

«DRIVA» (1963) – DEN FØRSTE AV NORGES MODERNE PENDELFERJER

AV TERJE HOLM



Norges første moderne pendelferje, «Driva», ved overleveringen fra Ulstein Mek. Veksted i 1963. Dette ble prototypen for videre ferjebygging i Norge med innføring av standardiserte ferjetyper. (Foto: Ulstein)

«Driva» ble prototypen på en ny generasjon ferjer

Høsten 1960 ble bilsalget frigitt. Det førte til en kraftig økning i ferjetrafikken utover 1960-tallet. Samtidig fikk ferjesambandene kortere overfartstid på grunn av økt veiutbygging. I 1961 oppnevnte derfor Samferdselsdepartementet et utvalg med to representanter fra Norges største ferjerederi, Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF), en fra departementet og Kåre Ellingsgård fra fylkesveikontoret. De skulle utrede byggingen av en ny generasjon rimeligere og mer effektive pendelferjer i forskjellige størrelser. «Driva», som ble overlevert fra Ulstein Mek. Verksted i 1963 for trafikk i sambandet Kvalvåg-



«Driva» trafikkerte Kvalvåg Kvisvik fra 1963 til 1972. Her ved Kvisvik ferjekai i 1966 med en kobinerbuss fra Strømsvågs Bilruter ombord. Med en kapasitet på 40 biler og direkte gjennomkjøring, var dette en stor og effektiv ferje. (Foto: Nils Eikrem)

Kvisvik, ble prototypen for videre ferjebygging i Norge de neste 30 årene. Ferjetyperen fikk navnet «Møretypen». Dette markerte også en overgang utover 1960-tallet fra at rederiene fikk bestemme utformingen av ferjene selv, til at ferjene måtte bygges i henhold til departementets standardiserte ferjetyper. «Driva» ble den første standardferjen av type IV (40 biler).

I 1963 fikk Nordmøre fylkets første «storferje»

Ferjesambandet Kvalvåg-Kvisvik ble opprettet i 1932 med rute fra Kristiansund til Kvisvika. I april 1940, da Omsundbrua ble åpnet for trafikk, var det allerede bygd ny ferjekai på Kvalvåg. På grunn av krigen ble det imidlertid fortsatt ferjeanløp til Kristiansund. Først i 1949 ble ruten kortet inn til Kvalvåg-Kvisvik. Dette var Nordmøres største ferjesamband frem til det ble lagt ned ved åpningen av Krifast i 1992.

Etter frigjøringen av bilsalget i 1960 fikk Kvalvåg-Kvisvik en betydelig trafikkvekst, som førte til store problemer med trafikkavviklingen i sambandet. Det var lange ferjekøer med timevis venting både på Kvalvåg og i Kvis-



«Driva» trafikkerte ruten Halså-Kanestråum fra 1979 til 1992. Styrhuset har fått en oppgradering og det er montert travers med lanternemaster. (Foto: Arve Jenssen)

vika. Misnøyen blant trafikantene var stor, men lovnad om en ny storferje skapte forventninger om bedre tider.

17. oktober 1963 ble «Driva» (40 biler) satt inn i Kvalvåg-Kvisvik ruten. Den nye pionerferja fikk overta det stolte navnet «Driva» fra den tidligere fjordabåten, som hadde vært flaggskipet i dampskipsruteflåten på Nordmøre (se side 45). Selv om nyferja hadde en betydelig større kapasitet enn de eldre ferjene, ble det dessverre en dårlig start for «Driva». Det skyldtes motorløsningen med fire mindre Volvo Penta motorer koblet sammen med remmer. Dette ble løst med at «Driva» fikk et nytt fremdriftssystem i 1964 med en June Munktel-Diesel på 750 hk. Etter dette ble den en god og driftssikker ferje i Kvalvåg-Kvisvik ruten. I siste halvdel av 1960-tallet vokste trafikken så mye at selv storferja «Driva» ble for liten i dette sambandet. I 1972 ble den derfor avløst av den nye 50-bilers ferja «Tingvoll».

«Driva» inn i nye ruter

Fra 1972 ble «Driva» overført til sambandet Kvitnes-Høgset-Bergsøy, hvor den tok over for «Goma». «Driva» trafikkerte her frem til den ble avløst av 50-bilers ferja «Gjemnes» (II) i 1979. Fra 1979 til 1992 gikk «Driva» i fast rute mellom Halså og Kanestråum. Ved åpningen av Krifast sommeren



Historisk ferje i et historisk samband i august 2011. «Driva» (1963) i rute Kvanne-Røkkum, som var Nordmøres første ferjesamband med oppstart i 1928. Det skal fortsatt trafikkere ferje over Stangvikfjorden fra 2020 til 2030. (Foto: Terje Holm)

1992, økte trafikken i dette sambandet så mye at det ble behov for en større kapasitet. Det ble satt inn to mindre ferjer til å begynne med, «Hareid» og «Valldal», som gav mulighet for halvtimes avganger. «Driva» ble da overført til Solholmen-Mordalsvågen, hvor den trafikkerte fra 1993 til 2008.

«Driva» kommer tilbake til Nordmøre

I 2008 kom «Driva» tilbake til Nordmøre og ble satt inn i sambandet Arasvika-Hennset på Vinjefjorden. Her trafikkerte ferja frem til 2011, da den for en periode overtok ruten mellom Kvanne og Røkkum. På denne tiden var det en viss usikkerhet om «Driva» sin fremtid. Den ble også lagt ut for salg i 2012. Ferja «Eiksund», som nå var satt inn i ruten Arasvika-Hennset, hadde fått installert et nytt og spennende fremdriftssystem. Under utprøvingen av dette, ble det dessverre en del problemer, som blant annet resulterte i en grunnstøting ved Hennset. Det ble da bestemt at «Driva» skulle overta ruten, og i 2011 ble den overført til Vinjefjorden igjen.

Først på 2000-tallet ble det innført en anbudsprosess for ferjetrafikken i Norge. Fra 2012 ble Arasvika-Hennset en del av anbudspakken til Fjord1 for Nordmøre frem til 2020. Her har «Driva» tatt godt hånd om ruten.



Miljøet ved Arasvika ferjekai skaper en historisk atmosfære sammen med «Driva», som har sin opprinnelse fra 1963. I denne bygningen var det tidligere en tønnefabrikk. (Foto: Terje Holm)

«Driva» skal fortsette rutedrift frem mot 2030

I 2017–2018 ble det utlyst et nytt anbud for de fylkeskommunale ferjerutene på Nordmøre for perioden 2020–2030, den såkalte «Nordmørspakken». Fjord1 vant dette anbudet med bygging av fem nye hybridferjer. For Arasvika-Hennset, som ikke har krav om nullutslipp, har ferjeselskapet bestemt at «Driva» fortsetter i ruten fra 2020 og videre utover anbudsperioden mot 2030. Ferja, som har fått en universell utforming og er i god stand, skal i løpet av 2019 forsterke bildekket for større aksellast fra 10 tonn til 13 tonn, montere skumslukkingsanlegg samt foreta noen andre oppgraderinger, blant annet på motoren.

En historisk ferje med nesten 60 års rutefart!

«Driva» er unik i norsk ferjehistorie. Ikke bare som selve prototypen på den nye generasjonen pendelferjer, men den ser også ut til å kunne få over



Flott ferje i flott natur. «Driva» i rute fra Arasvika til Hennset, påsken 2019. Den første ferjeruten på Vinjefforden ble åpnet i 1961. (Foto: Terje Holm)

60 års sammenhengende rutefart for rederiet, hovedsakelig på Nordmørsfjordene! For å kunne oppnå dette, har det selvfølgelig vært en del større oppgraderinger av ferja. Vi har nevnt et motorbytte i 1964. Rorhuset har også vært skiftet ut to ganger, sist i 1988. Da ble også overbygget hevet for større gjennomkjøringshøyde. Det ble samtidig montert ny skorstein og ny innredning i salongen. Arbeidene ble utført ved Sterkoder Mek. Verksted i Kristiansund. I 1994 ble det gjort ytterligere oppdateringer og motorbytte til en Bergen Diesel på 1200 hk ved Vegsund Slipp på Sunnmøre. Dette har vist seg å være en solid og driftssikker maskin. Foruten problemene med den første motorløsningen i 1963, har «Driva» vært en driftssikker ferje gjennom alle disse årene.

Besøk om bord på «Driva» i mars 2019

På vei til et besøk om bord i «Driva» i mars 2019, tenker jeg tilbake på mitt



Fra venstre: Karstein Holm, Olav Martin Sletta, Kim Nyland Storbukt og Håvard Ormbostad. «Driva», som har fått en moderne utrustning, skal fortsette i rute-fart Arasvika-Hennset fra 2020 i ny anbudsperiode frem mot 2030. Mannskapet trives meget godt ombord på «Driva» og er glad for at den får fortsette i sam-bandet. Ferja får en ny oppgradering i løpet av 2019. (Foto: Terje Holm)

første møte med denne ferja. Det var høsten 1963 da jeg som liten gutt var med min far ved Nordmørskaia. Her lå den første moderne pendelferja i Norge for omvisning, før den skulle settes inn i rute Kvalvåg-Kvisvik. En så stor og moderne ferje hadde vi ikke sette før. Og så kunne den gå frem og tilbake over fjorden uten å snu. Dette var noe helt nytt i ferjeflåten vår på denne tiden.

Ved ankomst i Arasvika kjenner jeg godt igjen linjeføringen på «Driva», selv om den har blitt modernisert med nytt rorhus, litt større gjennomkjøringshøyde og noe høyere skanseledning enkelte steder. Det var litt spesielt å kunne komme om bord og besiktige ferja nærmere. Med på besøket var Karstein Holm, som kom om bord på «Driva» som lettmatros i 1974. Han fikk etter hvert en lang fartstid som kaptein med diverse leder-



Salongen på «Driva», som ble pusset opp for en del år siden, har en lun og trivelig atmosfære. Her er det også lite støy og vibrasjoner. (Foto: Terje Holm)

stillinger for rederiet, bl.a. operativ leder for mange samband på Nordmøre og i andre deler av regionen.

«Driva» har i dag tre manns besetning med tre skift. På denne vekten fikk vi hilse på kaptein Kim Nyland Storbukt, maskinsjef Håvard Ormbostad og matros Olav Martin Sletta. Sistnevnte har også lang fartstid i ferjerederiet, og hadde jobbet sammen med Karstein ved mange ferjestrekninger på Nordmøre opp gjennom årene. Her fikk vi høre mange gode historier fra rutefarten på Nordmørsfjordene med de gamle MRF-ferjene. Men dette får vi komme tilbake til ved en annen anledning.

Det første man legger merke til ved ombordsting på «Driva», er at hele ferja bærer preg av et godt vedlikehold. Her hadde man tatt vare på den gamle, gode MRF-kulturen med at mannskapet satte sin ære i at båtene skulle være i god stand, både estetisk og teknisk. Den kraftige Bergen Diesel 4-takts motoren holder god marsjfart med et lavere turtall. Det gir en miljømessig og økonomisk gevinst med lavt forbruk og utslipp, samt en beha-



Rorhuset på «Driva» våren 2019. Fra venstre: Kaptein Kim Nyland Storbukt, matros Olav Martin Sletta og Karstein Holm, med lang fartstid som kaptein og lederstillinger i rederiet. (Foto: Terje Holm)

gelig gange. Her er det lite støy og vibrasjoner. Salongen under dekk, som ble modernisert for en del år siden, var tiltalende med en lun og trivelig atmosfære. Mannskapet trives meget godt om bord på «Driva» og mener ferja er spesielt godt egnet for strekningen Arasvika-Hennset. Med dagens sertifikat på 29 biler, har den god kapasitet for trafikken i dette sambandet. Kaptein Kim Nyland Storbukt forteller at i sommerhalvåret har det vært en økende trafikk med bobiler. Stadig flere turister oppdager den flott naturen ved Vinjefjorden, hvor ferjeturen mellom Arasvika og Hennset nesten blir sett på som en turistrute. Ellers er det en god del tømmertransport, samt vanlig personbiltransport. Tverrforbindelsen mellom Arasvika og Hennset er en viktig fjordkryssing mellom kommunene Surnadal og Halså (fra 2020 Heim kommune) og kommunene på nordre Nordmøre. Kanskje det har vært en ide at man også har markedsført denne ruten bedre for turistene i sommerhalvåret.

Det har vært en del spekulasjoner om hvilken ferje Fjord1 skulle sette inn i Vinjefjordsruten fra 2020 til



Dagens nyere betjeningspanel på brua har også logoen til Ulstein, som bygde «Driva» i 1963. (Foto: Terje Holm)



«Driva» ved Hennset ferjekai i mars 2019. Turen over fjorden byr på mye vakker natur. Det har ført til en økende trafikk i sommerhalvåret. Denne ferjeruten kunne vært bedre markedsført som en turistopplevelse. (Foto: Terje Holm)

2030, men mannskapene om bord på «Driva» er glad for at den ble valgt. Med sin lange fartstid helt fra 1963, har ferja blitt tatt godt vare på og oppgradert gjennom alle disse årene. «Driva» fremstår i dag som moderne ferje, men har beholdt en del av sin historiske atmosfære. Dessuten har den meget gode manøvreringsegenskaper med en kraftig, driftssikker motor og Becker-ror. Det ble bekreftet av Karstein Holm, som kan de meste om ferjene til rederiet.

«Driva» – en viktig del av norsk ferjehistorie som bør tas vare på

Som nevnt, representerer «Driva» en viktig del av norsk ferjehistorie. Det bør derfor vurderes om den historiske ferja kan tas vare på og bevares når fartstiden etter hvert er over på Vinje-fjorden. Som den første moderne pendelferja i Norge, med over 60 års sammenhengende fartstid, bør det være gode muligheter for støtte fra Riksantikvaren til dette prosjektet. Dette kan være et innspill til MRF-veteranene og det skips-historiske miljøet på Nordmøre.

