

Rutebåttrafikken på Strandefjorden og Slidrefjorden

Av Jahn Børe Jahnsen

Fra urgamle tider har folk i Valdres brukt innsjøene som en samferdselsåre. Da Valdres ble kristnet, for kong Olav den hellige over fra Sogn og så nedover Valdres med skip. På skipene var han trygg, mens bøndene oppe i dalsidene fremdeles var hedenske og derfor ikke helt å stole på. Ennå i hundrevis av år var vannene den enkleste og beste vei for farende folk. På tvers av fjordene kom det seinere små ferjer. På langs av fjordene ble det etterhvert faste roere som tok seg av de reisende. På Strandefjorden var det i 1860-årene en «Strutin» som rodde fra Leirasanden til Ulnes og kanskje til Fossheim. På Slidrefjorden rodde folk fra Fossheim og nesten til Ryfoss. På Vangsmjøsi rodde Jørn på Ødda fra Øylo til Øye i 1860—70-årene.

På samme tid ble det satt i gang damskipsruter på mange av innsjøene på Østlandet. Tyrifjorden var først ute, men det ble Mjøsa som fikk flest båter og livligst trafikk. «Skibladner» går jo fremdeles. Valdrisene fikk imidlertid mest kontakt med dampskip på andre innsjøer. På Randsfjorden gikk det dampskipsrute fra sørenden (Randsfjord) over Røykenvik til Odnnes, hvor hesteskys bragte folk videre. I Ådalen gikk det dampskip fra Hen ved Hønefoss oppover Ådalselva, videre på Sperillen til Nes og oppover Begna til Sørums, som såvidt ligger innenfor Sør-Aurdals grenser. Herfra fikk man hesteskys videre. Det var ingen tvil om at i raskhet og behagelighet var det bare jernbanen som kunne konkurrere med rutebåtene. Hesteskysen kunne på datidens veier være en temmelig ubehagelig affære, og automobiler var noe de fleste på landsbygda knapt hadde hørt om.

I Valdres ligger innsjøene på rad og rekke, og det var ikke rart at foretaksomme folk snart begynte å tenke på skikkelige båtruter på sjøene. Men det ville by på store vanskeligheter å få fraktet store båter

opp til sjøene i Valdres, og det var ikke sikkert man ville få noe igjen for det man eventuelt investerte i en båt. Så gikk årene uten at det ble noen båtruter her oppe.

Da man besluttet å bygge Valdresbanen, og arbeidet med den etterhvert gikk nedover, dukket planene om båter på innsjøene i Valdres opp igjen. Nå ville det bli lett å få båtene fraktet hit opp, og båtene ville bli en nyttig og behagelig forlengelse av banen. Allerede før jernbanen var åpnet helt fram til Fagernes, var den første båten blitt fraktet til Valdres og satt i rute på Strandefjorden i 1906. Det var «Falken», som holdt ruten helt til 1921. Senere dukket også andre store båter opp. Eldre folk vil kanskje huske en jødisk kleshandler ved navn Poris. Rundt 1920 leide han Fossheim sag. Han kjøpte tømmer i Slidre og ville slå seg på trelasthandel. For å få fløtet tømmer over Strandefjorden kjøpte han en liten slepebåt. Denne var bygget av brødrene Torleif og Andris Jørstad i Øystre Slidre, som også hadde konstruert motoren. Båten ble iallfall brukt i 1921, men rundt 1925 lå den på stranden nedenfor den nåværende idrettsplassen på Fagernes. Senere ble båten solgt til en annen innsjø. En gang i 1960-årene kjøpte en Fagernes-mann en av de gamle Skarpsnofergene fra Oslofjorden. Denne ble fraktet opp til Strandefjorden, hvor den skulle gå lystturer med turister. Men fergen var gammel og lekk, og kom visst aldri skikkelig ut på Strandefjordens bølger. Den ble liggende på stranda på Vesleøyi utenfor Fagernes, og gikk tilslutt opp i flammer som St. Hans-bål. Noen år senere kjøpte Fagernes Hotell en gammel livbåt. Den gikk lystturer med turister i noen år, men driften lønte seg ikke, og båten ble solgt. Man må derfor si at med unntak av «Falken» har det ikke lønt seg med storbåttrafikk på Strandefjorden.

På Slidrefjorden gikk det lengre tid før man forsøkte seg med rutebåttrafikk. I 1911 forsøkte Løken Hotel seg med den lille båten «Kvikk» mellom Fossheim og Løken. Det ble en kort og ulønnsom historie. I 1914 var det planer om en større båt, men det ble ikke noe av «Kvikk» havnet senere i Flyvatn, for så å avslutte sin «karriere» i Slidrefjorden som en lystbåt. Andre rutebåter har det aldri gått på Slidrefjorden. Men i størrelse ble nok «Kvikk» slått av en trofast sliter på Slidrefjorden: Ferja i Einangsundet. Også den hører historien til og nyter nå sitt otium på Valdres Folkemuseum.

Hvorvidt det noen gang har gått rutebåt på Vangsmjøsi er uvisst, men

jeg har ikke funnet noe som tyder på det. ¹⁾ Her skal bare nevnes litt om den kanskje største båten som pløyet denne innsjøens bølger. I 1906 skulle motorbåten «Tyin» fraktes til fjellsjøen av samme navn. Den ankom med jernbane til Aurdal stasjon i slutten av juni og ble derfra kjørt landeveien. Men Kvamskleiva var for smal for en slik transport, og derfor ble båten satt på Vangsmjøsi ved Hemsing bru. Motoren var ennå ikke satt inn, på grunn av båtens vekt under transporten, og derfor måtte flere mann ro «Tyin» nordover fjorden. Det tok et helt døgn å ro til Øyesanden. Så tok det hele to døgn å få båten opp på vognen igjen, og med 9 hester foran ble «Tyin» med store vanskeligheter fraktet til fjells. Det må ha vært et underlig syn å se båten bli rodd nordover Vangsmjøsi, og kanskje er dette den eneste virkelig store båten som har gått fra ende til ende av denne vestlandslignende fjorden.

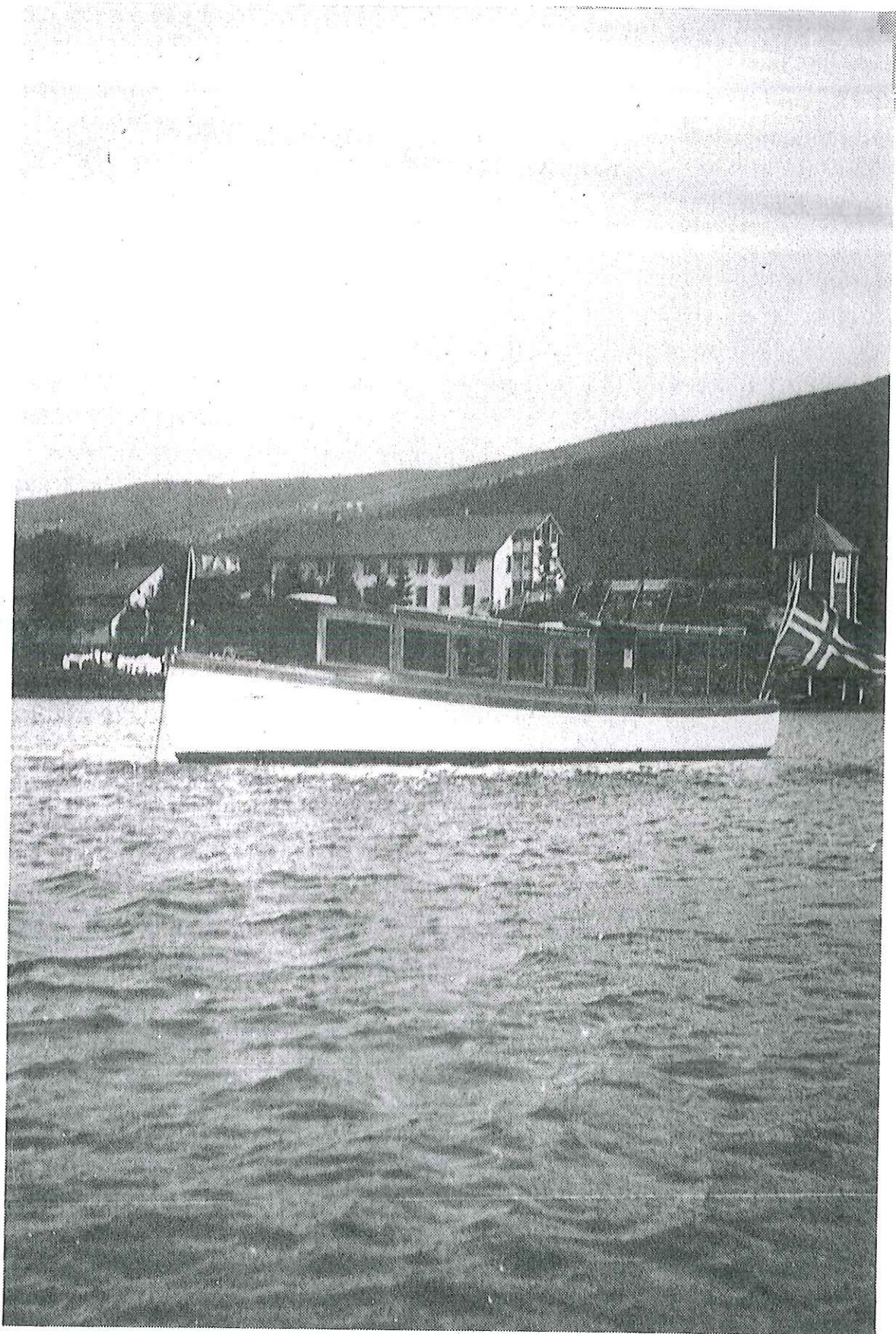
I «Falkens» regnskapsbok finner vi i november 1913 et interessant notat: *«E. Styres motor, 36 fot lang, certificat 30 p., 16 hester, Oslo, motor 8 miles fart, fritt levert Slidrefjord eller Vangsmjøsen for 6000 kr. ved dannelse av et aktieselskab»*. Sannsynligvis har dette vært et tilbud om en båt, men alt tyder på at det ikke ble gjort alvor av å kjøpe den.

Og nå tilbake til «Falken» på Strandefjorden og «Kvikk» på Slidrefjorden.

«Falken» på Strandefjorden

Vinteren 1906 var endel driftige valdriser samlet til et møte, antagelig på Fosheim Hotell. Vi vet ikke nøyaktig hva de snakket om, men kommunikasjonsspørsmålet var uten tvil det viktigste. Valdresbanens skinnegang ble lagt stadig lenger nordover mot de sentrale bygder rundt sørenden av Strandefjorden. I løpet av 1906 ville banen bli åpnet fram til Fagernes. Man måtte regne med en øket tilstrømming av turister, både på gjennomreise og til hotellbedrifter i Valdres. Ved Fosheim og videre nordover i Vestre Slidre lå det flere hotell som hittil kun hadde hatt hestetransport til å få gjester og forsyninger fram. Nå ville

¹⁾ Lærer Sigfred Hovda i Vang har fortalt meg om et gammelt papir fra ca. 1890 som finnes på Nordsveen gård i Øylo. Her er tatt med en klausul om at gården hadde påtatt seg å stille grunn til dampskipskai og vei til kaia. Det står ingenting om hvorvidt det kom i gang noen dampskipsrute på Vangsmjøsi. Sigfred Hovda vil gjerne undersøke dette nærmere, og er derfor interessert i å komme i kontakt med folk som måtte ha opplysninger om båttrafikk på Vangsmjøsi.



«Falken» til ankers utenfor Fossheim hotell.

jernbanen snart kunne bringe begge deler svært mye lettere fram til Fagernes, og det var svært lite sannsynlig at banen ville bli ført videre nordover i nærmeste framtid. Automobiler hadde ennå bare kuriositetsinteresse, så fra Fagernes var man fremdeles henvist til hesteskys. Hvis man ville forbedre kommunikasjonene nordover mot Vestre Slidre og «forlenge» Valdres-banen, var båttransport den eneste mulighet. Mellom Fagernes og Fossheim lå Strandefjorden som et bånd uten hindringer. På andre innsjøer på Østlandet var det båtruter i sving.

Dette var det som ble diskutert på møtet på Fossheim. De fem karene fra Fossheim og Ulnes ble enige om å satse på en båt. Det ble dannet et aksjeselskap ved navn «Valdresrutens Baatlag». Her fikk Halvor Kamrud Granheim 5 aksjer, Lage Fosheim 2 aksjer, Ivar Fosheim 2 aksjer, Ingvar Fosheim 2 aksjer og Lage Westerbø Svennes 1 aksje. Noe senere kom også Ole Fosheim til som aksjeeier. Hver aksje lød på 500,- kroner. Halvor (eller Halvard) Kamrud Granheim var største aksjeeier og ble på mange måter den som mest tok seg av båtlagets forretninger. Fra Skabo Jernbanevognfabrikk i Kristiania ble det bestilt en båt til en kjøpesum av 6500,- kroner. Båten var laget av tre, var 12,8 meter lang, 3,1 meter bred og 1,2 meter dyptgående, og var sertifisert til 41 passasjerer. Båten hadde to Stabil bensinmotorer hver på 6 hestekrefter, levert av Brødrene Christensens Motorfabrikk A/S i Kristiania.

Båten ble bygget våren 1906 og var ferdig i mai. I slutten av mai ble den sendt på spesialvogn med jernbanen til Aurdal stasjon. Lenger gikk ikke Valdres-banen da. Transporten videre var ikke fullt så enkel. Båten ble lastet over på en stor vogn med 7 hester foran. Syver Næs stilte 3 hester, I. Fosheim 2 hester og Erik Rud og Sofienlund hver sin hest. Arbeidet ble påbegynt 29. mai, transporten foregikk dagen etter. Mange menn hjalp til ved transporten, og de skulle bevertes. I båtlagets regnskapsbok er det ført opp for 31/5: 7 middag til kjørerne kr. 7,-, 38 hele og 12 halve øl kr. 22,-, 60 smørbrød og kaffe kr. 6,-, 11 frokost kr. 6,60, og 17 middag og 17 halve øl kr. 25,50. Prisene synes mikroskopiske sammenlignet med våre dager. Motorene og verktøy ble fraktet på egen vogn. Helt uten vanskeligheter forløp transporten ikke. Broen over bekken i Leira sentrum var så smal at hjulene på den ene siden av vognen holdt på å kjøre utfor. Båten hadde nær veltet før den kom ut i sitt rette element. På Leirasanden ble den sjøsatt 31. mai. En montør fra fabrikkens var med for å montere motorene og lære opp den første kapteinen. Dette arbeidet kom til å ta 14 dager.

I «Valdres» for 31. mai 1906 kan vi lese følgende:

Motorbaaden paa Strandefjorden ankom igaar til Aurdal Station, hvorfra den straks vil bli transportert til Leira og der sat paa vandet idag. Baaden er — som før nævnt — bygget paa Skabos jernbanevognfabrik, Skøien pr. Kristiania. Fabrikens ingeniør hr. Johansen medfølger baaden herop og vil være tilstede ved dens første prøvetur. Dessuden er formanden ved fabriken med for at veilede baadens fører i benyttelsen av maskineriet. Som saadan er ansat Einar Rebne, Fodnesbergene, og denne skal som medhjælper ha en skibsgut. Baaden er kristnet «Falken». Den høitidelige daabscermoni vil først foregaa senere. Ca. 40 personer vil kunne rummes ombord. Det begrænsede antal vil først fastsættes, naar besiktigelseskommisionen om en tid kommer herop.»

En mengde annet arbeid skulle også gjøres før båten kunne settes i rute. Det måtte bygges brygger både på Fagernes og ved Fossheim. Særlig ved Fossheim synes det å ha vært mye arbeid. I regnskapsboken er det ført opp en mengde arbeidere som arbeidet på bryggen og veien til bryggen i 1906: Gullik Prøven, Ole Pjåtesøn Sørensen, Ole K. Grammsbråten, Ole Stenjordberget Haugli, Gudmund Mosjordet, Knut Hagalund, Torger Hjemdalen, Knut Ø. Braaden Dalheim, Eivind A. Mo, Jens Grefsrud, Ole K. Brækken, Ole O. Ødemyren Jelhus, Ole A. Kvale, Ole N. Reina, Ragnvald Næs, Ole O. Daleng Arnepladsen, og Hans Grefsrud. Disse arbeidet fra en halv dag og opp til 15 dager. Daglønnen var som oftest kr. 1,25 og kostpenger pr. dag var kr. 0,75. Imidlertid ser det ut som daglønnen med kost har variert litt, fra kr. 2,25 til kr. 1,35. Det ble kjøpt planker og bord til bryggen fra Fossheim sag, og 8 mastetrepåler fra Kvien.

Under prøvedriften dukket det også opp et annet problem. Når vannstanden i Strandefjorden var lav, kunne båten bare såvidt passere under brua i Ulnes-sundet. Man kunne faktisk risikere å bli sittende fast. Ved høy vannstand kom ikke båten under i det hele tatt. Ulnes-brua var den gang en lang trebru. Man besluttet derfor å lage en vippebru, dvs. at et av spennene kunne heises opp hver gang båten skulle passere. 24 stk. plank fra Kvien ble kjøpt inn til ombyggingen. Det ble et langt arbeid. Ole K. Tildemshaugen arbeidet i 29 dager, Engebret O. Øen i 13 dager, smeden Edvard Jensen Henrud i 26 dager, smeddreng Knut Hagalund i 20 dager og Ole O. Øen arbeidet en dag med ramming av pæler. Det ble ansatt en vakt til å heise opp brua.



«Falken» ved brygga til Fossheim. I forgrunnen båten som tilhørte Paris.

Så kunne endelig rutetrafikken begynne. 4. juli 1906 gikk første ordinære tur. Einar Rebne var som før nevnt kaptein denne første sommeren, og han hadde med seg en skipsgutt (billettør). Allerede 21. august ble sesongen avsluttet. I regnskapsboken står det følgende notis:

Skakingen og ristingen blev verre og verre, derfor maatte det blive slut for iaar». Dette er det første tegn på et problem som «Falken» slet med i mange år. De to motorene var saktegående og virket uavhengig av hverandre. Lav kompresjon og lavspent tenning førte til at motorene ristet svært, og dette førte igjen til at hele båten ristet, til stort ubehag for passasjerene. Det måtte mange reparasjoner til før man fikk bukt med dette problemet, som altså førte til at den første sesongen ble meget kort.

Båten ble trukket på land ved Fossheim og lagt i vinteropplag. I juni 1907 arbeidet smeden Jøger Skattebo i tre dager på båten, muligens var dette i forbindelse med den generende ristingen. Så ble «Falken» satt på vannet og begynte sin sesong 20. juni. Denne sommeren var Ole Gudheim kaptein. Han var både tekniker og fotograf, og hadde i mange år vært i USA, hvor han bl. a. hadde vært trikkefører i Minneapolis. Noen år senere dro han igjen til USA. I juni hadde Ole Tildemshaugen,

Timan Hovrud og Ole N. Reina arbeidet «for at faa vippen paa Ulnæs bro til at gaa». Bruvakt på Ulnesbrua var denne sommeren. Ole Ringsaker, og han fikk «for heising af lemmen paa Ulnæs bro i 31 dage 2 gange hver dag a 0,80: Kr. 24,80». Rutetrafikken synes å ha vært jevn hele sesongen og siste ordinære tur gikk 21. september. Dagen etter var noen av aksjonærene på lysttur med båten.

Sommeren 1907 var det også bygget skikkelige brygger. På Fagernes var det brygge rett ned for hotellet, og på Fossheim var det en hovedbrygge vest for hotellet og en annen i hotellhagen ved paviljongen. Denne siste ble helst brukt ved høy vannstand i vårflommen.

Det ble kjøpt inn 2 meter møbelstoff til portierer fra Bernh. L. Mathisen, en sort billettørveske, flagg og vimpler fra Brødr. Dobloug og tilsist et Dirgo folding-anker fra A/S Navigator (pris kr. 25,93). Til bruk på bryggene ble anskaffet en bybudkjerre fra Moelvns Brug.

Høsten 1907 ble det bygget et solid båtnaust på Fossheim, og en mengde arbeidere var med på dette: Torger Døvre, Knut P. Dokken, Ole K. Storhaug, Ole Fosheim, Ole S. Ødegaard, Per Vikadokken, Hallyard K. Brækken, Anders Tufsmarken, Søren Ødegaard, Ole J. Vidste m. fl.

Sesongen 1908 startet med åpningstur 20. juni. I anledning dagen ble gjestene bevertet med mat og vin og øl. Kaptein var Søren Ødegaard, og han arbeidet som kapten på «Falken» hver sommer senere helt til 1918 til alles tilfredshet. Kapteinens lønn fra 2. juni til 16. september 1908 var kr. 346,67. Siste tur gikk 15. september. Båten ble denne sommeren også brukt til sleping av tømmer, bl. a. for Lars Landmark, Ivar Klosbøle og landhandler O. M. Smeby, Bagn.

Gullik Prøven hadde murt under båthuset og laftet under slipp-porten, og Anders Marken hadde kjørt stein. Guri Skute vasket båten, og Kristoffer Bakken malte den. Da «Falken» ble trukket på land i september, ble det lagt en bane av tømmerstokker innsmurt med grønnsåpe. Mange karer hjalp til, men flere ville i stedet for betaling ha en gratis tur til Fagernes. Noe godt fikk de imidlertid med en gang, for regnskapsboken forteller at det ble kjøpt inn «en flaske Whisky for vaade karle».

I 1908 ble det for første gang utdelt utbytte til aksjonærene. Hver av dem fikk 5 % (kr. 25,-) pr. aksje. I regnskapsboken er ført opp tilsammen 18 aksjer pluss 4 «ekstraaksjer». Aksjekapitalen er altså

betraktelig utvidet siden 1906, både ved at de tidligere aksjonærene kjøper flere aksjer og ved at nye aksjonærer kommer til.

Tidlig i april 1909, mens vannstanden ennå var lav før vårflommen, fjernet man endel steiner foran bryggen ved Fossheim. Gullik og Ole Prøven gjorde arbeidet, og det ble kjøpt inn dynamitt, lunte og hetter. Det står dessuten i regnskapsboken: *«Baar fikk de som var skarpe»*.

I juni ble «Falken» reparert av smeden Ole A. Svønnæseie og Nils Fystro. Det ble kjøpt inn støpegods, smedkull, nikkelstål, ledninger, asbest og spiralfjærer. Reparasjonen omfattet bl. a. utskifting av eksosrørene og retting og pussing av propellvinger. Det ble dessuten kjøpt inn 20 meter vinkeljern og 10 meter T-jern som ble bøyet og boltet fast på spantene under gulvet for å ta bort den generende ristingen. Dette gjorde da også underverker. Båten ble vasket av Ingebjørg Sørensen, som for dette arbeidet fikk et tørkle i ullmusselin.

Så ble «Falken» sjøsatt og begynte sin rute 20. juni. I «Valdres» for 22. juni finner vi følgende lille annonse:

«Motorbaaden «Falken» har nu begynt sin rute paa Strandeffjorden mellem Fagernes og Fosheim. Er nu efter foretagen reparation meget stø.»

Rutetrafikken gikk som normalt bortsett fra 14. og 15. juli. Regnskapsboken har følgende lille notat om disse to dagene: *Baaten gik ikke. Direkte tab ved denne stans minst 125 kroner*. Grunnen til driftsstansen får vi ikke vite. Foruten mange passasjerer fraktet «Falken» også en mengde forskjellige varer, og av en eller annen grunn er to ting nevnt spesielt: brød og elgkjøtt. Hvorfor er disse tingene framhevet? Siste tur i sesongen var 16. september. Allerede samme dag ble båten trukket på land, og karene som hjalp til, ble traktet med mat og kaffe, øl og toddy. Utpå høsten fikk aksjonærene utbetalt 5 % utbytte for 1909.

Også i 1910 reparerte smeden Ole A. Svønnæseie «Falken» før utsettingen. Rutetrafikken begynte 30. juni. I juli var trafikken så stor at båten ofte måtte gå to ganger Fossheim—Fagernes og retur hver dag. Denne stortrafikken var muligens grunnen til at man i slutten av juli måtte sende en av propellakslene til T. Widste på Leira for oppretting. 12. september gikk båten siste tur. Dagen etter ble den trukket på land for vinteren. Mange karer var med på arbeidet, bl. a. Anders T. Widste, *«der havde med sterke saker (1 flaske sprit).»* Ellers ble karene bevertet med middag, smørbrød og kaffe, og aftens.

Motorbaaten

„Falken”

paa Strandefjorden gaar indtil videre fra Fosheim kl. 11.30 form. og korresponderer med toget, som avgaar fra Fagernes st. kl. 2.10 — baaten returnerer fra Fagernes kl. 5.15 og ank. til Fosheim kl. 6¹/₂.

«Annonce for M/B «Falken» i «Valdres» juli 1911.»

I juni 1911 ble «Falken» fernissert av maler Anders Bakken. Mange karer var med ved utsettingen av båten, bl. a. smeden og drengen hans. Til og med postbudet som kom forbi hjalp til. Alle ble bevertet med middag, kaffe, smørbrød, konjakk og øl. Første turen gikk 20. juni, og to dager senere sto følgende lille notis i «Valdres»: *Motorbaaten «Falken» har nu optat sin rute paa Strandefjorden. Baaten er nypudset og ellers i udmerket vigør, ser det ud til*. En uke senere står det en annonse hvor man også får vite båtens rutetider:

Motorbaaten «Falken» paa Strandefjorden gaar indtil videre fra Fosheim kl. 11.30 form. og korresponderer med toget som avgaar fra Fagernes st. kl. 2.10. Baaten returnerer fra Fagernes kl. 5.15 og ank. til Fosheim kl. 6.30».

Rutetrafikken gikk normalt og uten uhell hele sommeren. 14. september gikk siste turen. Samme dag ble båten trukket på land, som vanlig ved hjelp av mange karer. Noen av dem, bl. a. Engebret O. Båssum, var bare med en liten stund og ville derfor ikke ha betaling. I forbindelse med den vanlige bevertningen til karene kan nevnes at en innkjøpt flaske vin kostet kr. 1,60!

Våren 1912 ble «Falken» grundig overhaldt og reparert. Mange karer var med på dette arbeidet, bl. a. Knut S. Tuff, Anders Storhaug, Ole S. Stigen, Gullik Pjaaten, Ole A. Granheim og Knut Brækken. Smeden Ole O. Snortheimsmarken var leder for arbeidet, og foruten vanlig lønn fikk han et år senere kr. 10,- «*der paa generalforsamlingen blev besluttet skulde betales til Ole som extragratiæ for godt utført arbeide*». Så

ble båten sjøsatt og begynte sin rute 20. juni. Fem dager senere finner vi følgende lille notis i «Valdres» under tittelen «Med baat til Fosheim»: «Kan du tenke dig noget vakrere end at færdes ute en lys sommernat, som hele naturen staar i sin ypperste livskraft? F. eks. en færd med motorbaaten «Falken» fra Fagernes til Fosheim? Man kunde fristes til at bli poetisk, naar man en solfuld og speilblank ettermiddag stevner nordover Strandefjorden, det er ligesom man blir tryllet ind i et fata morgana av skiftende naturscenerier — himmel og natur speiler sig i de stille vover. Alt synes levende. Alt aander av liv — liv!» Dette er vel den eneste gangen «Falken» ble skildret i slike poetiske ord. Men vi kan godt forstå at en tur med «Falken» kunne være en fantastisk naturopplevelse.

En uke senere finner vi i «Valdres» en atskillig mer nøktern og jordnær notis om båten: «Motorbaaten «Falken» som nu har optat ruten paa Strandefjorden, er undergit en omhyggelig mekanisk revision, som er kronet med held. «Falkens» motorer var oprindelig nogen vrangpeiser, som arbeidet ujevnt og foraarsaget en slik risting av baaten, at passagerne ikke alltid syntes, reisen med den var av nogen særlig tiltrækkende art. Den har dog litt etter litt forandret sig til det bedre, og det er en glæde at konstatere at «Falken» nu gaar særdeles støtt og rolig, den er saa at si tip top til motorbaat at være, hvorfor den fortjener den bedste anbefaling».

Rutetrafikken gikk normalt utover sommeren. Det kan nevnes at det ble kjøpt inn ny lue til kapteinen denne sommeren, en uniformslue med blank skygge og metallskilt hvor det sto «Falken» i store bokstaver.

Siste turen gikk 1. september. Dagen etter ble båten tatt opp på land, som vanlig med masse karfolkhelp. Også disse ble bevertet med god mat og drikke (det nevnes bl. a. en flaske vin-dram og en flaske vin-toddy).

Våren 1913 startet båten sin rute 22. juni. Noen dager senere sto følgende lakoniske notis i «Valdres»: «Motorbaaten «Falken» har begynt sin rute paa Strandefjorden». Sesongen forløp ellers som normalt med normal trafikk.

Tidligere hadde man hatt store problemer med å dra båten opp hvert år. Man brukte en slede som gikk på skinner, men selv om man smurte grønnsåpe på skinnene og hadde en svær kran til å dra, hendte det at 2 tommers trosser ble slitt av. Det viste seg også vanskelig å få sleden under båten ute i vannet, mange mann måtte stå på den og tyngde den

«Falken» på Strandefjorden

	Fartssesong:	Inntekter:	Aksjeutb.	Kapteiner:	Billettører:	Vakter på Ulnesbrua:	
1906	4. juli — 21. august	kr. 996,09	Intet	Einar Rebne	Ukjent	Ukjent	1906
1907	20. juni — 21. september	kr. 2577,84	Intet	Ole Gudheim	Nils O. Kolstad Trandokken, Marius Martinsen, Ragnvald Næs Gausaak	Ole Ringsaker	1907
1908	20. juni — 15. september	kr. 2119,73	5 %	Søren Ødegaard	Nils Fosheim, Marius Martinsen	Ukjent	1908
1909	20. juni — 16. september	kr. 2271,35	5 %	Søren Ødegaard	Anders Storhaug (?)	Torleif Rudi, Ole A. Rudi	1909
1910	30. juni — 12. september	kr. 1543,50	Ukjent	Søren Ødegaard	Anders Storhaug (?), Nils Haug	Ole Ringsaker	1910
1911	20. juni — 14. september	kr. 2483,20	Ukjent	Søren Ødegaard	Nils Paulsen	Ukjent	1911
1912	20. juni — 1. september	kr. 2107,00	Ukjent	Søren Ødegaard	Nils Paulsen	Torleif Rudi Nordsveen	1912
1913	22. juni — 14. september	kr. 1964,22	5 %	Søren Ødegaard	Nils Paulsen, Ingv. Brækken	Ukjent	1913
1914	20. juni — 26. august	kr. 1748,69	4 %	Søren Ødegaard	Nils Paulsen, Gullik Pjaaten	Torleif Rudi Nordsveen	1914
1915	21. juni — 17. september	kr. 2230,06	5 %	Søren Ødegaard	Per Simensen, Per O. Reina	Elling Ringsaker	1915
1916	21. juni — 6. september	kr. 2902,60	5 %	Søren Ødegaard	Kristian Pjaaten		1916
1917	24. juni — 9. september	kr. 2325,30	5 %	Søren Ødegaard	Endre Fuglien Rebne (?)		1917
1918	Ikke i drift p.g.a. bensinmangel	Ukjent	Ukjent	Søren Ødegaard	Ukjent		1918
1919	Vanlig sesong, datoer ukjent	Ukjent	Ukjent	Ole N. Kolstad og søn. Nils og Olav	Anders O. Fauske		1919
1920	Vanlig sesong, datoer ukjent	Ukjent	Ukjent	Nils Vidste	Ukjent		1920
1921	20. juni — 15. september	Ukjent	Båten solgt	Ivar Granheim	Knut Holden, Nils Steinde		1921

ned under båten. I 1913 bestemte man seg for å skifte ut sleden med en vogn. Halvor Kamrud Granheim reiste til Gjøvik og bestilte 6 akslinger med små hjul på Gjøvik Støperi. Han hadde selv laget tegninger til vogna og leverte også trematerialer. Denne nye vogna gjorde at det gikk lettere å få båten på land da sesongen var slutt 14. september, men hjulene skulle nok vært større og tyngre. Aksjonærene fikk 5 % utbytte for 1913.

I 1914 ble båten satt ut, og begynte sin rute 20. juni. Dette året er det en mengde notater i regnskapsboka som forteller om hvilke vanskeligheter man kunne ha i båtfarten:

27/6: *Draging av en arm fra Fosheim til Ulnes bro 2 1/2 time.*

28/6: *Gik ikke for tømmeret paa Ulnes bro.*

1/7: *Gik til Ulnes bro med 7 som maate faa skyds til Fagernes da baaten ikke kom frem for tømmer trods det foruten andre var 23 til Fosh. Sæter. Forsøgte ogsaa en gang til men kom ikke igjennem førend det blev forsent. Ingvar var med. Søren siger han var red forat kjøre over tømmerarmen for at miste roret og skade propellen. En gang siger Søren at propellen tok tak i armen og blev dens blade derved saa krogede at han maatte ned i vandet og faa de rettet igjen derved at han tog de av og rettede vingerne med en hammer.*

2/7: *Gik ikke da tømmeret stengte.*

3/7: *Extratur for Skatvedt.*

6/7: *Baaten tatt paa land paa grund av lekkasje.*

7/7: *Gikk ikke da Robøle telefonerte at det ikke var fremkommeligt, da tømmeret laag over hele fjorden, men vilde han gjøre sit bedste forat baaten kunde komme frem, men Søren vilde hellere benytte tiden til at tette baaten end risikere at maate vende igjen slik som sidst. Herfra var det 6 som vilde været med til utover og siger Ole J. Vidste at det var ca. 40 som vilde have reist med baaten fra Fagernes. Nils Paulsen siger det er utsatt det rygte at baaten er sund.*

9/7: *Trækning av tømmer i 6 timer.*

15/7: *Dobbeltrute.*

18/7: *Lysttur utenom vanlig rute.*

19/7: *Lysttur utenom vanlig rute.*

6/8: *Slut med dobbeltruten.*

15/8: *Gods for frk. Nansen.*

Sesongen forløp ellers som normalt. I slutten av august og begynnelsen av september ble det i forbindelse med jakttiden transportert en mengde hunder. Det er også nevnt at det midt i september en dag var med 22 voksne og 2 barn som blir kalt bryllupsgjester. De samme bryllupsgjester returnerte til Fagernes to dager senere.

En annonse over 2 spalter i «Valdres» for 1. juli 1915 forteller oss om rutetidene: *«Motorbaaten «Falken» paa Strandefjorden gaar alle dage fra Fosheim til Fagernes kl. 11.45 form. og fra Fagernes til Fosheim alle dage fra kl. 5 efterm.»* En annen notis i «Valdres» noen uker senere viser oss at «Falken» begynte å få hard konkurranse med rutebilene: *«Turisttrafikken i Valdresruten er trods det langvarige regnveir fremdeles usedvanlig livligt. Siden jernbanen blev bygget til Fagernes har det ikke sammenligningsvis været saa stor reisetraffikk som nu om dagen, et sikkert tegn paa at ruten er i skuddet. Bilene har sin fulde hyre med at regulere reisestrømmen op over dalen, baade etter den østre og vestre linje.»* Men det skulle ennå gå mange år før rutebilene fullstendig utkonkurrerte «Falken».

I regnskapsboken finner vi også dette året interessante notater: *«Telefonsamtaler i anledning av at baaten skal gaa extratur med soldater fra Løken, Lomen, Kvismo, Øilo og Grindaheim».* Var dette soldater som skulle på nøytralitetsvakt? Første verdenskrig raste jo for fullt. Andre notater forteller oss at veien og plassen foran båtnaustet på Fosheim ble reparert og gruset. Anders Svingen fikk kr. 3,75 for dette arbeidet. Men den viktigste begivenhet for båtruten dette året var nok ombyggingen av Ulnesbrua. Arbeiderne Lars Granheimsbråten, Ingvar Ringen, Arne Granlid og Jul Nordsveen forhøyet brua i den østre enden og la også om veien inn på brua. Nå var det ikke lenger nødvendig å heise opp brua når båten skulle passere. Den siste bruvakta, Elling Ringsaker, ble arbeidsløs. Tømmeret for den *«kasserte vippe»* ble solgt på auksjon for kr. 26,80. Tollef Axnes hadde tre dagers arbeid med *»at nedtage vippen»*. Først i 1932 bygget man den jernbrua som står i dag.

I september 1915 fikk 8 mann tatt båten på land og ble bevertet med middag, kaffe og toddy med sukker. Aksjonærene fikk 5 % utbytte for dette året. Utpå neste vår finner vi dette notatet i regnskapsboka om skatt til Vestre Slidre: *«At skatten først er betalt nu kommer av at vi ikke vilde betale denne før vi var sikre paa ikke at være lignet ogsaa i Aurdal. (Skatten maa nemlig betales der hvor skattebeløpet er størst).»* Selv et båtselskap kunne altså ha problemer med skatten.

Sesongen 1916 ser ut til å ha startet til vanlig tid i juni. Det er mange notater om «tømmerdraging» i slutten av juni. Her skal gjengis ett av dem: «Den 25. og 26. siger Søren at have trukket tømmer i 18 timer samt brukt 2 timer med at gaa herfra til Svanil og fra Fasle hertil. I alt 20 timer. Stilt og ofte motvind (altsaa 20 timer i alt).» Trafikken gikk normalt utover sommeren helt til rutetrafikken sluttet i september. En annonse i «Valdres» i juli lyder slik:

*«Rute for Motorbaaten «FALKEN» paa Strandefjord sommeren 1916:
Fra Fosheim til Fagernes alle Dage kl. 11.45 form.
Fra Fagernes til Fosheim alle Dage kl. 5. efterm.
Billettprisen er kr. 2,00»*

Som vi ser var det en «billig» fornøyelse å reise med «Falken». Etter at den vanlige ruten var slutt for sommeren, ble båten leiet ut til Haldor Larsen fra Hønefoss til midten av oktober. For 13 dager betalte han i alt kr. 279,- i leie. Hva han brukte båten til, vet vi ikke. Så trakk 7 mann båten på land og bevertet med middag, øl og konjakk. Og aksjonærene fikk sine 5% utbytte.

Sesongen 1917 startet startet omkring St. Hans. Trafikken har gått normalt, vi kan bare lese smånotater om reparasjoner og noen få ekstraturer. Denne annonsen sto i «Valdres» i begynnelsen av juli:

Motorbaaten «FALKEN» har begyndt sin rute paa Strandefjorden med avgang fra Fosheim kl. 11.00 fm. og med ankomst til Fagernes kl. 12.45 m. Fra Fagernes kl. 5.30 efterm. og med ankomst til Fosheim kl. 7.15 efterm.» Båten ble tatt opp i september, og aksjonærene fikk 5 % utbytte.

Våren 1918 ble båten satt ut i juni. 3 mann hjalp til med dette, og de fikk middag, kaffe og smørbrød, og dessuten «cheri» og rødvin. Men på grunn av drivstoffmangel var ikke «Falken» i drift denne sommeren. Det var ingen fast rute. Verdenskrigen gikk mot slutten, og det var svært vanskelig å få tak i bensin. Aksjonærene hadde planer om å legge inn karbidgenerator i båten, men det ble det ikke noe av. Det var imidlertid tydelig at båten trengte en heloverhaling. Vi finner nemlig dette notatet i regnskapsboka:

- «Søren siger at følgende reparationer for 1918 maa utføres:*
- 1. Bekning (?) av propelvingene*
 - 2. Festelse av W. C. døren*
 - 3. Exosrørene maa renses*

4. *Nyt hovedlager i bakbords (eller motoren til venstre nærmest bryggen slik som den ligger ved bryggen)*
5. *Blækferniseres og males*
6. *Reparation av presseningerne*
7. *Voltmeter*
8. *Reparation av redningsbelterne (32 stk. i alt smaa)*
9. *Axellagerne?*
10. *Glasruten maa indsettes*

Vi vet ikke om disse reparasjoner ble utført, men vi får håpe det. Ellers har vi ingen opplysninger om sesongen 1918, men det er ingen tvil om at «Falken» fikk et alvorlig skudd for baugen i konkurransen med rutebilene i og med at båten var ute av drift i et år.

Sesongen 1919 har visstnok vært en normal sesong, men vi har omtrent ingen detaljopplysninger. Vi vet at Gullik Pjaaten fikk kr. 20,- for «*arbeide med tetning og bredning av baaten*». Etter 11 sesonger som kaptein var Søren Ødegaard nå sluttet, og sommeren 1919 avløste Ole N. Kolstad og hans sønner Nils og Olav hverandre som kapteiner. Om høsten ble båten tatt opp av 4 mann som ble bevertet med middag og kaffe.

Sesongen 1920 vet vi også lite om. Dette året var Nils Viste kaptein, og han kan fortelle endel. En gang fikk båten vanskeligheter i sterk vind utenfor Fagernes. Det var svære bølger, nesten storm, og båten hadde materialer på slep. Slepetauet røk, materialene drev på land på Tingnesodden. Befrikk for slepet kom «Falken» seg omsider til lands.

Nils Viste forteller også at man måtte være lokalkjent gjennom Ulnessundet, hvor det var et trangt og svinget fartsløp. På siste turen dette året hadde «Falken» en tung last med sementsekker. Dessverre var man så uheldig at båten gikk på grunn ved Ulnesbrua, og bare etter mye strev fikk man båten av grunnen. Man slapp altså å bruke livbeltene, som etter sigende var fylt med reinshår. Et lite notat i regnskapsboka forteller litt om virksomheten dette året:

«A.s Berg & Poris: Nils Vidste siger at han kjørte to turer med materialer fra Fosheim til Fagernes. Første tur ca. 54 tylvt plank, bord og firkant. Anden tur 25 tylvt firkant og plank. Ialt ca. 35 læs siger Nils og siger han at baaten blev meget slit av disse turer. Nils siger baaten gikk i 20 timer. Pr. time skal det efter generalforsamlingens beslutning 16/4-20 være kr. 3,- = kr. 60,-. Brukt olje og bensin for kr. 68,-. Tilsam. kr. 128,- som Nils skal ha for sit arbeide utbetalt av Berg & Poris.»



«Falken»s siste kaptein Ivar Granheim ved rattet. Førerens plass var midt inne i båten.

Noen god sesong har 1920 neppe vært. Iallfall bestemmer aksjonærene i «Valdresrutens Baatlag», som båtselskapet hadde hett siden 1906, at de vil selge «Falken». I februar 1921 blir båten solgt, og i desember samme år mottar man salgssummen kr. 8209,98. Denne blir så fordelt på ialt 10 aksjonærer, nemlig følgende: Halvor Kamrud Granheim - 5 aksjer, Ivar Fosheim - 3 aksjer, Ole J. Vidste - 1 aksje, Lage Fosheim - 2 aksjer, Anders T. Vidste - 1 aksje, Knut Næs - 1 aksje, Ingvar Fosheim - 2 aksjer, Ole Fosheim - 4 aksjer, K. A. Revling - 1 aksje og Lage Svennes - 1 aksje. De opprinnelige 5 aksjeeiere var altså nå blitt 10. Båtselskapet «Valdresrutens Baatlag» ble oppløst og gikk over i historien etter 15 års innsats for samferdselen i Valdres.

Men «Falken» eksisterte fremdeles. Båten var blitt kjøpt av Nils Fosheim og K. A. Revling fra Fosheim og Erik Bang fra Fagernes. Disse tre dannet et nytt båtselskap, selv om Erik Bang står oppført som eneieier av båten i Register over Norges Handelsflåte 1922. De satset sterkt på å øke trafikken med båten, men det virker som om tiden hadde løpt fra den. Rutebilene hadde overtatt det meste av trafikken, og 1921 ble «Falkens» siste sesong. Ivar Granheim var kaptein dette

siste året, og han kan fortelle meget om virksomheten. Først ble båten grundig reparert i en hel måned før sesongen begynte 20. juni. Det var mest varekjøring utover sommeren, bl.a. til Fosheim Hotell, Fosheim Sæter og Furulund. Det var butikkvarer, kraftfor, sirup, ølkasser og mye annet. Opptil 5 tonn kunne båten laste. Det var mye slit med å få varene ombord og iland, og det ble delvis brukt hest til dette arbeidet. I høysesongen var det også endel passasjerer. Båten var grei å kjøre, forteller Ivar Granheim. Det ble satt inn nytt tenningsystem med nye tennplugger, og båten ble dermed mer driftssikker. Den brukte 20 liter bensin på en tur Fossheim — Fagernes og retur, og bensinen kostet 1 krone literen. Ny propell fikk båten også, men den måtte settes på nede i vannet.

Ofte kunne tømmeret fra Øystre Slidre lage problemer for «Falken» i Veslefjorden ved Fagernes. Derfor ble brygga på Fagernes flyttet fra hotellet til sønnenfor der hvor Valdresrutas bussgarasjer ligger nå. Ellers på ruta var det noen få steder man måtte være forsiktig. I sundet sør for Fossheim og i sundet nord for Ulnesbrua var det farlige grunner. I nordre Ulnes-sundet var det en gang på tale å bygge bru og derfor ligger det svære steinblokker veltet ut i vannet her og gjør båtfarten utrygg. I sundet ved Ulnesbrua er det en smal og krokete renne som man må være lokalkjent for å følge.

Mellom Fossheim og Fagernes var det ingen anløpssteder for «Falken». Hvis folk skulle være med, kom de roende i småbåter. I 1921 var det planer om å bygge brygger i Ulnes og i Lo, men det ble ikke noe av.

En gang i 1921 var det sterk motvind utenfor Storøyi ved Fagernes. Båten hadde mye varer og endel passasjerer med, og bølgene slo over fordekket. Men heldigvis ble det ikke bruk for redningsbåten som hang etter.

«Falken» var sertifisert til 40 personer hvis den hadde last. Hvis den bare hadde passasjerer og reisegods, kunne den ta ca. 50 personer. Hvert år hadde det vært skipskontroll, som så over alt ombord før sertifikatet ble fornyet.

Noen ganger var det så mange gjester på Fagernes Hotell at også «Falken» ble tatt i bruk til innkvartering.

Sesongen 1921 ble avsluttet midt i september, og båten ble tatt på land. De nye eierne var tydeligvis ikke fristet til å forsøke en ny sesong. De ville selge, og 22. juni 1922 sto denne annonsen i «Valdres»:

«Auksjon. Onsdag den 28. ds. kl. 6 em. avholdes etter eiernes forlangende auksjon ved baathuset paa Fosheim over motorbaaten «Falken» med baathus, brygge der og paa Fagernes, samt øvrig inventar. Antakelig bud kan ventes approbert. V. Slidre lendsmandskontor 20. juni 1922 A. Grøndahl».

Denne auksjonen var eierne visstnok ikke fornøyd med, og 1. juli sto en ny annonse i avisen:

Auksjon. Fredag 7. juli kl. 6 eft.m. avholdes 2. gangs auksjon ved baathuset paa Fosheim over motorbaaten «Falken» med tilbehør. Ved auksjonen 28. ds. blev det avgitt bud kr. 4500,-. Dette eller et antakelig høiere bud vil bli approbert paa stedet stedet 7. juli. Der vil ikke bli holdt flere auksjoner. Kondisjonene ved forretning. V. Slidre lendsmandskontor 30. juni 1922 A. Grøndahl».

Men eierne fikk ingen kjøper i det hele tatt ved den siste auksjonen. I 1906 hadde «Falken» kostet kr. 6500,-. Ivar Granheim mener at skulle den vært bygget ny i 1922, ville den ha kostet kr. 60.000,-. Muligens skyldes dette svimlende tallet en sterk økning i det generelle prisnivå. Men så skjer det merkelige at den båten som de året før hadde betalt kr. 8200,- for, får eierne nå ikke solgt. Ivar Granheim forteller at han ble tilbudt å kjøpe båten for kr. 2000,-, men han benyttet seg ikke av tilbudet. Eierne angret nok at de ikke lot båten gå for kr. 4500,- ved den første auksjonen.

I «Valdres» for 29/10-1974 er gjengitt et intervju med Knut A. Revling, en av de siste eierne av «Falken». ¹⁾ Han forteller følgende:

«I 1920 kjøpte eg Fosheim hotell og landhandleri samstundes som eg vart postopnar der. Her var også skýsstasjon for ombyte av hestar som skulle til Lærdal eller til Fagernes. All frakting føregjekk då med hestar, så eg bestemte meg for å kjøpa ein båt saman med Nils Fosheim d.e. og Erik Bang, som skulle frakte folk og last frå Fagernes til Fosheim, og omvendt. Det var ein stor og fin motorbåt med mahognydekk og to salongar med plass til 40 passasjerar. Dessutan var det eit digert maskin- og lasterom. Båten vart døypt for «Falken». Den gjekk svært fort, men brukte mykje bensin, så nokon god forretning var det ikkje. Etterkvart vart vegane betre, og bilane overtok trafikken, så eg selde båten.»

¹⁾ Intervjuer gymnasiast Knut S. Upwall

Dessverre var Knut A. Revling død allerede før dette intervjuet sto i «Valdres», og den siste tida han levde var han svært syk, så det har ikke vært mulig å få utdypet de opplysninger han gir i intervjuet. Men at båten var døpt for «Falken» lenge før Knut A. Revling kjøpte den, kan det ikke være noen tvil om. Han forteller også at båten ble solgt, men jeg har ikke funnet noe i auksjonsprotokollene som bekrefter dette. Andre folk som var tilstede ved auksjonene og som kjenner litt til «Falkens» skjebne, mener bestemt at eierne ikke fikk solgt båten. Her får påstand stå mot påstand.

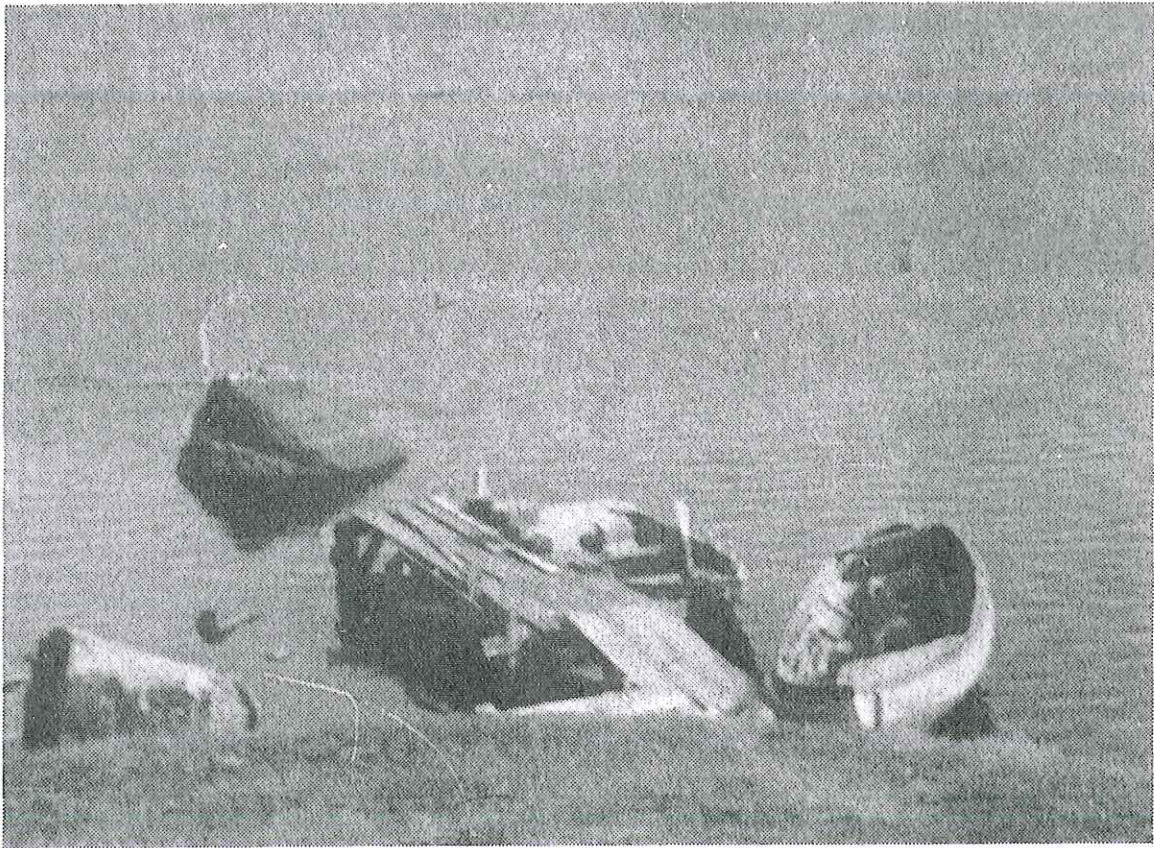
Så ble «Falken» stående i naustet på Fossheim i mange år. Ivar Granheim forteller at det ble spørsmål etter støpesand, og man begynte å grave på stranda foran naustet. Tilslutt ble både naustet og båten undergravd og veltet. Båten drev ut på fjorden og over til en odde sør for hotellet. Der brant den visst tilslutt i et jonsok-bål. Jernrestene ligger der kanskje ennå. Nils Viste mener at båten lå på stranda ved Fosheim helt til ca. 1930. Da ble alt treet i den hogget opp til ved av Martin Sørensen, og alt jernet solgt til en skraphandler. Atter andre mener at båten ble senket på dypt vann midt ute på fjorden. Uansett hvilken av historiene som er riktig, fikk «Falken» et meget trist endelikt. Etter så mange års trofast slit som et viktig ledd i Valdres kommunikasjons-historie hadde den fortjent en bedre skjebne. Hadde det vært i dag, ville den kanskje havnet på Valdres Folkemuseum. Nå er den bare et minne.

Slidrefjorden
«KVIKK» på *Vestefjorden*

At det har gått rutebåt på Slidrefjorden, ser ut til å være ukjent for de aller fleste i Valdres. Ja, selv i Vestre Slidre er det svært få som kjenner til dette. Men denne uvitenhet er nok ikke helt tilfeldig.

Da rutebåten «Falken» begynte sin fart på Strandefjorden i 1906, var det ikke så unaturlig å tenke på en båtrute på Slidrefjorden også. Ved Fossheim er det jo bare et smalt eid mellom de to innsjøene, og det tar vel bare ca. 10 minutter å gå over dette eidet. Slidrefjorden strekker seg så nordover nesten helt til Ryfoss, og med en båtrute her vil man få en sammenhengende behagelig forbindelse fra Valdresbanen på Fagernes til sørenden av Vang.

Men det skulle vise seg at det var automobilen som gjorde at det ennå gikk mange år før man prøvde seg med båtrute på Slidrefjorden. I mai 1909 kan vi lese denne notis i «Valdres»:



«Kvikk» (til høyre) ved Raubekk i Flyvatn en gang i 1930-årene.

«Automobilruten til Vestre Slidre. Som det vil erindres søgte lensmann Ødegaard om at faa trafikere ruten Fagernes—Løken med to automobiler i turisttiden. Amtmanden gav tilladelse hertil og approberte den av Ødegaard foreslaaede rute med 3 turer daglig i tilslutning til togene paa Valdresbanen. Der meddeles os nu, at der iallefald ikke i sommer blir noget av denne automobilrute. Var det ikke nettopp denne automobilrute som fik forpurret planen om at sætte i gang motorbaade på Slidrefjorden og Vangsmjøsen?

Vi ser altså her at det har vært planer om båtrute før 1909, men at muligheten for en bussrute har forpurret båtplanene.

Men interessant er det å se at Løken er nevnt i notisen. Løken hotell i Lomen var nemlig en velkjent turistbedrift, som ble drevet av lensmann og stortingsmann O. K. Ødegaard. Det var jo dette hotellet og kanskje også hotellet på Volden som ville ha nytte av en eventuell båtrute. Og nettopp Løken hotell gjorde alvor av båtplanene.

I juni 1911 leser vi denne notis i «Valdres»:

«Paa Slidrefjorden vil Løken hotel sætte igang en motorbaat fra 1. juli, saa reisende, som kommer med tog til Fagernes., vil kunne

fortsætte med motorbaat over Strandefjorden til Fosheim og derfra med Løkens motorbaat paa Slidrefjorden 14 km til Løken hotel.»

To uker senere står denne notisen:

«Motorbaaten paa Slidrefjorden sættes igang idag. Det er en mindre baat, som har plads til 10—12 personer, og er hovedsagelig beregnet at befordre Løken hotels gjæster. Baaten er kjøpt hos baatbygger Løvaas, Drøbak, av trelasthandler Lars Landmark. Til kaptein paa baaten er efter forlydende designert hr. kirkesanger O. Brandt. Udnævnelsen kan antagelig ventes i første statsraad.»

Denne båten var en 22 fots eikebåt med en liten motor i, og den fikk navnet «Kvikk». Den var nokså bred og flatbunnet, og var åpen. Det fantes altså ikke noe dekk. Motoren sto på «dørken» midt i båten. Trelasthandler Landmark var en god venn av Ødegaard på Løken, og det var disse to i fellesskap som satset på båten. Ved Fosheim ble det satt opp brygge ved Pjåten. Noen mener brygga var ved Kyrkjesanden ned for Hagali. Ved Kalvehagen ned for Løken var det brygge, og visstnok var det også brygge ved Ristebrua i nordenden av fjorden.

«Kvikk» gikk i fast rute denne sommeren, i samtrafikk med «Falken» på Strandefjorden. Her var det altså en korrespondanse, og båtene ventet på hverandre på hver sin side av eidet ved Fosheim. De aller fleste turene gikk «Kvikk» bare til Løken, for det var jo først og fremst hotellets gjester den skulle betjene. Men noen turer gikk den nok til Ristebrua. En tur opp og ned fjorden hver dag var nok det vanlige.

Rutedrifta ble ikke lønnsom. Etter sigende ble den rett og slett en fiasko. Det vanlige var en eller to eller ingen passasjerer på turene. Uvisst av hvilken grunn gav folk båten oppnavnet «Svanen», og det ble til og med laget en skjemteviser om den. Visa hadde mange vers, men det har bare lyktes å få tak i de to første linjene:

«Kaptein Bratt med Svanen gikk.

Ingen passasjerer han fikk.»

Bratt er en omskriving av Brandt, nemlig kirkesanger og lærer O. Brandt, som var kaptein. Det virker forøvrig litt rart at føreren av en slik liten båt skulle utnevnes i statsråd, men slik sto det iallfall i den ene notisen. Når det gjelder visa ville det være morsomt å få tak i flere vers. Men de to linjene forteller tydelig at båtruten var dårlig forretning. Såvidt vi vet gikk «Kvikk» bare en eneste sommer som rutebåt på Slidrefjorden. Kanskje det er derfor så få mennesker i bygda husker den. Mange lå jo dessuten på stølen hele sommeren og var sjelden nede

i bygda. Men noen kan fortelle at de tydelig husker «Kvikk» dra oppover og nedover fjorden, med baugbølgene som en svær V. Bryggene ble dessuten stående i mange år.

Jørgen Ringestad i Lomen forteller at han reiste en tur fra Løken til Fossheim og tilbake med båten. Han var liten gutt og syntes det var stor stas da læreren hans, O. Brandt, som jo var båtens kaptein, spurte om han ville være med en tur. «Kvikk» ble sveivet i gang, og med 4—5 passasjerer dro den sørover fjorden. Den la til brygga i Rønssundet, og de ventet i flere timer på at «Falken» skulle komme nordover Strandefjorden. På tilbaketuren hadde «Kvikk» imidlertid bare 2 passasjerer.

Jørgen Ringestad forteller videre at «Kvikk» sjelden hadde mer enn 7—8 passasjerer. Kaptein O. Brandt var gammel og hadde visstnok ikke så god greie på motorer. Derfor var sønnen hans, Jørgen Brandt, med på de fleste turene som en slags reservekaptein og teknisk sakkyndig. Ringestad mener videre at «Kvikk» muligens gikk to somre i fast rute.

I 1914 var det planer om en ny og større rutebåt på Slidrefjorden. Vi leser i «Valdres» i juni:

«Motorbaat paa Slidrefjorden. Brukseier Eivind Myhre, Lofoss, har solgt sin motorbaat «Kong Haakon», der et par somre gik i rute paa Bygdin, til et interessentskap, som nu agter at sætte den i drift paa Slidrefjorden. Det er efter forlydende meningen at baaten skal opta rute helt fra Ristebroen til Rønssundet og anløpe Løken og Volden. Baaten har plads til 30 passasjerer og den skal korrespondere med motorbaaten «Falken» paa Strandefjorden.»

Disse planene om en storbåt på Slidrefjorden ble det imidlertid ikke noe av. Bare ti dager senere sto det nemlig en ny notis i «Valdres»:

«Ny motorbaat paa Tyin. Hoteleier Ivar Opdal, Tyin, har av Eivind Myhre faat sig tilbyttet den fra forrige saison kjendte motorbaat «Kong Haakon», som før har gaat i rute paa Bygdin, og skal med denne aapne turistrute paa Tyin. Den motorbaat som hr. Opdal før har hat paa Tyin skal i sommer benyttes av eieren av Torfinnsbu hr. Toris Leine i rute paa Bygdin.»

«Kvikk» ble liggende på Viklandet i mange år, på stranda like nord for Vik skole. Gudmund Johme hadde kjøpt båten. Muligens var den litt i drift som lystbåt. I 1929 kjøpte John Wangensteen Holden båten for 75 kroner. Syver Hovrud rodde den fra Viklandet til

Fløytahagalandet og fikk dratt den opp i en av gardene der. Så ble den reparert, og med to hester foran en svær vogn ble «Kvikk» kjørt til Haugvarpet ved Nøsen samme år. Der ble den benyttet til frakting av ost, smør, gjøkalver, kjerringer og unger, og all slags pjank i over ti år. Den gjorde god nytte for seg mellom Nøsen og Grunke på det som nå heter Flyvatn, men som i den tida aldri ble kalt noe annet enn Storfjorden. «Kvikk» var forøvrig ikke alene på Flyvatn. Det ble visst etterhvert en hel liten «flåte» av små og store båter i denne trafikken.

Da de veiløse stølene i Bukono og Grunke fikk veiforbindelse med Nøsen under siste krig, ble det ikke mer bruk for «Kvikk». Eugen Larsen i Røn kjøpte den i 1946, og Ola Nygard kjørte den på lastebil hjem til Slidrefjorden. Eugen Larsen satte båten i stand igjen. En firesylindret pedalfordmotor ble saget i to deler, og med en del teknisk hokus-pokus fikk man en svært god tosylindret motor som tøffet og gikk i mange år. Båten ble så benyttet til å dra tømmergrimer og til en og annen lysttur på Slidrefjorden. I 1955 gikk visstnok «Kvikk» sin siste tur på fjorden.

Båten var nå gammel og råttent, og ble visst hogd eller brent opp. Bare noen få deler er ennå bevart. En propell og en bensintank er fra tiden 1929—1955. En vannpumpe og en magnet er fra tiden 1945—1955. Magneten er ennå i full stand og kommer opprinnelig fra en Reo lastebil. Et lite lager til propellakselen er den eneste delen som har sittet i båten fra 1911 til 1955 og som fremdeles er bevart. Et kjølband finnes også.

Dette var historien om rutebåten «Kvikk» på Slidrefjorden, en del av bygdehistorien som nesten var gått i glemmeboken. Derfor er det så viktig å få slike ting nedskrevet. Historien kom forøvrig fram i forbindelse med utstillingen «Båter, skip og sjøfart» i minimuseet på Vestre Slidre ungdomsskole, og denne artikkelen om rutebåttrafikken på Strandefjorden og Slidrefjorden er først og fremst tilegnet ungdommen i bygda. Det er ungdommen som skal ta over Vestre Slidre etter oss, og de bør ha kjennskap til og stå på et trygt grunnlag i bygdas rike historie, som også «Falken» og «Kvikk» er en del av.

Kilder, litteratur og opplysninger:

Regnskapsbok for «Valdresrutens Baatlag» 1906—1921.

Avisen «Valdres» 1906—1922.

Valdres Bygdebok, bind 4 og 5 (første del).

Årbok for Valdres Historielag 1971 og 1973.

Aarboeg for Norges Handelsmarine 1906 (Kra. 1907).

Register over Norges Handelsflåte 1920 og 1922 (Kra. 1920 og 1922).

Muntlige opplysninger om «Falken» har jeg først og fremst fått av Nils Vidste og Ivar Granheim.

Muntlige opplysninger om «Kvikk» har jeg først og fremst fått av Sigrid Kvåle, Torgeir Holden og Jørgen Ringestad.

Tusen takk for hjelpen!

I sitatene fra regnskapsboka har jeg fulgt bokførerens ofte noe haltende setningsbygning og rettskrivning. Regnskapsboka er dessuten håndskrevet og ofte vanskelig å lese.

Jeg vil understreke at denne artikkelen om rutebåttrafikken på Strandefjorden og Slidrefjorden neppe er feilfri. Her er sikkert både feil og mangler. Kanskje har jeg ikke nådd alle som sitter med opplysninger. Det ville glede meg meget om alle som vet noe om båttrafikken nå kom fram med det de vet, i aviser, årboka, brev, eller annet. Det kan snart bli for sent.

