

# Rutebåtane i Ørsdalsvatnet 1900-1983

Av  
Tor Vassbø

Det er nå 36 år sidan det gjekk rutebåt på Ørsdalsvatnet (då bare til Lauperak). Men det er 45 år sidan det gjekk båt heile vatnet til Vassbø. Difor minkar det på folk som hadde eit forhold til båten og som minnest korleis det var. Endå færre er det som minnest den første «Ørsdølen», for nå er det 55 år sidan den var i bruk. Av den grunn er det på tide å skriva ned saga om desse båtane.

Eg er fødd i Ørsdalen og har budd der heile livet. Dei 25 første åra var det med gamle «Ørsdølen», så med Ørsdølen II i 1964, og så til den nye veggen kom, i 1974. Då var eg 35 og kunne ein del om båtlivet. Eg har og vore tilsett på nye «Ørsdølen II» frå 1967 til 1974. Far min var og tilsett i mange år på den gamle «Ørsdølen». Difor meiner eg å vera godt kvalifisert til å skriva om båtane og livet rundt dei.

Vassbø 2019.



*Oversiktsbilde av Ørsdalen. Vi ser veggen fra kaia og innover dalen. På vatnet var det rutebåt fra Odlandstø til Vassbø i årene 1900 – 1974 når den nye veggen kom. Først dampbåten Lillegut, så Ørsdølen I, og deretter Ørsdølen II.*

*Foto: Tor Vassbø.*

## Kjelder

Fordi styreprotokollen frå 1900 til 1919 er borte, veit ein lite om drifta av «Lillegut» (namnet er skriva med ein t) Men kommunen har ein styreprotokoll som går frå 1919 til 1964 og ein frå 1964 til 1983. Begge protokollane er i hovudsak førde av formannen i styret til ei kvar tid.

Frå drifta av «Ørsdølen» har eg gått gjennom protokollen og plukka ut ein del saker som eg vonar gjev eit bilete av korleis det var. Denne båten tente folket i over 40 år og hadde sjel. Den nye «Ørsdølen II»

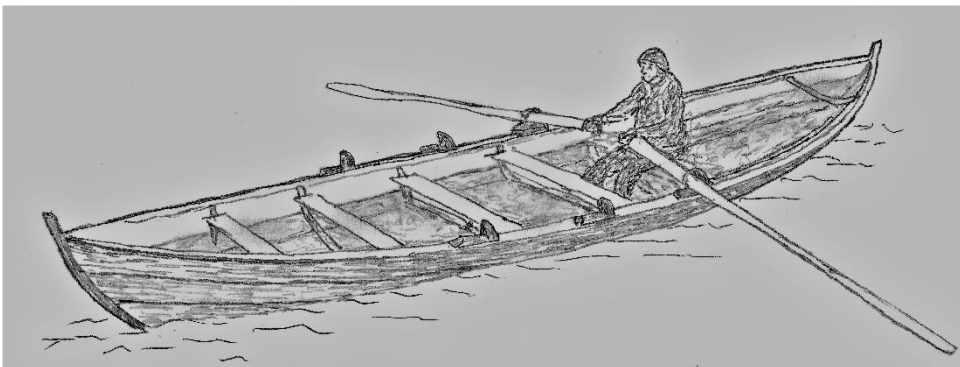
får mindre omtale, også fordi han bare fekk 10 år i rute til Vassbø.

Ei kassabok som går frå 1951 til 1963 er og nytta som dokumentasjon og hjelp i skrivinga. Eg har og brukt det som står om og omkring «Lillegut» i Sem Austrumdal si bygdebok. Også Lisabet Risa si bygdebok har eg vore innom.

Kommunen har og ei stor mengd brev som har gått til og frå styret for båtane. Desse har eg fått sjå og nytta. Nokre avsnitt frå dagboka til Tønnes Bjerkrheim har eg og teke med.

## Starten

Den første rutebåten i Ørdsalsvatnet kom i drift i august 1900. Dette var ei storhending for heile distriktet, men særleg for folk i Ørdsalen og strandgardane. Om arbeidet som førde fram til denne storhendinga, skriv G.A. Birkrem i bygdeboka til Sem Austrumdal (omskrive til grei nynorsk): «Gjennom mange og lange tider hadde Ørdsølane – særleg vinterdag, når dei i sine åpne båtar sleit vondt i storm og uver på det hardføre vatnet eller låg verfaste i ein av endane – snakka om at dei skulle hatt ein dampbåt i vatnet.»



*På Vassbø hadde de liggende et par kyrkjebåter. Disse hadde fem tofter og plass for seks som kunne ro, og i alt 12-13 ombord. I tillegg hadde de plass for mat undervegs, og kanskje litt klesskifte. Maten la de under Kakehelleren ved Kleppali, for matpausen på tilbakevegen. Kyrkjebåten var ca. 8 meter lang og ca. 2,5 meter brei. Toftene kunne løftes av, så ble kyrkjebåten en stor og velegna lastebåt som kunne ta store dyr og tunge ting.*

*Tegning: Paul Tengesdal.*

## Slik det kunne vera før dampbåten kom

Her tek eg med noko som Tønnes Bjerkrheim skriv i dagboka si. Han var stevnevitne og var med lensmannen rundt i bygda på stevning. Det hende dei måtte til Ørdsalen med bare ei stevning. Då måtte dei leiga båtskyss til 2 kr kvar veg og det gjekk 2 dagar til ein slik tur. Dei fekk kr 1,60 i betaling for kvar stevning. Frå slike turar skriv Tønnes: «Det var strie turar når me sko til Ørdsalen. Me måtte vera med og slita og ro. Visst der var vind, kunne det gå på livet laust. To gonger var det eit Guds under at me kom levande fram. Begge gongene fylgde me kyrkjebåten opp.

Den eine gongen fekk me austavind eit stykke opp på vatnet. Me var 6 mann som rodde med kvar si åre, men det gjekk så vidt framover. Ved Linnasodden seig me tilbake fleire gonger. Ut for Kalveskog var det kritisk. Det var mørkt, bylgjene slo inn over båten og det var kaldt. Me var 12-13 i alt ombord, 2 mann aust og 6 rodde.

Det var Hauabåten og Tønnes på Hauen sat ved roret. Fleire skreik og ville i land. Men i Kalveskog var det bare ei gamal tom løe. Hadde me gått i land der, hadde me nok frose i hel. Men Tønnes vart sint og sa: Ska me omkoma her, er me eit godt fylgje til h - - -. Me kom fram til Vassbø og då var det godt å koma inn i stova til Stor-Ola.»

Dette var nok ein av to store båtar dei hadde på den tida. Dei var 8 meter lange og 2,5 meter breie. I dei kunne dei frakta både store dyr og tunge ting.

## G.A. Birkrem var då lærar i Ørdsalen

Han fekk hausten 1893 til eit møte i skulehuset på Hovland der dei snakka om kva dei kunne gjera for å få gang på saka. Dei frammøtte skreiv seg foreløpig for ca. 3000 kr og sende læraren til Stavanger for å snakka

med stortingsrepresentantane og gira dei opp på saka. Resultatet av denne reisa var lite og ingenting.

Så flytta læraren frå dalen, men ordføraren (Viljen Kleppelid) og Tønnes Bjerkrheim tok tak og hjelpte til med eit «andragende» til herredstyre med oppmoding om å arbeida for «spørsmålets løysning», 51 av dalen sine innbyggjarar skreiv under på dette. Herredstyre vedtok einstemmig at ordføraren Tønnes Birkheim og Chr. Larsen skulle søkja staten om tilskot til kjøp av båt. Heller ikkje resultatet av «denne foranstaltning» var noko å skryte av, for det viste seg at staten aldri hadde gitt tilskot til kjøp av båt, men bare til drifta.

Dei same tre menn sytte då for å skaffa nok pengar, det står ikkje korleis. Den 12. mai 1897 blei herredstyret bedt om å hjelpa til med å danna eit aksjeselskap som skulle stå for innkjøp og drift av båt på vatnet. Herredstyret valde lensmann Tollef Gjedrem, Tønnes Bjerkrheim, A.O. Røysland og ordfører V. Kleppelid til å «foreta det nødvendige i sakens anledning».

Om det er aksjeselskapet som er oppe og går, eller dei som skulle hjelpa til å få det i gang, er uklart, men på bordet til herredstyret den 3. juni 1898 ligg det eit «andragende» om tilskot frå kommunekassen til «underholdning av dampskipsfart på Ørsdalsvandet». Det blir søkt om kr 400. Det blir opplyst i «andragendet» at det nå er teikna aksjar for kr 9500 til kjøp av båt. Herredstyret blir og anmoda om å velja ein komite til å handla skip samt «indgå til staten med ansøking om bidrag til driften».

Komiteen som vart vald var Ole T. Vasbø d.e., Jonas T. Bjordal, lensmann Gjedrem, A. O. Røysland og Peder T. Dyrskog. Herredstyret bevilga kr 400 til første års drift og kr 200 til andre års drift.

### **Dampbåten «Lillegut» ble kjøpt inn**

Dampbåten «Lillegut» av Kristiania blei innkjøpt for kr 8500 våren 1900. Det var ein jernbåt som hadde gått som slepebåt i Oslofjorden. Han var bygd i Porsgrunn i 1880. I Bjerkreim Bygdablad nr. 10, desember 1982 er det eit bilete truleg frå båten si første tid der han ser ut som eit lystfartøy.

Han hørde nå heime i Fredrikstad og gjekk for eigen maskin til Egersund. Der vart maskinen og kjelen teken or. Skroget blei så plassert på ei særskilt laga vogn – som kosta selskapet kr 500.

Dei trong litt over ei veke frå Egersund til Odlandstø. Sjølv om breidda på hjula var 12 og 18 tomar sokk dei ned i vegen, så dei måtte leggja plankar mest over alt.

Arbeidarane på Egersund fajansefabrikk drog vogna med skroget til Sleveland. Herifrå var det vesentleg folk frå Bjerkreim som drog. Folk frå alle gardane i kommunen skiftast om å dra. På dei tyngste plassane og der vegen var svakast kunne dei vera opptil 70 mann og 2-4 hestar.

Men etter mykje strev og stor kostnad fekk dei han fram og sett på vatnet. Klar til drift kosta han selskapet kr 12 000.



*Her ligg båten i Egersund etter at dei har kjørt i et kumlokk og det må lages ny tralle. Foto: Erik H. Torjusen.*

## Tønnes Bjerkrheim fortel

I dagboka si fortel Tønnes Bjerkrheim 23/6 1900: «Dampskipet som er indkjøpt til Ørsdalsvandet transporteres nu hovedveien fra Egersund. Det er et Herkules arbeide. Først prøvedes med en vogn som var leiet i Stavanger, men på Damsgård gjordes havari. Midt i gaten ble vognen liggendes, og lå der til ny vogn ble ferdig.

På den drog man avgårde med den: 4 hester og 150 mand. Første dag kom man til Slevelandskogen. Anden dag til Klungland, tredje dag til Saglandsvandet, fjerde dag til Bjerkreim og femte og sjette dag til Odlandstøet. Arbeidere fra Egersund var behjelpelige. Det var et hardt stykke arbeide.»

Tønnes skriv vidare den 11/8: «Båden er nu kommet i orden. Jeg står som direksjonens formand og har havt et svare strev og meget pengeutleg med å få det i orden. Jeg siger neppe for meget, når jeg siger at havde jeg ikke arbeidet så meget for båden, hadde den ikke kommet. Den er liten, men går godt.»



*Den nye kaia i Odlandstø når Lillegut var kommet til Ørsdalsvatnet. Den ble anlagt ca. 250 meter innover langs vatnet fra de tidligere båtstøene som lå ute ved osen. Foto: Ukjent.*

## Økonomien

Det var heilt frå starten vanskeleg for selskapet å greia utgiftene til drifta. I 1903 søkte dei kommunen om tilskot to gonger, men kommunen kunne av budsjettmessige årsaker «intet bidrag yte». I 1904 søkte selskapet om eit bidrag på 10 kroner fordi Ørsdølane måtte til Svella for å stemma ved kommunevalet og av den grunn hadde fått nedsett bilettprisen. Herredstyret nekta. Om det var siste gong fortel ikkje denne saga, men 11 februar 1910 sender selskapet ein søknad om årleg tilskot på kr 400, fordi statstilskotet var betinga av kommunalt bidrag.

Herredstyret nekta igjen, men staten gav likevel det vanlege tilskotet og har sidan gjort det utan vilkår om kommunalt bidrag. Dette var stort sett det som står om «Lillegut» i bygdeboka til Sem Austrumsdal.

Lisabet Risa skriv i si bygdebok at det i 1900 var omkring 23 gardar i drift i Ørsdalen, og at alle bøndene i dalen betalte kr 500 til Ørsdalen Dampskipsselskap. Ombygd til bruk i Ørsdalsvatnet kunne «Lillegut» ta vel 30 passasjerar. Han vart bygd i Porsgrunn i 1880, og på eit bilete frå den første tida ser han ut som ein turist -og lystbåt. Det var lugar under dekk, der vart det sett inn lysgluggar. Også elles vart han ombygd og tilpassa til nye oppgåver.

To lærarstudentar har skrive semesteroppgave om båtane på Ørsdalsvatnet og funne ut at ein gong i levetida til «Lillegut» hadde dei skifta ut dampmaskinen med parafinmotor. Dei skriv og at han var ca. 27 fot lang. (Bj. Bygdebl. Okt 1980,)



*Dampbåten «Lillegut» ved brygga på Vassbø i 1900. Med flag og vimpel, og dampen oppe. Foto: Erik H. Torjusen.*

## **A/S Ørsdals Dampskips Selskap**

«Lillegut» var organisert som aksjeselskap og hadde truleg både styre og generalforsamling heilt frå starten i 1900. Men protokoll eller anna skriftleg frå den første tida er diverre borte.

Det første skriftlege frå A/S Ørsdals DS-selskap eg har funne, er frå generalforsamlinga den 2. februar 1919 i bedehuset på Bjerkreim. Saker til behandling var godkjenning av rekneskapet og val av styre. Viljen Kleppalid vart formann og Tønnes Dyrskog nestformann.

På generalforsamlinga året etter (5. mars 1920) hadde dei litt fleire saker oppe. Det vart vedteke å senda eit «andragende» til Egersund telefonselskap om telefonlinje frå Johan Slettebø sitt hus på Bjerkreim til Odlandstø. Det blei og vedteke å påleggja Ørsdalen Gruber at dei «uupholdelig» måtte rydda på bryggja i Odlandstø. Visst ikkje det var gjort innan 1. april, vart tinga seldt på auksjon.

## **Ønske om ny båt**

Men den store saka på denne generalforsamlinga i 1920 var nok spørsmålet om ny båt.

Etter ei god drøfting vedtok forsamlinga å senda Tønnes Dyrskog og Hans Henriksen på reis til Lister båtbyggeri og forhandla om kjøp av ny båt. Hans var då maskinist og førar på «Lillegut». Dei skulle finna ut om han kunne byggjast der borte eller dei måtte skaffa material og byggja ved Ørsdalsvatnet.

Dei karane må ha vore ganske effektive, for alt den 29. april 1920 var det ekstraordinær generalforsamling der dei la fram skrivelse frå båtbyggjar Julius Tjørve. Det vart einstemmig vedteke å byggja ny båt ved Ørsdalsvatnet etter hans plan og under hans oppsyn.

Båten vil kosta ca. 20 000 kr. Formannen blei pålagd å søkja herredstyret om eit bidrag, enten som aksjer eller gåve på 10 000 kr. Det var 19 som skreiv under i møteboka.

## **Travelt år**

Den 22. juni 1920 var det ekstraordinær generalforsamling for å avgjera om selskapet skulle oppløysast eller utvidast når ein får ny båt. Møtet vart avlyst fordi det møtte for få aksjonærar. Så var det ny forsamling den 5. august. Men av ukjend grunn forlet Jonas og Torger Eik møtet og formannen foreslo å utsetja saka.

Endeleg, på ei tredje ekstraordinær generalforsamling den 24. august vedtok dei einstemmig eit forslag frå lensmann Tollef Gjedrem om at selskapet skulle utvidast. I forslaget var det og andre ting,

mellom anna noko om utbytte - ! På dette møtet vart det og vald byggjenemnd for den nye båten. Det blei Tønnes Dyrskog, Bertel Dyrskog og Anders Vassbø. Ein kan vel gå ut frå at desse tre stod for mykje av sjølve bygginga, men dei måtte jo ha med seg folk. Dette var nok i stor grad ørsdølar.

Båten vart bygd i Skåredalen, der det var ein trevarefabrikk. 1920 var eit aktivt og travelt år for aksjonæranne i Ørsdalen D.S.-selskap. Og den 14. desember var dei samla for 6. gong. Då var det spørsmålet om kva dei skulle gjera med «Lillegut» når ny båt var klar, som stod på saklista. Det vart bestemt at alt som kunne brukast, skulle brukast på den nye. Motor og skrog skulle på anbud og seljast.



*Verkstedet i Skåredalen hvor det var en allsidig produksjon av trevarer. På østsida like ved, ble Ørsdølen I bygget.  
Foto: Magnus Espeland.*

### **Kostnad for den nye båten**

Det går ikkje fram av møteprotokollen kva tid arbeidet med ny båt tok til eller når det var ferdig. Men på generalforsamlinga den 17. mars 1921 vart desse tala presenterte:

Byggjeutgifter m.m. for ny båt	kr 37 800
Teikna akejekapital	« 22 800
Gjeld	« 15 000
+Gamal gjeld	« 8 250
Gjeld i alt	« 23 250

Dette må vel bety at dei bomma kraftig på kostnadsoverslaget. I tillegg låg det på styremøte 31.mars føre eit krav frå Jakob Landsdal, som ville ha kr 1000 for furutre som var brukt i den nye båten. Han ville og ha kr 400 for bruk av fabrikk under bygginga. Styret baud kr 1200 for alt, men til slutt blei dei enige om kr 1300.

Då kan me vel rekna med at båten var ferdig, altså våren 1921. Visst me går ut frå at arbeidet starta då byggjenemnda vart vald, 24. august 1920, og at han var ferdig 17. mars-21, så er det ei veldig kort byggjetid.

Lisabet Risa skriv i bygdeboka at båten vart bygd i 1922 – 23 og kom i drift i 1923. Kvar ho har det frå, veit eg ikkje. Men i bind 4 av bygdeboka rettar ho det og viser til styreprotokollen som eg og har halde meg til.



Den nye båten, Ørsdølen I, ved kai på Vassbø i 1920-åra. Foto: Gabriel Berner Espeland.

### Den nye båten «Ørsdølen» i drift

På styremøte 19. april 1921 vedtok dei nye og svært detaljerte takstar, i protokollen er det fire tettskrivne sider med prisar på alt mogleg til og frå dei einskilde stoppestadene. For personar var taksten kr 1,50 ein veg og 1,75 tur-retur. Vaksen hest Vassbø- Odlandstø kr 4, ku kr 3, sau og geit kr 0,40 og lam kr 0,15. Mjøl og gjødning 1øre/kilo. Frakt for material og varer vart rekna pr tylft:

Vragebord	kr 2
Golvbord	« 2
Lembord	« 1,75
Kledning	« 1,75
Panel	« 1,25
Lekter 3tylft	« 2
Tømmer	« 4
Mindre plank	« 3

Desse takstane var for heile vatnet. Ein kan bare tenkja seg koss det blei når dei skulle delast opp mellom strandgardane på ein rettferdig måte.

### Saker frå protokollen

Protokollen fortel ikkje tydeleg kven som var båtførar i overgangstida mellom «Lillegut» og «Ørsdølen». Både Hans Henriksen og Lars O. Vassbø er nemnde. Kanskje var dei begge to og skiftast om jobben?

Etter at den nye båten er kome i drift, vert det ei rolegare tid for aksjonærar og styre. Av saker som kan nemnast var ei med Tønnes Vassbø der båtselskapet var skuldig i -og vedkjende- skade på båten hans. Dei kjøpte ny båt til han, men han ville behalda den skadde og. Dette tykte selskapet var urimeleg og nekta. Det står ikkje meir, men eg reknar med han måtte gje seg.

Dyrelege Kjos Hansen fekk kjøpa ein aksje i selskapet, han tenkte kanskje på taksten for ekstratur med dyrelege? Den var forresten på denne tida kr 15 for leige av båten, tur-retur heile vatnet.

Johan Slettebø fekk kjøpa skroget av «Lillegut» for kr 100 + frakt frå Vassbø til Odlandstø.

I 1923 vedtok styret at «Ørsdølen» skulle gå utan forsikring frå 1.okt 1923 til 1.mars -24. Om dei har fått kalde føter, eller kva det nå er, for seinare same året blir det vedteke å forsikra i vintermånadene i Trondhjem sjøforsikringselskap for kr 20 000.

Til styremøte 24.april 1924 låg det føre skriftleg oppseing frå maskinist Hans Henriksen. Jobben vart då utlyst og det er interessant å sjå at det var 9 skriftlege og 2 munnlege søkjarar. Av dei skriftlege var sju frå Stavanger, ein frå Egersund og ein Folgerø frå Foldøyhavn. Dei to munnlege var Lars O. Vassbø og Hans Hovland som begge var frå, og budde i Ørdsalen. Hans vart tilsett med ei månadsløn på 300 kr. På same møtet vart Trond Løvbrekke tilsett som dekksmann med månadsløn 100 kr. Det var 6 som søkte på den jobben, og Trond var dyrast!

Vinteren -26-27 fekk dei båten forsikra for kr 10 000, altså halvering på to-tre år.

I 1927 tek styret tak i bryggjene i Strandgardane og Odlandstø. Alle er dårlege og eigaran får frist til å fiksa dei. Visst ikkje trugar styret med å sløyfa anløp. Bryggja på Vassbø må visst ha vore brukande på den tida. Tida kring 1930 ser ut til å ha gått på det jamne, utan dei store hendingane.

Det vert klaga på dårleg telefon til Odlandstø i 1935. Same året blir fraktsatsane sette ned med 20%. Båten hadde til nå gått i rute to dagar i veka. I 1936 vedtok ein å utvida til tre dagar; måndag, onsdag og laurdag. Dette skulle vera ei prøveordning. På grunn av dette vart styret pålagd av generalforsamlinga å søkja om større postbidrag.

Det går ikkje fram av protokollen om taksten for ekstratur vart nedsett i 1935. Men ting tyder vel på at han ikkje vart det, for i 1936 søkte distriktslegen om nedsett takst ved sjukebesøk. Det fekk han ikkje, må betala vanleg takst - 15 kr.

Frå 1937 var det slutt på at aksjeeigarane hadde generalforsamling, dei kalla det bare møte ein periode, før det vart årsmøte.

## **Pakkhus på kaia i Ørdsalen**

Det er uklart kva saker årsmøte skulle handsama og kva styret kunne avgjera. Til dømes var det styret som vedtok at det skulle byggjast pakkhus på Vassbø, ei ganske stor investering. Men dette var eit svært nyttig hus for Ørdsølane og båtselskapet. I ytre enden er det venterom med vindauge mot vatnet. Dette var eit kjærkome og mykje nytta rom for folk som venta på varer med båten. Det var slett ikkje alltid han var i rute.

Pakkhuset har og eit lagerrom der ein kan setja inn ting som kjem eller skal med båten. Så er det eit stallrom med plass til fem-seks hestar. På den tida brukte dei hest og kjerre, eller slede om vinteren, til å henta varer som kom med båten. Dei var oftast ute i god tid, og då var det greit å setja hestane inn på stallen. Han vart og mykje nytta til dyr som skulle med båten neste morgon. I øvre enden inneheldt pakkhuset ein verkstad med ymse utstyr – m.a. smie. Dette romet var avlåst og bare mannskapet på båten hadde tilgang.



*Båten «Ørdsølen» ved kaia på Vassbø, truleg i 1920 – 30-åra. Ungdommar frå dalen er klar for Amerika-reis, f.v.: Klaus Vassbø, Ukjent, Ivar Vassbø.*

Kva som vart gjort med bryggjene etter at styret klaga på dei i 1927, finst det ikkje opplysing om. Men nå i 1937er det protokollført at bryggja i Lauperak er i uforsvarleg stand.

Det blei vedteke at dersom mannen vil reisa gratis med båten, må han minst ha 10 betalende sauer med seg.

I 1939 endra dei rutedag frå onsdag til torsdag, og i 1940 endra dei takstane over heile fjøla. Ny takst for ekstratur blei nå kr 25. Ved sjukdom må pasienten sjølv betala kr 10. Om det var krigen eller andre ting



som var grunnen, men året etter endra dei takstane igjen.

### **Båten «Ørsdølen» eldest**

Båten er nå 20 år og tek til å merka alderen. Skipskontrollen kjem med pålegg om ting som må gjerast, og dei set frist til august 1942. Styret vedtek at når sauetrafikken er over må båten på land. I mellomtida skal dei leiga motorbåten til Johan Vassbø for kr 5 pr tur. Slik eg minnest den båten, var han som ein litt stor open robåt.

### **Førar i 20 år**

I 1943, seier Hans Hovland opp som førar og maskinist. Han får gåve på kr 200 og gode ord for godt arbeid i 20 år. Adolf Håland frå Egersund vert tilsett som ny førar. Han skal bu med familien på loftet hjå Johan Vassbø, og det vart løyvd pengar til oppussing. Truleg på grunn av krigen måtte dei i 1945 redusera ruta til to dagar i veka fordi dei ikkje fekk tak i olje (solar).

Båten lek nå så mykje at noko må gjerast . Han blir sett på slipp på Vassbø og båtbyggjar Velle frå Flekkefjord skal stå for arbeidet med hjelp av folk frå dalen.

### **Han slit seg, må på slipp og vert ombygd**

Det var nok i 1951 eller -52 at båten sleit seg frå bryggja på Vassbø og rek på land. For i rekneskapen for 1952 er det ført både bergingskostnader og havarioperasjon. Det er og ført utgifter til slipp dette året. Det kan ikkje ha vore fordi det ikkje var slipp. For det står i protokollen at båten blei sett på slipp både i 1942 og -46. Eg tenkjer det må ha vore då - 1951 – 52, at han og vart litt ombygd. Særleg frå styrehuset og bakover er det godt synleg på dei bileta eg har sett.



*«Ørsdølen» på slipp nord for kaia på Vassbø. Det er folk fra dalen som driv med vedlikehald, truleg i 1942 eller 1945.  
Foto: Ukjend*

## Skulle dei ha reservebåt?

Då båten blei sett på slipp i 1946, måtte dei ha ein annan båt til å gå ruta. Det låg føre to tilbod; eit på kr 6500, og eit på kr 3000, men det står ikkje kva for ein dei kjøpte, eller om dei kjøpte.

Det ser ut til at traktoren kjem til Ørsdalen i 1949, for då blir frakt av traktor sett til kr 10!

Adolf Håland sa opp og slutta i 1950. Nils Braut overtok som førar, han hadde då vore dekksmann i nokre år. Nils var jærbu som fann seg kone på Vassbø.

Etter spørsmål frå Norsk Bergverk vart det i 1953 sett i gang søndagsrute – frå Vassbø kl 17:00 og retur kl 18:30. Selskapet dreiv litt prøvedrift og det var vel på grunn av at arbeidsfolka skulle koma seg på plass at dei ville ha denne ruta.

Det er uklårt om denne ruta heldt fram, eller om den blei nedlagd ein periode då arbeidet i gruvene stansa. Nemnast må og at dersom det var folk som ville til kyrkja på Bjerkreim når det var preikesøndag, så gjekk båten. Årsmøtet i 1954 har ei sak om reperasjon av båten, og ei om bryggja i Odlandstø som held på og rasa ut.

## Terje Velle som reparatør

Styret engasjerte igjen T. Velle i arbeidet med båten. Men ein kan mest lesa mellom linjene her at tida til «Ørsdølen» går mot slutten. I 1955 seier Nils Braut opp, og Tomas Vassbø køyrer båten inntil vidare. Han har vore dekksmann for Nils. Stillinga vert lyst ut og to søkte. Rasmus Myklebust frå Egerøy vart tilsett.

## Hus til båtførar

Året etter vedtok styret å kjøpa hus til båtføraren av Leif Vassbø for kr 15 000.

Men så - på årsmøtet i 1957- kom det på papiret det som hadde lege i lufta, spørsmålet om ny båt – jernbåt.

Det same årsmøtet hadde og oppe spørsmålet om å kjøpa lastebil til mjølkespanna, og ei oppmoding om å halda den litle motorbåten i stand. Ein vedtok og å kjøpa aluminiumslivbåt.

Protokollen har ikkje fått med seg at Eilert Auglend er tilsett som båtførar. Kanskje R. Myklebust vart sjukemeld, og Eilert steppa inn på kort varsel? I alle fall seier han opp i 1959.

Det var fire søkjarar då dei lyste ut, og Odd Håland fekk jobben. Men etter kort tid måtte både han og dekksmannen gå på dagen «p.g.a. forhold på båten». Styret ville etter dette krevja edruelegstest frå mannskapet. Einar Andersen vart tilsett som ny førar i 1960.



Ørsdølen I på veg til kaia i Odlandstø. Foto: Aadne Stangeland 1956.



*Ørsdølen I ligger til kai i Dyrskog med mye folk om bord. På kaia ligg det oppstabled fyringsved klar for å fraktes ut vatnet. Fotoeigar: Tor Vassbø.*

### **Gruvebåten**

I denne tida kjøpte dei «gruvebåten» av Norsk Bergverk. Prisen var 4000 kr, då var slipp og hus med. Grunnen til dette kjøpet var nok at sidan «Ørsdølen» skranta ein del, var det greit å ha reservebåt. Sjølv om dei nå snakka om ny båt, såg dei nok ikkje for seg at det ville gå særleg fort, for dei investerte i vinsj på «Ørsdølen».

Men i 1959 vedtok styret å senda søknad om statstilskot eller garanti til ny båt. Årsmøtet valde likevel å venta med denne søknaden til ein såg koss det gjekk med søknaden om tilskot til veg. Det gjekk vel ikkje særleg godt.



*Ørsdølen I ved kai i Odlandstø 1962 med båtfører Ole B. Halvorsen på kaia og mor hans om bord, som har vært på familiebesøk hos ham i Ørsdalen. Fotoeigar: Kjell Arne Halvorsen.*



*Ørsdølen I ved kaia i Odlandstø. Fotoeigar: Johan Vassbø.*

### **Ny båt; «Ørsdølen II»**

Så i 1961 vart det bestemt å setja i gang arbeidet med å få ny båt for offentlige midlar. Herredstyret valde Arne Gjedrem, Einar Andersen og Olai Vassbø til nemnd for ny båt.

I 1961 vart det og bestemt at mjølkebøndene i dalen skulle stilla med dekksmann når båten gjekk utanom fast rute. Dette sat nok langt inne, for året etter nekta dei, slik at selskapet måtte hyra ein til å ta jobben.

Det ser ut som at Einar Andersen sluttar i slutten av 1961, og at Tomas Vassbø fører til Ole B. Halvorsen overtek i februar 1962. Med ny båt kom det og krav om formell kompetanse for å føra han (kystskipper eller tilsvarande). Det hadde Ole.

### **Nye bryggjer**

Nå som arbeidet med ny båt var godt i gang i 1963, kom og spørsmålet om å fiksa bryggjene opp. Dette arbeidet var det Tjøstheim og co som stod for. Dei fekk leiga og sidan kjøpa gamle «Ørsdølen» for kr 1000 til hjelp i denne jobben. Det var ikkje båtselskapet som utførde og kosta dette. Då Tjøstheim og co var ferdig med bryggjene, tok dei or motoren og sette han i ein båt dei hadde i Stavanger. Skroget vart sett på land i Lauperak og ribba for alt brukande før dei sette eld på resten.

## Flekkefjord Slipp

Kontrakt om bygging av ny båt vart inngått med Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk den 21 jan 1963. Båten – i kontrakta også kalla «skipet», «fartøyet», «bil og passasjerferge», «gods og passasjerferge» - skal så langt som mogleg byggjast i seksjonar ved verftet i Flekkefjord og monterast saman i Odlandstø, rett ved bryggja.

Skipet får ei største lengde på 16,76 m og største breidde på 4,80 m. Passasjertal er 98 og hovedmotoren er ein Wicmann 3D.C. 135 hk. Ca. fart 10 knop. Så veit me nå at det er to lugarar, ein oppå og ein under dekk. Det er ikkje lasterom, så alt av gods og varer må stå på dekk. Der var det plass til to personbilar, visst me jypsa dei litt. Nemnast kan og hydraulisk vinsj og bra spyleanlegg. Byggjetida er sett til 10 mnd.



*Ørdsølen II ble bygget opp på kaia i Odlandstøet, av seksjoner som kom fra verftet i Flekkefjord.. Foto ukjent.*

## Pris for «Ørdsølen II»

Prisen på heile greia var 420 000 kroner (firehundreogtjuetusen). Den 12 februar 1964 blir Ørdsølen Dampskipselskap oppløyst og all eigedom overdregen til Bjerkreim kommune mot at kommunen overtek gjelda. Kommunen skal nå stå for drifta av båten. Selskapet eksisterer likevel på papiret til det vert sletta i mai 1983.

Som styre for båten valde herredstyret Tolleiv Gjedrem formann, Lars Vinningland og Johan Vassbø. Båten gjekk første tur i rute den 8 februar 1964.

Sidan han gjekk litt fortare enn den gamle vart avgangstidene frå Vassbø justerte med 10 min. Rutetidene vart nå: Frå Vassbø månd, onsd, fred og lørd kl. 06:40, frå Odlandstø kl. 16:30, fred kl. 11:00, andre og siste søndag i mnd frå Vassbø kl. 16:30 og retur med det same.

Papirmengda viser at det var mykje å hengja fingrane i for det nye styret, særleg formannen måtte stå på med brevskrivning og styr. Det var forhandlingar om løn og arbeidstid, søknader om tilskot, valg av forsikringselskap og ikkje minst bygging av slipp til å ta båten på land.



*Ørsdølen II ble bygget i Odlandstøet i 1963. Båten kom i seksjoner og ble sveist sammen. Første turen i vanlig rutetrafikk gikk den 8. februar 1964. Det var Karl Skjæveland som var ordfører da, og det ble kona, Olga, som kastet flaska under dåpen. Foto av sjøsettingen: Stavanger Aftenblad.*

## Ny slipp

Her gjekk ein først for å rusta opp den gamle på Vassbø. Men den nye båten var tyngre, så fundamentet måtte forsterkast. Ein fann og ut at fordi den nye stakk litt djupare, måtte skjenegangen forlengjast. Til slutt kom dei til at dei kunne like godt byggja ny slipp og fann ein høveleg plass i Sajæ.

## En ny «Lillegutt» på vatnet

Ein hadde vel tenkt på det ei stund, at det hadde vore greit med ein mindre og raskare båt til frakt av skuleborn, ekstraturar med dyrelege og andre. Så i 1967 gjorde ein alvor og kjøpte ein mindre båt som gjekk vatnet på 20 min. Den trong ein ikkje sertifikat for å køyra. Han fekk namnet «Lillegutt» etter den første rutebåten. Han kosta kr. 47 000. Den gamle gruvebåten vart seld til høgstbydanade for kr 3700.

## To med båtsertifikat

Ein annan ting som hadde vore tenkt på, var spørsmålet om å ha to tilsette med sertifikat. Dette vart nå teke opp att og Tønnes Hovland, som var dekksmann då, blei spurt om han var villig å ta sertifikat. Det ville han ikkje, og eg (Tor Vassbø) blei då spurd. Eg var villig til det, men måtte ha 2 års praksis først. Dermed blei eg tilsett og delte jobben som dekksmann med Tønnes. Me delte og på å køyra hurtigbåten «Lillegutt».

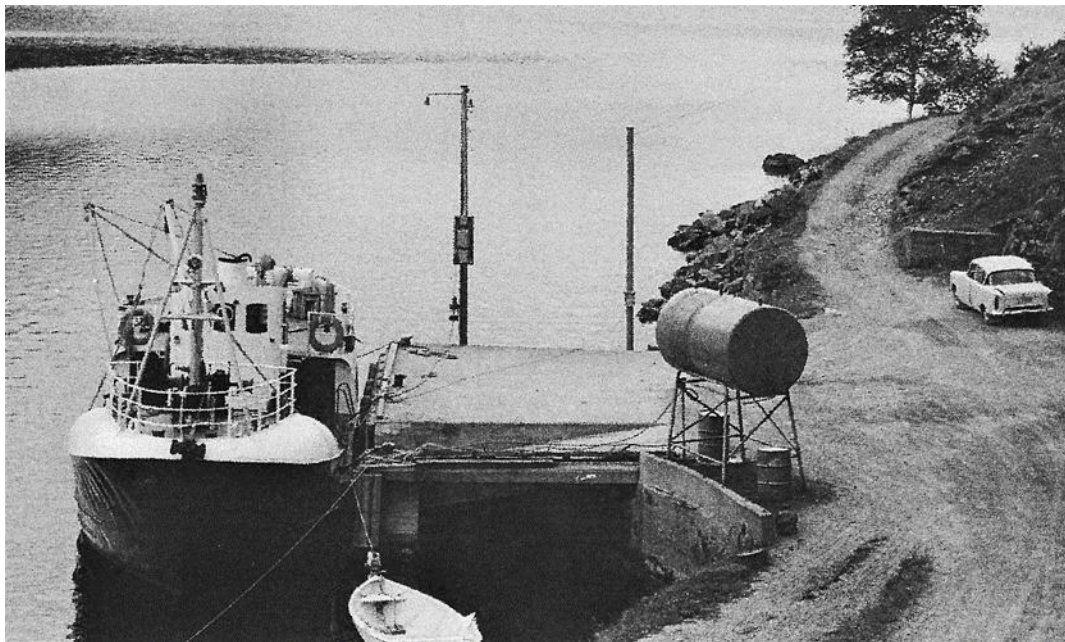
Av saker ellers som kan nemnast er at styret får avslag på søknad om å få drifta av «Lillegutt» inn på drifta av «Ørsdølen». Ole Halvorsen får byggja hus på kommunal grunn på Vassbø. Men så blir han sjukemeld i slutten av 68. I hans stad steppar Jakob Seglem inn ut året. Frå 1.jan. fekk dei Adolf Henriksen til å ta resten av sjukemeldinga til Ole.

Hausten 1969 har eg teke sertifikat og fører båten når Ole har fri. Ove Vassbø tek nå over som førar

på «Lillegutt». Endeleg vert det montert lys på bryggjene, og «Ørsdølen» gjev kr 9000 i tilskot til det. Kanskje tok ein til å tenkja på tida når Ørsdalen får veg, for i 1972 vert styret utvida med ein frå strandgardane – Peder Dyrskog.

### **Båten «Nystrand» erstatter hurtigbåten «Lillegutt»**

I 1973 får ein skade på «Lillegutt» slik at han blei kondemnert. Men det blei straks kjøpt ny båt som var 27 fot og ytte 106 hk. Han kosta 112 000 kr og Ole gav han namnet «Nystrand». Ole ville nå bli førar på «Nystrand». Einar Edvardsen vart difor tilsett som ny førar på «Ørsdølen».



*Ørsdølen II ved kai i Odlandstøet 1974. Foto: Erling Svensen.*

- I juni 1974 vart båten flytta til Odlandstø. Derifrå gjekk han i rute til Lauperak til dei fekk vegsamband i 1983.
- Det vart valgt nytt styre for båten i 1976, det var Olaf Gjedrem form, Lloyd Vaule, Tolleiv Gjedrem og Tønnes Garheim.
- Dei fem siste båtførarane var frå 1/5 -1976: Ragnvald Levang frå 1/2 -77, Børge Landsnes frå 1/10-78, Einar Veen frå mars -82, Torger Torgersen og frå nov. -82 Einar Larsen.
- «Ørsdølen II» gjekk siste tur i rute til Lauperak i november 1983.
- Han vart seld for ei krone til Rogaland Veteranskipssforening og Sjøkulturlag som så overlet han til nystifta båtforening for å driva turisttrafikk om sommaren.
- Elles har han blitt nytta nokre gonger når vegen har vore stengd.

### **Den siste båten «Ørsdølen II»**

Denne fekk ei levetid på snaut 20 år som rutebåt. Heilt til Vassbø fekk han bare 10 år.

«Lillegut» gjekk i rute i ca 21 år, men den som pløgde vatnet lengst, var den første «Ørsdølen». I heile 43 år «dogga» han opp og ut vatnet i allslags vær. Alle var dei sjølve livsåra til folket i dalen.

### **Båtførarane og maskinistane**

Hans Holmen fortel til Lisabet Risa at han alltid har høyrte at Ole Andreas Olsen var den første maskinisten på D.S. «Lillegut» og at Anders Førland overtok etter han. Lisabet trur kanskje at Erik Amundsen var den første, Andreas den andre og Ole Andreas den tredje. Men Lisabet trur kanskje og at to og to av desse tre første kan ha vore saman på båten, fordi det alltid var eit mannskap på to.

Anders Førland var frå Heskestad og budde på Vassbø frå 1900-1907. Ole Andreas Olsen kom frå Klampen, far hans var siste gardbrukaren der. Erik Amundsen var frå Sveio og budde her i 1900. Han var truleg maskinist på «Lillegut» bare ei kort stund. Ein kjenner ikkje til at det var krav om formell kompetanse for å føra båten.

Hans Henriksen var den siste føraren på «Lillegut» og den første på «Ørdsølen». Han var frå Egerøy. I 1924 overtok svogeren, Hans O. Hovland, han stod 20 år i jobben. Han var frå Hovland på Egerøy og kjøpte gard på Eik. Lars O. Vassbø var og båtførar. Det må truleg ha vore før Hans Henriksen. Lars søkte og på jobben då Hans Hovland blei tilsett.

Då Hans slutta i 1944 vart Adolf Håland frå Eigersund tilsett. Han sa opp og slutta i 1950. Jærbuen Nils Braut hadde vore dekksmann nokre år. Han overtok nå som førar fram til 1955. Då sluttar han og Tomas Vassbø køyrer båten inntil vidare. Han hadde vore dekksmann for Nils.

Stillinga vert lyst ut og Rasmus Myklebust frå Egerøy vert tilsett. Han slutta (sjuk?) i april 1958 og Eilert Øglend overtek på kort varsel. På nytt må stillinga lysast ut og Odd Håland får jobben, men blir oppsagd etter kort tid.

Då steppa først E. Øglend og så R. Myklebust inn til Einar Andersen byrja i april 1960. Han gjev seg i 1962 og Ole B. Halvorsen blir tilsett. Dermed blir han den første som får køyra den nye «Ørdsølen II».

I åra 1968 og -69 var Ole ein del sjukemeld. Jakob Seglem og Adolf Henriksen vikarierte for han. Hausten 1969 tok eg (Tor Vassbø) sertifikat og køyrer nå når Ole skal ha fri. I 1973 vil Ole heller føra «Nystrand» og Einar Edvardsen blir ny førar på «Ørdsølen II».

Dei fem siste førarane var Ragnvald Levang, Børge Landsnes, Einar Veen, Torger Torgersen og Einar Larsen. Det blir vel 23 forskjellige.

Talet på dei som har vore mannskap er nok kanskje høgare, for svært mange ørdsølar har hatt den jobben. Men det finst nok ikkje noka fullstendig liste over dei.

## **Styreformann**

I overgangen mellom «Lillegut» og «Ørdsølen» var Viljen Kleppalid formann

I 1921 vart Tønnes Dyrskog formann og Arne Gjedrem nestformann. I 1923 Hans Henriksen formann og Arne Gjedrem nestformann. I 1925 Arne Gjedrem formann og Tønnes Dyrskog nestformann. Desse vart attvalde og styrde i ti år.

I 1935 vart Arne Gjedrem attvald og fekk med seg Johan Vassbø som nestformann. Dei to hadde verva sine heilt til kommunen overtok drifta i 1964. Kommunestyret valde då Tolleiv Gjedrem til formann. Johan Vassbø og Lars Vinningland var styremedlemer. Desse tre styrde fram til 1976, men vart utvida med Peder Dyrskog i 1972. Det blei valt nytt styre i 1976 med Olaf Gjedrem som formann. Dei stod til båten vart seld.

# **Korleis det kunne vera på ein båttur**

**Av**

**Tor Vassbø**

## **Lugaren.**

Gamle «Ørdsølen» hadde lugar framme under dekk. Det var ei bratt trapp (leider) ned, harde trebenker på begge sidene og ein vanleg vedovn i baugen. Båten gjekk jo bare annankvar dag, kanskje difor var det ofte dårleg trekk og mykje røyk ved oppfyring. Då var det ikkje særleg freistande å gå ned. Men alternativet var å stå ute, visst ein ikkje var heldig og fekk koma inn i styrehuset. Det var litt livd bak styrehuset, men der var det gjerne dyr som skulle til slakt om morgonen. Nokre gonger i slaktetida kunne det henda at heile



dekket var fullt av lam og sauer. Då måtte ein brøyta seg veg fram til lugardøra. Etter kvart vart det slik at dei heller gjekk ekstraturar med sauer og lam om hausten.

### **Dyr til båten.**

Noko av det som sit sterkast i minnet i samband med båten, er når me skulle senda slaktedyr. Me måtte jo få dei ned til bryggja på ein eller annan måte, og det var ikkje alltid enkelt. Å leia store stutar var ingen einmannsjobb. Som regel sette me tau på eine framfoten i tillegg til hovudet. Men det hjelpte lite visst dei nekta å gå. Etter kvart kom me på å binda dei fast i ei kjerre og la hesten dra dei i gang. Og då traktoren kom, brukte me den. Men nokre kunne stå på stive føter i mange meter før dei gav seg.

Å jaga ein flokk lam til vatnet kunne og vera eit styr. I alle fall frå den første tida eg minnest. Då var ikkje lamma vane med å bli hansama så mykje. Og var derfor mykje skyrare.

Border Colli var det ingen som hadde høyrte om, og buhundane gjorde ofte meir ugagn enn gagn. Så då gjekk det gjerne over stökk og stein og over alle dei gjerdingar som fanst. Difor var det viktig å vera godt med folk.

### **Venta på båten.**

For oss ungane var det alltid spennande når båten kom – kom det framande, var det pakke til oss?

I den tida sende me handlelappar – dei fleste til Torfrid Bjerkreim – så fekk me varene i øskjer.

Det var og spennande å sitja på venteromet og høyra på dei vaksne – kva dei snakka om. Korkje fjernsynet eller dagsrevyen var oppfunne då, men om så var kunne dette vore ein svært lokal variant. Mange damp og røykte, så lufta kunne bli ganske tett.

Visst folk skulle henta tunge ting som kom med båten, kørde dei med hest og kjerre – eller slede om vinteren. Eg minnest at Josef på Eik alltid hadde spreke hestar – det var sikkert travarblod i dei - og han lika å køyra fort. Det var ikkje lett for ein liten kar å stoppa han for å få skyss til vatnet.

Dølaøykjen til Viljen Kvitlen var ikkje så lett på foten, ein gong snufla ho i eit halmstrå, sa han. Hestane sette dei inn i stallen på bryggja, for me kunne bli sitjande lenge på venteromet. Det kunne vera mange grunnar til at båten ikkje var i rute om kvelden. Ein av dei vanlegaste var nok at det kom bilar med last rett før avgang.

Elles var alle som venta på båten ute i god tid – bortsett frå ein. For når båten la til land, kom alltid Johan på Plasset syklande i siste liten for å henta posten. På heimvegen måtte me alle bortom til han og få med oss vår post, som han sorterte ut.

### **Finna lei og kurs.**

Adolf Håland var førar på båten frå 1943 til -50. Han hadde røynsle frå Nordsjøen og blei spurd i eit radioprogram kvar han helst ville vore ein kveld i mørke og uver – på Ørsdalsvatnet eller i Nordsjøen? Eg trur Nordsjøen, svara han, for der har eg vidda for meg.

Dette fortel at det ikkje er særleg langt frå midten av vatnet og til ein er i fjellet. Utan lys å styra etter kunne ein, visst lufta var klår og sjølv om det var kolmørkt, styra etter «fjedlasjelet». Det vil seia at ein ser toppen av fjella mot himmelen. Men i skodde og snøver nytta ikkje det. Då kunne ein kanskje gå så nær at ein såg land. Det var god lyskastar på båtane. Kompasset kunne nok vera til litt hjelp, men det skulle lite avvik til før ein hamna i fjellet. Det gjorde Tomas og Tønnes ein gong, heldigvis ikkje i rute. Dei gjekk mot Vassbø i tjukk skodde, sakte fart og utkikk. Likevel blei det full stopp på kanskje den einaste sandstranda i Klampen.

### **Vind.**

Det er to vindretningar som er plagsame på vatnet. Nordvesten som slær i fjellet og kjem tilbake i harde kast mot bryggja på Vassbø. Då har det hendt at dei har gått til Odlandstø med båten til vinden har løya. Men ein gong gjekk det gale, «Ørsdølen» sleit seg og hamna på sida i strandsteinane og blei påført ein del skade.

Den andre vinden er austavinden. Han tek på mest heile vatnet, men særleg bryggja i Lauperak kan vera vanskeleg då. Ein gong eg – det var med hurtigbåten «Lillegutt» -gjekk med skuleungane, måtte eg bare ta Sigrid med til Dyrskog. Eg la inntil, men båten hoppa opp og ned så mykje at eg våga ikkje å prøva å få henne i land. Vonar far hennar – som var der – innsåg at det var livsfarleg. Klassevenninna hennar

budde i Dyrskog.

Å stampa mot vinden i stiv kuling frå aust var basje for alle båtar. Då slo vatn og rok inn over heile båten for kvar bylgje han slo seg gjennom. Særleg om vinteren kunne det vera krevjande når det fraus til is. Vindaugene i styrehuset fraus og til, så dei måtte bare vera opne for å kunna sjå og styra.

Dette var jo oftast på turane opp om kvelden. Det var mørkt og gjerne ein del last som gjorde at båten låg litt djupare i vatnet. Mannskapet visste kva som venta og hadde dekkka over varene med presenningar, men det var likevel ikkje til å unngå at ting vart blaute. Når det så skulle lossast frå ein islagd båt, var det lett at noko revna. Men ein tok det vel for det meste fint, skipperen sitt islagde andlet tala for seg.

### **Lasting og lossing.**

På den første «Ørdsølen» var det lasterom under dekk. Men det vart vel heller lite nytta. Det var eit spel med handsveiv på dekket, men luka til lasteromet var ikkje så stor. Så det var vanskeleg å få spreidd varene nede i romet. Difor vart nok det meste frakta på dekk.

Det var i 1952 at Ørdsølane og strandgardane tok til å senda mjølka i spann til meieriet. Den første tida sende dei mjølka bare to dagar i veka. Då tok ein spann for spann og lempa ombord og av båten. Dette var tungvint og gjekk seint. Men det var vel ikkje før på den nye båten ein fekk laga kassar som Guttorm hadde på lastebilen. Han henta spanna frå rampar ved vegen og sette dei i kassane. Båten nytta då vinsjen og lyfte dei ombord. Det var vel oftast 3-4 kassar.

I Odlandstø sette ein så kassane på ny lastebil. Noko liknande var det med kraftfor og gjødning. Der måtte ein ta kvar sekk på ryggen frå lastebilen og plassera dei på dekket. Endå tyngre var det å få dei av att frå golvhøgde. Etter kvart som bøndene fann ut at det var lønsamt å auka mengda, blei det naudsynt å få til eit betre system.

Det var vel Ole Halvorsen som fann på og laga tauslisker. Det er eit tau der endane er spleisa saman til ein sirkel. Tauet blir så festa på begge sider av ein seglduk som er ca 75x150 cm. Denne vart lagd ut på dekket, og så la dei sekkene oppå – kanskje 10 sekker på kvar (hugsar ikkje). Då kunne ein bare hukka vinsjkroken i buktene på tauet og heisa dei på land. Dette sparde mykje slit.

Mykje slit kunne det og bli når ein skulle lossa dyr i Odlandstø. Store dyr hadde grime og tau, så dei kunne ein bare leia i land og opp på bilen. Verre var det med sauer og lam. Det hende at dekket på båten låg langt under bryggjehøgda og lamma skulle i andre etasje på bilen. Då hadde dei ein lang landgang med nett på sidene som vart lyfta opp til første etasje på bilen. Det kunne vera eit styr å få dei til å rekkja, men når dei kom i gang stod det ein mann på kvar side av landgangen. Dei tok tak i ulla på kvar si side og lyfte lammet opp på «loftet».

På den første «Ørdsølen» var det ikkje port i sidene mot dekket. Skulle dei ha med bilar, måtte dei leggja plankar på rekkjene tvers over. Bilane blei så køyrde inn på plankane. Og det var ikkje bare personbilar, også lastebilar vart frakta på den måten, om ikkje plent dei største.

Men sjølv om bilar og maskinar kunne fraktast på dekk på den nye båten, kunne den og bli ganske «raien» når han fekk ein vaksen «Brøyt» på ryggen. Det var nok bare ein eller to av det slaget som vart frakta på båten. Eg veit at eigaren var så nervøs ein gong at han visste ikkje om han hadde røykt eller togge sigaretten han tende.

### **Stoppstader.**

I 1900 var Kalveskog, Klampen og Bronnes fråflytta. Men det budde folk i Dyrskog, Landsdal og Kleppali på nordsida og i Lauperak på sørsida. Alle desse stadene (Strandgardane) gjekk båten innom etter og med folk, varer og dyr. Alle sende mjølk, men kanskje ikkje heile tida.

I Kleppali hadde dei ein bratt og farleg veg ned til bryggja, så Retsius Hegelstad laga ny veg lenger ute til den nye bryggja. I Dyrskog laga dei taubane til mjølkespanna.

Så lenge fabrikk i Skoredalan var i drift (1940?), gjekk båten innom der to gonger i veka etter varer og materialkapp til fyringsved (Dampbåten «Lillegut» gjekk både på kol og ved). Det var truleg gneistar frå fyringsommen på båten som var årsak då fabrikk brann opp.

### **Gamal ferdselsveg.**

Den gamle vegen mellom aust og vest måtte kryssa Ørdsalsvatnet her frå Skoredalan til Lauperak. Om dei

hadde rutebåt eller så mange båtar at det alltid låg ein klar, eller det var organisert på anna vis, veit ein ikkje. Men vegen har vore i bruk frå uminnelege tider til først på 1800 talet.

### Kyrkjebåt.

Tønnes Bjerkrheim fortel i dagboka si at han fylgde kyrkjebåten. Det kan kanskje tyda på at dei hadde fast rute med ein av dei store båtane når det var preik i kyrkja?

## Farvel til båt – velkommen til veg

Desse versa skreiv Tor Vassbø til opninga av vegen, våren 1974. (Tone: Se norges blomsterdal)

I dag me lagar fest  
nå er det ikkje lenger tvil,  
me køyra kan i bil  
til dalen vår med smil  
tra-la-la la, la la.

Ja lysteleg det er å få  
ein veg som heim skal gå  
det må vel alle sjå.

Det har me venta på  
og stunda mot i alle år  
men ingen veg me får - -  
det er -kje me som rår  
nei det er andre folk

som ikkje sender mjølk i holk  
og ikkje båt må ta  
til alt som dei skal ha.

Ja, «Ørsdølen»har gått  
på vatnet ut og opp så trutt,  
nå skal det verta slutt  
då får han ha det bra  
- me gjennom fjellet fer.

Og saknar han me ikkje gjer  
når me vil ta ein tur  
til dei som borte bur.

Men nokre seier så:  
Nå vert her ikkje lenger stilt  
og dalen han er spilt  
nei det vert ikkje gildt  
nå skal de bare sjå  
Og smal han er og ras kan gå  
ja de må vera glad  
om de kan båten ta.

Me bryr oss ikkje om  
kva andre seier lenger vest  
for oss det er ein fest  
å ja me veit det best  
kva vegen vil bety  
For dalen han er nett som ny  
men han er like fin  
og sola til han skin.

## Ørsdølenes båtforening

**En historisk reise.** M/K Ørsdølen går i dag i turistrasfikk på det 17 km lange Ørsdalsvannet i Bjerkreim. Ørsdølen var den siste båten som gikk i organisert rutetrafikk på en innsjø i Rogaland. Trafikken ble formelt avviklet i 1983. Det er i dag den ideelle stiftelsen «Ørsdølen båtforening» som driver Ørsdølen II, med både åpne søndagsturer og arrangementer for bedrifter/foreninger og andre selskap.



*Selskapslokalet på kaia i Lauperak er mye besøk hele sommeren. Da går Ørsdølen II fra kaia i Odlandstø og inn til anlegget, og gjerne en tur videre inn langs det 18 km lange vatnet til kaia i Ørsdalen.*



*En tur på Ørsdalsvatnet en sommerdag.*



*Her ligger Ørstdølen II til kai ved selskapslokalet i Lauperak.*



*Selskapslokalet i Lauperak, med baren i bakgrunnen. Det serveres lokalmat fra Bjerkreim og andre retter, og gjestene kan få med seg underholdning, f.eks. «Hæ med æ kje jilt?» framføringen.*

**Artiklene redigert og tilrettelagt juni 2020.  
Paul Tengedal**