

# Mandius og HSD-sjørøvarane

Uskedal var blant stoppestadene som stod sentralt i sjøstriden mellom HSD og konkurrentane i dei harde 1930-åra. Kontrakten om Sandakaien som landhandlar, jekte- og kaieigar Mandius Myklebust inngjekk med HSD viser kor steile frontane var.

*«Mandius Myklebust gjev H.S.D. einerett til sin kai, soleis at han nektar alle båtar, som H.S.D. reknar som sine konkurrentar, kaiplass på sin eigeidom. Heller ikkje skal han eller borni hans elles på nokon måte stydja slike båtar»,* stod det i «semja» som Mandius og HSD sin dåverande sjef Finn Øen signerte i Bergen 1. desember 1934.

Den spesielle avtalen må sjåast i lys av at dette var før rutekonsesjonane si tid, og i ein periode då etterdønningane etter børskrakket i 1929 enno ikkje hadde lagt seg. Medan dampskipsselskap som HSD strevde med høge driftsutgifter, hadde lokale motorbåteigarar etter 1. verdenskrigen sett nye og effektive fartøy i trafikk på langs og på tvers av fjordane. Og særleg kom det til hard konkurranse om frakt- og passasjertrafikken mellom Hardanger og Bergen.

## Sterke ord

Finn Øen var fersk HSD-direktør i 1934, og kom til å leia selskapet heilt til 1972. Han var jurist som forgjengaren Gjert Lindebrække. Men det hindra han ikkje i å karakterisera verksemda til HSD sine motorbåt-konkurrentar som sjørøveri. Det resulterte i injuriersøksmål, som politiet seinare la bort. Også Lindebrække hadde kome med sterke uttalar om konkurrentane og metodane deira; *«skitten trafikk»* og *«banditvirksomhet»* var blant orda han nytta.

Bård Kolltveit skildrar denne spesielle delen av HSD-historia i «I rute», jubileumboka om det ein gong så mektige ruteselskapet som fylte 125 år i 2005. Der går det fram at den konkurrenten som særleg plaga HSD var eigarane av «Lønningdal»-båtane i Os.

Det hadde starta med Tomas Boge frå Strandvik som sette motorkutteren «Signal» i rute mellom Bergen og Odda. Så gjekk Boge saman med Engel Lønningdal i Os og dreiv kutteren «Lønningdal» i same ruta.

Samarbeidet sprakk i 1929, då Lønningdal introduserte nybygde «Lønningdal I» i ruta Odda-Bergen. Den farten gjekk så bra at Lønningdal alt tre år seinare sette inn eit nytt og større fartøy, «Lønningdal II» i Odda-ruta. Begge treskipa blei bygde hos Skaaluren i Rosendal.

## «Lausonjen te' HSD»

Motorbåteigarane hadde fordelene av å vera ubundne av tariffavtalar og krav om heilskapelege rutetilbod.

Dette irriterte HSD så sterkt at selskapet i løynd gjekk til Tomas Boge og tilbydde seg å skyta inn kapital i ein motorkutter som Boge hadde under bygging ved Ottesens skipsbyggeri på Stord. Dei gjorde hemmeleg avtale om felles eige og drift, og tilsetjing av Tomas Boge som HSD-tenestemann.

Offisielt skulle det sjå ut som at «Haugland I» - som den nye båten heitte - var ein HSD-konkurrent som Lønningdal-båtane. Men det synte seg nyttelaust å løyna at selskapet stod bak «Haugland I» - noko som raskt førte til at båten på folkemunne blei omtalt som «Lausonjen te' HSD» då han kom i trafikk i 1929.

HSD la opp til ei offensiv drift av «Haugland I». Båten blei manøvrert så å seia i kjølvatnet av «Lønningdal I», og tilbydde meir enn halvert frakt. «*Haugland bør følge Lønningdal hakk i hæl til alltid lavere passasjerfrakter enn denne - betydelig lavere*», var oppfordringa frå HSD-styret. Det kom også trugsmål om sløyfing av stoppestader i «illojale distrikt».

Trass i dei iherdige forsøka på å knekkja lønningdalane, måtte HSD innsjå at det var nyttelaust. «Både «Lønningdal» og andre konkurransebåtar vart populære - dei var billege, dei var folkelege, og dei fann vegen til stader som rutebåtane gjekk framom», skriv Bård Kolltveit. Motorbåteigarane argumenterte også for at dei spelte ei viktig rolle for utviklinga av industrien langs fjordane - tønne- og møbelprodusentane, fruktdyrkarar og fiskeindustrien. Til sist gav HSD opp og trekte «Haugland I» frå konkurransen hausten 1935 for å setja han inn i lokalruter i Indre Hardanger.

### **Seige osingar**

Lønningdal-selskapet var ein konkurrent til HSD heilt fram til 1952. Men alt under «motorbåt-krigen» var det teikn som tydde på at tida arbeidde for ruteselskapa. I 1929 sette staten ned eit utval som skulle sjå på dei ulike sidene ved motorbåtkonkurransen. I 1932 rådde utvalet til at all rutefart på fjordane skulle regulerast med konsesjonar. Likevel skulle det gå mange år - og ein verdskrig - før rutekonsesjonar var ein realitet. Det skjedde med grunnlag i samferdslelova som tredde i kraft i 1948.

Den nye lova oppheva ikkje innarbeidde konkurranseruter, men hindra nye frå å trengja seg inn. Etter sterke oppmodingar frå samferdslenemnda i Bergen og Hordaland kom det i stand tingingar som enda med at Lønningdal-selskapet i Os innstilte all konkurranse med HSD frå januar 1952. Motytinga var at HSD overtok «Lønningdal II» og gav jobb til folk knytt til fartøyet, skriv Bård Kolltveit. «Lønningdal II» fekk så namnet «Bjoa» og gjorde teneste for HSD i 15 år. Det er den einaste HSD-båten med treskrog eg hugsar å ha manøvrert til kai heime på Sunde.

Det høyrer med til historia at «Haugland I» under andre verdskrigen deltok i transporten av flyktningar over Nordsjøen. «Lausungen» blei så skadd at han ikkje blei sett inn i rutefart att etterpå, men derimot ombygt til fraktefartøy. «Lønningdal II» blei rekvirert av tyskarane under krigen, og gjekk mellom anna i rute mellom Molde og Åndalsnes. «Lønningdal I» gjekk etter kvart i rute for Midthordlandske Dampskibsselskap, blei ombygt etter krigen og på slutten av 1950-talet selt til Olav Linga i Granvin og gitt namnet «Fjordgubben», og var ein kort periode innleigd av HSD.

### **Etter Mandius**

Tilbake til min morfar Mandius Myklebust og HSD. Gjennom kontrakten med HSD braut han med Lønningdal-båtane, og var lojal mot Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap livet ut. Men han og

HSD måtte sjå «Lønningdal II» halda fram med å anløpa Uskedalen, blant anna ved å leggja til ved ei eiga bryggje nedanfor Tor Myklebust, eit lite steinkast bortanfor Sandakaien.

Dottera Hjørdis fortel at det heime blei snakka ein del om konkurransen mellom Lønningdal-båtane og HSD, og dei merka seg at dei fleste valte å reisa med dei som HSD-leiinga omtalte som «sjørøvarane». Det er Hjørdis som har teke vare på kontrakten som faren gjorde med HSD i 1934.

Mandius Myklebust døydde av hjartesvikt andre nyårsdag 1945, 74 år gammal. Enkja Marta og fleire av borna tok seg seinare av butikk og skipsekspedisjon. Arne var den som mest hadde ansvar for å ekspedera båtane på Sandakaien. Seinare overtok svogeren Harald Nilsen. Marta og Mandius fekk fire døtre og tre søner; Olav, Arne, Magnhild, Sølvi, Maren, Harald og Hjørdis. Dei var høvesvis 33, 31, 28, 25, 18, 16 og 13 år gamle då Mandius gjekk bort. Etter at Maren (Tobiassen) døydde i USA i fjor sommar (2014), lever i dag berre dei to yngste av søskena.

Lokalrutebåtar hadde to stoppestader i Uskedalen (Beinavikjo, som offisielt heitte Uskedal og Sanden, som offisielt heitte Myklebust) fram til 1960-talet. I dag er det ingen.

Gjennom HSD-avtalen sikra Mandius at selskapet skulle prøva å tilgodesjå sønene hans med jobb på rutebåtane. «*Selskapet lovar å gjera sitt beste for å skaffa Mandius Myklebust sine sønor arbeid umbord når dette kann gjerast utan vanskar for selskapet*», står det i avtalen. Og Olav blei den som fekk ei lang og trufast HSD-karriere, slik [uskedalen.no](http://uskedalen.no) tidlegare har omtalt. Rett nok starta han med fire år på «Lønningdal II», men i 1935 blei han maskinist på HSD sin MS «Kinsarvik». Olav gjekk maskinistskule og gjorde teneste for HSD som maskinsjef på ei rekkje fartøy til han gjekk i land i 1974, blant anna «Sunnhordland», «Ullensvang», «Ulvik» og MF «Skånevik». Olav døydde i 1991, og blei gravlagd på 80-årsdagen sin i Lundegrend nær Malkenes på Tysnes der han budde.

*Ove Arne Olderkjær*