998: Solgt til Juno AS, Svelvik/Drammen.

2003: Solgt til Eiendom Skip AS, Svelvik/Drammen.

2010: Solgt til Carnival AS, Svelvik/Drammen.

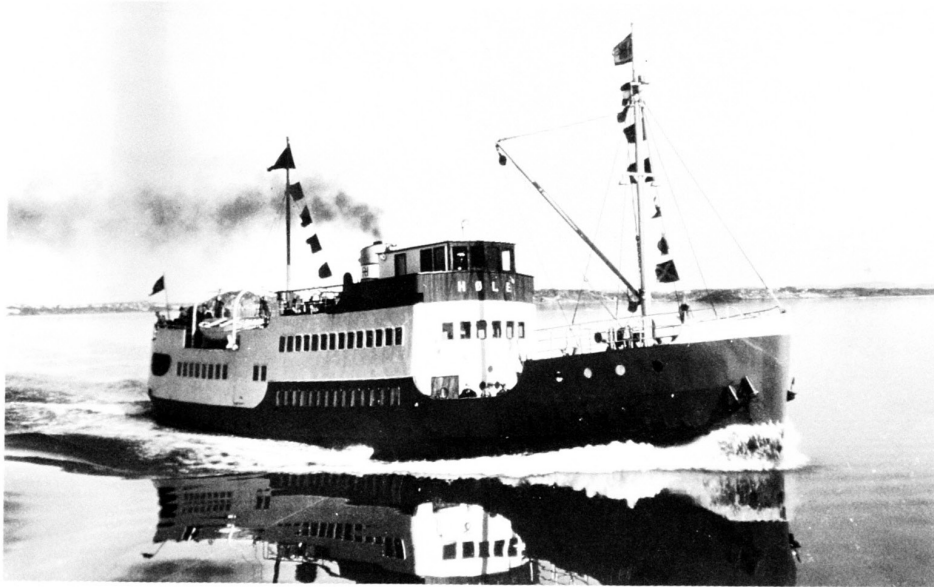
Fra omkring 1990 til omkring 2012 ble MS Carnival benyttet delvis som turbåt med base i Oslo sentrum, delvis som restaurantbåt i Oslo, bl.a. liggende ved Aker brygge. I 2015 ble båten kjøpt av Marcus Rolandsen, Oslo. Den ligger nå på Bygdøy og brukes som privat lystbåt på Oslofjorden.



MS Lysefjord etter ombyggingen i 1970. Båten ligger ved Lauvik. I bakgrunnen ser vi litt av Forsand. Foto: Johannes Østvold.



MS Carnival ved kai på Bygdøy utenfor Oslo i juni 2017. Den er fremdeles registrert i skipsregisteret og har kjenningssignal LLPP. Foto: Marcus Rolandsen.



Den ombygde «Høle»
flaggsmykket i fjorden.

«Høle»

«Høle var den siste tradisjonelle fjordabåden Høgsfjord Rutelag fikk, og var en staselig båt da den ble satt i rute fra sommeren 1950. Men den fikk ikke så veldig lang tid i den fjorden Rute- laget bar navn etter. Etter 13–14 år fikk den så store maskinskader at den ble liggende uvirksom et par år – før også den havnet på skraphaugen hos Brødrene Anda på Jadarholm på Hundvåg.

Båten ble ikke levert ny til Høgsfjord-selskapet, og den var alt begynt å dra på årene, da den kom til våre kanter. Opprinnelig het den «Stubbekjøbing», og ble levert til et dansk rederi fra et svensk verksted i 1912. Like etter første verdenskrig kom båten til Norge – til Kristiania. Men det var bare for en kort stund.

Den lengste tiden hadde båten på Sørlandet. Gikk mellom Farsund og Kristiansand som «Lyngdal» i mange, mange år. Den samseilte og en tid med «Lindesnæs», som jo og i sin tid gjorde rogalending av seg – som «Jøsenfjord».

Båten ble bygd på Eriksberg Mek. Verkstad i Göteborg, og ble levert til Damp-

skibsselskabet Stubbekjøbing, som holdt til i byen med samme navn på Falster i Danmark, men som i dag «skriver navnet sitt» uten j.

Båten var av stål, og rigget som skonnert. Den var på 140 brutto tonn, var 106,4 engelske fot lang, 19,4 fot bred og 8,0 fot dyp. Om båten senere har skiftet eier, eller om H.J. Risch var formann i bestyrelsen for det danske selskapet skal være usagt, men 17. mai 1918 (registrert 4/4 -19) skrives det kontrakt, hvorved herr Risch selger D/S «Stubbekjøbing» til Trygve Sagen i Kristiania for 250 000 kroner.

Et halvt års tid bare, var båten i Sagens eie. 23. november 1918 (også reg. 4/4 -19) skjøtes båten over fra Sagen til skipsreder Reinert Christensen i Lyngdal. Båten ble kjøpt på vegne av A/S Dampskibsselskabet Lyngdal, der den i dag (1981) 90 år gamle Richard Buch var disponerende reder. Samtidig ble båtens navn forandret til «Lyngdal», og båten ble registrert i Farsund. Nå var prisen 265 000 kroner.

148,73 br.t.

Ved målebrev utstedt i Mandal 1. mars 1919 var

drektigheten 148,73 br.t./58,73 netto. Lengden var uforandret 106,4 engelske fot, mens bredden nå var 18,9 fot og dybden 7,9 fot. Båten holdt det gående i alle mellomkrigsårene. Det var mange lokalbåter også der sør, men Rolf Kr. Danielsen i Snik i Sør-Audnedal forteller at D/S «Lyngdal» var den fineste av dem alle. Den var øg den siste passasjerbåten i lokalfart på sørspissen av landet.

«Lyngdal» ble satt inn i ruten mellom Farsund og Kristiansand i konkurranse med «Lindesnæs», som hadde gått i samme ruten siden 1886, da den ble levert som ny fra verkstedet i Kristiansand. «Lyngdal» tok seg flott ut – kvit malt som den var, med teak overbygning og «med skorstein og master hellende akterover, nett som på en steamyacht».

Med også «Lyngdal» i rute, ble det daglige turer i begge retninger. Til å begynne med var det utvilsomt bruk for begge båtene, men etterhvert gikk trafikken mer og mer over på veiene, så båtene ble mer og mer overflødig.

«Lyngdal» gikk trutt i alle år. Etter at den hadde passert Lindesnæs sånn rundt

500 ganger, møttes de to båtene bokstavelig ved Snik – på østsiden av «Neset», og begge ble skadet i baugen ved kollisjonen.

Det kom dårlige tider, og «Lyngdal» kom på tvangsauksjon. 27. oktober 1927 (reg. samme dag) får Lyngdal Sparebank tilslaget for 50 000 kroner, men kort etter – 27. januar 1928 (reg. samme dag) overtas «Lyngdal» av A/S Dampskibsselskabet Lindesnæs i Farsund for 55 000 kroner.

De to selskapene gikk da sammen, og D/S «Lindesnæs» – som jo var den eldste av båtene – ble like etter solgt til Jøsenfjord-selskapet i Stavanger.

Til krigen

«Lyngdal» fortsatte alene i ruten til 1939, da båten ble leid av forsvarret, og lå i traktene ved Kristiansand på nøytralitetsvakt. 8. april 1940 ble det tyske troppe-transportskipet «Rio de Janeiro» senket utenfor Lille-sand, og «Lyngdal» kom om kvelden inn til Kristiansand med flere omkomne tyske soldater.

Dagen etter overtok tyskerne båten, og fjernet det gamle navnet. Under hele krigen gikk gamle «Lyngdal»

med kamuflasje-farger som tysk vaktbåt. Like etter krigen ble båten funnet igjen på Marineholmen i Bergen, og gamle kaptein Visland og hans to sønner fikk den hyggelige oppgave å føre båten hjem igjen til Farsund.

«Lyngdal» kom nå på nye hender. 30. august 1945 (reg. 1/11) ble båten solgt til Partrederiet Lyngdal med Anton T. Abrahamson som bestyrer for 33 000 kroner. Karl Hansen, Bjørgulv Tangen og Oluf Skjelbred-Knudsen var de andre interessentene.

Patria A/S II

Året etter – 27. mai 1946 (reg. først 31/5 -48) blir Abrahamsons og Hansens halvdel av båten skjøtet over til Skjelbred-Knudsen for 50 000 kroner, med påtegning av 14/5 hvorved sistnevnte overdrar samme til Dampskipsselskapet Patria A/S II, Kristiansand, for 34 289,30 kroner.

12. mai 1948 (reg. 31/5) skjøtet Tangen sin fjerdedel over til Patria A/S II for 17 144,65 kroner, og to dager senere (også reg. 31/5) skjø-

tet Skjelbred-Knudsen sin del over til samme selskap for samme pris. 4. juni 1948 ble også «Lyngdal» innført i skipsregisteret i Kristiansand.

Båten gjorde noen få turer i samme ruten som tidligere – vesentlig med last. En tid gjorde også båten tjeneste som bergingsbåt.

Til Stavanger

I 1950 kom båten til Stavanger. Ved skjøte av 12. januar 1950 (reg. 19/4) overtas den av A/S Høgsfjord Rutelag for 35 000 kroner. Båten blir innført i skipsregisteret i Stavanger 23. mars 1950, og 23. mai 1950 (reg. 2/6) kom det begjæring om navneforandring til «Høle». Ved nytt målebrev av 6. september 1950 (reg. 8/9) var drektigheten 197,49 br.t./106,68 netto, mens lengden var forandret til 105,5 engelske fot – med bredde og dybde uforandret 18,9 og 7,9 fot.

«Høle» ble ombygd hos Brødrene Lothe Flytedokken i Haugesund, og fikk etter ombyggingen plass til 267 passasjerer. Dampmaskinen ble demontert, og en

Fairbanks Morse diesel (bygd i 1943) på 500 hester ble satt inn. Når gjorde båten 13 mil.

Det måtte gjøres mye med båten, før den kunne settes i fart, forteller Jon Bergsaker i boken «Båten og bygda». Et første tilbud på motor og ombygging var på 273 000 kroner, men det ble dyrere enn det – før båten kunne settes i rute på Høgsfjord og Lysefjord sommeren 1950.

Lyse-utbyggingen

Dermed hadde Rutelaget tre motordrevne rutebåter. Utenom «Høle» var det «Høgsfjord I» og «Lysefjord». Men «Høle» var størst og passet bedre til tyngre last. Det kom særlig vel med i forbindelse med transport i Lyse-ruten, etter at Lyse Kraftverks utbygging var kommet i gang i slutten av 1940-årene.

Denne utbyggingen førte og med seg at rutene på Lyse ble mye utvidet. Når det f.eks. fra sommeren 1950 var fem turer i uken fra Lysefjorden, så var det et langt steg fra de første rutene i

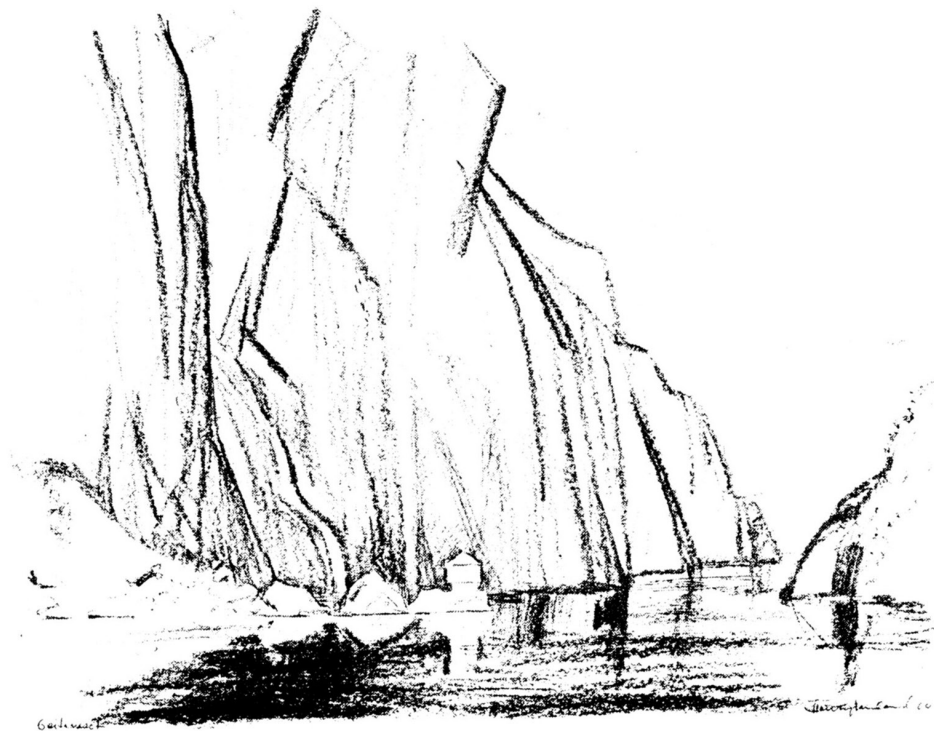
1870/80-årene – da det gikk en båt om våren og en om høsten, skriver Bergsaker.

I 1964 kom det nye Gilja-Frafjord-veien, og nå var det nok med en båt – iallfall i vinterhalvåret – til å holde oppe Lysefjord-ruten. Sent på høsten 1964 løste noe av dette seg av seg selv: «Høle» brakk veivakslingen og måtte tas ut av trafikk. Det viste seg umulig å skaffe reservedeler, og båten kom aldri i fart mer.

Til opphogging

Den lå en tid opplagt på Engøy-siden av Pyntesundet, men det endte med at den ble solgt til opphogging. (I 1969 ble også «Høgsfjord I» solgt, så av fjordabådane hadde selskapet da bare «Lysefjord» igjen).

31. august 1966 (reg. 11/10) ble «Høle» solgt til Brødrene Anda for 19 000 kroner. 1. juni 1967 (reg. 22/6) kom det melding fra Jadarholm om at båten var hogget opp. Og 22. juni 1967 ble så «Høle» (ex «Lyngdal», ex «Stubbekjøbing» slettet av skipsregisteret i Stavanger.



A S Høgsvjord Ruteselskap

Dagsturer i Høgsvjord og Lysefjord:
 Meling—Botne, Dirdal—Gilljestølen—Frafjord. Frafjord—Månefoss—Frafjord. Refså—Prekestølen—Refså. Dirdal—Fisketjønn. Høle—Selviksstakken—Oltesvik.

1½-dags turer:

Fosmark—Helle. — Refså—Songesand. Helle—Frafjord.

Sommerruten begynner lørdag 17. juni.
 Ruter fåes i ekspedisjonen. SAE5156

A S Høgsvjord Ruteselskap

Påskeruter.

Tirsdag 11/4 d/s »Lysefjord I« fra Stavanger kl. 3 em. til Frafjord.

Onsdag 12/4 d/s »Høgsvjord I« fra Stavanger kl. 7 fm. til og fra Lysebotn, og fra Stavanger kl. 7¼ em. til Dirdal. D/s »Lysefjord I« fra Stavanger kl. 2½ em. til Frafjord.

Skjærtorsdag d/s »Høgsvjord I« fra Stavanger kl. 8 fm. til og fra Lysebotn. D/s »Lysefjord I« fra Stavanger kl. 9 fm. til og fra Frafjord.

Påskeaften d/s »Lysefjord I« fra Stavanger kl. 3 em. til Frafjord. D/s »Høgsvjord I« fra Stavanger kl. 7¼ em. til Dirdal.

2den påskedag d/s »Høgsvjord I« fra Stavanger kl. 8 fm. til Lysebotn; fra Lysebotn kl. 3 em. til Stavanger kl. 7¼. D/s »Lysefjord I« fra Frafjord kl. 3 em. til Stavanger kl. 5½ em. og fra Helle kl. 7½ em. til Stavanger kl. 9¼ em.

Utførlige ruter fåes i ekspedisjonen. (SAE3270)

Bratteli 5¼, Hengjane 5¼, Refså 6, Elane 6¼, Forsand 7, Meling 7¼ til Stavanger kl. 3 em. D/s »Oscar II« fra Stavanger kl. 3 em. til Frafjord. Fra Frafjord Dirdal 6, Oltesvik 6¼, Høle 7, Ims 7¼, Bergsagel 8 til Stavanger kl. 3 em. (SAE.4978)

A.s Høgsvjord Ruteselskap

D.s »HØGSFJORD I«
 dag 25. juni. Fra Frafjord kl. 3 em. til Stavanger kl. 7, Ims 7¼, Bergsagel 8¼.

Høgsvjord Ruteselskap

Søndag
 D.s »HØGSFJORD I«
 4.30 em., Dirdal 5, Forsand 6 og med D/s »LYSEFJORD I«

As. Høgsvjord Ruteselskap

Rutetider 1933

Pinseruter 1937

Ekspedisjon i Stavanger, Stenkarkaien. Telefon 349

Ekspedisjon i Sandnes, G. Block Watne. Telefon 18

Pinseaften

D.s Høgsvjord I	D.s Oscar II
Fra Frafjord 5½ fm.	Fra Stavanger 3¾ em.
Dirdal 6 -	Bergsagel 4¾ -
Oltesvik 6¼ -	Ims 5 -
Helle 6½ -	Høle 5¼ -
Forsand 7 -	Forsand 5¾ -
Høle 7¼ -	Bergevik 6 -
Skjeivik 7½ -	Eidane 6½ -
Meling 7¾ -	Fosmark 6¾ -
til Stavanger 9 -	Brattelid 7 -
	Songesand 7¼ -
Fra Stavanger 2 em.	Fløyri 7¾ -
Meling 3 -	Haaheller 8¼ -
Høle 3½ -	til Lysebotn. 8¾ -
Forsand 3¾ -	
Helle 4¼ -	D.s Lysefjord I
Dirdal 4½ -	Fra Stavanger 4 em.
til Stavanger 6¾ -	Meling 5¼ -
	Skjeivik 5½ -
Fra Stavanger 7 em.	Høle 5¾ -
Meling 8¼ -	Lauvik 6 -
Høle 8¾ -	Forsand 6¼ -
Lauvik 9 -	Helle 6¾ -
Forsand 9¼ -	Oltesvik 7 -
Helle 9¾ -	Dirdal 7¼ -
Dirdal 10 -	Dirdal 7¾ -
til Frafjord . 10½ -	Frafjord 7¾ -
	til Stavanger

1. Pinsedag

D.s Lysefjord I
Fra Stavanger 8 fm.
Bergsagel 9 -
Meling 9¼ -
Høle 9¾ -
Forsand 10 -
Helle 10½ -
Dirdal 10¾ -
til Frafjord 11¼ -
Fra Frafjord. 5½ em.
Dirdal 6 -
Helle 6¼ -
Forsand 6¾ -
Høle 7 -
Meling 7½ -
bergsagel 7¾ -
til Stavanger 8¾ -
D.s Oscar II
Fra Lysebotn 4¼ em.
Håheller 4¾ -
Fløyri 5¼ -
Songesand. 5¾ -
Brattelid 6 -
Hengjane 6¼ -
Fosmark 6½ -
Refså 6¾ -

2. Pinsedag

D.s Lysefjord I	D.s Oscar II
Fra Stavanger 8 fm.	Fra Stavanger 9 fm.
Bergsagel 9 -	Bergsagel 10 -
Meling 9¼ -	Høle 10½ -
Høle 9¾ -	Forsand 10¾ -
Forsand 10 -	Eidane 11¼ -
Helle 10½ -	Songesand. 11¾ -
Dirdal 10¾ -	Fløyri 12¼ -
til Frafjord . 11¼ -	til Lysebotn 1¼ -
	Fra Lysebotn 2¼ em.
Fra Frafjord 5 em.	Haaheller 2¾ -
Dirdal 5½ -	Fløyri 3¼ -
Helle 5¾ -	Songesand. 3¾ -
Forsand 6¼ -	Brattelid 4 -
Høle 6½ -	Hengjane 4¼ -
til Stavanger 7¾ -	Fosmark 4½ -
	Refsaa 4¾ -
Fra Stavanger em.	Eidane 5 -
Skjeivik 9 -	Fosand 5½ -
Meling 9¼ -	Høle 6 -
til Stavanger 10¼ -	Ims 6¼ -
	Bergsagel 6½ -
D.s Høgsvjord I	til Stavanger 7½ -
Fra Helle 3¾ em.	
Oltesvik 4 -	
Høle 4½ -	
Ims 4¾ -	
Bergsagel 5¼ -	
til Stavanger 6¼ -	

A-S HØGSFJORD RUTELAG — SOMMER-POSTRUTA

SUNDAG		
«Høle»		
Frå Stavanger ...	8.00	
Adnøy	9.00	
Ims	9.15	
Høle	9.30	
Forsand	9.45	
Vika	10.00	
Refså	10.15	
Eidane	10.30	
Fosmark	11.00	
Songesand ..	11.15	
Flørli	11.45	
til Lysebotn ...	12.30	
Frå Lysebotn ...	14.00	
Håheller	14.30	
Fløyrlí	14.45	
Songesand ..	15.15	
Fossmark ...	15.45	
Refså	16.00	
Eidane	16.15	
Vika	16.30	
Forsand	17.00	
Høle	17.15	
til Stavanger ...	18.15	
Frå Stavanger ..	18.15	
Melíng	19.30	
Skjeívik	19.45	
Bergsagel ...	20.15	
til Stavanger ...	21.15	
«Lysefjord»		
Frå Stavanger ..	8.00	
Bergsagel ...	9.00	
Melíng	9.15	
Skjeívik	9.30	
Forsand	9.45	
Helle	10.15	
Dirðal	10.30	
til Fraffjord	11.00	
Frå Fraffjord	17.30	
Dirðal	18.00	
Oltesvík	18.15	
Helle	18.30	
Forsand	19.00	
Lauvík	19.15	
Høle	19.30	
Dersom det er pas- sasjerer går båten om Melíng.		
til Stavanger ..	20.45	
Frå Stavanger ..	20.45	
til Fraffjord.		
«Høgsfjord I»		
Frå Lysebotn	16.15	
Flørli	17.15	
Songesand ..	17.45	
Brattelid ...	18.00	
Refså	18.15	
Forsand	19.00	
Ims	19.30	
Adnøy	19.45	
til Stavanger ..	20.45	
MÅNDAG		
«Lysefjord»		
Frå Fraffjord	5.15	
Dirðal	5.45	
Oltesvík	6.00	
Helle	6.15	
Forsand	6.45	
Skjeívik	7.15	
Melíng	7.30	
til Stavanger ...	8.45	
Frå Stavanger ..	15.30	
Bergsagel ...	16.30	
Melíng	16.45	
Adnøy	17.00	
Ims	17.15	
Høle	17.30	
Forsand	17.45	
Helle	18.15	
Oltesvík	18.30	
Dirðal	18.45	
til Fraffjord	19.15	
«Høgsfjord I»		
Frå Bergevík	6.30	
Forsand	6.45	
Høle	7.00	
Ims	7.15	
Adnøy	7.30	
Bergsagel ..	7.45	
til Stavanger ..	8.45	
«Høle»		
Frå Stavanger ..	13.00	
Forsand	14.15	
Flørli	15.45	
til Lysebotn ...	16.30	
TYSDAG		
«Høle»		
Frå Lysebotn	6.00	
Flørli	6.45	
Forsand	8.00	
til Stavanger ...	9.30	
«Lysefjord»		
Frå Fraffjord	5.15	
Dirðal	5.45	
Helle	6.15	
Forsand	6.45	
Høle	7.00	
Ims	7.15	
Adnøy	7.30	
Melíng	7.45	
Bergsagel ...	8.00	
til Stavanger ..	9.00	

Isvanskene i Frafjord

Lørdag kom båten ikke inn — og i går var det så vidt den kom ut

Ikke i manns minne har det hendt at meisen har stengt Frafjorden i så lang tid som i år. Forrige tirsdag lyktes det omsider en av Høgsfjordselskapets båter å bakse seg fram gjennom den, men dermed var ikke fjorden åpen for trafikk. Isen pakket seg sammen igjen og påskeaften klarte ikke båten å komme inn til brygga. Passasjerene måtte gå i land og selv om isen er 12—14 tommer tykk, så er den utrygg somme steder.

Det var med spenning de mange påskegjestene ventet på båten i går ettermiddag. Ville den klare å komme inn? Kyndige folk tvilte på det. Isen hadde pakket seg og det var alt annet enn hyggelige utsikter for dem som stod og ventet. Skulle en ut på isen, måtte en i båt for den var seget

en del ut fra land. Men kaptein Selvig på «Høgsfjord I» kom seg inn.

Verre var det da båten skulle ut igjen. Da hadde strømmen satt isen i drift og korket til renna. Båten ble presset farlig nær steinene i stranda. Særlig de siste 100 metrene var vanskelige. Da var det på nære nippet at båten ikke ble sittende helt fast kloss i land, og hadde ikke Selvig manøvrert så fint, ville de 80—90 passasjerene ha fått seg et ufrivillig opphold midt ute i Frafjorden. Nå gikk det godt, og båten ble bare en halv time forsinket.

Slik som forholdene har vært i vinter i Frafjord har veikravet meldt seg med ny styrke. Forhåpentlig vil det ikke vare så lenge før postjektet er godkjent og arbeidet kan ta til.

Stavanger
Aftenblad
08.04.1947

„Jeg har aldri sett noe slikt i de 33 år jeg har gått Frafjord”

„Høgsfjord I” velberget i Stavanger etter sitt ufrivillige opphold i isen

— Hadde vi hatt litt tidligere rute lørdag, hadde vi klart å komme ut fra Frafjord, sa kaptein Kristian Selvig, da «Høgsfjord I» kom til Stavanger i går middag, etter sitt ufrivillige opphold i isen. Da vi var på vei utover fjorden løst isen plutselig langs land og satte sammen så det så helst stygt ut. Heldigvis satte den sammen utenfra først, slik at vi fikk sjansen å komme oss tilbake til Frafjordkaien igjen. Jeg har nå trafikkert Frafjord i snart 33 år, men har aldri vært ute for noe liknende.



Kaptein Kristian Selvig.

Redningsskøyten «Frederik Langaard» klarte, som meldt i Aftenbladet i går, å bryte seg inn til Frafjord og befri «Høgsfjord I» fra fangenskapet. Redningsskøyten gikk innover i den gamle råken, og hadde jevnt seg hele veien innover. Men så snart den våget seg til å vike litt fra råken, var det bom stopp. Isen er nå 10-12 tommer tykk, og det skal det noe til å rå med.

Mens «Høgsfjord I» lå innefrosset forsøkte man på forskjellig vis om det var råd å komme ut. Men det eneste som kunne nyttet var dynamitt, og selv det hadde kanskje vært tvilsomt. Og det var så kaldt der inne at det bare siden lørdag har frosset til to tommer nysis. I går morges var vinduene i styrehuset toppfrosne. Det var første gangen så lenge vi lå der.

«Frederik Langaard» gikk oppunder akterenden på «Høgsfjord I» og frisket så opp i den klaringen som var holdt rundt båten. — Det gikk lett å få snu, og båtene gikk så utover råken med redningsskøyten foran. «Høgsfjord I» har fått skade på propellen, men om isen har skadet skroget, får man ikke se før skipet blir slippst.

— Vil råken bli holdt åpen?
— Det er vel tvilsomt. Man kan komme ut for det samme en gang til, og da kan det kanskje gå

verre. Nei, man må nok helst belage seg på den nødvendige transporten over isen så lenge forholdene er som nå. Det som trenges er mildvær og kraftig vind fra aust. Det kan renske opp.

Kaptein Selvig ber oss til slutt rette en takk til folket i Frafjord med handelsmann Peder Frafjord i spissen, for at de gjorde oppholdet så hyggelig.

HENTER BRINGER
KVIA'S VÅTVASK
Telf. 35523. Rogalandsgt. 3

Lysebotn fekk mat-sending i dag

Ertjord har ikkje lenger båtsamband. Dei Frafjord må henta varene ute på iskanten.

I dag får Lysebotn den første sending matvarer på nære tre viker. «Høgsfjord» gjekk til Sausgesand i går, og der skulle karar frå Helmikstøl henta varer til Lysebotn. Det er lang og ringveg å fara for dei, og folk i Lysebotn, som me tala med i dag, tykte det var svært gilte gjort av dei Helmikstøl, dette. Det er i foremiddag teke folk opp frå Lysebotn til Lysestøl, der dei skal møtast.

No har heller ikkje Frafjord båt lenger. Isen vart så hard at ein våga ikkje reyna båtane meir på han, men ein leverer varer på iskanten ute i enden på fjorden, dit dei Frafjord kjem køyrende og heentar heim.

Elles er også Ertjord vorte utan båtsamband no. Josenfjord Rutelselskap har no lote gjeva opp å nå inn til Hålandssøen, Løyv og Vik. Og DSD har gjeve opp å koma inn til Omsøen, medan ein held råk til Sauda. Saudafjorden er elles svært hard å greia.

Rogalands Avis 08.02.1947

Rednings Fredrik Langaard knuste Frafjordisen

Laget råk fortore enn isfiskerne sprang

Redningsskøyten «Fredrik Langaard» har i formiddag laget råk i Frafjorden, og «Høgsfjord I» fulgte etter skøyten ut råken.

Høgsfjord Rutelag vendte seg til havnefogd S. M. Lura, som tok redningsskøyten fra sildefeltet. — «Fredrik Langaard» gikk fra Stav-BRETT over til siste side * 2

Stavanger Aftenblad
10.03.1955

Mannskap

Det gikk båter i rutetrafikk på Høgsfjorden i nokså nøyaktig 100 år. Flere hundre mennesker hadde sin arbeidsplass her, noen for kortere perioder, andre nesten hele livet. Det lar seg ikke gjøre å finne fram navn på alle. I dette notatet nevnes de fleste kapteinene, samt mannskap fra Frafjord en vet jobbet ombord. Noen av mannskapene fra Frafjord var: Racin Frafjord, Gerhard Frafjord, Jostein Frafjord, Torgrim Frafjord, Bernhard Frafjord, Henrik Frafjord, Gustav A. Frafjord, Kåre Fossan, Kjell Haaland, Tore (Øyren) Frafjord, Erling Frafjord og Peder G. Frafjord. De tre sistnevnte var periodevis også kaptein ombord. Nedenfor har jeg samlet foto av åtte av kapteinene som førte Høgsfjordbåtene etter 1920.



Enok Frafjord (1883-1970)



Tor Fossan (1908-1998)



Gabriel Herigstad (1884-1968)



Gustav Bru (1897-1972)



Kristian Selvik (1904-1983)



Johannes Grøtte (1924-2011)



Peder G. Frafjord (1906-1991)



Erling Frafjord (1922-2011)

Kilder

Bergsåker, Jon: Båten og bygda. 1977.
Tjeltveit, Njål: Bygda sitt hjarta. Båtstoppestader i Ryfylke. 1993.
Tjelta, Ivar: Forsand og Høle – fjordene, bygdene og folket. 1996.
Laugaland, Jone: Fjordabåtene. Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955-2005. 2005.
Torgersen, Magnus: Fjordabådane. Rutebåter i Ryfylke 1855- 1980. 1981.
Statsarkivet i Rogaland: Privatarkiv etter Høgsfjord rutelag AS. 1977.
Stavanger Aftenblads arkiv.

Omtalen er den enkelte båt er kopiert fra Magnus Torgersens 'Fjordabådane' fra 1981. Omtalen av MS Lysefjord er skrevet av Per Terje Haaland.



MS Høgsfjord I legger fra kai i Fraffjord 2. påskedag 1965. Dette var den siste påsken båten gikk i Høgfjordruta. Foto: Per Terje Haaland.