

# M/F "Torefjell"

av Erik Småland 1999

Etnolog og direktør ved Museumsenteret i Salhus

**I Raknesvågen på Osterøy ligg eit underleg treskrog. Dette er skroget til ferja "Torefjell" frå 1939, ein av pionerane i ferjetrafikken i Nordhordland. "Torefjell" var ein underleg kombinasjon av alderdommeleg byggemåte og eit arrangement som foregreip 1960-talet sine riksvegferjer. I si lange levetid har "Torefjell" tent under så ulike herrar som Wilhelmsens Ferjereveri, Deutsche Kriegsmarine og Flekkerøysambandet ved Kristiansand, før Jostein Daltveit kjøpte ho heim att til Nordhordland, der ho for snart 60 år sidan var ein sentral aktør i den store samferdslerevolusjonen på 1900-talet.**

## Vegane i vest

Når emnet er ferjer, må vi ta til med ferjene sin føresetnad; vegane. Vegane på Vestlandet var frå gammalt av enkle sjøveggar, som gav gardsbruka inne i landet veg fram til næraste sjøending. Der hadde dei nausta, og der kom seinare damskipskaiane. Frå sist på 1800-talet starta arbeidet med å binda dei mange vegstubbane saman til eit vegnett. Tiltaka var offentleg initierte, og mange av dei vart bygde som "arbeidsmarknadstiltak" i dei magre åra etter siste hundreårsskifte.

Midt på 1920-talet nådde bilalderen. Lindåshalvøya, og med den kom også den særeigne logikk som høyrer bilen til. Bilbruk førte til krav om auka vegstandard, og auka vegstandard førte til meir bilbruk, som igjen krev høgare vegstandard osb. Mange av dei nye vegprosjekta var del av ein offentleg plan om nye gjennomfartsveggar som skulle binda landsdelane saman med eit nett av riksveggar, fylkesveggar og kommunale veggar. Fjordar og sund, som gjennom alle tider hadde opna Vestlandet for ferdsle, vart no eit stengsel. Problemet vart løyst ved å opprette ferjesamband der vegane enda i fjøresteinane.

Overgangen frå sjø til land medførte også store kulturelle endringar. Same landskapet ser svært ulikt ut om ein flyttar seg frå tofta til bilsetet. Ein ny synstad gjev nye haldningar, og gamle trafikknutepunkt vert til veglause avhol. Når båtutene vert nedlagde, flyttar butikken frå kaien og opp til krysset ved den nye riksvegen, der bensinstasjonen alt har blitt den nye møtestaden.

## Ferjesamband

Dei typiske ferjene kryssar rett over fjorden og set bilen din i land på andre sida. Men mange stader på Vestlandet er det ikkje veg borte på andre sida, og ferja må gå lange strekk langs etter fjordane, før dei kjem til staden der vegen held fram. Undervegs vert det gjerne eit anløp der ein lokal bygdeveg kjem ned frå fjellsida. I slike ferjestrekk vert fjorden ein del av vegnettet, og ikkje berre eit hinder som må overvinnast. Ferjene i desse rutene er ofte kombinerte bilferjer og lokalrutebåtar, og har gjerne eit noko anna skap enn "fjordkryssarane". HSD-båtane "Kinsarvik" (1930), "Tysnes" (1930) og "Granvin" (1931) er bygde som kombinerte ferjer og lokalbåtar, der bilane står på tvers over eit langt og ryddig framdekk. Frå nyare tid har vi INDL si ferje "Oster" frå 1971, som har rommelege salongar både over og under bildekket. M/F "Oster" si rute gjekk langs fjordane frå Bjørsvik via Mo til Stamneshella, ei fleire timar lang rute. Undervegs ekspederte ferja på fjordabåt-vis ved kaiar i veglause grender.

## Frå sjø til land

I 1930 la "Kommunikasjonskomiteen for Bergen" fram ein plan for "Færge og bilruter til Nordhordlandshalvøen m.m. og til Fjeld". Fylkesmannen si utgreiing frå 1924 om ei ferjerute direkte frå Bergen til Nordhordland vart vurdert som lite tidsmessig. I plandokumentet vart det argumentert for eit vegsamband gjennom Åsane til Salhus eller Steinestø og bilferje over til Isdalstø på Lindåshalvøya.

I 1934 vart det sett ned ei ny nemnd som skulle greie ut spørsmålet om eit ferjesamband mellom Nordhordland og Bergen. Nemnda rådde no til at det vart oppretta eit

ferjesamband mellom Salhus og Isdalstø, men det synta seg snart uråd å få grunn til eit ferjeleie i den tronge hamna i Salhus. Det vart difor arbeida vidare med alternativet Steinestø - Isdalstø. Selskapet A/S Ferjetrafikk vart oppretta og lyste i mai 1936 etter eit høveleg farty for oppstart av ferjedrift på strekninga Steinestø - Isdalstø.

Av dei innkomne tilboda feste A/S Ferjetrafikk seg ved den 60 fot lange kuttaren M/S "Rubby" tilhøyrande Ivar Dingen frå Bergen. Den 7. juli 1936 opna "Rubby" bilferjedrift mellom Steinestø og Isdalstø. Båten tok 3-4 bilar på tvers over framdekket og nytta provisoriske trekaiar og slikskar. Trafikken auka raskt, og det vart behov for fleire båtar i sambandet. 18. juli 1936 vart motorkuttaren "Kvikk IV", tilhøyrande Svein Wilhelmsen frå Norheimsund, leigd inn. Svein Wilhelmsen dreiv handel og transport med frakkebåt og lastebil saman med dei sju sønene sine. Etter at "Rubby" i 1937 vart underkjent av Skipskontrollen, overtok Svein Wilhelmsen ferjeruta åleine. Han avvikla etterkvart verksemda i Norheimsund og flytte til Steinestø i Åsane. Der var han framsynt nok til å kjøpa området kring ferjekaien og byggje bustad, kontor og "Morild" kafé.

### **"Prosjekt bilferge"**

I "Kommunikasjonskomiteen for Bergen" sin plan frå 1930 vert det også vurdert kva type farty som ville høve for ferjesambandet til Lindåshalvøya. Det er interessant å studere dei teikningane til høveleg bilferje som er gjeve att i planen. Teikningane er datert 21.10.1929 og syner ei ferje av stål med etter måten moderne liner og plass til to rutebilar, to varebilar og to personbilar. Ferja har gjennomkøyring over dekk og eit brudekk over bildekket. Trass vilje til nytenking røper planløysinga likevel ein nær slektskap med "gamle dampen". Maskincasing og skylight står på skipet si senterline, slik at bilane står oppstilte som dyra gjorde i "kyragangen" på dampen. Under dekk er det mannskapsinnreiing i spissinga forut, og salongen har veggfaste benker og eit skylight i taket på senterlina. Ferja har ror og propell akter og er difor ikkje ei pendelferje. Over maskincasinga står ein høg rund skorstein med ei luftelyre på kvar side. På brudekket er det to livbåtar i gamaldagse svingdavidar. I forkant av brudekket står styrehuset med opne bruvenger og teakpaneling på brufrenten, akkurat som på dampen.

Kommunikasjonskomiteen har nok vore merksam på det noko alderdommelege ved arrangementet og nemner i planen at "Ved kontrahering av færgen kan der muligens bli tale om enkelte ændringer f. eks. med sigte paa at skaffe en mere fri dæksflade". Ei friare deksflade kan t.d. skaffast ved å flytte trappehus og maskincasing ut til sida, slik at bildekket vert ei samanhengande flate, slik det var vanleg på jernbaneferjene. Tinnsjøferjene "Hydro" og "Ammonia" har dette arrangementet, men med trappehus på begge sider av dekket.

Vi veit ikkje om det var slike endringar komiteen såg føre seg. Større bilferjer vart like fram til krigen bygde med utgangspunkt i arrangementet frå dampskipa. MRF sin M/F "Geiranger" frå 1937 og HSD sin M/F "Folgefonn" frå 1938 er typiske for slike arrangement, og dei vart til irritasjon pga. problem ved ombord- og ilankøyring av større bilar.

Den ferja Kommunikatonskomiteen for Bergen planla, vart aldri bygd. Då A/S Ferjetrafikk sju år seinare starta forsiktig prøvedrift, vart det hyra inn fraktofarty av tre, som tok bilane på tvers over dekk.

### **M/F "Torefjell"**

I 1937 starta Sverre og Vilhelm Wilhelmsen, søner av Svein Wilhelmsen, på eige initiativ planlegginga av ei moderne spesialferje med plass til 12 bilar for strekninga Steinestø - Isdalstø. Til samanlikning kunne Noregs største bilferje i 1934, M/F "Bastø", ta 18 bilar. Våren 1938 la Wilhelmsen planane fram for A/S Ferjetrafikk. Ferja dei ville byggje hadde eit par fellestrekk med den teikninga som vart presentert i Kommunikasjonskomiteen sin plan frå 1930, men skilde seg frå denne på fleire vesentlege punkt.

Ferjeskippar Vilhelm Wilhelmsen hadde vore i Danmark og sett på ei ferje dei vurderte å kjøpe der og var godt orientert om føremuner og ulemper ved ulike ferjekonstruksjonar. Ferja dei no ville byggje skulle ha maskinrom i midten og propell og styrehus i begge endar. Komiteen sitt gamle ferjeframlegg frå 1929 var utan spring, medan skroget til den

nye ferja var teikna med etter måten kraftig spring. Komiteen sitt ferjeprosjekt skulle byggjast i stål, medan Wilhelmsen ville byggje i tre hjå Edvard Løvfald ved Brødrene Løvfalds båtbyggjeri i Kvinnherad. A/S Ferjetrafikk inngjekk avtale med Wilhelmsen om leige av ei slik spesialferje, og byggekontrakt med Løvfald vart oppretta den 3. mai 1938.

Ved Brødrene Løvfalds båtbyggjeri på Løfallstrand hadde dei trefarty etter gamal byggjemåte i generasjonar. Dette båtbyggjeriet tok no på seg å levere ei moderne pendelferje med ei skrogform, eit arrangement og eit framdriftssystem som ikkje kan ha vore i nærleiken av noko dei hadde vore borte i før. Dei mange utfordringane løyste dei gjennom ei oppfinnsam kombinasjon av gamal skipsbyggjartradisjon og ei ope, moderne haldning til problemløysing undervegs.

Då dette skulle vere ei pendelferje med propell i begge endar, vart det ikkje sett opp stamn, men to stilkar på ein elles bein kjø. Emne til begge stilkane fann dei i ei diger eik litt nord for Tørvikbygd. Skroget vart så spanta opp på tradisjonell måte med doble spant, revisé, bjelkeveger og deksbjelkar til bildekket/hovuddekket. Men ferja skulle ha fleire dekk. Over bildekket skulle det vere eit brudekk på kring halve lengda av hovuddekket. På brudekket skulle det stå to styrehus og ein livbåt, og det skulle vere tilgjenge for passasjerane.

Etter ein idé av ferjeførar Vilhelm Wilhelmsen vart ferja først planlagt med eitt styrehus midt på ei kortare brudekk, med djupe, trekanta innskjerings mot styrehuset frå kvar ende. Dette var ein svært innovativ konstruksjon, som ville gje god sikt frå styrehuset ved tillegging. Konstruksjonen ville også ha foregripe det arrangementet som ein type standard riksvegferjer fekk midt på 1960-talet. Men for å oppnå det ønska passasjertalet måtte planane for brudekket omarbeidast, slik at ferja fekk større deksflate. Dette førte igjen til at ferja måtte ha to styrehus for å få god nok sikt i begge retningar.

To styrehus og tilgang for passasjerar krev god dimensjonering av konstruksjonen, og overgangen mellom skrog og overbygg kunne lett ha blitt eit svakt punkt. Dette vart løyst ved at halvparten av dobbeltspanta vart ført vidare opp forbi konstruksjonen i hovuddekket og heilt opp til brudekket på ferja. Der vart konstruksjonen avslutta på same vis som om det var eit hovuddekk, med ny revisé, bjelkevegar og deksbjelkar. Under båtdekket vart det lagt inn kne på ordinær måte, annakvart av naturgrodd tre og annakvart av stål. Konstruksjonsmessig vart difor midtpartiet på "Torefjell" som ei toetasjes hardangerjakt!

For å oppnå betre plass på bildekket, vart trappehuset og maskincasinga lagt ut til eine sida av ferja. Dette gav eit asymmetrisk arrangement med stor fri deksflate. Dette var etter ein idé av Vilhelm (ferjeførar) og Trygve (maskinist) Wilhelmsen. Denne typen arrangement vart gjennomført på alle bilferjer etter krigen.

Ei pendelferje har propell i begge endar og to akslingar via kopling til same maskin. Til saman vert denne maskininstallasjonen om lag like lang som ferja. Dette var før den fleksible koplinga var funnen opp, så alle lagre til propellar, akslingar, motor og dei to koplingane måtte monterast fullstendig på line, dersom ein skulle unngå varmgang og skade på framdriftsmaskineriet.

Dette er ikkje problemløst på ein hallande slipp og utan moderne måleverkty. Motoren skulle først setjast inn etter sjøsetjinga, medan propellar, hylser og akslingar måtte på plass før. Dette var medan Trygve Wilhelmsen var under utdanning til maskinist på Rubbestadneset. Då denne ferja ville vere den framtidige arbeidsplassen til Trygve, fekk han vere med som medhjelpar då montøren frå Haldorsen & Sønner installerte akslingar og propellar.

Dei såg tidleg at avstanden mellom hylsene var for stor til at ei snor ville vere nøyaktig nok, same kor sterkt ein stramma ho opp. Løysinga vart å foregripe laseren! Ved hjelp av ei lyspære og nokre papplater med knappenålshol i greidde dei å sikte inn alle lagre fullt ut tilfredsstillande, og ferja gjekk problemfritt i over 40 år.

Ferja vart døpt "Torefjell", noko som kan synast underleg med tanke på fartsområdet i

Nordhordland. Men Torefjell, som ligg mellom Norheimsund og Øystese i Hardanger, hadde vore eit kjært turmål for familien Wilhelmsen og vekka difor gode minner om den gamle heimstaden.

Etter sjøsetjinga vart ferja slept til Haldorsen og Sønner sin motorfabrikk på Rubbestadneset. Der vart den firesylindra Wichmann 4D dieselmaskina på 115 BHK heist om bord og dei resterande tekniske installasjonane gjort ferdige. 27. mai 1939 gjekk ferja inn i ruta mellom Steinestø og Isdalstø. Då hadde Vegvesenet i Hordaland bygd nye kaiar med moderne ferjelemmar for langskips ombord- og ilandkøyring. Den klassiske bilferja, slik vi kjenner ho, var komen.

## **Den 2. verdskrigen**

Etter krigsutbrotet 2. september 1939 vart bensinen rasjonert, og trafikken minka så mykje at styret i A/S Ferjetrafikk vedtok å stoppe drifta i periodar. Etter 20. oktober kom det i gang att fast drift med innskrenka ruter. Okkupasjonen 9. april 1940 førte til stopp i all kommunikasjon. Dagane som følgde var vegane fulle av flyktingar. "Torefjell" tok opp att ruta og gjekk fram til 14. april, då Marinen gav ordre om at ferja skulle melda seg i Balestrand i Sogn. Frå 14. april til 1. mai var "Torefjell" stasjonert i Fresvik som mineleggjar for Den Kgl. Norske Marine, med opp til 60 miner om bord. Den 1. mai slutta kamphandlingane på Vestlandet, og marinen frigav "Torefjell". Dei rådde mannskapet til å senka ferja, men kapteinen svara at dersom ferja skulle senkast, måtte marinen gjera det sjølv. Senkinga vart ikkje av, og marinen fjerna i staden alt militært utstyr frå ferja. Berre kamuflasjemålinga vart att etter "militærttenesta" då dei freista å ta seg sørover til Steinestø 3. mai 1940.

Klokka 2 same dag tok Fylkesmannen i Sogn og Fjordane kontakt med ferja og ba dei koma til Lærdal etter demobiliserte soldatar. Mannskapet var lite villige til dette, då dei hadde høyrte at tyskarane var komne dit, men etter noko diskusjon og forsikring om at kamphandlingane var slutt, gav dei seg på veg inn Sognefjorden. I Lærdal vart "Torefjell" møtt av tyskarane, som straks sette vakt om bord og forhørte mannskapet. Okkupasjonsmakta gav ordre om at ferja skulle gjere teneste i Sogn. 5. juni vart "Torefjell" etter mange krav frigjeve og gjekk attende til Steinestø, der ho gjekk inn att i ruta 23. juli.

14. oktober fekk Wilhelmsen Skipsrederi melding om at tyskarane ville beslagleggje "Torefjell" som krigsbytte. Forsøka på å få ferja frigjeve var resultatlaus, og den 5. mars 1941 reiste ho nordover med tysk mannskap.

## **Etterkrigstid**

I 1945 vart "Torefjell" funnen att i Harstad. Den Kgl. Norske Marine ved marinekommando Nord-Noreg frigav "Torefjell" den 23. juni 1945. Ferja hadde då store skader, og motoren var så nedsliten at ferja berre gjorde 5 mils fart. Søknad om løyve til å bygga ny motor vart avslått, og den gamle reparert så godt som det let seg gjere. Etter utbetring var "Torefjell" attende i ruta Steinestø-Isdalstø 1. juni 1946. Ruta hadde i krigsåra vore utført av motorkuttaren "Kvikk IV" åleine. Etter at "Torefjell" var attende i ruta, starta ei jamn trafikkauke på strekninga.

Fram til 1947 eigde Svein Wilhelmsen ferjene "Kvikk VI" og "Torefjell". Då sønene overtok, oppretta dei Brødrene Wilhelmsen Skipsrederi som eigarselskap og gjekk inn i faren si avtale med A/S Ferjetrafikk, som hadde konsesjonen på ferjestrekninga.

I 1948 fekk "Torefjell" selskap av ei yngre systerferje. M/F "Valestrand" var også bygd av Edvard Løvfald og var mykje lik "Torefjell" men skilde frå denne ved at dei bærande konstruksjonane i brudekket og sidene på overbygget var laga av vinkelstål kledd med tre. M/F "Valestrand" vart levert til Karl og Leif Haaland i 1948 for strekninga Breistein - Valestrandsfossen, men leigd ut til A/S Ferjetrafikk i påvente av at vegkontoret skulle bygge ferjelemmar til ruta deira. Desse kom først på plass i sumaren 1950.

I 1950 fekk "Torefjell" ny maskin. På Rubbestadneset vart den gamle skifta ut med ein Wickmann 3 AB semidiesel på 180 BHK. Samstundes vart det bygd ein kombinert messe og bysse for mannskapet ved lugarane under dekk. Tidlegare var eit dette eit ope

storesrom som gav tilkomst til mannskapslugarane.

Etter krigen vart ruta utvida med anløp av Frekhaug på Holsnøy og Alverstraumen på Radøy, i tillegg til hovudstrekket Steinestø - Isdalstø. Erfaringa med "Torefjell" og "Valestrand" i åra 1948-50 synta at trafikken no var stor nok til å halde ei større ferje i drift. Brødrene Wilhelmsen hadde tidleg sett dette, og alt i 1949 sikra dei seg difor eit høveleg emne til ny ferje til "Valestrand" vart trekt ut. Marinen sin gamle kanonbåt "D/S "Tyr", bygd 1887, vart bygd om til ei 16-bilars ferje ved Gravdals Skipsbyggeri på Sunde. Den nye ferja vart levert 11. juni 1951 som M/F "Bjørn West" og gjekk i ruta Steinestø - Isdalstø.

Like etter at "Bjørn West" var komen, vart "Torefjell" leigd ut til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. 24. juni 1951 gjekk ho til Sogn for å gå mellom Gudvangen og Kaupanger, ei rute like lang som frå Bergen til Indre Osterfjorden. Mannskapet flytte med til Sogn så lenge ferja hadde oppdrag der. Ho kom ikkje attende til Steinestø før 4. mars 1953.

Overgangen frå sjø til land førte til stadig aukande biltrafikk parallelt med innkorting og nedlegging av dei gamle båtrotene. Etter at bensinsalet vart frigjeve i 1949, auka trafikken raskt. I 1950 var det frakta 9.500 bilar over Steinestø. I 1960 var talet 64.500 bilar. Tankemessig hadde nordhordlendingane i desse åra flytta seg frå tofta til bilsetet, og fjordabåtane framsto no som treige leivningar frå ei anna tid. Det gjekk bilveg til framtida.

Utetter 1950-åra vart vegane stadig betre, og køyretya stadig lengre og høgare. Høgda under brudekket på "Torefjell" vart snart i knappaste laget, og på førjulsvinteren 1954 gjekk ho til Gravdals Skipsbyggeri på Sunde for å få heva brudekket med 82 cm. til totalt 3,5 meter over bildekket. På Sunde vart også trappehuset av tre erstatta med eit av stål. Det nye trappehuset var noko smalare enn det gamle for å auke plassen på bildekket og gje plass til eit lite fortau. Den eine trappa opp til brudekket vart også fjerna ved dette høvet. På brudekket vart det eine styrehuset påbygt i akterkant for å gje plass til ein kombinasjon av billettkontor og lugar. Trerakkene på bildekket vart no erstatta med stålrekker. Ombygginga medførte også at dei tre små karakteristiske glasa i sidene på overbygget vart fjerna på den sida som ikkje hadde trappehus. For ytterlegare å auke plassen fekk dei løyve til å leggje luka på den eine av dei to naudoppgongene frå salongen flush med bildekket. Denne sat før på ei nær meterhøg casing.

Sidan den første planlegginga av ferjesamband i 1920-åra hadde ferjestrekk med utgangspunkt i Salhus vore eit av dei mest omtalte alternativa. I 1954 vart det omsider bygd ferjelem i Salhus, og ferjedrift på strekninga Salhus - Frekhaug - Alverstraumen kunne ta til 1. juni.

Etter vedtak i departementet vart det opna for at innkrevjing av bompengar til finansiering av Alversundbrua kunne leggjast på ferjebillettane. Billettprisen på Steinestø - Isdalstø vart difor auka tilsvarande bompengesatsen frå 1956. Denne måten å finansiere brubygginga på vart nytta like fram til opninga av Nordhordlandsbrua i 1995.

I 1961 fekk "Torefjell" ei storesyster. Juni 1961 overtok Brødrene Wilhelmsen Skipsrederi den nybygde M/F "Bukken Bruse" på 124,7 fot. Ferja var bygd i stål hjå BMV i Bergen og var som "Torefjell" ei pendelferje med styrehus i begge endar. Ho vart sett inn på sambandet Steinestø - Isdalstø.

5. juli 1965 vart vegen frå Isdalstø til det nye ferjeleiet i Knarvik opna. Dette korta overfarten inn med 10 minutt. Anløp av Alverstraumen vart lagt ned etter at brua over Alversundet vart opna 29. juni 1958, og A/S Ferjetrafikk sat att med to separate fjordkryssande ferjestrekk; Steinestø - Knarvik og Salhus - Frekhaug, med enkelte anløp av Flatøy. Etter at den nye "Bukken Bruse" vart sett inn på Steinestø, var "Torefjell" i lange periodar fast ferje i sambandet Salhus - Frekhaug - Flatøy. Sist på 1960-talet var ho ofte utleigd til Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL) og gjekk i sambandet Stammeshella - Vikanes i Indre Osterfjorden, ofte i korrespondanse med "Bjørn West" i rute på Modalen. INDL hadde lange ferjestrekk langs Indre Osterfjorden og inn til Mofjorden. I desse rutene fekk "Torefjell" og "Bjørn West" også gjere teneste som

lokalbåtar for veglause bygder langs ruta.

Frå 1967 overtok Bergen Nordhordland Trafikklag (BNT) konsesjonen på begge ferjestrekka til A/S Ferjetrafikk. Dei overtok også leigeavtalen med Brødrene Wilhelmsen Skipsrederi, og ferjene fortsette i ruta. Dei siste åra var "Torefjell" mykje å sjå som reserveferje i andre ruteområde. I 1971 fekk ho ei grundig vøle hjå Gunvald Ottesen i Sagvåg etter eit uhell medan ho var utleigd til HSD.

### **For lita, for gamal**

Få år seinare var "Torefjell" likevel blitt for gamal og lita for ruta. Den nyaste ferja i sambandet hadde i 1970 plass til 50 bilar, mot "Torefjell" sine 12. Som så mange eldre farty fekk "Torefjell" eit omskifteleg og hardt tilvære etter endt teneste. I 1973 vart ho seld til Ole K. Kristoffersen P/R på Flekkerøy ved Kristiansand. Ferja vart no sett inn på sambandet mellom Flekkerøy og fastlandet. I 1975 vart drifta og ferja teke over av Flekkerøyferga A/S. I 1980 vart "Torefjell" utrangert som ferje, og året etter vart ho seld vidare til Sørlandske Skjell Mergel A/S i Grimstad. I Grimstad fjerna dei heile båtdekket og overbygget. Eit nytt styrehus vart sett opp på eine enden av bildekket. I 1984 vart ho seld vidare til Unitrans A/S i Bergen og hamna i 1985 via Fedje hjå oppdrettsanlegget til Gullaks i Eivindvik.

I 1987 kjøpte Jostein Daltveit "Torefjell" til bruk ved oppdrettsanlegget sitt ved Fosse i Strandebarm. Etter at ho hadde tent ut rolla si som flytande förlager, vart ho i 1992 flytta til Raknes på Osterøy. Daltveit er frå Osterøy og kjenner godt til ferja si søge. Han hadde ei von om ein gong å få sjå "Torefjell" som veteranferje og vegra seg for å senka henne. Men ei slik istandsetjing ville vere eit omfattande og kostbart prosjekt som det var uråd for ein mann å makte åleine. Ferja vart difor liggjande i opplag.

### **Frå ferje til bru**

Som ny var "Torefjell" sentral i den store overgangen frå fjordabåt til ferje i Nordhordland. I dette vesle distriktet vart det på det meste ni ferjestrekk, der seks hadde tre eller fleire anløp. I dag er også ferjetida over. På same vis som ferjene fortrengde fjordabåtane, har bruene i dag fortrengd ferjene. Det må no handlast raskt, dersom det skal takast vare på ei representativ ferje frå dette store ferjedistriktet.

Steinestø - Knarvik var lenge Noregs mest trafikkerte ferjestrekk, og ferjene som gjekk der var pålagt å finansiere si eiga undergang gjennom å ta inn bompengavgift for bruprosjekta. I dag er alle ferjestrekka til A/S Ferjetrafikk og Wilhelmsen Skipsrederi erstatta av bruer. Kan hende skulle bompengestasjonen på Nordhordlandsbrua lagt ei krone på brubilletten til redning for ei av dei ferjene som gjorde heile denne samferdslerevolusjonen mogleg?

### **Etterskrift**

Måndag 18. januar i år døydde Jostein Daltveit, "Torefjell" sin eigar dei siste 11 åra, etter lang tids sjukdom.

Daltveit fekk tidleg interesse for kulturvernarbeid og var på 1980-talet sentral i arbeidet med å skaffe dampmaskin til D/S "Stord 1". Kort før jul 1998 klarte han å skaffe maskin og kjel til restaureringa av D/S "Oster". Daltveit kjøpte "Torefjell" i 1987 til bruk som stasjonært förlager ved eit fiskeoppdrettsanlegg på Fosse i Strandebarm.

Då "Torefjell" fekk avløyning ved fiskeoppdrettet, vart ho lagt opp i Raknesvågen på Osterøy, medan Daltveit freista å finne interesserte som ville restaurere fartyet. Han var oppvaksen på Osterøy og var difor også i høg grad merksam på kva farty han no var blitt eigar av.

No er framtida til "Torefjell" igjen høgst uviss, og ferja kan bli senka, dersom det ikkje er råd å finne nokon som vil overta henne.

### **Ei samanlikning av planar og realitetar for ferja til Nordhordland:**

	<b>"Prosjekt bilferge" 1929</b>	<b>M/F "Torefjell" 1939</b>
Største lengde	27,50 m	22,57 m
Breidde	8,50 m	7,01 m
Djupne	3,40 m	3,35 m
Motor	150/200 BHK	115 BHK (1950: 180 BHK)
Fart	8-9 knop	8 mil
Bilar	8-10 bilar	10-12 bilar
Passasjertal	100	120

#### **Munnlege kjelder**

Maskinist Trygve Wilhelmsen, Bergen  
 Ferjeskippar Leonard Skår, Bergen  
 Jostein Daltveit, Kvam

#### **Prenta kjelder**

Alsaker, Per: Båtene våre - hvor ble de av?, Bergen 1982  
 Bakka, Dag jr.: Fjordabåten, Bergen 1996  
 Bent, Mike: Steamers of the Fjords, London 1989  
 Ingstad, O.: Færge- og bilruter til Nordhordlandshalvøen m.m. og til Fjeld, Bergen 1930  
 Kolås, Lars: A/S Ferjetrafikk 25 år, Bergen 1961