



Nr.1 - JAN. 1993

**RennFast  
EKSTRA**

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Kommunalminister Gunnar Berge åpner Rv 1 Kyststamvegen gjennom Rennesøy og ferjesambandet Rennesøy - Bokn 30. november 1992. Seremonien var lagt til Mortavika ferjeleie, og Berge klypte flaggbandet med ei saue-saks frå Rennesøy.

Til venstre for statsråden står Rennesøy-ordførar Svein Helgesen og vegdirektør Olav Søfteland.



  
**RennFast**  
RENNESØYS FASTLANDSFORBINDELSE



## Nr. 1 - januar 1993

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Torleiv Haugvaldstad  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Pål Christensen

**Baksidefoto**  
Bård Asle Nordbø

**Opplag**  
5000 eksemplar

## INNHALD

Ny tid og ny veg i ein vakker kommune .....	2
Ny epoke i Rogalands samferdselshistorie .....	3
Rennesøy kommune - Refleksjonar ved ein samferdselsmessig mīlepel .....	4
Takk for Rennfast! .....	5
Rennfast - Oppsummering ved fullført arbeid .....	6
Data om Rennfast .....	7
Trygge fjordkryssinger gjennom tunnelene .....	8
Mortavika - Omdiskutert perle i Rennfast-prosjektet .....	9
Byungdommar satsar på jordbruk .....	10
Bondelagsformannen: Fordel med Rennfast - usikker framtid .....	11
Dyrt for pendlarane .....	12
Vegvoktar-paret på Hanasand .....	12
Utstein kloster - en perle i havgapet .....	13
Regn, blest og storstilt Rennfast-fest .....	14
Optimisme i Vikevåg Trelast .....	18
Vikevåg slipp: Med Rennfast står me betre rusta .....	18
Cirkelsagenes sang .....	18
Foredling av havets rikdom .....	19
Kulturlivet før og etter Rennfast .....	20
Reiseliv - el næring å satsa på .....	21
Samferdselssoge for Rennesøy .....	22
Rutebåt- og ferjesoge for Rennesøy .....	24
"Styre og stell" i Rennesøy .....	26
- I believe in mobility .....	27

## Ny veg og ny tid i ein vakker kommune

Rennfast er eit betydningsfullt prosjekt i nasjonal samanheng og i første rekke for Vestlandet. Men mest av alt fører det med seg ei ny tid for Rennesøy kommune.

Før oppstarten av Rennfast-prosjektet laga me eit ekstranummer av Statens vegvesen Rogaland sitt bedriftsblad, som mellom anna blei sendt til alle husstander i Rennesøy.

Me fylgde opp med eit nytt ekstranummer omlag midt i anleggs-perioden, og nå kjem oppsummeringa, på ein måte. Også denne gongen konsentrerer me oss om Rennfast i forhold til Rennesøy kommune. Me håper folk på Rennesøy - og andre - vil ha glede av denne "blad-helsinga".

Det er vårt håp at mange av dei tre Rennfast-nummera av Rygjavegen er- og blir lagt til sides. Kanskje vil dei som lever om 100 år lesa blada med større interesse enn me gjer i dag? Refleksjonane frå lesarar i år 2093 kan bli mange, og kanskje ikkje slik som me tenkjer. Ingen veit.

For halvanna år sidan ga me ut eit ekstranr. av Rygjavegen,



etter opninga av Kyststamvegen gjennom Bokn. Der gratulerte me boknarane og alle vegbrukarane med "ein god veg gjennom ein vakker kommune". Det same seier me til rennesøybuane, sjøl om vegfarande passerer delar av den vakre kommunen under hav og land.

Harald Sel



# Ny epoke i Rogalands samferdselshistorie

**Frå vegsjef Chester Danielsen sin tale ved opninga av Rennfast**

Det er 5 112 år sidan Rogaland fylkesting behandla Rennfast for første gong, i samband med Transportplan for Ryfylke, og 4 år sidan Stortinget vedtok finansieringsplanen for Rennfast.

Frå den dagen har det gått slag i slag med planlegging, grunninnløyning og bygging i eit tempo som er nytt for oss i Vegvesenet.

Arbeidet i marka kom i gang i november 1989, og har pågått for fullt i 37 månader.

## Sysselsetting

Rennfast har i desse 3 åra vore det totalt største anleggsprosjektet i Rogaland. I det siste har gjennomsnittleg 300 personer vore sysselsatte, og totalt på 3 år er det utført ca 600 årsverk. Det fins ikkje det minste tvil om at vegbygging skaper sysselsetting og aktivitet, og det ikkje bare mens anleggsarbeidet pågår, men kanskje endå meir etterpå.

## Reduserte kostnader

Det siste kostnadsoverslaget viser ein sluttsam på ca 760 millionar kr. Dette er eit svært hyggeleg tal, når me f.eks. samanliknar med overslaget som låg til grunn for behandlinga i Stortinget. Det var heile 175 mill. kr. høgare (935 mill.)

Me er sjølsagt alle glade for at Rennfast er blitt billigare enn me først trudde. Dette kan skuldast mange ting. Men utan tvil har god planlegging og effektiv framdrift vore svært viktige faktorar.

## Samferdselshistorie

Når Rv.1 gjennom Rennesøy og ferjesambandet Rennesøy -Bokn er blitt ein del av riksvegnettet, markerer det starten på ein ny epoke i Rogaland fylkes samferdselshistorie. Me har store forventningar og ønske. Måtte Rennfast knytta fylket vårt nærare saman og føra til framgang og til eit betre liv for både rogalandingar og ikkje minst for rennesøybuane.

## Rogaland Contractors

Rogaland Contractors, som er eit arbeidsfellesskap av dei lokale entreprenørane Kruse Smith, Bertelsen & Garpestad og T. Stangeland, har hatt den største



kontrakten med samla sum på over 300 mill. kr. Dagleg leiar for RC har vore Eirik Einum. Eg vil takka han for godt utført arbeid og godt samarbeid.

## Rennesøy kommune

Rennesøy kommune med tre forskjellige ordførarar, Lars Sogn, Christoffer O. Hausken og Svein Helgesen, har stått på og skal ha takk. Takk og ros også til Vegvesenets gode ven og medspelar, Rennesøys rådmann Olav Pladsen. Både politikarar og administrasjon i Rennesøy kommune deler ansvar og ære med oss andre for at prosjektet er realisert.

## Tungenes ferjeterminal

Finansieringsselskapet Tungenes ferjeterminal har skaffa pengane. Takk også til selskapet og til styreformann Fredrik Wendt for hyggeleg samarbeid.

Eg vil gjerne her nemna min gode ven og samarbeidspartnar gjennom mange år, avdøde styreformann i Tungenes ferjeterminal, rådmann Bernt Svihus. Utan han er eg overbevist om at me ikkje hadde oppnådd det gode resultatet me har fått. Me minnes han i ærbødighet og takknemmelighet.

## Våre eigne

Til slutt vil eg nemna Statens vegvesen sine eigne folk, og takka for velgjort arbeid. De har alle vist pågangsmot, engasjement og arbeidsvilje langt ut over det ein kan venta. Ja, de har gjort ein verkeleg profesjonell jobb. Eg er mektig stolt av dykk alle. Ei særleg takk til prosjektleiinga, Tor Geir Espedal, Leif Lindefjeld, Gunnar Nærum, Øivind Kommedal og Tor Kåre Austrheim.

**Gratulerer Rennesøy kommune.**

**Gratulerer Vestlandet med ein ny parsell av Kyststamvegen.**

**Gratulerer heile Kongeriket med ein ny stamvegparsell, som vil vera med på å knytta heile landet betre saman.**

**Gratulerer alle saman !**





# Rennesøy kommune

## Refleksjonar ved ein samferdselsmessig milepel

Med opninga av Rennfast den 30. november 1992 har Rennesøy kommune lagt bak seg ein historisk dag, som for all framtid vil bety så mykje at ein må snakka om før og etter. Dette er sikkert.

### Av rådmann Olav Pladsen

Like sikkert er det, at det å bu i denne kommunen vil bli noko heilt anna med det nye kommunikasjonsmønsteret.

Hovedferdselsåra for Vestlandet går nå frå den eine til den andre enden av kommunen. Med unntak av øya Brimse, kan alle i kommunen nå kjøre til kvarandre med bil heile døgnet. Og snart vil vi vere direkte knytta opp mot

Finnøy kommune og dermed fastlands-Ryfylke.

Men om dette er sikkert, så vil det vere ei lang rekke med spørsmål som det ikkje finnst gode eller sikre svar på. Og dette pregar nok rennesøybuen i dag. Usikkerhet med tanke på framtida.

### Ferjekommune

Det har vore vemodig å ta avskjed med ferjene og hurtigbåtane, som sidan 60- og 70-åra har frakta oss trygt og

sikkert til og frå byen. Og byen har sjølsagt vore Stavanger.

Nå vil buss og privatbil overta persontrafikken internt og til fastlandet, og vi må dessverre vera budde på fleire ulykker på landevegen enn det vi har erfaring med frå tidlegare.

Når det gjeld ferjer, så skreiv eg alt i omslagsteksten for Rogaland trafikkselskap sitt rutehefte våren 1991 at Rennesøy snart ville bli ferjekommune som aldri før. Denne epoken har nå fått sin start, med kuling og storm på Boknafjorden. Litt smulare farvatn vil Finnøy-ferja få, når ho legg ut på første tur frå

Hanasand til sommaren.

### Alternative byar

Stavanger vil framleis bli byen for oss, men kanskje mindre enn før? Sandnes vil bli lettare å nå, dersom ein likevel sit i ein bil.

Eitt forhold er likevel sikkert. Rennfast er ein revolusjon med fastlandssamband mot sør, men det er i dei nye sambanda mot nord vi i vår kommune vil få dei største tidsgevinstane i forhold til tidlegare. Derfor vil nok Hugesund i visse samanhengar bli ein alternativ by. Og her kan vi gi eit klart signal til byane: Vi vil merka oss den byen som kan gi oss dei beste parkeringsvilkåra og den beste servicen.

### Tettare Ryfylke-samarbeid

Kommunikasjonsmessig har Rennesøy vore ein blindtarm, - alt har enda opp i Stavanger. Og Stavanger har stort sett vore ein god plass å komme til.



*Her ser me ein god del av Rennesøy kommune, på det tidspunktet Rennfast nærma seg fullføring. I framgrunnen Bru, og deretter Sogn med ei nesten ferdig bru til høgare over til Åmøy. Den andre brua, Askjesund bru, går over til Askje/Mosterøy. Bak der igjen ser me Rennesøy med kommunesenteret Vikevåg.*

Men kommunane Stavanger og Rennesøy er så forskjellige som det går an. Nå vil vi komme tettare inn på kommunar som Kvitsøy, Bokn, Finnøy og Randaberg. I fleire samanhengar kan dette gi muligheter for nye samarbeidsopplegg, til felles nytte og glede. Dette kan skje utan at det behøver å rokke ved det tradisjonelle og gode samarbeidet med alle dei andre Ryfylke-kommunane.

### Bompengane

Mange vil kunne hevde at bompengestasjonen på Sokn har blitt eit vakkert byggverk i eit ytterst sårbart landskap.

Men ikkje bare gode følelsar vil bli knytta til denne staden. Sjølv om det vi må betale ligg nær opp til dei prisane som vi var vane med på ferje og hurtigbåt (for dei som har lengst veg), så er det av fleire grunnar vanskelegare å godta saftige bompengar enn ein båtbilett. Dessutan vil ein få kjøretøykostnader i tillegg.

Det fins kanskje ei positiv side ved dette. Terskelen til konkurrerende næringar på fastlandet vil ved dette vera høgare i bompengeperioden. Utsette næringar kan kanskje trenge dette. Men både bompengeselskap og bankar vil gjere klokt i å vurdere tålegrensene. Alle vil tape på satsar som i stor grad vil ha ein avvisande effekt.

### Næringsutvikling

Det store spørsmålet for Rennesøy kommune og vi som bur her er korleis utviklinga vil bli for eksisterande og ny næringsvirksomhet, og om det vil bli attraktivt å bu på desse idylliske Ryfylke-øyane. Det som er sikkert er at vårt hovedansvar er tilrettelegging og marknadsføring. Andre avgjerande faktorar kan vi ha mindre mulighet til å påvirke.

### Kommunefelleskap

Det mest spennande ved Rennfast er korleis vi klarer å

utvikle oss som eit fellesskap innanfor kommunegrensene, når vi nå kjem tettare saman. Mitt inntrykk har alltid vore at vi stort sett har vore flinke til å trekke lasset saman, og at samarbeidet har vore godt.

Men det er heller ikkje tvil om at av og til har motsetningar slått ut i full blomst. I dette høvet skal eg vere så fri å meine at nå, etter Rennfast, burde det ikkje vere nødvendig med grende- eller bygdelister ved framtidige val.

På det kulturelle området har vi komme inn i eit godt spor med bl.a. sams ungdomsskole og idrettshall som dekker heile kommunen. Nå etter kvart, får vi også kulturhus i Vikevåg, som ein håpar kan bli ein samlingsplass for alle i kommunen. Når det gjeld dei to sistnemnde institusjonane, så er dei blitt til i lys av milepelen som nå er passert.

### Ei lovande framtid

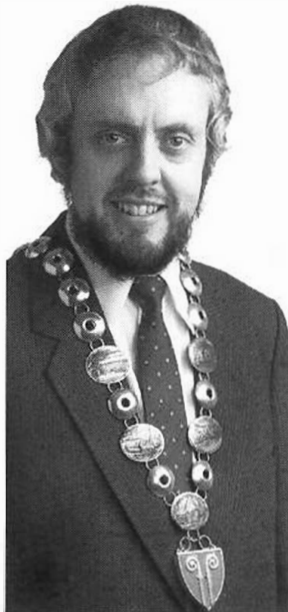
Har du utsikt til den nye Kyststamvegen eller du kjører inn på han, så ser du i dag at trafikken rullar nordover og sørover i ein jamn eller pulserande straum.

Anleggsarbeidet på Hana-sandsarmen er i full gang.

Det er ingen veg tilbake. Ein ny epoke er starta opp i øykommunen og Ryfylke har fått ei ny vegutløysing. Framtida for Rennesøy-samfunnet ligg i eit uklart hildringslys. Mange av oss ser lovande muligheter i det nye, men det gjeld om at vi er flinke nok til å utnytte desse.

Målet må vere at desse trivelege øyane i Boknafjordbassenget kan bli ein ennå betre plass å bu på i tida som ligg framfor oss.

# Takk for Rennfast!



Rennfast betyr noko heilt spesielt for oss øybuane i Rennesøy kommune. Åpninga er ikkje mindre enn ein samferdselspolitisk revolusjon, som snur opp ned på trafikk- og reise-mønsteret både internt i kommunen og mot nabo-regionane våre på sørsida og nordsida.

Me veit alle at Rennfast ikkje er blitt til først og fremst for øyfolket.

Rennfast er eit stykke stamveg som gjer at rogalendingane på begge sider av den djupe Boknafjorden kjem tettare innpå kvarandre. Det i seg sjølv er ei regional storhending.

Midt i brennpunktet for dette imponerende tunnel- og bru-prosjektet - midt i det nye Rogaland - ligg altså Rennesøy. Over natta er vår plassering på Rogalands- og Norgeskartet endra. Frå å vera utkantkommune ute i Boknafjorden er me blitt sjølv trafikk-knutepunktet i fylket, - eit idyllisk vegkryss der Nord- Rogaland, Jæren og Ryfylke møtes. Øyriket, som i gammal tid låg plassert midt i sjøleia - den tids stamveg - , er nå plassert strategisk som sentralt treffpunkt ved vår nye stamveg langs Vestlandskysten.

Me får ikkje Rennfast gratis nokon av oss. Me øybuar er nok dei som vil merka prisane tyngst når lommebøkene skal åpna. Mangt og mykje vil nok i åra framover bli sagt og skrive om dei økonomiske sidene ved prosjektet. Trafikktala vil avgjera det meste.

Likefullt - Rennesøy helsar Rennfast velkommen til øyane våre. Dei blir ein møteplass mellom historiske spor frå urgammel tid og eit utstillingsvindu for moderne bru- og tunnelteknologi, tilpassa natur og kulturlandskap på ein imponerende måte.

Trass kuling og regn me heisar vårt flagg og lar det vaie.

Ein samferdselsrevolusjon har åpna dører til nye tider her vest.

Fjordar og sund er med Rennfast gjort mindre djupe og mindre breie.

Rennesøy - møteplass mellom urgammel tid og moderne teknologi - takkar for Rennfast og inviterer til fest.

**Svein Helgesen**  
Ordfører



# RENNFAST - Oppsum

Så er faktisk Rennfast ferdig. For oss som har jobbet med prosjektet i opptil 6-7 år er et stort mål nådd, men samtidig er det litt vemodig at det nå er slutt. Jeg tror alle som har jobbet med prosjektet har følt de har vært med på noe helt spesielt.

**Av prosjektleder Tor Geir Espedal**

Noe lignende får vel knapt noen av oss være med på igjen. Et tilbakeblikk på hva som har skjedd siden 1985 da prosjektet ble lansert, vil vise mange høydepunkter.

## Planleggingen

Fra perioden med planlegging er kanskje de mange folkemøtene på Rennesøy de viktigste begivenhetene. Engasjementet var stort og det kom flere innspill fra lokalbefolkningen om blant annet trasévalg.

Traséen over Sokn og traséen på Sørbø er resultater av lokale forslag som ble tatt alvorlig. Behandlingen av hovedplanen i Rennesøy kommunestyre i 1988, ga som resultat at kommunen bl.a. ville ha bru over Mastrafjorden. Dette ble avvist av vegsjef og Vegdirektoratet, hovedsaklig på grunn av kostnader. Kommunen vurderte om de skulle anke, men avsto til slutt.

## Mortavika

Også plasseringen av ferjeleiet i Mortavika var en omdiskutert og vanskelig sak. Såkalte "sjøkyndige" mente Mortavika var en umulig plass å ha et ferjeleie på, mens fagmiljøet representert ved NHL, SINTEF, mente å kunne dokumentere at det ville gå an å bygge et ferje-havn med tilstrekkelig regularitet bak en stor molo i Mortavika.

For oss "ikke-sjøkyndige" i vegvesenet var det en vanskelig sak, men vi valgte å lytte til fagkunnskapen og ikke til tilfeldige personers synsing.

Spesielt når man tar i betraktning at Mortavika gir den klart korteste ferjestrekningen over Boknafjorden tror jeg ettertiden vil vise at det lønner seg å stole på solid dokumentert fagkunnskap. Moloarbeidene i Mortavika var en

spennende utfordring i kamp med fjell og naturkrefter. Den er mer utførlig omtalt et annet sted i bladet.

## Tunnelene

Det var en spennende dag da tunnelanbudene ble åpnet.

På forhånd tippet vi en samlet kontrakts-sum på rundt 390 mill. kroner. Da anbudene var åpnet, viste det seg at laveste anbyder hadde en samlet kontraktssum på 303 mill. kr.

Undringen var stor, kunne noen klare å gjøre jobben til den prisen? Det trøstet oss at det var to anbydere, A/S Veidekke og A.F. Rogaland Contractors (RC), som lå svært nær hverandre. Bare 0,7 mill. kr skilte dem, og det ble til slutt RC som fikk kontraktene.

Første salve i Byfjordtunnelen gikk 31. juli 1990. Det tok litt tid før RC fikk ordentlig dreis på driften, men etterhvert

ble det meter av det. Vegvesenet satte igang drift i Mastrafjordtunnelen i september 1990 og det utviklet seg raskt en intern konkurranse mellom tunnelstuffedene om hvem som klarte flest tunnelmeter pr. uke. Best fjell hadde man i Mastrafjordtunnelen og både Vegvesenet og RC hadde uker med over 70 meter i inndrift.

Etter ca. 2200 m i Byfjordtunnelen møtte man virkelig store problemer. I vel 4 1/2 måneder slet RC med å komme seg gjennom en ca. 100 m lang knusings-sone. Fjellkvaliteten var til sine tider så dårlig at fjellet kunne graves ut. Bæreevnen var også så dårlig at det måtte støpes såle. Daglig leder hos RC karakteriserte bergarten som løsmasse, og hele sonen som Norgeshistoriens lengste og dårligste knusings-sone.

På tross av problemene ble det gjennomslag 30. mars 1992, vel 1 1/2 mnd. etter

opprinnelig plan. Alle tidligere planer om forsering var nå skrinlagt og det var kun snakk om å få anlegget ferdig i tide.

## Ferdig tidsnok

Siste fase av anlegget har vært meget hektisk. Alle innstallasjoner i tunnelene skulle på plass i tide.

Bomstasjonen kom sent igang og ble et kappløp med tiden. Åmøybrua ble forsert for å få den åpnet samtidig med resten av anlegget. Legging av asfalt og oppmerking ble et kappløp med tiden og ikke minst været.

Det som faktisk voldt minst problemer var å bli ferdig med veg over Rennesøy og ferjeleiet i Mortavika. - Men



*Prosjektleder for Rennfast, Tor Geir Espedal, inspiserer Byfjordtunnelen i en tidlig fase av anleggsperioden. Han er tydeligvis fornøyd med det han ser.*

(Foto: Harald Sel)



# mering ved fullført arbeid



Arbeidet bak Rennfast er utrolig mangesidig. Asfaltarbeiderne til Statens vegvesen er blant dem som stod hardt på i den siste fasen av anleggsperioden. Bak fra v.: Randulf Dirdal, Geir Narvestad, Tor Skårland og Ole Tamburstuen. Framme: Arne Magne Sleveland og Stein Oftedal. (Foto: Torleiv Haugvalstad)

alt ble ferdig tidsnok, og 30. november 1992 kl. 12.20 ble snora klippet av kommunalminister Gunnar Berge.

## Mange lovord

Lovordene har vært mange, -åpning før tiden, - innspart 180 mill.kr i forhold til kostnadsoverslaget som lå til grunn da Stortinget behandlet prosjektet, - flott anlegg osv. Joda, i etterkant må vi vel si at

vegvesenet har lyktes med gjennomføringen av Rennfast-prosjektet.

Grunnene til at vi har lyktes er selvsagt mange. Vi har hatt flaks. Anstrengt marked på bygg- og anleggssektoren har presset prisene nedover og det har vi dratt nytte av. Kostnadsoverslagene var kanskje noe for romslige, spesielt for tunnelene.

Det har imidlertid ikke bare vært flaks. Vi har hatt god styring på økonomien. Det har ikke alltid vært like lett når det i perioder har vært omsatt for over en million til dagen. De som har jobbet på prosjektet, både i byggeledelsen og i egenregidriften, har gjort en meget god jobb. Entreprenøren har brukt ord som "den mest profesjonelle byggeledelse vi har vært borti".

På Rennesøy, hvor hoveddelen av egenregidriften foregikk, har det vært brukt ord som "imponerende arbeid", "de begynner jo fem på syv istedenfor syv", "hadde ikke trodd offentlig ansatte kunne stå på så mye som Rennfastgjengen har gjort".

Det er også svært gledelig å konstatere at det hverken hos ansatte i vegvesenet, eller hos noen av entreprenørene er registrert noen ulykker med alvorlig personskade i løpet av hele anleggsperioden.

## Organiseringen av prosjektet

Organiseringen av prosjektet har også hatt stor betydning. I utgangspunktet ble prosjektet organisert som et frittstående prosjekt underlagt et styre bestående av vegsjef, plansjef og anleggsjef.

Denne organiseringen har vært av meget stor betydning fordi det ga prosjektlederen stor autoritet og mulighet for å koordinere innsats og ressursbruk med hensyn på planlegging, grunnverv, prosjektering og anleggsdrift på tvers av avdelingsgrenser.

At alle som jobbet på prosjektet ble samlet utenfor vegkontoret på henholdsvis anleggskontor på Harestad, Bergje og senere Mortavika har også hatt svært stor betydning. Det ble skapt et samhold, miljø og en konsentrasjon om vår felles oppgave som har vært uvurderlig.

Det er opparbeidet mye god kompetanse på Rennfastprosjektet. Jeg bare håper vår ledelse i vegvesenet nå nytter denne kompetansen på de rette steder i etaten.

## DATA OM RENNFAST

### Veglengde:

Rv.1 Harestad - Mortavika	22,1 km
Fv.441 Sokn - Åmøy	3,0 km
Rv.524 Nordbø - Hanasand	4,8 km

Totalt: 29,9 km

### Undersjøiske tunneler:

#### Byfjordtunnelen

- Lengde: 5.860 meter
- Djupaste punkt: 223 meter under havet

#### Mastrafjordtunnelen

- Lengde: 4.410 meter
- Djupaste punkt: 133 meter under havet

### Bruer:

Askjesund bru:	170 meter
Åmøy bru:	280 meter

### Mortavika ferjeleie

- Oppstillingsplass for 400 bilar
- Parkeringsplass for 80 bilar

### Kostnad i 1992-kr:

Byfjordtunnelen	235 mill. kr
Mastrafjordtunnelen	175 mill. kr
Askjesund bru	14 mill. kr
Åmøy bru	18 mill. kr
Vegar elles	241 mill. kr
Mortavika ferjeleie	75 mill. kr
Bomstasjon	12 mill. kr
Totalt	<u>770 mill. kr</u>

### Finansiering

Prosjektet blir 100 % finansiert ved bompengar. Det er rekna med ein bompengperiode på 16 år. Den interne trafikken i Rennesøy kommune er avgiftsfri.



# Trygge fjordkryssinger gjennom tunnelene

Med sine tre kjørefelt i hele lengden utgjør Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen store fjellrom.

Samlet er omkring 800 000 kubikkmeter fjell sprengt ut. Dette er 7-8 ganger mer enn volumet i den mye omtalte OL-skøytehallen i fjell på Gjøvik og like mye som en tusen meter høy søyle med grunnflate tilsvarende en vanlig enebolig.

Det er avfyrt mer enn 2500 sprengningssalver og brukt nesten to tusen tonn sprengstoff.

Av byggeleder Gunnar Nærum  
Foto: Torleiv Haugvaldstad

Byggingen av tunnelene er gjennomført uten nevneverdige personskader. Dette til tross for intens drift i halvannet år på inntil fire stuffer samtidig gjennom partier med tildels svært dårlig fjell. Det vitner om faglig dyktighet og stor kunnskap om bergartenes egenskaper. Virkelig noe å glede seg over!

## Fjellsikring

Kjørebanelen i tunnelene skal være fri for dryss og nedfall av stein fra fjellet i taket. Fjellsikringen er utført med fjellbolter, sprøytebetong og full betongutstøpning. I partier med dårlig fjell er vegger og tak sikret med ekstra tykk betongutstøpning - minst 30 cm. Noen få steder er også sålen forsterket med betong.

## Vannsikring

Kjørebanelen i tunnelene skal også være fri for vandrypp fra tak og vannising fra veggene. For å sikre dette er platehvelv montert i deler av tunnelene. Dessuten er PE-

skum benyttet. I frostsone nær tunnelåpningene er tak og vegger sikret både mot inn-trenging av vann og mot frostskader. De anvente mengdene med fjellsikringsmidler og vannsikringsmidler er vist i tabellen.

## Små vannlekkasjer

Vannmengdene som lekker gjennom fjell inn i tunnelene er betydelig lavere enn forventet - mindre enn 500 liter pr min. i Byfjordtunnelen og under 100 liter pr min. i Mastrafjordtunnelen.

I forskjæringene foran tunnelåpningene er det anlagt et system av avskjærende grøfter med gravitasjonsutløp til sjøen. Slik reduseres mengden av innrennende regnvann til et minimum.

Det overdimensjonerte ledningssystemet i tunnelene fører drenevannet til store oppsamlingsbassenger i bunnen av tunnelene. Herfra pumpes vannet via vertikale



Store dimensjoner over ventilatorene som skal sørge for god luft i tunnelene. Prosjektleder Tor Geir Espedal får god plass i vifte-inntaket.

trykkør til en kum ved strandkanten i overliggende terreng. Fra kummen føres vannet dypt ut i sjøen med dykket avløpsledning.

Oppsamlingsbassengene er store nok til å romme mer enn 1 døgn innrennende vann, dersom driftstans skulle oppstå, f.eks. på grunn av strømbrydd.

## Belysning

Tunnelene er belyst i hele lengden. I alt 1131 armaturer er montert i begge tunnelene. Belysningsnivået avtrappes i fire trinn fra tunnelåpningen til midtsonen. Kantstein og dekke på nødgangbanene er utført i betong. Kontrasten til det mørkere asfaltdekket gir god optisk linjeføring.

## Ventilasjon

Ventilasjonen besørges av 76 kraftige ventilatorer som blåser luften på langs av begge tunnelene. En kombinasjon av såkalte symmetriske og asymmetriske ventilatorer gir

mulighet til å snu blåseretningen. Kontinuerlig måling av tunnelluftens forurensningsnivå styrer bruken av ventilasjonssystemet.

## Sikkerhetsutrustning

Både Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen har sikkerhetsutrustning i henhold til tunnelnormalens klasse C. I samsvar med dette er det anlagt haveri-nisjer og snu-nisjer, installert nødtelefoner og antennekabel for felles redningskanal, vegvesenets radiokanal og NRK P1 og P2.

Det er utarbeidet en beredskapsplan med retningslinjer for impliserte instanser, i tilfelle uhell eller ulykker.

## Drift og vedlikehold

Statens vegvesen Rogaland ved Bærheim vegstasjon er ansvarlig for trafikkmessig drift og vedlikehold. Tunnelene inngår forøvrig i et større styrings- og overvåkningsanlegg på vegstasjonen.

## Fjell- og vannsikring

	Byfjordtunnelen	Mastrafjordtunnelen
Bolter - stk pr meter tunnel	4,5	4,3
Sprøytebetong - kubikkmeter pr meter tunnel	1,7	1,2
Full utstøpning - % av total lengde	2,5	2,2
Isolert platehvelv - % av total lengde	9	21
Uisolert platehvelv - % av total lengde	33	24
PE-skum i alt - % av vegg/takareal	5	5



# Mortavika - Omdiskutert perle i Rennfast-prosjektet

**Valget av Mortavika som ferjehavn har vært omdiskutert.**

**I vegutredningen om Rennfast var det inne flere alternativer.**

**Finnasand, Låderholmen, Sandvigå og Nørevågen var aktuelle alternativer, men felles for dem alle var at vegtraseen over land ville skape store arealkonflikter.**

**Av Tor Geir Espedal**

Mortavika ble lansert helt i slutten av arbeidet med vegutredningen og ble på mange måter et "Columbi-egg" som løste de fleste problemer med vegtrase over land, samtidig som det ga den absolutt korteste overfartstid over fjorden. Maritimt sett mente imidlertid mange såkalte "sjøkyndige" at Mortavika var et umulig valg.

## Grundige forundersøkelser

NHL's første undersøkelser tydet imidlertid på at Mortavika kunne bli ei brukbar havn hvis det ble bygget et skikkelig dekningsverk (molo) og man ville akseptere at havna kunne bli stengt opptil 3 dager i året. Med utgangspunkt i dette ble valget av Mortavika bestemt allerede i vegutredningen.

Selve utformingen av havna ble gjort gjenstand for grundige undersøkelser. Det ble vinteren 87/88 utført bølgeomålinger utenfor Mortavika. Ved å sammenligne disse målingene med en permanent bølgeomåler som har stått ute i 30 år noe lenger vest i havet (sør for Utsira) dannet man en overføringsmodell mellom disse målingene og Mortavika. På den måten kunne man beskrive bølgene i Mortavika over en 30-årsperiode.

Det ble bygget en modell av havna i målestokk 1:50 ved NHL i Trondheim, og flere bølgesituasjoner ble simulert og bølgehøyder inne i havna ble målt. Ved å definere operasjonskriterier for ferjene på bølger ved kai kunne regulariteten beskrives. Operasjonskriteriene varierer selvsagt fra ferje til ferje, men målingene ga en god pekepinn om at regulariteten burde bli over 99%.

## Molo

Nøkkelen til en brukbar havn lå i en solid molo. Det ble fort klart at en ordinær molo med plastring ville kreve blokkstørrelser på 25-30 tonn. Dette er uhåndterlige vekter og NHL anbefalte oss å vurdere en skuldermolo som ville kreve blokker med gjennomsnittsvekt ca.5 tonn. Til gjengjeld ville moloens volum øke betraktelig.

Det ble kjørt modellforsøk i bølgerenne av denne molo-typen og ut fra dette ble moloens dimensjoner bestemt. Vi sto på dette tidspunkt helt uten anleggsteknisk erfaring med bygging av en slik molo og vi bestemte oss for å dra til Island for å studere den eneste skuldermolo av en viss størrelse som til da var bygd. Vi fikk kontakt både med de som hadde planlagt og bygd moloen og vi lærte nok til at vi syntes vi kunne gå igang.

## Hjelp fra Island

Et artig poeng er at de islandske havneplanleggerne deltok ved de avsluttende modellforsøk i Trondheim. En natt flyttet de moloens landfeste 100m lenger vest, og mente de hadde laget en bedre havn. Det ble kjørt nye forsøk som viste at de hadde rett. Dette skjedde i desember 1990 og de første borhull var allerede

boret i Mortavika. Anleggsarbeidet ble stanset, detaljplanen ble i all hast revidert, og det måtte skaffes avtale med en ny grunneier.

Midt oppi alt dette ble plasseringen i Mortavika dømt nord og ned av såkalte "forståseg-påere" etter en demonstrasjon av modellforsøket i Trondheim. Kystverket truet også med å nekte å godkjenne den endelige utforming av havna i Mortavika. Akkurat da var det tørt å være prosjektleder.

Stormen ble imidlertid ridd av og vi mente å ha skikkelig dokumentasjon på at regulariteten i sambandet ville bli tilfredsstillende. Til slutt godkjente også Kystverket havna, men det var faktisk lenge etter at arbeidet var satt igang. Så noen sjanser har vi tatt i Rennfastprosjektet.

Fortsettes neste side



## Moloarbeid i egenregi

Vegvesenet utførte moloarbeidene i egenregi og det var absolutt en fordel. Det fantes ingen prosesskode eller kvalitetskrav for molobygging og vi måtte utvikle alt selv. Noe prøving og feiling ble det med både bormønster og sprengstoffmengde. Mange salver var på kanten av pilsalve på grunn av ønsket om høy blokkandel. Totalt ble det sprengt ut ca. 400.000 m<sup>3</sup> i Mortavika.

Moloens teoretiske volum er på 380.000 m<sup>3</sup> slik at det faktisk ble et visst overskudd av masser. Moloen er bygget opp av inntil 4 lag med ulike blokkstørrelse utenpå kjernemassen (masse 1 tonn). I lengderetningen ble moloen delt opp i 11 soner, der de tyngste blokkene ble plassert der modellforsøket hadde vist at havet sto sterkest på. Byggingen sto på et år og var et møysommelig arbeid der hver stein ble talt og veid og alle lag ble nøye geometrisk kontrollert.

## Perlen i Rennfast-anlegget

Mortavika framstår idag kanskje som selve perlen i Rennfast-anlegget. Det er lagt stor vekt på å dekke over det skjemmende sår sprengningskanten var. Overskuddsmasse er brukt til å dempe virkningen. Det er også lagt vekt på å bruke beplantning og natursteinsmurer med stein fra Rennesøy, for å gi ferjeleiet en tiltalende finish. Vår landskapsarkitekt har vært aktivt med i hele slutfasen og bidratt til et forhåpentligvis vellykket resultat.

I skrivende stund har anlegget vært åpent få uker. Det har vært både stiv kuling og storm, men foreløpig har ferjene klart seg godt. Med det ferjemateriell som nå er satt inn tror jeg også fortsettelsen blir god.

# Byungdommar satsar

- Såg lysare ut då me starta i 1988

**Ein god del av bøndene i Rennesøy er eldre folk. Men det fins også mange unge som satsar på ei framtid i jordbruksnæringa. Som regel er dette ungdommar som er oppvaksne i kommunen og i jordbruksmiljø, men ikkje alltid. Anni Skjørvestad Larsen og Henning Larsen, som driv garden Mehush - nær Østhusvik på Rennesøy - er begge frå Stavanger.**

**Tekst og foto: Harald Sel**

I 1988 fekk Anni spørsmål frå onkelen sin på Rennesøy om ho kunne tenkja seg å kjøpa og driva garden. Saman med Henning slo ho til. Begge var då 21 år. Ho arbeidde hos Ellingsen Foto, han i transportnæringa.

## Etablering i 1988

Henning flytta først, sommaren 1988, og styrte med bygging av nytt hus på garden. Om hausten var huset ferdig, og Anni flytta etter.

I dag, vel 4 år seinare, er dei 2 etablerte på Mehush med 2 barn - 3 år og 16 mnd., ungdyr, sauer, veksthus og ei gjeld på ca 1 million.

Garden er liten. Totalt 220 dekar, av desse 40 dekar dyrka. Dette er for lite til å livberga ein familie. Veksthusproduksjonen er heilt avgjerande for at endane skal møtast.

## Tøft

- Det er tøft, seier Henning. - Renteutgiftene er store, spesielt til driftskreditten. Så det er ikkje stort me har igjen etter at renter, avdrag og faste

utgifter er betalte. Og eg vil seia at me arbeider svært hardt, begge to.

- Er det med andre ord vanskeleg å livberga seg på garden?

- Det må jo bare gå. Men livet vårt er snudd om ganske mykje sidan me flytta hit. På arbeida våre i Stavanger tente me ganske godt. Nå må me helst snu på kvar krone.

## Vil vera optimistiske

- Er du pessimistisk, med tanke på framtida?

Henning tenkjer seg vel om, før han svarar. - Me lever jo av dette. Eg vil heller vera optimistisk til siste dag enn pessimistisk. Går det ikkje lenger, så får ein ta den situasjonen når den kjem. Men er ein pessimist, er sjansane ennå større for at det går gale.

Men det såg unekteleg lysare ut, då me starta her i 1988. Forholda i jordbruket er blitt vanskelegare og trangare dei siste 4 åra.

## EØS og EF

Som andre i jordbruksnæringa, er Anni og Henning opptatt av EØS og EF.

- Blir forholda slik at me kan leva på eit småbruk som vårt i framtida? spør Henning.

- Ein ven, som er økonom, sa til oss: "Invester ikkje på garden. Norsk jordbruk i sin nåverande form er ein saga blott i år 2000 på grunn av EF." Og truleg har han rett.

Me opplever stadig denne lirkepolitikken, - nye tilpassingsreglar og omstillingar til EF. Og me veit at drifts- og produksjonsformene lenger sør i Europa er gunstigare. I Nederland f.eks. produserer dei billigare tomater enn i

Norge på grunn av varmare klima og billigare kraft.

## Angrar ikkje

- Angrar de på at de starta som gardbrukarar på Rennesøy?

- Det er heilt topp å bu her. Me trivs utruleg godt, og saknar ikkje byen. Med Rennfast kan elles både me og familiarane våre i Stavanger også reisa på kveldsbesøk til kvarandre. Det kunne me ikkje, når me var avhengige av ferje. Me har aldri likt ferja, så fastlandsambandet er alle tiders.

Så me satsar for fullt på ei framtid her. Me har elles ikkje noko å falla tilbake på heller. Ingen av oss har yrkesutdanning. Slik som forholda er nå, synes arbeidsledighet å vera alternativet, dersom me skulle måtte gje opp gardsdrifta.

*Familien på Mehush, framfor huset dei bygde i 1988. Anni Skjørvestad Larsen med Espen på armen, Henning Larsen og Anders. Hunden Kala er sjølsagt med, mens katten Buster følger med gjennom vinduet ved inngangsdøra.*



# på jordbruk

Det var sein haust då me var på Mehus. Leveransen av norske tomater til Gartnerhallen er slutt. Henning er i gang med å rydda veksthusa, og gjera klar for 1993-sesongen.



Formannen i Rennesøy bondelag:

## Fordel med Rennfast men usikker framtid

Jordbruk er viktigaste næringa i Rennesøy kommune. Mjølkeproduksjon og slaktedyr er vanlegaste driftsformene. Særleg mange driv med sau. Også veksthusnæringa er viktig, om ikkje produksjonen av tomater og agurker er på langt nær så stor som i grannekommunen Finnøy.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Erik Austbø er formann i Rennesøy bondelag. Han driv gard saman med sonen Jakob. Garden er på 40 dekar dyrka jord og noko større areal utmark. Dette er omtrent som gjennomsnittet for ein Rennesøy-gard. Produksjonen er gris, sauer og veksthus. Veksthuset er ein klar føresetnad for at 2 familiar skal kunne leva av garden.



- Kva trur du om framtida for jordbruket på Rennesøy, Erik Austbø?

- Framtida er usikker, for Rennesøy-jordbruket som for storparten av Bygde-Norge elles.

Prisen på grisekjøt er låg, og lågare vil han truleg bli. Både for kjøtproduksjon og veksthusnæringa er framtida uviss, ikkje minst på grunn av EØS-tilslutninga.

**Erik Austbø**

Eg trur nok mjølkeproduksjon vil bli det sikraste i framtida. Me får tru at folk vil ha mjølk også i framtida, og eg tvilar på om konsum-mjølk frå EF-land vil kunne konkurrera ut den norske. På den andre sida spør det kva pris me kan få, både når det gjeld mjølk og andre varer.

- Kva får det å scia for deg og for jordbruket i Rennesøy at kommunen har fått fastlandsamband?

- Rennfast er ein fordel for bøndene. Det gjeld f.eks. ved frakt av mjølk og slaktedyr. Elles har me tidlegare hatt problem med service, når noko skulle reparerast. For ikkje å snakka om naudslakt, etter at ferjene har slutta å gå om kveldane.

Men jordbrukspolitikken er det lite me på Rennesøy kan gjera noko med, enten me har fastlandsamband eller ikkje. Den er det Gunhild (landbruksminister Gunhild Øyangen) og regjeringa som styrer med, -inntil vidare iallfall, seier formannen i Rennesøy bondelag.





**Viggo Andreassen på ein av del siste ferjeturane til Mosterøy før Rennfast-opninga. Dokumentlesing blir det slutt på når han skal kjøra bli. Men ellers ser han nesten bare fordelar med Rennfast.**

## Dyrt for pendlarane

- Konsekvensane for dagpendlarane mellom Rennesøy og fastlandet er det einaste negative med Rennfast. Eg meiner at pendlarane får ein uforholdsmessig stor belastning i form av større reiseutgifter.

Dette seier Viggo Andreassen, som bur på Mosterøy. Han er ein av dei ca 300 dagpendlarane i Rennesøy kommune. Pendlar har han vore i 15 år.

Elles er Andreassen veldig glad for at det til slutt blei ei ordning, slik at busspassasjerar ikkje skal betala bompengar. Han syns det er ille at Staten har stilt seg negativ til bompengefritak for busspassasjerar, og han rosar fylkespolitikarane for at dei støtta opp der Staten ikkje gjorde det.

Men sjøl er han oftast avhengig av å ha bil med, når han skal på arbeid. Og då blir det i dyraste laget, meiner han.

- Men alt i alt. Kva betyr det for deg at Rennesøy er blitt landfast?

- For meg er det ein stor fordel. Mellom anna har eg uregelmessig arbeidstid. Og då passar det ikkje så godt med ferje- og båtutenc. Nå står eg mykje friare. Det er flott, seier Viggo Andreassen.

*Tekst og foto: Harald Sel*

# Vegvoktar-paret på Hanasand

Vegvoktar er ein tittel som ikkje fins lenger i Statens vegvesen. Men like fram til det siste har vegvoktaren eksistert, om ikkje i namnet så i gavnet. Iallfall gjeld dette på øysamfunn, som t.d. Rennesøy.

*Tekst og foto: Harald Sel*

Erling Hanasand var ansvarleg for vedlikehaldet av fylkesvegane på Rennesøy frå 1969 til han blei pensjonist i 1990. Til 1977 var han saman med Oskar Tysdal om arbeidet. Dei siste 13 åra var han aleine om ansvaret. Han fortener stor takk og ære for innsatsen. Og det har han fått, sjøl om det nok også vanka kjeft og ukemsord. Det høyrde med til jobben.

### "Ulønna sekretær"

Ei side ved å vera aleine om vegvedlikehaldet på ei øy eller i ei bygd, har vore lite framme; dette at det oftast sto ei kvinne bak. Og ho måtte så vist ta sin del av ansvaret. På Rennesøy var det Berta Hanasand som var "vegvektar-assistent".



**Berta og Erling Hanasand bur tett ved sjøen, og ikkje langt frå staden der ferjeleiet for Finnøysambandet blir bygt.**

- Lønna blir vel snart etterbetalt, seier ho med ein lått, då me kjem inn på det ulønna sekretærarbeidet.

### Liv og røre

Ekteparet Hanasand bur tett ved sjøen, der det nye ferjeleiet for Finnøysambandet er under bygging. Det ser dei ikkje som ei ulempe. - Det blir koseleg, det, seier Erling.

- Det blir greit å få litt liv og røre her.

Både Erling og Berta lever eit aktivt liv. Han føler seg frisk og rørig, etter ein sjukdomsperiode for 2-3 år sidan. Nå er han mellom anna ein ivrig småfiskar. I godt ver, er han så og seia dagleg på sjøen.

### Porselensmaling

Berta sin kjæraste hobby er porselensmaling. Det ber også heimen deira preg av. Fine bilete pryder veggane, og vakre porselensmalte lamper fins det fleire av.

På kunstutstillinga i det nye kulturhuset, i samband med Rennfast-feiringa, hadde publikum gleder av å sjå fleire av arbeida hennar.

### Hagefolk

Både Berta og Erling er dessutan ivrige hagefolk. Til og med på ein vinterdag i desember, ser ein for seg den frodige og blømande sommarhagen deira. Me ser ei særst velstelt hagetomt, med vintergrønt og med blomar og vekster som kviler og samlar seg, før dei skal spinga ut att i vår- og sommarpryd.



Klosteret ligger der i et landskap som har bevart så mye av sin opprinnelighet, at vi kan se for oss Harald Hårfagre når han rir over Gjallarbrui mellom Klosterøy og Mosterøy, på vei til frillen sin. Kong Harald hadde mange kongsgårder. Mye kan tale for at Utstein var en av de mest benyttede, slik det lå som et knutepunkt på seilassen mellom vest og sør-øst. Snorre forteller at han seilte dit etter slaget ved Hafrsfjord.



## Utstein kloster - en perle i havgapet

Av Ole Hestvold  
Foto: Torleiv Haugvaldstad

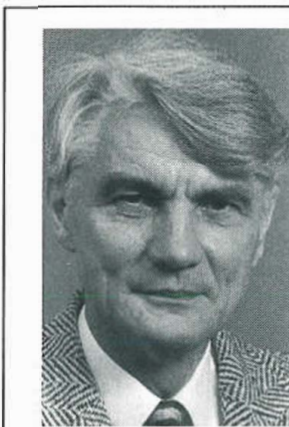
Ikke bare kongedømmets opprinnelse knytter seg til haug og hammer der ute, men også den eldste bosettingen. Vi går på grunn som har vært brukt og slitt fra den tiden da isen fremdeles hadde jerngrep over innlandet. Sporene fra forhistorien, gjennom historien fram til i dag, er mange.

### Kulturlandskap

I dag kan vi prise oss lykkelige over at det eneste bevarte og restaurerte av omkring tretti norske klostere, Utstein, ligger i et av de best beskyttede og vakreste kulturlandskap vi har i landet.

Det harde og karrige terrenget er mildnet av de bølgende grønne flatene. Steinen som lå der, er temmet i snorer av fint lødde steingjerder. Her er ingen skjemmende bebyggelse.

Vi bør, og etterslekten vil, takke Schanche-slekten for at den så innbitt har tatt vare på disse verdiene. Knapt noen av våre største fortidsminner har en slik innfatning som Utstein kloster.



*Ove Hestvold var sokneprest i Rennæsøyprestegjeld 1961 - 66. Bosatt på Mosterøy 1971 - 76 og fra 1992. Han var sterkt engasjert i forbindelse med restaureringen av Utstein kloster kyrkje fram til gjenåpningen i 1965*

### Kloster fra 1265

Det var Magnus Håkonsson, en venn av kirken, som ga kongsgården til augustinerne i Olavsklosteret i Stavanger, som så flyttet til Utstein omkring 1265. Magnus hadde bodd i Stavanger som kronprinsregent, men da faren døde i 1263 måtte Magnus flytte til riksstetet Bergen.

### Religiøst og kulturelt sentrum

Klosteret bærer preg av at det ikke er reist fra grunnen av. Murer fra kongsgården ble deler av anlegget. Det er et lite kloster, også etter norske forhold, men det har vært viktig.

Biskopen i Stavanger rekrutterte staben sin, kannikene, blant munkene. De hadde høy utdannelse og allsidig erfaring.

De drev jordbruk på Utstein, administrerte klosterets enorme jordeiendommer over hele Rogaland, drev skipsfart og handel innenlands og utenlands.

De var lærde munk, prester, som drev litterært arbeid. For Rogaland har de utgjort den viktigste formidlingscentralen for europeisk kultur.

Og de drev datidens form for sosial virksomhet. Blant annet hadde de gamlehjem for enkemenn på klosteret, som til gjengjeld fikk overta jordeiendommene deres.

### Det religiøse - og det søte liv

Selve det indre religiøse liv, som har utfoldet seg i klosteret og har vært kjernen i det hele, er det ikke lett for oss å få et forhold til, når vi vandrer mellom de gamle murene der ute. Men de må ha hatt en sterk motivering for å forsake det vanlige borgerlige liv og vie seg slik for bønn, meditasjon og tjeneste.

Da er det langt lettere å forstå det som utfoldet seg på klosteret etter reformasjonen og som bygningen også forteller om, - dansk adels søte liv, som eiere av munkenes opprinnelige jordeiendommer.

### Midt i trafikken og tornerosesøvn

Utstein kloster lå engang midt i trafikken, fordi den foregikk til sjøs.

I generasjoner har det nå fått sove tornerosesøvn i sin avkrok, utenom trafikken.

Nå er klosteret igjen for alvor koplet til vår tids reise- og ferdselssystem. Det betyr at titusener vil ta i øyesyn dette klenodium. Denne perlen og dens innfatning, der det ligger vendt ut mot Nordsjøen.



30. november 1992

# Regn, blest og storstilt Rennfast-fest



Striregn, stormkast og skikkeleg hustre - men for ein dag. Mange høgstemte og store ord er brukt om den samferdselsmessige revolusjonen som åpninga av Rennfast inneber. "Mirakelet under Byfjorden", brukte Stavanger Aftenblad som overskrift for ein av bladet sine reportasjar. Og det er vel det Rennfast er - eit mirakel - ikkje berre under Byfjorden, men heile prosjektet.



Dagen startar ved Åmøy bru, med offisiell åpning av vegen og brua til Åmøy ved fylkesordførar Odd Arild Kvaløy. Denne delen av Rennfastprosjektet er eit fylkesveganlegg, og attpåtil det største fylkesvegprosjektet i Rogaland til nå.

Til venstre for fylkesordføraren står vegsjef Chester Danielsen og ordførar i Rennesøy Svein Helgesen og på høgre sida står Stavangerordførar Tore Nordtun. Som kjent, er Åmøy delt mellom kommunane Rennesøy og Stavanger.

**Fotoreportasje:**  
Bård Asle Nordbø, Harald Sel,  
Olav Garborg

Georg Åsen gjer klar til åpningsseremonien og strekker flaggbandet over avkjøringsrampen på ferjeleiet.



På Mortavlka ferjeleie slår lokale revykrefter til med "Mens me ventar" i timen før åpningsseremonien. Men desverre, veret fører til at det er vanskeleg å samla folket. Del søker ly best dei kan - i terminalbygget og bilar.

Dessutan er det vanskeleg å få lyden til å bera fram i stormen, sjøl med kraftige høgtalarar. Her er ein del av revygjengen samla på scenen, for anledningen i vegvesen-uniformar.





*Svært mange er møtt fram, - feststemte trass i uveret. Kor mange ville det ikkje ha vore på ein godversdag? På den andre sida sett, er det kanskje regn og storm som gir den "rette" ramma rundt el vinter-vegopning på Vestlands-kysten.*



*Kommunalminister Gunnar Berge har foretatt den offisielle åpninga, ved å klippa over flaggbandet med sauesaks. Med blomster i hendene, overrakt av vegsjef Chester Danielsen, gjer han seg klar til neste etappe i feiringa, bilkortesje til Mastrahallen der fest-lunsjen ventar.*

*Mellom dei blaute og forblåste etter "festen" på Mortavika er Kari Mehla frå Vegvesenet sin arrangements-komite. Når eln har mange plikter, er det ikkje lett å søka ly for å "ta seg inn att" mellom stormbøylene.*



*El storstilt åpningsmarkering er slutt. Melr eller mindre blaute, kalde og forblåste kjem folk seg raskt i bilane og bussane. Mange reiser nordover og får varma seg ombord på ferja "Rennesøy", som går første turen i det nye ferjesambandet Rennesøy - Bokn.*







*I Mastrahallen blir festlyden møtt av felende tonar frå Ryfylke Brassband. Dirigent er Tormod Gilje. Mastrahallen er fint pynta til festen. Mellom anna kan ein sjå den restaurerte "Bybåten" frå Hodnefjell. Den er frå ca 1860 og den eldste bevarte familie- eller grendebåten i Rennesøy kommune.*

*El gruppe frå Rennesøy musikkskule, forsterka med Bjørn Aslaksen, urframfører "Vegen te byen", skriven av Bjørn Aslaksen. I sin tale seinare i programmet kommenterer vegdirektør Olav Sæfteland denne visetittelen: "Ikkje gløym at det også går ein veg heim att frå byen", er vegdirektøren si kloke påminning. Frå venstre ser me: Rasmus Sand, Erlend Ona Gjul, Stein Endresen, Martha Rise, Leif Lagestrand, Tor Inge Haga, Kjell Grønnevik og Bjørn Aslaksen.*



*I Mastrahallen er elles eine veggenspyda med gruppearbeid om Rennesøy og Rennfast, laga av barn frå barnehagane i kommunen. Mellom fleire nydelege arbeid, viser me elt bilete frå Bru barnehage. Til og med Galtmannen, han som arkeologane meiner kan ha vore den første nordmannen, har del fått med.*





*Vegdirektør  
Olav Sjøfteland  
takkar  
kommunalminister  
Gunnar Berge og  
overrekker han  
sauesaksa som eit  
varig minne om  
den store dagen  
då han åpna  
Rennfast-  
prosjektet.*



*Vegvesenets Torleiv Haugvaldstad er  
seremonimester på den store Rennfast-  
dagen. Han er på sitt beste. Og då er det  
få, om nokon, som kan gjera det betre.*



*Det er ein stor dag for mange, og ikkje  
minst for vegsjef Chester Danielsen.  
Knappt nokon har stått meir på enn han  
for å få realisert dette kjempe-  
prosjektet. Ikkje ofte er ros og lovord  
meir fortent enn dei vegsjefen får under  
festen i Mastrahallen.*



*To ordførarar og tre vegvesenarbeidarar ved festbordet. Frå venstre skimtar me  
ordføraren i Karmøy, Gunnar Mosbron, deretter Tysvær-ordføraren Borghild  
Yrkje og Rennfast-arbeidarane Oddmund Mellomstrand, Magnus Fisketjønn og  
Erik Fjermestad.*



*Og her er tre andre representantar for del som har bygd vegane og tunnelane,  
vegvesenarbeidarane Paul Torin Våge (t.v.), Hallvard Jordbrekk og Magne Tveit.*



*Per  
Surnevik  
framfører  
sin sær-  
sære  
gode  
prolog.*





Elleve av del nittent tilsette framfor produksjonshallen.

Bak f. v.: Albert Hanasand, Kåre Sel, Ola Risa, Jan Magnus Østhus, Oddvar Austbø, Jorunn Håvarstein Austbø, Odd Dirdal og Lars Håvarstein. Framme f. v.: Kåre Østhus, Torleif Austbø og Oddvar Nordhus.

## Optimisme i Vikevåg Trelast

### Rennfast betyr større effektivitet

Vikevåg Trelast A/S er største industriverksemnda i Rennesøy kommune, med 19 tilsette. I ei tid då bygge- og trelastbransjen kjempar i motbør, har bedrifta auka talet på tilsette med 3 det siste året.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Firmaet blei starta i 1932 under namnet Vikevåg Trelastforretning & Co.

Vanleg husbygging er viktigaste produksjonen, i tillegg til vanleg trelasthandel. Byggearbeidet foregår først og fremst i Ryfylke, Stavanger/Sola- området og på Jæren sørover til Nærbø.

#### Optimisme

Dagleg leiar Oddgeir Nordhus tenkjer framover med optimisme. Og Rennfast er ein viktig grunn til det.

- Fraktutgiftene blir vel ikkje mindre i første omgang. Siste året har me betalt omlag 160.000 kr i ferjefrakt, og bompengeutgiftene blir nok like store. Men me blir så mykje meir effektive. Nå

vil f.eks. ein sjåfør greit klara 2 lass om dagen til Stavanger. Med ferje gjekk heile arbeidsdagen til eit lass.

#### Intern transport

- Så har me den store fordelten med Rennfast at den interne transporten i kommunen går effektivt, problemfritt og bompengefritt. Å vera avhengig av ferjer mellom øyane i kommunen, har vore ei stor ulempe.

#### På offensiver

Vikevåg Trelast A/S er på offensiven, seier Nordhus, og Rennfast er heilt avgjerande for satsinga.

- Me har nyleg danna eit samarbeidsselskap med Ålgård Bygg i Gjesdal, som heiter Vikevåg og Ålgård tomter A/S. Til nå har firmaet tilrettelagt og selt 30 tomter. Ca 15 av desse skal Vikevåg Trelast bygga hus på.

Dessutan har me inngått samarbeidsavtale med Hetlandshus A/S på Bryne. I det komande året gir denne avtalen oss ein produksjon på 70 til 75 byggesett for bolighus. Avtalen med Hetlandshus ville nærast vore utenkeleg utan fastlands-samband, seier Oddgeir Nordhus.

## Vikevåg slipp - Med Rennfast står me betre rusta

Bygging og ombygging av veksthus er Vikevåg Slipp A/S sin spesialitet, - ikkje reparasjon og vedlikehald av båtar, slik firmanamnet skulle tilseia. Men firmaet, som blei etablert i 1911, har lang tradisjon i båtrepatorbransjen. Og framleis er mange båtar innom slippen, helst lystbåtar og fiskebåtar.

**Tekst og foto: Harald Sel**

I 1980 bygde firmaet nytt verkstadbygg og satsa meir på mekanisk produksjon og reparasjonsarbeid. Verksemda har gått bra og har nå 6 tilsette.

#### Ei god "Rennfast-tid"

Nils Tveit har vore dagleg leiar for Vikevåg Slipp A/S sidan 1980.

## Cirkelsagens sang

*Cirkelsagenes sang.*

*Stål som skjærer sig gjennom tømmer,  
kløver granen med virrende klang.*

*Cirkelsagenes sang.*

*Plankestablenes rekker av kuber  
på trelasttomtens hvite vang.*

*Cirkelsagenes sang.*

*Nybygg på landet, byen som vokser,  
handelen, arbeidets trivsel og trang.*

*Cirkelsagenes sang*

*toner hjemmefra ut over verden.*

*Cirkelsagenes veldige sang.*

**Louis Kvalstad**  
Fra Ringbølger, 1935





Frå verkstadhallen. Frå v.: Sigbjørn Kloster, Lars Ramndal, Nils Tveit og Gustav Tveit.

- Anleggsperioden for Rennfast har vore ei god tid for oss, seier han.

- Me har hatt mange oppdrag, mellom anna for Statens vegvesen. Det gjeld f.eks. reparasjonar av maskinar. Til tider har det til og med vore knallhardt. Mens arbeidet var mest intenst med molo- og

ferjeleie-bygging i Mortavika, hende det at me sto på med reparasjonar og vedlikehald av anleggsmaskinar både kvelder, netter og helger. På denne måten har me knytta til oss mange kontakter. Me har god tru på at me også vil få oppdrag frå desse i framtida, nå når Rennfast-anlegget er ferdig.

### Raskt både sør og nord

- Med fastlandsambandet står me langt betre rusta enn tidlegare, seier Tveit.

- Fraktutgiftene blir vel omtrent som før - så lenge bompengerperioden varer. Det store framskrittet er at me nå kan nå heile Stavanger-halvøya på 1/2 til 1 time. Det same gjeld sentrale delar av Nord-Rogaland

Når ein før f.eks. skulle reparera eit drivhus på fastlandet, gjekk det minst 3 - 4 timar bare til ferjereise. For oss er det ofte viktig å kunne rykka ut fort, når eit eller anna er gale ved eit veksthus. Store verdiar kan stå på spel.

### Veksthusproduksjonen usikker

- Men veksthusproduksjon er vel for tida ei usikker næring?

- Ja, me merkar den usikre situasjonen, som er knytta til verknadane av EØS og EF-tilpassingane. Ikkje minst av den grunn, er det viktig med dei nye erfaringane og dei kontaktene Rennfast-utbygginga har gitt oss. At me på denne måten har fått "fleire bein" å stå på, kjem i tillegg til den store transportforbetringa som fastlandsambandet fører med seg, seier Nils Tveit.

## Foredling av havets rikdom

- og "Renn-rask" transport ut på marknaden



- Det kryr av krabbe i fjordane. Ein veldig ressurs, som me syns det var viktig å utnytte lokale. Og så starta me opp i 1988, med oppkjøp, rensking omsetning av krabbekjøtt i skalet. Dette seier Tor Bernhard Harestad. Saman med Kåre Østhus driv han Rennesøy Krabbe A/S.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Firmaet har hatt ei rivande utvikling sidan ein forsiktig start for 4 år sidan. Første året selde dei 20 tonn foredla krabbe. I 1992 låg produksjonen på over 80 tonn. Det utgjør ein omsetningsverdi på bortimot 2 millionar kr. Storparten blir selt ferskt, og nesten alt blir omsett i Norge.

Ca 300.000 krabbar kjøpte og foredla Rennesøy Krabbe fjor. Nesten alt blir

levert frå fiskarar i Rennesøy. Kommunen har ca 20 yrkesfiskarar. 10 av desse er faste leverandørar av krabbe.

Rennesøy Krabbe er ein typisk sesongbedrift. Sommarhalvåret kan vera svært så hektisk, mens det er liten aktivitet om vinteren. På det meste er 15 personer sysselsette. Fleire skuleungdommar får f.eks. ei kjærkommen inntekt i ferien.

Kva betyr så fastlandsambandet for ei bedrift som driv med foredling av lett bederveleg vare?

Svaret gir seg eigentleg sjøl, seier Kåre Østhus. - Varen må fort ut på marknaden. Krabben toler kjølelagring i 6 dagar. Før Rennfast måtte me ut med båt, for å få krabben til Stavanger eller Mekjarvik, når det hasta. Og det gjorde det ofte. Nå kan me senda med bil til alle døgnets tider. Det er ein stor fordel.

Ca. 300.000 krabbar blei foredla til 80 tonn krabbekjøtt og selt til forbrukarar i Norge i 1992. Her er Tor Bernhard Harestad i arbeid med råvaren.





Rennesøy skolekorps

## Kulturlivet før og etter Rennfast

Rennfast har vært med å plassere Rennesøy på kartet. Selv om det har skjedd mye interessant i Rennesøy opp gjennom årene, kanskje mest de siste par tiårene, så synes ikke dette å ha fanget mediernes interesse i den grad som Rennfast.

Det er to grunner til dette. Det første er Rennfast sin rolle som ledd i Kyststamvegen fra Stavanger og nordover. Det andre er de arkeologiske utgravningene som følge av prosjektet. De har faktisk ført til at en del av norgeshistorien må revurderes.

Av kultursjef i Rennesøy  
Grete Lambert

### Rikt kulturliv

Rennesøy har fram til 30/11-92 vært en øykommune med 6 bebodde øyer, hvorav de 5 største nå er forbundet med tunneler/bruere.

Hver av disse øyene representerte et samfunn med sine særegenheter. En viss konkurranse øyene imellom virket ofte som pådriver, særlig når det gjaldt kulturytringer. Når ei øy fikk sitt musikkorps, så skulle også de andre ha det.

Fra gammelt av var bedehuskulturen den bærende kulturformen, men i løpet av 70-80-årene har det vokst fram en mengde kulturaktiviteter av ymse slag. Således har kommunen i dag 4 skolekorps, 2 amatørkorps, toradergjeng og diverse rockegrupper. Vi har juniorkor, ungdomskor og kirkekor. Gammeldansen fikk et oppsving i

løpet av 80-årene og aktiviserer folk fra 5 til 70 år.

### Idretten

Vi har lagt forholdene vel tilrette for idretten. Med 4 fotballbaner, diverse treningsbaner og friidrettsbane.

Det hører med til sjeldenheter at en kommune med ca 2.560 innbyggere investerer i en hypermoderne idrettshall som Mastrahallen. Det var litt av et kunststykke å bli enige om den beste plassering av hallen. Rennesøy og Mosterøy ville helst ha hver sin. Men dette skjedde i den tid da Rennfast var under planlegging. Den framtidige sammenknytningen av øyene spilte nok en rolle her. En annen forutsetning for å få idrettshall var den dugnadsinnsatsen som ble lagt for dagen. I det hele tatt er dugnadsånden fremdeles levende i kommunen vår.



### Tidlig ute

Skal en ta et lite tilbakeblikk, vil en også se at Rennesøy kommune har vært tidlig ute med mange kulturtiltak. Således fikk Rennesøy alt i 1967 egen kulturnemnd, noe som ingen andre Ryfylke-kommuner hadde på den tid.

Alt i slutten av 60-åra fikk Rennesøy sin musikalske barnehage, som den eneste blant de mindre kommunene i Rogaland. Kommunal musikk-skole ble startet alt i 1974 og er i sving fremdeles, desverre noe amputert på grunn av dårlig økonomi og lav prioritering.

### Lite edruelig omtale

Mediaomtalen av Rennesøy i forbindelse med oppstart av Rennfast-prosjektet ga nærmest inntrykk av at Rennesøy er et U-land, men at også vi med fastlands-sambandet nå skulle få adgang til stor-samfunnet og de kulturelle kjøttgryter på fastlandet. Som en vil se, var dette lite edruelig tale.

En kan jo nevne at initiativene også kunne gå motsatt veg. Rennesøy kulturnemnd tok således initiativet til den første vandreutstilling av billedkunst i Rogaland. Denne er senere blitt tradisjon.

### Knapt kulturbudsjett

Kulturlivet har altså vært blomstrende, selv om det ofte har vært lite kontakt mellom øyene, da alt måtte innrettes etter ferjeruter og annen båtskyss. Det kommunale kulturbudsjett rekker ikke langt, da

Miniputt-kamp



alle tilbud fra bibliotek til museum har måttet fordeles nøye, slik at det ble litt på hver øy.

### Endringer med Rennfast

Vil Rennfast bety endringer for kulturlivet i kommunen? Uten tvil, og vi får håpe i positiv retning.

De kommunale midlene på kulturbudsjettet burde kunne bli utnyttet langt bedre. Samordning og bedre kontakt mellom lag og organisasjoner på tvers av øygrensene, er også noe en kan håpe på. Det å kunne forene det beste fra alle bygdene, burde gi styrke og bedre kvalitet.

### Den negative siden

Men det nye sambandet kan også komme til å slå negativt ut for det lokale kultur livet.

Bedret forbindelse med fastlandet og Stavanger, kan føre til at folk - kanskje særlig ungdommen - vil søke inn dit. Dette kan komme til å virke kulturelt forarmende på det lokale kultur livet. Noe som taler i den retning, er at tidligere Mosterøy kommune vel alltid har følt en nærmere samhørighet til Randaberg og Stavanger enn med Rennesøy. Særlig gjelder dette Bru/Sokn og Vestre Åmøy.

### Egen styring av turismen

Idag satses det over alt på turisme og man har sogar laget begrepet "kulturisme". I og med Rennfast forventer en at turismen til kommunen vil øke betydelig. Her bør Rennesøy kommune satse på å mestre de utfordringer som følger med dette på egenhånd.

Det ville være en ulykke hvis turisme i Rennesøy skulle bli styrt fra Stavanger, hvor man ikke kjenner forholdene og de kvalitetene som vi mener Rennesøy har. Styrer vi ikke dette selv, kan kommunen bli frarøvet de inntekter som turistnæringen forventes å kaste av seg.

På bakgrunn av det som er sagt, er det behov for en sterk kulturetat som kan mestre framtidens utfordringer på dette området.

### Muligheter og utfordringer

Hva framtida "etter Rennfast" vil bringe, er ikke godt å si. Tida vil by på både muligheter og utfordringer. At det vil skje store forandringer turde være sikkert. La oss håpe at forandringene skjer i størst mulig grad til beste for befolkningen i Rennesøy kommune.

# Reiseliv - ei næring å satsa på

Opnar Rennfast for ei satsing på reiselivsnæringa i Rennesøy?

Mange meiner ja. Og 27 år gamle Anne Lise Finnesand er ei av dei. Ho er leiार for ei prosjektgruppe som er i gang med byggearbeider for eit vertshus på Finnesand, ikkje langt frå Utstein Kloster på Mosterøy. Tre millionar kr vil bygget kosta. Om alt går etter planen, opnar Utstein Kloster Vertshus 1. mai 1993.

*Tekst og foto: Harald Sel*

- Går det bra med vertshuset, er også planane klar for vidare utbygging til å ta imot overnattingsgjester. Det vil seia 4 eller 5 sjøhus med 2 leiligheter i kvart, seier Anne Lise.

Både ho og dei 5 andre i prosjektgruppa er oppvaksne på- eller har nær tilknytning til Finnesand. Når vertshuset opnar, skal Anne Lise vera dagleg leiार.

Ho er frå før utdanna frisør, men for å dyktiggjera seg innan reiselivsnæringa gjennomfører ho for tida reiselivsskulen ved korrespondanse-skule.

### Lokale spesialiteter

Anne Lise Finnesand seier at ein vil satsa på lokale spesialitetar

*Utstein Kloster Vertshus skal reisas ved sjøkan- ten her ved Finnesand. Leiार for prosjektet, Anne Lise Finnesand, har tru på reiselivsnæringa i Rennesøy. Ikkje minst vil Utstein Kloster bli eit attraktivt reisemål.*

på Evertshuset, - får ikkje f.eks. Og at det vil koma gjester, føler ho seg trygg på.

- Med Rennfast vil f.eks. Utstein Kloster bli eit nytt reisemål for turoperatørar. Klosteret, lokal kultur, natur og tradisjonar. Dette er salgbart. Me vil bruka det me har. Det skal gjelda for prosjektet vårt på Finnesand. Det skal tuftast på tradisjonar av norsk kystkultur, og serveringstilbudet skal ha same preg.

### Opplevelsesferie

- Så du meiner at reiselivsnæringa er noko å satsa på i Rennesøy?

- Ja. Reiselivsnæringa generelt er i vekst. Så dette trur eg på. Elles hadde eg ikkje satsa.

Rennesøy har mykje å by på innan det me kallar opplevelsesferie. Norge har lite sol samanlikna med syden, Men når det gjeld aktiv ferie og varierte opplevingar, har få plassar i Europa dei vilkåra som me har.

I Rennesøy kan me f.eks. tilby fotturar, fisketurar, gardsbesøk og masse andre ting, som f.eks. kulturelle tilstellingar, seier Anne Lise.





# ”Dampskibe bringer fordele

## Samferdselssoge for Rennesøy

Frå gammalt, då land skilde og hav batt, var Rennesøy ein sentral stad i verda. Heilt sidan vikingetida førde båtkjolar rennesøybuen ut i verda og framandfolk tilbake. Frå dei større gardane skipa dei kornet til andre landsdelar i sine eigne jekter og setebåtar alt frå 16- og 1700-tallet. Og færingen frakta friarar mellom øyane og varer til byen. Ved marknadstider sist på 1600-tallet stemde seksten Rennesøy-færingar dagleg over Byfjorden med folk på veg til torg og gater.

Av Birger Lindanger

### Skyssbåtar og postbønder

Fram til i 1870-åra fanst det tri ”tilseilingsstasjonar”, på Kloster, Gongenes og Austbø, der det var råd å få skyss over fjorden. På 1600-tallet skaffa postbønder, med livet som innsats, offentlege dokument att og fram over fjorden frå Reianes til Bokn. Til lands var sjoarvegen frå dei gamle klyngetuna ned til gardsnausta viktigast, medan sorpestiane krøkte seg gardimellom og snautt nok kunne ridast.

### Første dampskipet

Temaet for møtet i Rennesøy heradstyre 12. desember 1855 innevarsla konkurranse for færingen. Amtet spurde då om heradet ville gje pengar til eit dampskip på Ryfylke-fjordane. Men nei, visstnok var eit dampskip til fordel for distriktet. Rennesøy låg likevel for nær byen til å få skikkeleg utbytte av tiltaket, meinte dei folkevalde. Difor gjekk hjuldamparen

”Ryfylke”, den fyrste rutebåten her ikring, utanom Rennesøy.

Rike Danielsen på Bru var usamd og meinte at også Rennesøy trong betre skipssamband. Difor kjøpte han dampskipet ”Ebeneser” og sette det i fart mellom Mastrafjorden og Stavanger frå 1865 eit par dagar i veka.

### ”Udflugt” via Skudenes

Etter bare eit par års drift tok Det Stavangerske Dampskibsselskap over båten. Selskapet la då om rutene slik at dei blei så godt som ubrukbare for rennesøybuen: Kvar tirsdag gjekk rutebåten frå Stavanger via Vikevåg til Skudenes og så direkte til Stavanger, medan det om fredagane tok vegen frå Stavanger direkte til Skudenes og sidan tilbake over Vikevåg til byen.

Bønene om ruteendringar blei mange. Jamvel mange ”søsterke kvie sig for en sådan udflugt” over Boknafjorden for å koma til byen på tirsdagane og frå byen om fredagane. Ei slik dampskipsrute gjorde ikkje anna nytte ”end at bringe os post 2de gange om ugen”, klaga heradstyret i 1884.

### ”Øernes dampskibsselskab”

Slikt var utoleleg i lengden og frå 1885 virka bygdas beste menn for å starta eit dampskipsseskap ”for Øerne”. Med støtte frå Finnøy og Stavanger blei ”Øernes dampskibsselskab” til i 1892. Det sikra seg året etter dampskipet ”Øybuen” som annan kvar dag fekk segla i Mastrafjorden og annan kvar dag til Østhusvik, Talgje, Finnøy og Fogn.

Drifta gjekk godt og nye distrikt slutta seg til. I 1899 kjøpte dei ei ferje til,



*Birger Lindanger er fødd i Sola. Han har filologisk embetseksamen med historie hovudfag. Han har skrivne ei rekke bygdesoger og lokalhistoriske bøker. For tida arbeider han m.a. med bygdesoga for Rennesøy.*

”Fjordbuen”. DSD tok nå konkurransen alvorleg, og mot lovnad om skikkeleg rutetilbod, fusjonerte dei to dampskipsselskapa i 1909.

Tri år etter brann ”Øybuen”, men blei kjøpt av ein privatperson og sett inn att i trafikk på Østhusvik og Finnøy under namnet ”Furra”.

DSD heldt fram med ein ny ”Øybuen” og med dagleg båtsamband til byen. Frå 1930-åra utvida dei tilbodet til fleire turar dagleg sommarstid. Når dei attpå fekk konkurranse av M/S ”Askøy”, som også gjekk inn i daglege ruter, stilna klagen over ferjerutene av!

### Landevegar

Fram til 1893 brydde folk seg lite om å rydda eit effektivt nett av køyrevegar i Rennesøy. Kvar mann var seg sjøl nærast, og køyrevegar fanst stort sett bare på gardane: Sjoarvegen ned til naust og gardsbrygge, vegen til tarestranda og til torvmyrane. Men dei var urudde og fortente snautt nok nemninga ”veg”.

Mellom krinsane strekte seg både ride- og gangsti, som kyrkjevegen Innakleivs til gravplass og kyrkje over Skjørvestad, Bjerga og ned Vikakleiva. Vintersdag kunne det vera tunge tak å føra lik over heia og ned den bratte Vikakleiva.

### ”for præsten at ride”

Første gongen dei drøfta vegar i heradstyret, var i 1862. Slitasje hadde



*Mens me ventar på båten. Gamlekaien på Vestre Åmøy ein søndag ettermiddag, truleg rett etter første verdenskrigen. (Foto utlånt av Lilly Bru)*



# saavel for land som byer”

gjort kyrkjevegen mellom prestegarden og kyrkja på Sørbo til ein sorpesti og så ring at det somme stader var “mindre ønskelig for præsten at ride over”. Vedtak blei gjort at dei mest nedslitne delane skulle utbetrast til skikkeleg rideveg av bønder og husmenn i Sørbo sokn.

## Uhyrlege 3000 kroner

Sidan gjekk det 19 år før neste vegsak. Amtsingeniøren fekk i oppdrag å vurdere kva ein veg ville kosta frå Bøvågen om Nordbo via Vikevåg til Askje på Rennesøy og frå Utstein kloster til Askje kyrkje på Mosterøy.

I 1884 slo amtsingeniøren fast at dei to prosjekta ville koma på uhyrlege 3000 kroner. Politikarane la då prosjektet på is, mellom anna med argumentet at dei ringe ferjerutene gjorde eit omfattande vegnett til lands uturvande.

## Dampskipsbrygger

Skulle dei ein hende gong med rutebåten, var det å borda han på fjorden, eit surt og usikkert tiltak i ringt ver. I 1875 spurde difor heradstyret DSD om dei ville leggja til i fall dei fekk dampskipsbrygger. Planen var å reisa brygge i Vikevåg og anten ved Kådavarden eller ved Finnesandvika.

Selskapet var helst avvisande, og fyrst ti år seinare fekk Vikevåg dampskipsbrygga si, i hovudsak bygd for friviljuge tilskot. Dei som sidan gjorde bruk av kaien, laut betala fem øre i avgift for kvar person og kvar sau! Etter dette gjekk rutebåten innom Vikevåg og Kloster.

Men det var tidleg i 1890-åra, då det blei klart for skikkeleg rutebåtsamband, at veg- og bryggebygginga skaut fart. Fyrst ute var nokre bønder i Sørbo sokn som hausten 1892 søkte om veg frå Sørbo til Reianesvågen. Søknaden blei stetta samstundes med vedtak om å bygga dampskipskai i Reianesvågen

## Veg Hodne - Reianesvågen

Våren 1893 vedtok heradstyret å byggja bygdeveg frå Sørbo til Vikevåg med ein arm til Hauskje kyrkje og frå Vikevåg til Hodne, etter at Innakleivs-buen hadde kravd eigen gravplass.

Det meste av kostnadane skulle delast på bøndene, noko som fekk politikarane frå Sørbo til å røysta mot vegen frå Nordbo til Vikevåg. Etter mykje tautrekking om kvar traseen skulle gå, sto vegen ferdig i 1897.

Sidan galdt det om å knytta seg til denne hovudvegen, men søknader frå Sel-Dale, Austbo og Asmarvik blei i denne omgangen avslegne. I staden gjorde heradstyret i 1902 vedtak om at dampskipsbrygga Innakleivs skulle liggja i Østhusvik og ikkje i Hegglandssjøen. Denne kaien sto fyrst klar i 1911.

## Nye krav - tunge tider

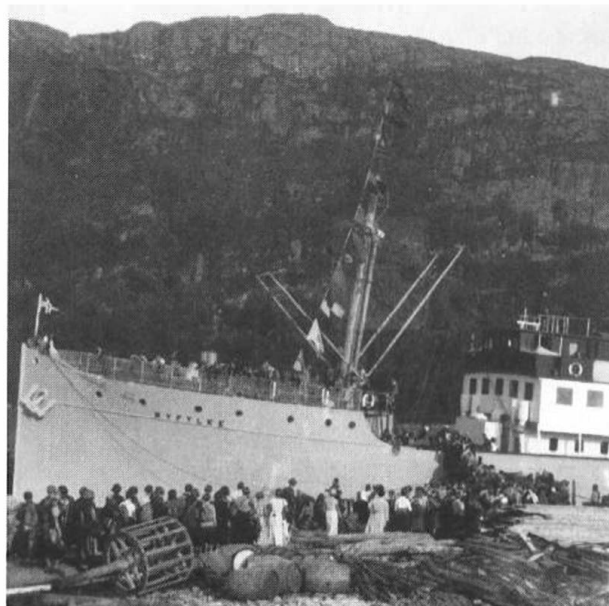
Ei rad nye vegkrav fylgde, men dei laut venta til etter fyrste verdskrigen før dei blei realiserte. I perioden 1919 til 1924 kom Hanasandvegen, Galtavegen, Hellandsvegen, Gongenesvegen, Eltarvågevegen og Reianesvegen.

Tidene som fylgde var tunge, og det blei nå helst utført vølings- og utbetningsarbeide på vegar og brygger. Det einaste større vegprosjektet var vegen frå Vikevåg til Dale og Sel, som sto ferdig i 1937. Elles blei det ført fram veg til Håvarstein i 1927, medan Bjerga fekk vegutløysing året etter.



*Mange mindre båtar har gjort teneste innan samferdsla i Rennesøy, ved sidan av del større rutebåtar. Her ser me "Tryg", ein 50 fots dampbåt.*

*I tida før første verdskrigen gjekk "Tryg" mellom Stavanger og småøyane Bru, Vestre Åmøy og Sokn. Eigaren, A/S Småøernes dampskibsselskap, inngjekk kontrakt i 1916 om posttransport på denne ruta. (Foto utlånt av Lilly Bru)*



*Fleire "Ryfylke" har trafikert på Rennesøy etter den første hjuldamparen "Ryfylke" frå 1850-åra. Her ser me "DS Ryfylke" frå 1920-åra ved kalen i Vikevåg i samband med eit stemne Kr. Himmelfartsdag.*



# Frå husmannsrute

## Rutebåt- og ferjesoge for Rennesøy

“For øybuane har sjøvegen naturlegvis gjennom alle tider vore visse ferdavegen kvar ein so skulde av ... ikkje minst ... til byferdsla.” Det er som om boka for “Rennesøy Prestegjeld 1837-1937” ville seia det i omskriven form med seglmakaren Paulus: “Seier ikkje sjølve naturen dykk” - at for øybuane er sjøvegen ferdavegen.

Av Erik Fossåskaret

Vi braut naturen. Måndag 30. november 1992 henta M/F “Strand” med seg landgangen frå kaiane i Rennesøy - for alltid. Ved dette høvet kan vi vel trygt nytta nemninga “for alltid”, sjøl om mange som har nytta orda før, laut sanna at endringane skaut fart og tok ei lei dei ikkje kunne sjå.

- No har vi fått båt “for alltid” sa til dømes kommuncleiinga, då gamle M/S “Rennesøy” tok til i Mastrafjord-ruta 1. desember 1958. I Vikevåg støypte dei kai etter båten. Det var det stabile ein kjende. M/S “Rennesøy” avløyste “Øybuen”, som hadde gått i jamn rute for Stavangerske sidan 1913. Då hadde båten allercie vore i fart som S/S “Sotra” av Bergen frå 1894.

### Postruter 1945

Etter “Postruter for Ryfylkefjordene og Kvitsøy” våren 1945, starta “Øybuen” frå Sørbo kl. 7,15. Han går under Utstein, Kloster og Voll. Har rute frå Vikevåg kl. 8,15 - vidare til Dale, “Assje”, Vestre Åmøy, Sokn og Bru. I Stavanger skal båten vera under Steinkarkaien kl. 9,55. Kl. 15,30 er stimen oppe att - på veg ut mot Byfjorden. På Sørbo ventar dei han etter ruta kl.18,00.

### Mange båtar

Rennesøy- og Mostra-buen fekk trø dekk på mange båtar i 1945 - berre på nokre dagar, om dei hadde ærend til det.

Onsdag morgon tek “Øybuen” folk til byen.

*Erik Fossåskaret er sosiolog, arbeider ved Høgskolesenteret i Rogaland og er busett i Rennesøy.*

*I debatten om Rennfast har han mellom anna peika på positive sider ved å reisa med ferje: At ho er ein møteplass, der folk pratar om laust og fast over kaffikoppen.*



Heimover er “Forra” i ruta. (Dette er gamle “Øybuen” frå 1823. Båten skifta namn etter at han brann på Reianes i 1912 medan mannskapet var på basar.)

“Forra” går attende til byen torsdag morgon, men “Askøy” går heim att.

Så er det “Askøy” sin tur å gå fredagsruta til Stavanger. Returen med ettermiddagsruta går med “Fjordbuen”. (“Fjordbuen” er andre båten “Øernes Dampskibsselskap” fekk bygd - i 1899.)

Søndag ettermiddag reiser mykje folk til byen. Gamle “Haukelid”, frå 1869, får med seg dei fleste. I tonnasje var “Haukelid” 2 1/2 gong så stor som “Øybuen”.

I denne tida vekslar i hovudsak også dei same båtane om å gå på Østhusvik. Men austsida har lege i leia for Steinnesvåg og Sandeid. Såleis har ein der jamt hatt større båtar i byrutene.

### “Markedsruter”

Selskapet sette opp eigne “Markedsruter”. Måndag 29. og tysdag 30. oktober laut “Haukelid” i farten på Mastrafjorden i morgonruta for å få alt folket vel til byen. “Øybuen” og “Askøy” delte på heimturen.

Bededag derimot heldt folk seg i ro. 2. oktober 1945 var alle ruter innstilte.

### Vinterpostruter 1952/53

Blar vi i “Vinterpostruter” for 1952/53, ser vi at “Ekspress” (“Snøgg” frå 1961) feiar folk med seg på ein ny måte. Dei som går ombord i Vikevåg 8,00, er i byen 9,10.

Kl. 8,30 derimot, kjem “Høgsfjord I” til Vikevåg frå Sørbo etter gammel skikk. Hentar med seg beist og gods. Eri Stavanger etter kjent ordning kl. 10,00.

Ti år seinare (1962/63) gjeld framleis den gamle tida med avgang frå Sørbo kl. 7,15. No med “Sauda” i ruta. Medan både “Snøgg” og “Rennesøy” supplerer mellom Vikevåg og Stavanger.

### Siste dampbåten 1958

I 1948 klagar ein brevskrivar i avisa over at dampen “Øybuen” stadig er i bruk. Men stimbåten går Rennesøy-ruta trufast enno i 10 år - til 1958. Dei 20 siste åra førde Halvard Løvig “Øybuen”. Det var siste dampbåten - saman med “Hjelmeland” - som Stavangerske hadde.

### Bilferje 1958

To år etter at gamle “Rennesøy” i 1958 kom i fart, frigav styresmaktene handelen med bilar. 1960-åra er rekna som det fremste av vekst-tiåra sidan 1945.

Med plass til 12 bilar vart “Rennesøy” utenleg på 10 år der “Øybuen” hadde tent i 45.

Selskapet flytta Ryfylke-trafikken frå “50 kaier til 10 ferjestø”, slik Per Surnevik har formulert det i Stavanger Aftenblad.

### Riksvegferjer 1967

Ordninga med riksvegferjer kom i stand i 1967. Gamle “Rennesøy” vart “Hidle”. “Nye” M/F “Rennesøy” tok til i Rennesøy-sambandet utpå året 1969.

Endringane kom meir brått og med større skifte enn mange kunne vera fortrulege med. “Ferja vil ikkje flyta til våren”, sa skeptikarane. Ho var for stor i det tronge farvatnet mellom Byfjord og Mastrafjord. Men radar avløyste klokke og kompass. Det kom blinkar på fluer og skjer.

Mannskapet gjekk inn i ei ny tid. Bøndene rygga ikkje lenger tilhengaren ned mot rekka og “tømde” grisane ombord - til matrosar som gjekk som tolmodige grisepassarar under bakken.

For og gjødning vart ikkje lenger lasta og lossa sekkevis. Mjølkebilar, forbilar



# til prestisjesamband

og dyretransportar letta slitet og heldt reinare dekk.

Ferje-kaiane skilde mellom A-bygder og B-bygder. Fleire meinte Østhusvik stadig meir hadde lasterute på trass og av nåde.

Matros-konene fekk fri frå å skifta kne i overallane til mennene etter slitet med å bera kassar.

Bysse og messe gav ordna matstell om bord. Mannskapet trong ikkje lenger ligge-tid for å gå på Omegns Kafé. Endå om maten der var aldri så god.

## Stor trafikkaue

I 1973 frakta "Rennesøy" 21.300 person- og varebilar, 11.800 lastebilar og 34 bussar. Ti år seinare var tala 46.500 person- og varebilar, 18.000 lastebilar og 58 bussar.

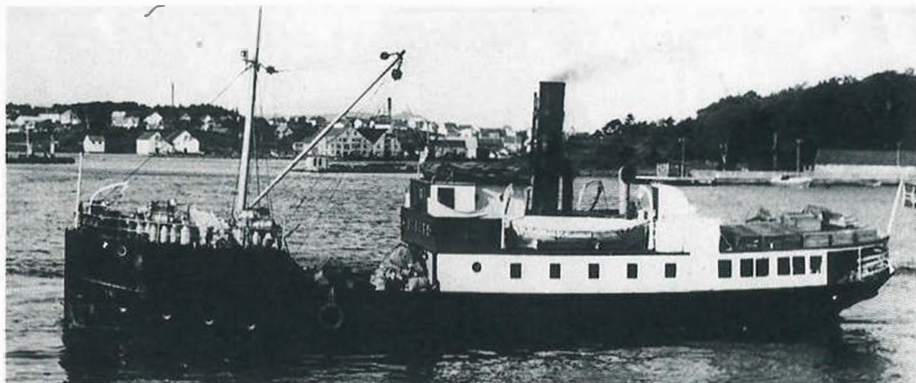
Elles reknar trafikk-statistikken alt om til personbil-einingar, PBE. I 1972 reiste det 46.800 PBE i Rennesøy-sambandet. Fram til 1980 vart talet meir enn dobla - til 106.500.

I mellomtida hadde M/F "Ryfylke" kome som ferje nr. 2. Likevel kviler "utviklinga" seg nokre år. I 1985 er talet 105.000 PBE. Til ny auke gjev oss 150.000 PBE i 1991.

Folketalet i kommunen auka ikkje som talet på bilar gjorde det. Men folk tek i veg meir ofte enn dei gjorde tidlegare. I 1972 reiste 213.000 personar i Rennesøy-sambandet. Mot 384.000 i 1991.

## Det nye Rennesøy-sambandet

30. november 1992 gjekk siste ferja i



*Dampbåten "Øybuen", bygd i 1894, gjekk i rutefart for Stavangerske i 45 år - frå 1913. Han gjekk siste turen 30. november 1958, nøyaktig 34 år før Rennfast-opninga. "Øybuen" blei avløyst av MS "Rennesøy", men innan 10 år var den utenleg i ei rute der "Øybuen" hadde gått i 45 år.*

sambandet Stavanger - Vikevåg - for alltid (?). På dagen 34 år tidlegare gjekk "Øybuen" siste turen i Mastrafjorden.

Stavangerske hadde Hurtigruta, Kyst- og Natrutra. Selskapet gjorde seg kjent over landegrensene for nyvinningar i ruter på Haugesund og Sauda.

Slik sett var ruta til dampbåten "Øybuen" å rekna som ei husmannsrute. På dagen 34 år etter "Øybuen" gjekk siste turen, opna det nye Rennesøy-sambandet - mellom Mortavika og Arsvågen. Sjølve prestisjesambandet i sjøvegs Rogalands-trafikk.

*MF "Strand", bygd i 1982, var den siste ferja som blei sett inn i Rennesøy-sambandet. Frå april 1990 trafikerte "Strand" ruta saman med MF "Rennesøy", bygd i 1969.*

*Under ser me "Strand" med den nye Askjesund bru i bakgrunnen, på ein av del siste Rennesøy-turane.*

*(Foto: Bård Asle Nordbø)*



## Kjelder for artikkelen:

Samtaler med Bjarne Nylund, Torgeir Torgersen og Finn Thorsen.

Årsmeldingar for Det Stavangerske Dampskibsselskap.

Rutchefte for Stavangerske v/ Handels- og Sjøfartsmuseet/Stavanger Museum.

Årsmeldingar for Statens vegvesen Rogaland.

Magnus Torgersen: "Fjordabådane", Stavanger Aftenblad.





## ”Styre og stell” i Rennesøy

*Eln liten, oversiktleg, velstyrt og veladministrert kommune, der folk trivst og stort sett syns at del har det rimeleg godt. Dette er eit hovudinntrykk frå Rennesøy, etter at eln har hatt glæda av å bli nokså godt kjent på øyane gjennom dei siste 2 - 3 åra.*

*Her, framfor heradshuset i Vikevåg, har me samla ein stor del av dei som står for ”styre og stell” i kommunen.*

*Bak frå venstre: Olav Pladsen (rådmann), Inger Årsheim (sentraladm.), Marit Surnevik (varaordførar), Morten Fløysvik (teknisk etat), Svein Helgesen (ordførar), Randi Folkestad (redaktør i Heimdrag), Tore Helland (vaktmester), Gerd*

*Hummervoll (kommunekasserar), Kari Rath (tekn. etat), Maren Kristine Bø (teknisk etat), Asbjørn Langseth (økonomisjef), May Britt Jensen (miljøvernleiar), Andreas Polster (sosialkontoret), Eli Ask (sosialkontoret), Linda Finnesand (kulturkontoret), Anny Hatlen (skulekontoret), Bjarte Gundersen (kontorsjef).*

*Framme f.v.: Inger Hellevik (kommunekassen), Geir Dagfinn Heggland (sentraladm.), Irene Sel (sosijsjef) og Torunn Medhus (skulekontoret).*

*Tekst og foto: Harald Sel*

Framhald frå side 23:

### Samferdselssoge for Rennesøy

#### Finnesandkanalen

På Mosterøy var det ikkje bare vegar som sto på heradsstyrekartet på 1800-talet. Med tida hadde landet heva seg og Finnesandstraumen grodd slik til at det bare var 15 cm djupn i 1874 slik at den eldgamle Finnesandbrua var blitt langt høgare enn nødvendig.

Frå 1898 blei det gravd ein ny, farbar kanal og i 1902 sto ei ny bru av jern ferdig over han.

I mellomtida reiste dei tidhøvelege dampskipsbrygger, og hadde klar kaier både på Vaulavika, Voll og Prestestø då ”Øybuen” kom stimande frå byen fyrste gongen i 1893.

#### Mosterøy - Åmøy

Fem år etter sette heradstyret i gong ei rad prosjekt på Mosterøy og dei andre øyane. Fram til 1902 fullførte dei vegen frå Kloster til Askje og bygde veg på Vestre Åmøy og dampskipsbrygger med vegstubbar til gardstuna på Sogn og Bru. I 1908 blei også Austre og Vestre Åmøy knytta saman med bygdeveg.

Med dette var det grunnleggjande vegarbeidet på Mosterøy gjort. Sidan var oppgåva stort sett å knytta einskildgardar til desse hovudvegane.

Det største av scinare tiltak, var bru og veg til Fjøløy. Prosjektet starta i 1924, men heldt fram eit stykke inn i 1930-åra.

#### Bilen kjem

Eit varsel om tider som skulle koma, var elles opninga av vegane for bilkøyning. Det skjedde på Rennesøy i 1936 og året etter på Mosterøy. Ved desse tider kjøpte dei også den fyrste bilen til Mosterøy.

#### På ny eit knutepunkt

Slik fekk øyane vegnettet sitt. Etter dette var det neste verkeleg store vegprosjektet Rennfast med riksveg over øyane og under fjordane frå Galta til Randaberg.

Som i gamletida, då sjøen batt folk saman, er Rennesøy på ny eit knutepunkt for samferdsla.



# - I believe in mobility

Eg sat til bords med forskningssjefen for Exxons solenergi-prosjekt. Det var etter at oljekrisen hadde fått verda så smått til å forstå at tusenårsriket ikkje fullt ut var kome med bilismen. Me prata om oljereserver, klimagassar, forurensing, byplanproblem ... Som ei motvekt mot all denne krisemaksimering konkluderte han med ein setning: - I believe in mobility.

Av Per Surnevik

## Trus-vedkjenning

Det lydde som ei trus-vedkjenning, og det var det: I raske glimt begrunna han den amerikanske suksessen i at sjølve folket var mobilt: dei flytte gjerne frå landsende til landsende, dei hadde utstyret til å flytta på seg. Dermed spreiddest idear, produksjonar, varer, synspunkt og kjensler så raskt og blei oppfanga til nyttige resultat så raskt i det amerikanske samfunnet.

Scinare har denne amerikanske trus-vedkjenninga på nytt og på nytt dukka fram som eit akkompagnement og ei forklaring til så mangt eg møtte på min veg:

## Ferdselsårer

Eg har stått ved Jerikos 9000 år gamle byfunn og ant korleis utgamle karavanetråkk mellom Middelhavet, Asia og Afrika har kryssa spor i denne oasen og blanda kultur i all den tid. Eg har vandra over steinsatte romarveggar i Gallia, sett Inkarikets transkontinentale vegnett i Peru, stått ved stinstøttene i Bolivias høgland der Thor Heyerdahl såg samanhengen med Påskøy-figurane langt vest i Stillehavet. Eg har stått ved Azekarpyremidane i Mexico og fått forklart korleis dei i heile sin geometri og astronomi klaffar saman med dei egyptiske.

Eg har høyrte språkforskarane

knytta sine fasinerande band mellom urnorske stadnamn og den indoeuropeiske språk-tradisjonen, skriftekspertar tolka norske runer ved hjelp av dei eldste semmittiske skriftteikn. Eg har sett fottråkka stiar på kryss og tvers over Afrikas raude jord.

## Samkvem

Eg har vandra Byklestigen og krope inn under Tretthidler. Eg har høyrte bestefar sulla setesdalsslåttar han drog med seg langs skinnvegen til Lysebotn, og folkeeventyr med røter langt, langt aust og attende i tida. Eg har sett bygdefolk frå Frafjord og Ørtdalen benka seg i samfunnshuset på Orre, og opplevd korleis nordsjø-teknologi er blitt flytta til Kinahavet gjennom eit foredrag på oljemessa i Stavanger.

Og eg har igjen og igjen måtta undrast over korleis alle samfunn til alle tider må ha hatt samkvem og samferdsle som ei underliggjande drivkraft i heile si utvikling. Folkeflytting - mellom landsbyar, land og kontinent har gitt dei mest overraskande side-verknader. I believe in mobility, sa amerikanaren.

## Når menneske møtes

Synergi-effekt seier vår tids økonomar og teknologar når dei skal forklara alt dette som deira eigne ufullkomne formlar ikkje kan fanga inn. Når menneske møtest ser dei nye ting, får nye inntrykk, høyrer andre lyder, forstår at livet kan levast på andre måtar. Det skaper nye idear, nye uttrykk, nye løysingar.

Det viktige med vegen og bilen er ikkje at han bringar sjåføren frå A til B for kr. X - 100, slik transportøkonomane evnar

å framstilla det. Det viktige er at Bjerkreimsbuen kan møte jærmbuen til ideutveksling om betre mjølkeproduksjon, at Stavangerfolk kan sjå nye verdier i møte med Hå prestegard, eller at halve Rogaland kan nå fram til flikar av ein verdskultur i Stavanger konserthus. Det viktige er at Danmark og Italia er innan menigmanns aksjonsradius. Det gir synergi-effektar som transportøkonomen ikkje kan talfesta.

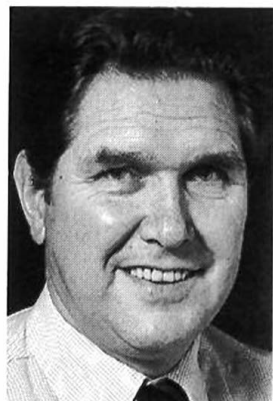
## I vegen og bilen sine spor

Vel er det effektivt og lønsamt at dyretransportane kan sentralisera haustslaktinga til Forus, men ingen har ennå kalkulert verdien av alle dei stjernelam som er blitt resultatet av fagleg erfaringsutveksling bygdene imellom i vegen og bilen sine spor.

Derfor er det eigentleg fortvilande hjelpelaust å blanda seg i debatten om den eine eller andre vegen er lønsam eller ikkje. For ingen har reknemetodar til å gi ein udiskutabel facit. Men det merkelege er at i dei sentrale deler av landet, der bilen og vegen forlengst er blitt det heilt sjølvsgade instrumentet i daglegdrift av samfunna, der er kanskje forståinga for dei djupare verknadene av samkvemet minst utvikla, rett og slett fordi dei er så sjølvsgade at ein ikkje ser skogen for berre tre.

## Ubrukte blåner

Bilen og vegen ga mobilitets-omgrepet ein totalt ny dimensjon. Den personlege fridomen, den kollektive fleksibilitet, flytting av varer og tenester i tusen variantar er så fundamental at det er praktisk talt utenkeleg at alt dette skulle verta utradert. Motorar og drivstoff vil endrast, restriksjonar, krav og kanaliseringar vil koma, men vegen og dei fire rullande hjul vil for alltid leggja ei ramme for våre daglegliv. Og er det sant det amerikanaren påstod, at mobiliteten i seg sjølv er ei forløysande kraft for vår skaparevne, så ligg det framleis ubrukta blåner i framtida.



*Per Surnevik er tidlegare redaktør av Stavanger Aftenblad. Han bur i Rennesøy, der han også er fødd og oppvaksen.*



  
**RennFast**  
RENNESØYS FASTLANDSFORBINDELSE

RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



**RYGJAVEGEN**

Fleire hundre menneske trossa regn og storm og deltok i Rennfast-åpninga på Mortavika ferjeleie. Her er ein del av dei unge rennesøybuane oppstilt framfor flaggbandet rett før den offisielle åpninga.