

SUNNHORDLAND SNØGGRUTE

- ein revolusjon i samferdsla i Sunnhordland

Tekst: Harald Sætre



DS Stord og MS Sunnhordland er tilbake i Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) sitt gamle rutedistrikt. Med desse rutebåtane kan vi trekkja ei over 150 år linje tilbake i tid. Den første båten som vart sett inn i ordinær rutefart i Sunnhordland, var DS Vøringen (I) i 1865. Før det hadde båten gått i rute i Hardanger sidan 1861. Det var forretningsfolk i Bergen, med støtte frå staten, som stod bak drifta.

Men på bygdene mislikte ein at det var pengesterke byfolk som dominerte rutebåttrafikken i distrikta. I Hardanger skipa difor bygdefolket i 1868 sitt eige dampskipsselskap; Interessentskabet for Dampskibet Hardangeren. Selskapet fekk bygd DS Hardangeren på 139 BRT

Det gjekk ikkje lang tid før også bygdene i Sunnhordland sette fram krav om eigen båt. Alt i 1871 var det skipa eit eige selskap; Det Søndhordlandske Dampskibsselskab som sommaren 1872 sette i fart sin første rutebåt, DS Søndhordland på 103 BRT. Sjølv om bygdene framleis hadde konkurranse frå private aktørar som dreiv rutebåttrafikk kun med tanke på å ta ut mest mulig overskot, så var ein ikkje folk på bygdene lenger avhengige av desse byselskapa.

I 1880 gjekk dei to selskapa i Hardanger og Sunnhordland saman til eitt selskap, Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab (HSD), eit selskap som kom til å eksistera i 125 år. I 1883 overtok HSD Det Vestlandske Dampskibsselskab og dei tre båtane; DS Vikingen, DS Lyderhorn og DS Folgefonden.

Utviklinga av rutebåtferdsla var viktig for Sunnhordland, ikkje minst for indre Sunnhordland. Ølen utvikla seg tidleg til å bli eit sentralt trafikkknutepunkt for ruteferdsla både sjø- og landevogs. Etter kvart som rutebilane kom, vart det oppretta bussruter til Haugesund, Sandeid, Sand og Odda.

Ølen og Etne var – og er – viktige jordbruksbygder som etter kvart vart avhengige av rutebåten, ikkje minst med tanke på frakt av ferskvarer som jordbruksvarer, meieriprodukt og slakt. Dette stilte store krav til båtmateriell og ikkje minst at rutetidene vart haldne. I Sunnhordland vaks misnøya med båtrutene som hadde mange stopp, og som medførte lang reisetid.

Frå Ølen til Bergen var avstanden stor, og i periodar med mykje last var forseinkingar meir regel enn unntak. I 1906 vart det teke opp spørsmålet om det ikkje burde setjast i gang ei snøggbåtrute mellom Sunnhordland og Bergen, utan at det førte til konkrete resultat.

Siste halvdel av 1920-talet vart det satsa på bilrutene mellom Haugesund, Nord-Rogaland og indre Sunnhordland. Dette var ei utvikling i eit distrikt som næringslivet i Haugesund hadde sterke interesser i. Særleg stortingsvedtaket i 1923 om å byggja jernbane mellom Haugesund og Etne som ein del av ein ytre stambane på Vestlandet, medførte at interessa frå næringslivet i Haugesund å satsa på bilrutene i distriktet inntil jernbanen kom, var stor. Men den seks mil lange jernbanestrekninga, som var prioritert som nummer 3 over framtidig jernbaneutbygging i landet, vart som kjent aldri realisert.

Denne interessa for rutetrafikken som næringsinteressene i Haugesund synte, førte til at HSD, som såg på indre Sunnhordland som sitt distrikt, frykta at dei skulle mista mykje av trafikkgrunnlag sitt.



Som eit mottrekk tok HSD opp att tanken om ei snøggbåtrute mellom Sunnhordland og Bergen. Denne ideen fekk stor tilslutnad frå bygdene i

Sunnhordland, og dei fleste kommunane lova støtte til ei prøverute. Ruta starta opp 15. juni 1928 med DS Ullensvang.

Etter underskot dei første åra, viste ruta etter kvart ei fin utvikling, både med omsyn til passasjerar og last. Men det var DS Stord, med populære Thor Fleten på brua, som utover 1930 og 40-talet vart kjenneteiknet på ruta. I 1931 vart DS Stord lengd og fekk bl.a. større lugar- og lastekapasitet.

Men det viste seg etter kvart at DS Stord vart for liten i ruta som no vart blitt svært viktig for Sunnhordland og Nord-Rogaland, både med omsyn til last og passasjerar. Om hausten, med mykje slakt og jordbruksvarer til Bergen, var det vanskeleg å halda ruta.

Før krigen vart det lagt planar om å byggja ein sjøbuss som raskt kunne frakta passasjerane frå Sunnhordland til Bergen, med korrespondanse mellom buss og båt på Tittelsnes og Leirvik. Men desse planane vart lagt bort, bl.a. kom det sterke innvendingar som gjekk ut på at ei slik løysing der ein satsa på passasjertrafikken mellom anna ville gå ut over den viktige transporten av ferskvarer frå indre Sunnhordland til Bergen.

Planane om ein sjøbuss – den såkalla «Tittelsnesbussen» - vart lagt bort og i staden fekk konsulentfirmaet Lund, Mohr og Giæver-Enger i oppdrag å prosjektera ein passasjerbåt med stor lugarkapasitet og som samstundes kunne ta med ekspressgoods og ferske varer.

Etter Stavangerske sin suksessen med MS Haugesund, som var ein ombygd eskorte- og ubåtjagar, i ekspressruta mellom Stavanger og Haugesund, gjekk HSD hausten 1947 til innkjøp av ein tilsvarande ubåtjagar, HMS Kilchrenan.

Båten kom til Bergen 22. desember 1947, og i august 1948 starta ombyggingsarbeidet ved A/S Bergens Mek. Verksteder, avd. Laksevåg. Sommaren 1949, etter ei ombyggingstid på berre 10 månader, vart MS Sunnhordland sett i drift. Den nye båten, som fekk namnet «Sunnhordland», gjekk teknisk prøvetur 20. juni 1949.

For at heile rutedistriktet til HSD skulle få sjå båten, vart visningsturen med gjester lagt til Hardanger og Odda. Turen gjekk frå Bergen den 22. juni. Ved alle kaiene som MS Sunnhordland var oppom, var det fullt med folk som helsa båten med flagg, musikk og talar. I det flotte sommarvêret var det ein vellukka tur på alle måtar.

Med sine 188 fot og 996 BRT var «Sunnhordland» ein moderne lokalrutebåt med stor laste- og passasjerkapasitet, ikkje minst kom auken i lugarkapasiteten

vel med. I tillegg kunne båten ta med bilar med innkøying akter eller gjennom sideportane. MS Sunnhordland, som under prøveturen, gjorde ein fart på 16 knop, var no den største lokalrutebåten i landet. Passasjertalet var 681 og køyplassar til 153 i lugarar, i tillegg til 24 plassar i salongane.

For Sunnhordland Snøgggrute var MS Sunnhordland eit stort framsteg, frå gamledampen Stord frå 1913 til landets største lokalrutebåt som på mange måtar vart eit tidsskilje i rutebåtferdsla mellom Bergen og Sunnhordland. Dette viste igjen på den store auken i talet på passasjerar og gods. I tillegg hadde MS Sunnhordland eit stort bildekk. Med korrespondanse med lokalrutebåtane på Stord og landvegs korrespondansar i Ølen til Haugesund og Odda, fekk eit stort omland eit mykje raskare samband med Bergen.

Men etter kvart vart vegane betre og nye ferjeruter kom til. Og på sjøen overtok hydrofoil- og katamaranbåtane etter kvart over persontrafikken. Trafikken med MS Sunnhordland minka, og Samferdselsdepartementet, som etter at riksregulativet for ferjetransport vart innført i 1968, fekk større innflytelse på ruteselskapa sine disposisjonar. Med aukande underskot i Sunnhordland Snøgggrute, fekk HSD beskjed om at ruta måtte leggjast om eller leggjast ned.

Då HSD fekk den første katamaranen, MS Tedno, i 1973 var det slutt for MS Sunnhordland. Den 21. juni 1973, etter 24 år i rute, la båten til kai i Bergen for siste gong. Deretter gjekk turen over Byfjorden til midlertidig opplag i Florvåg på Askøy. Våren 1974 vart MS Sunnhordland seld, og turen gjekk til Finland under sitt nye namn, MS Kristina Brahe.

Gamle «Sunnhordland» vart no sett inn i cruisetrafikk. Sjølv etter påbygg av ny salong/restaurant og fleire lugarar akter, var båten lett å kjenna att. Dei opphavelige lugarane og salongane var stort sett urørte, bortsett frå at ein del lugarar vart slegne saman for å gjera dei større. Dei gamle motorane frå krigstida vart bytte ut med to Caterpillrar.

Dei siste åra hadde båten namnet «Brahe». Etter 42 år i Finland kom gamle MS Sunnhordland i november 2016 tilbake til Sunnhordland, kjøpt av det nystifta selskapet HSD Sunnhordland AS på Stord. Med dette er begge båtane som gjekk fast i Sunnhordland Snøgggrute, tekne vare på. Ikkje berre som veteranbåtar men og som ein del av samferdselshistoria på Vestlandet.