

Gamle dagar i

SAMNANGER



Årbok 2000
Samnanger historielag

Innhald

Ein ny tradisjon?	side 4
Segna om Steinslandskongen og slaget i Herfangen	
Av Nils Lauvskard	side 5
Klebersteinsdrift i Samnanger gjennom mer enn 1500 år?	
Av Tor Wold	side 7
Jomfru Maria kom fra Samnanger	
Av Tor Wold	side 15
Gryteverkstedet i Munkahogget	
Av Tor Wold	side 20
Talkumproduksjon i Skorakleiva	
Av Tor Wold	side 24
Gruvo på Utskot - og foten til Johannes Yndestad	
Av Tor Wold	side 28
Tysse - tusenårsstaden	
Av Anna Holmefjord	side 31
Størjefiske - ikkje for skvetne karar	
Av Tor Wold/Svein O. Aadland	s. 33
Samnanger - bilbygda i Hordaland.	
Av Svein O. Aadland	side 35
Bilar og motorsyklar på 50- og 60-talet	
Av Helge Hisdal	side 38
Julefeiring i Midthordland i gamle dagar	
Av Svein O. Aadland	side 47
To brev frå Langeland	side 51
Samnanger historielag	side 54

2000

Bokutforming: Ivar Bård Aadland

Trykk: AS Th. Borge Litho-Overtrykk, Nesttun

Framsida: Jomfru Maria-statua på vestfronten av Nidarosdomen. Foto: Tor Wold

Ein ny tradisjon?

Ei av dei første oppgåvene det nyskipa historielaget i Samnanger såg føre seg, var å få til ei årbok med lokalhistoriske artiklar. Planen er at det skal koma eit slikt hefte til kvar jul i åra framover.

I denne første utgåva av «Gamle dagar i Samnanger» vil du finna artiklar som spenner nokså vidt, både i tid og emneval. Eit hovudtema er dei mange gamle steinbrota i Samnanger. Eit anna hovudtema er Samnanger si bilhistorie.

Håpet er at mange samningar vil koma med bidrag til framtidige utgåver av årboka. Me er interessert i det meste, så sant det har med Samnanger og gamle dagar å gjera. Og gamle dagar må ikkje vera så veldig lenge sidan, 1980-talet er gamle dagar for somme. Ikkje treng du skriva så stort eller omfattande heller. Ei lita skildring av korleis det var å gå for presten på 30-talet kan vera like interessant som eit minne frå ein nyttårsdans på Tysse på 1970-talet. Eller kanskje du har eit brev liggjande som fortel noko om livet i Samnanger på eit eller anna tidspunkt. Eller du vil fortelja om slakting og slaktetradisjonar. Eller om brislingfisket på 60-talet. Eller ei gammal forteljing du hugsar etter bestemor di. Det kan vera ei skildring frå saueutstillingane si storheits-tid. Eller noko om korleis det var å bu i Rolvsvåg før vegen kom. Eller kanskje ein episode frå krigen. Her er rom for det meste. Og du treng ikkje venta til neste haust med å skriva, me tek gjerne mot stoff no.

Ådland 1. november 2000
Samnanger historielag
Svein O. Aadland, årbokredaktør

Segna om Steinslandskongen og slaget i Herfangen

Dei som kjenner bygdebøkene Samnanger I og II godt, vil også kjenna segna om Steinslandskongen og slaget mot vossingane i Herfangen (side 461/462 i Samnanger I). Men alt i 1918 presenterte Nils Lauvskard denne segna i Nord- og Midthordland sogelag sitt årsskrift. Dei to versjonane av segna er ikkje like i alle detaljar. Den første versjonen er også skriven på dialekt, og illustrerer det me alle veit; samningadialekten har endra seg ein del sidan Nils Lauvskard si tid. Segna hadde Nils Lauvskard etter Lisbet Lauvskar, eller Lispet som han skriv i sogelaget sitt skrift. Her er segna, slik ho stod på trykk i 1918, med Nils Lauvskard sine egne kommentarar:

Steinsland e ein gamall gar; dar har vøre kongsgar i gamall ti. Då va dar konga krengeom adlestana på nesæ, og damet so hadde sabnengane sen kongje og. Han budde på Steinsland. Men so vart dei uvene sabnengakongjen og kongjen deira på Vøss, ka da no monne vera, so barst dei i mydlå. Då vart da so, at sabnengane og væssna sku møtast oppå fjedle einsta. Sabnengakongjen hadde slek ein grepa ting, so han måtte ha mæ seg i einå, da va tå gudl, og va på skap mest so eit bor, gullhørgjæ kalte dei da. Dedna gullhørgjæ tok han mæ seg te fjells, då han sku te møtes mæ Vøssakongjen. Sabnengane va kobne opp i Gjetlå i mydlå nokre fjellknausa, so no heitte Gullhørgjena, dar kobm væssna på dei. Då vart da bardage kan du veta; men da gjekk so gale, at sabnengane tapte. Då sabnengakongjen såg at dei inkje kunne stå seg, kasta han gullhørgjæ ut på ei litæ tjødn dar e; før han kunne inkje udna noken an“n ein sovorn eignaløt.

Tjødnæ e siå vørte heitanne Gullkvangrø.

Sabnengane gjekk onna, te dei kobm te eit vatn heimst i Gjetlå, dar vart dei ringa og neslegne, og vatne bær siå namne Herfångjen den dag i dag, før alt da herfongje væssna tok dar.

At denne segni er utgamall, kan ein sjå av innhaldet. Segni tidfester seg sjølv frå fyrre Harald Hårfager; men ho er truleg endå mykje eldre. Ordet «Gullhorg» elder horg tyder eit altar, men tydnaden av ordet er

fyre lenge sidan gløymd millom bygdefolket. Der fyrstelst berre, at tingen var på skap, som eit bord.

Det heve soleis vore brukt ved ofringi til ein gud, det heve vore eit med deira gudstru, difyre er det inkje undarleg, at ein sovoren dyrkostig ting vart teken med i striden, dei skulda då offra til siger åt seg. Heldt me denne segni saman med det som professor Magnus Olsen med sine granskingar er komen til, nemleg at der i Hordafylket budde ei sers germansk folkegrein, «samnerne», som var eldre enn hørdarne, og vart trengde attende av deim til bygdarne i kring Samnanger (Samnernes fjord), so kann segni hava verd, som eit gamallt folkeminne um den tidi, då samnerne laut gjeva seg under hørdarne, som dei sidan vart blanda saman med.

At der heve budt folk på Steinsland i utgamall tid, er elles prova med det, at der fyre ikring 50 år sidan vart funne ei grav, og der fann dei eit sverd, ei urna, nokre ravperlor o.m. Tingi skal vera frå eldre jarnalterstidi, um eg ikkje misminnest.

Så langt Nils Lauvskard og hans presentasjon av segna i 1918. Her står det at tjørna gullhorga vart kasta i heiter Gullkvangrø. Sidan kvanngrø betyr ein stad det veks kvann (ein plante som var svært etterspurd som medisiplante og som var ein viktig eksportartikkel for 3-500 år sidan), er det meir rimeleg at staden, ikkje tjørna, heiter Gullkvanngrø, slik det også står i Samnanger I. Der står det at sjølve tjørna heiter Gullhorgstjørni.

Denne gamle segna interesserer framleis somme. I fjor var langvegsfarande folk på leiting etter gullhorga. Dei søkte også om å få landa med sjøfly på Øvra Dukavatnet i år for å gå til Gullhorgstjørna og dukka etter skatten. Men etter det me veit, vart ikkje det noko av.

Klebersteindrif i Samnanger gjennom mer enn 1500 år?

Av Tor Wold

Under Buhilderen har man funnet det eldste kjente klebersteinfunnet i Samnanger. Det er trolig fra folkevandringstiden (oml. 400-600 e Kr.). Funnet ble gjort ganske tilfeldig i 1989. Buhilderen ligger mellom Fitjvatnet og Raudvatnet. Kjersti Randers ved Bergen museum skulle undersøke om det var verneverdige fortidsminner rundt Fitjvatnet ettersom det var planer om vannkraftutbygging. Da hun ikke fant noe av arkeologisk interesse rundt Fitjvatnet, ble det til at hun var med på en tur til Buhilderen.

Der skulle det ifølge tradisjonen ha bodd folk i gammel tid. Ved å grave to prøveruter på 1 kvadratmeter hver, fant hun rikelig med rester etter folk fra historisk og førhistorisk tid. Det eldste man kunne tidfeste var en spesiell type keramikk, som var vanlig i folkevandringstiden. Arkeologene bruker denne keramikken til å tidfeste funnet. Keramikken inneholdt oppmalt kleberstein som var med å bedre dens egenskaper. I samme laget i utgravningen fant man flere fragmenter av kleberstein. Man fant også flintavslag som viser at det ble brukt flintredskaper der for omtrent 1500 år siden. Brente bein fant man også, og det kan tyde på jakt som næring. Dette er referert i en artikkel i Samningen i 1989.

Man kan tenke seg at hvis det bodde folk under Buhilderen, så bodde det vel alltid folk nede ved sjøen. Kan det ha bodd folk i Samnanger allerede lenge før dette? Samnanger ligger innenfor området der grønnsteinøksene var utbredt i steinalderen. Grønnstein finnes sør i Bømlo på den lille Hespriholmen, ca 1/2 times rotur nordvest av Espevær. Der var det for 4-5000 år siden en blomstrende steinøksindustri. Man fraktet emner inn fra holmen og mange mennesker livnærte seg ved økseproduksjon. Øksene ble solgt/byttet nordover og sørover, og man finner disse øksene og annen redskapsstein fra Bømlo så langt nord som til Kristiansund, sør til Lista og øst til Hardangervidda. I Rogaland og Hordaland var denne steinen så godt som enerådende som redskapsstein i perioden 4000-2000 f Kr. (Se Kulturhistorisk veibok for Vest-

landet s 203.) Sjøveien fra Bømlo og inn Samnangerfjorden er ikke lang, og Samnanger var nok innen rekkevidde fra Bømlo.

Vi må kunne anta at det har vært bosetting i Samnanger fra lang tid før Kristi fødsel. I Bergen Museums hovedkatalog finnes ei grønnstein-øks fra Samnanger. Den er registrert funnet på Steinsland. Det er sammen med den registrert en del andre saker fra steinalderen, og museet mener den kan dateres til eldre steinalder, som er fra 8000-4000 f. Kr. Foreløpig er det litt uklart hvor øksa er funnet og under hvilke omstendigheter. Vi vet i hvert fall at folk har ferdes her siden den tiden.

Så viktig som stein var som materiale den gangen, undersøkte nok folk den steinen de fant rundt seg. Kleberstein er jo verken hard eller skarp, så den lot de vel være i fred. Det ser ut til at det var først i bronsealderen man fikk sansen for kleberstein. Den kunne nemlig brukes til støpeform for bronsegjenstander. Dette er i perioden 1800-500 f Kr. Bronse ble bragt til Norge i denne perioden sannsynligvis i form av gaver og statusgjenstander. Ofte har bronsesgjenstandene form som flotte, støpte bronseøkser. Disse gjenstandene var trolig forbeholdt de rikeste i samfunnet, og hadde nok liten praktisk nytte. Man har også i Norge funnet støpeformer for bronseøkser, til tross for at ingen av råstoffene til bronse finnes i landet. Støpeformene er ofte i kleberstein, og ble trolig brukt til omstøping av gamle bronsegjenstander.

Man antar at erfaringen med slike støpeformer var grunnlaget for klebersteingrytene som ble vanlige i tidlig jernalder fra 500 f Kr. Før denne tiden hadde man brukt kleberstein til vevlodd for å tyngde ned renningssnorene i veven. Spinnehjul av kleberstein var også i bruk. Notastein av kleberstein er gammelt, og har vært i bruk fram til vår tid.



Engel Østvik på Saga forteller at han har brukt dem i yngre dager.

Klebergryte funnet på Nore Skulstad - sannsynligvis av stein fra Holmavatnet. Finnes på Ådnatun, bygdemuseet i Arna.



Nota-
stein

Man finner en del klebersteingjenstander i arkeologiske funn og gravfunn fra 500 f Kr til 500 e Kr. Men først i vikingtiden ble det virkelig fart i sakene, fra den tiden har man mange hundre funn av klebersteingryter. Det har vært en industri på den tiden med masseproduksjon av kleberstein-varer som man finner over hele landet. Det var gryter, kar, spinnehjul, vevlodd, fiskesøkker og andre småredskaper. Grytene har mye lik fasong og bærer preg av å være laget på en standardisert måte. Keramikk som har vært vanlig i hundrevis av år tidligere, forsvinner nærmest helt ut. På denne tiden finner man etter hvert enkelte smidde jerngryter. Disse må ha vært dyre og vanskelige å lage. Etter vikingtiden vet vi at kleberstein var det vanlige materialet i gryter fram til på 1700-tallet, da støpejern begynte å komme inn som billige og lett tilgjengelige gryter. (Kilde: Klebersteinsindustrien i vikingetiden, Arne Skjølsvold. Universitetsforlaget 1961.)

Klebersteinforekomster i Samnanger

Kommunen vår er rik på kleberstein. Geologisk vet vi at det finnes kleberstein i de såkalte Bergensbuene. Vil du lese mer om dette, kan du se i Samnangersoga del 1 s 1. Kort fortalt ligger flere lag med bergarter på høykant fra nord til sør som et sett buer rundt Bergen. En kan se vår del av buene på kartet, den følger Samnangerfjorden fra Os til



- Punktene viser klebersteinsforekomster langs Bergensbuene.
1. Lygra på Lurøy. 2. Sævråsvåg.
 3. Hana. 4. Holmevatnet.
 5. Munkahogget. 6. Skorakleiva.
 7. Fagerbotnen. 8. Kvernes.
 9. Sandvik. 10. Årsvågen.
 11. Lysekloster. 12. Vargavågen.

Ådland, og videre fra Bruvik til Fotlandsvågen og nordvestover langs Austefjorden og Fensfjorden mot Mongstad.

Et lag av Bergensbuene viser seg tydelig i landskapet over Gullbotten og ut Liodden mot Trengereidfjorden. Man kan se den når man kjører bil fra Bergen til Samnanger.

Her er det et felt som ser ut som høvfjell, der det nesten ikke er vegetasjon. Denne stripen i Bergensbuene består av granitt, og er så hard at det ikke dannes jord der. Et annet lag i Bergensbuene inneholder bergarter som har årer av kleberstein. Man finner klebersteinforekomster fra Lurøy og Sævråsvåg på Lindås, via nordsiden av Osterøy, Hana på Trengereid, Holmevatnet nordvest i Samnanger, Munkahogget, Krossasmettet og Skorakleiva i området Ådland/Hisdal, øvre Kvernes, Sandvik, Hope og Årsvågen i Fusa og til Vargavågen i Os. Litt uventet ligger det også forekomster på Lysekloster i Os og i Fagerbotnen i Trengereidfjorden i Samnanger. Forekomstene i Lysekloster og i Fagerbotnen avviker ved ikke å ligge langs samme buen som de andre forekomstene.

Alle de nevnte stedene langs denne linjen, og i tillegg på Lysekloster og i Fagerbotnen, finner vi gamle klebersteinbrudd. I flere av dem har man funnet rester etter gammel produksjon av koler(tranlamper), gryter og kar. Ofte gikk emnet i stykker og ble kassert, og disse ødelagte emnene har så kommet for en dag i nyere tid. På Skulstad fant man ei gammel klebergryte som trolig kommer fra bruddet ved Holma-

vatnet i Samnanger. Den finnes i Ådnatun, bygdemuseet i Arna.

Munkahogget er et interessant minnesmerke over gammel gryteproduksjon, og er omtalt i en annen artikkel. I bruddet på øvre Kvernes (Skutevika), fant man i 1883 også en ødelagt klebersteinkole og deler av ei gryte. Nils Lauvskard omtaler dette i bygdasoga bind 1, s 31 og 312:

«I Berget ovanfyre Skutevik var eit stort hol som var fullt av vatn. Ingen visste korleis holet var kome der, men det er segn um at der eingong var nedsøkt ei gullkruna i dette holet. Då steinbrotet vart uppatteke i 1880-åri vart vatnet pumpa ut, men der fannst sjølvsagt ingi gullkruna, der imot fanst der mange merke etter, at her hadde vore eit større steinbrot i gammal tid, millom anna ein steinlampe (kola). Den gamle segni um gullkruna skulle vel aldri vera eit minne um at kruna (kongen) hev drive steinbrotet her i millomalderen? «

Han skriver vidare: «På gården Sandvik er teke mykje klåstein i gammal tid. Det er som ei stor stova i berget, derav namnet Munkastova, der ein kann sjå korleis steinen hev vorte kila og hoggen ut or berget, og sume stader er der funne leivder etter lunnegrinder i jordi, der dei drog steinen ned til strondi.»

Tar du turen til Skutevika i dag, enten du går prestevegen fra Ådland, eller kommer med båt, finner du ved sjøen ei steinkai der det ligger steinblokker klar til utskiping. Disse ligger på noen rustne gamle jernskinner. Ser du godt etter, ser du at stien som går nordover fra Skutevika er som en kjerrevei, og slik fortsetter den 200-300 m, der går den over til sti. På det punktet ligger en liten foss til høyre for stien, og en steinmur som kan ha vært grunnmur for en bygning med et vannhjul. Den har åpning under midten slik at vann kan passere fra en renne via et kvernhjul og vidare ut i bekken igjen. Eller kanskje her har stått en bygning som har hatt forbindelse med lasteplassen for vognene som fraktet stein ned til sjøen

Til venstre på dette stedet ligger ei stor steinrøys som skråner bratt oppover. Klatrer man til topps på denne, kommer man til en flate som går innover gjennom en dyp smal kløft i fjellet, og i enden på denne finnes et utsprengt krater i fjellet med en stor dam i midten. Rundt ligger mange store og små kleberstein. Like over den bratte skrenten ovenfor steinhogget, ligger jordene på øvre Kvernes. Det er ganske utilgjengelig og vanskelig å ta seg fram til bruddet.

Skute-
vik-
kaien.
Her
ligger
ennå
gam-
mel
byg-
nings-
stein.



Steinblokkene som ligger ved sjøen i dag, er trolig resten av steinen som ble tatt ut til bygging av lysverkskaien på Tysse. Disse ble tatt ut i 1910 av et arbeidslag fra Sunnfjord, etter at kleberforekomsten på Kvernes var tømt. Arbeidsfolkene bodde hos Brigtsen på Gaupholm. Steinen til muren mot sjøen rundt ullvarefabrikken, der SAFA nå ligger, er trolig også tatt fra Kvernesbruddet.

Kleberstein i bygninger

Omlag 1150 slo Cisterciensermunkene seg til i Os og bygde Lysekloster. Det er brudd av gammel dato like ved selve klosteret, men også i nærheten, innerst i Vargavågen sør for Os sentrum finnes det to gamle brudd. I tiden framover ble det bygget flere store kirker i Bergen, og det var nok stor etterspørsel etter kleberstein til bygningsstein og utsmykning. Det er sannsynlig at det ble tatt stein til bygninger i Bergen i denne tiden både fra Sandvik og Kvernes.

Etter dette var det lite bruk av kleberstein til bygninger, bortsett fra den steinen man etter hvert tok fra gamle bygg som ble revet (f eks Lysekloster). På Lysekloster er det bare noen lave murer igjen av et stort klosteranlegg. Opp gjennom historien har det i hele Europa vært vanlig at man har brukt gamle bygninger til steinbrudd for nye bygninger. Og etter reformasjonen var et munkekloster på Os antakelig ikke noe å ta vare på.

På slutten av 1800-tallet trengtes det kleberstein til restaurering av Håkonshallen og Domkirken. Fra denne tiden har vi sikrere kilder, og

geologene Øystein J. Jansen ved Geologisk institutt i Bergen og Tom Heldal ved Norges geologiske undersøkelser (NGU) i Trondheim har hjulpet oss og samlet mye stoff. De gir i høst ut boka «Steinbyen Bergen - fortellingen om brostein, bygg og brudd». Boka kommer ut før jul. De kan fortelle: «En sentral person i restaureringsarbeidene på slutten av 1800-tallet var arkitekt Blix. Han var også engasjert ved byggingen av jernbanen til Bergen. Da Bergens børs skulle ombygges i 1890-1893 var han også med. Blix fikk foretatt en større registrering av kleberforekomstene i «Søndre Bergenhus Amt». Etter denne registreringen endte han med å nytte stein fra Kvernes (Skutevika) og Ådland (Skorakleiva) samt fra Hana like ved Trengereid nord for Gullbotnen. Blix sikret seg personlig retten til å ta ut stein fra disse bruddene, i hvert fall fra Ådland. Veien fra Ådland over Hisdalen til Trengereid var ferdig i 1885, så forekomsten i Skorakleiva kunne brukes. Transporten må ha skjedd med hest til kai ved Ådland, og derfra med båt.

Blix brukte steinhoggere fra andre steder til å ta ut stein, deriblant steinhoggere fra Trondheim med erfaring fra restaureringen av Nidarosdomen. Dette falt steinhuggerne til Rieber, byens største steinhuggerfirma, tungt for brystet. De hadde selv håpet på denne jobben. Etter leveransene til Bergens børs synes virksomheten i bruddene i Hana og på Ådland å være avsluttet. Trolig var de tømt for brukbar stein. Kvernes var imidlertid fortsatt i drift og stein herfra ble brukt til to sentrale bygninger i Bergen. Det gamle posthuset, (revet senere) og Permanenten, begge ferdigstilt i 1896, ble begge utsmykket med kleberstein fra Kvernes. Siste leveranse fra Kvernes synes å være til «Balustraden» - den vakkert utskårne brystningen mot Musehagen på sørsiden av de naturhistoriske samlinger, som ble anlagt i 1898-99.»

I perioden etter århundreskiftet tok man mye stein fra Lindås-halvøya fra bruddene på Lurøy og i Sævråsvåg. På slutten av 20-tallet tok steinen der slutt, og Vestlandske Steinhoggeri satte i gang drift på forekomstene i Fagerbotten i Trengereidfjorden (se annen artikkel). Den første steinen fra Fagerbotnen ble levert i 1935, og gikk blant annet til sokkeletasje og portaler i Bergens skillingsbank sitt nybygg i 1936. Det er også stein fra fagerbotn i «Håndverkeren» (1939) og Forum kino (Påbegynt i 1939 og ferdigstilt etter krigen.)»

Den vesentligste delen av steinen fra Fagerbotnen er allikevel gått til Nidarosdomen. Bruddet var ikke i drift i en periode fra 50-tallet til

1970. Fra 1970 sendte man igjen stein til Trondheim, siste leveranse til Nidarosdomen gikk i 1973 eller -74.

I september -95 hadde Samningen en artikkel om forsøk på å få til ny drift i Fagerbotnen. Hovedfagsstudent i geologi, Øyvind Skår, undersøkte for kommunen 5 kleberforekomster i Samnanger. Dette var Fagerbotnen, Storkleiva, Kvernes, Raudskolten ved idrettsplassen i Haga-botnane og en forekomst øst for Nygård. Formålet var å finne stein av slik kvalitet og mengde at man kunne bruke den til klebersteinovner.

Daglig leder ved Bjørnefjorden næringsutvikling, Tor Helge Eiken, forteller mer om dette. Han har arbeidet med å få til næringsutvikling i samband med klebersteinen i Fagerbotnen. Man mener den holder god nok kvalitet, og at det trolig er mer stein å finne der. Han var i kontakt med en oppfinner på Voss som var villig til å arbeide med framstillingsmetoder for f eks en klebersteinsovn. Han har forsøkt å få tak i investorer og bergverksfolk som er interessert. Han kom i kontakt med noen som kunne være interessert, men den gangen hadde de ikke kapasitet til å gå inn i slik virksomhet.

Det er fortsatt mulig å arbeide videre med utnyttelse av ressursene i Fagerbotnen. Dersom noen leser dette og har lyst til å forsøke å få til en virksomhet basert på kleberstein fra Fagerbotnen, er det sikkert bare å kontakte Bjørnefjorden næringsutvikling. Hvem vet, kanskje er siste kapittel om klebersteindriften i Samnanger ennå ikke skrevet?



Frå
drifta i
Fager-
botn.

Jomfru Maria kom fra Samnanger

Av Tor Wold



Dørfrise på nordveggen. Samnangerstein er satt inn i en ramme av gammelstein

Det er ikke alle som vet at Samnanger har vært stor leverandør av stein til flere praktbygninger i Bergen og ikke minst til Nidarosdomen. I vestfronten på Nidarosdomen ser man 57 mannshøye skulpturer som forestiller apostler og helgener. Mange av disse skulpturene er skåret ut av kleberstein eller klåstein fra Fagerbotnen i Trengereidfjorden. En av disse er Jomfru Maria (se bilde på framsida). Oppunder taket på Nidarosdomen finnes det også en del smådjevler. Det er uvisst om noen av disse er fra Samnanger.

Historien om hvordan Jomfru Maria kom til Trondheim er historien om klebersteinsbruddet i Fagerbotnen og om restaureringen av Nidarosdomen. Vel 1 km vest for gården Nordbø i Trengereidfjorden, i en bratt nordheldt skråning, like innunder Gullfjellet, finner du Fagerbotnen. Snøen der forsvinner ikke før tidlig på sommeren. Jeg har snakket med flere av de som i sin tid jobbet i bruddet der, for å få inntrykk av hvordan det foregikk. I sommer har Nils Nordbø og Engel Østvik fortalt meg om driften. Tidligere har jeg hatt gleden av å snakke med Gerhard Våge og Ludvig Trengereid om klebersteinbruddet. I 1990 hadde jeg kontakt med Kjell Hestad, eieren av Vestlandske stenhuggeri.

Han drev bruddet, etter at hans far pensjonerte seg. Alle har gitt verdifulle bidrag til denne artikkelen.

Nils Nordbø forteller om oppstarten:

«Jakob Nordbø, bestefar til Rolf Nordbø, var interessert i mangt og prøvde med litt av kvart. Såg han ein spesiell stein når han gjekk i marka, snudde han den for å sjå om den var brukande til noko. Det var han som fann klåsteinen i Fagerbotnen. Han kom sidan i kontakt med ein Kvamme som var tilsett hos Kjøde, og så fekk dei etterkvart føreteke prøveboring for å sjå om funnet var drivverdig. Det var ein Peder Le frå Framfjorden innafor Vik i Sogn som stod for prøveboringa. Det var ikkje veg inn i Fagerbotnen den gong, og eg veit ikkje korleis dei fekk utstyret til boringa opp dit. Dei må ha drege det opp med hest og dragslede eller noko slikt, det var på sumarføre og må ha vore tungt og vanskeleg. Denne prøveboringa må ha vore i 1933.»

Kjøde var inne i startfasen, men det var Vestlandske Steinhuggeri som sto for driften. Eier og leder for bedriften var Nicolai Hestad. Hans sønn, Kjell Hestad fortalte meg at steinhuggeriet også hadde to andre brudd på Vestlandet, ett for granitt og ett for marmor. Bedriften har levert stein til de fleste steinbygningene i Bergen etter 1907.

I Fagerbotnen startet driften i 1935. Den gang var ikke veien til Trengereidfjorden ferdig, det manglet noen bruer. Firmaet hadde bedt kommunen om å forskuttere disse utgiftene, slik at man kunne transportere steinen med lastebil til byen, men kommunen så seg ikke råd til det. Firmaet måtte i stedet bruke båttransport fra Trengereidfjorden til Bergen. Steinhuggeriet fikk da bygget veien fra kaien i Trengereidfjorden og opp til Fagerbotnen. Lastebil måtte de demontere på Tysse og frakte i båt til Trengereidfjorden. Der kjørte de 14 dager i strekk, og så var det å demontere bilen og frakte den til Tysse igjen.

Engel Østvik jobbet i klebersteinbruddet i Trengereidfjorden på 50-tallet, og på -70-tallet til de stengte driften der i -73 eller -74. Han var en av de siste som jobbet der. Siste sesongen var det bare han, Anders Bogevik og Odd Lauvskard, sønn til Frida Lauvskard som jobbet der. Engel Østvik forteller: *«Det var ei gammal Trygg dieselmaskin dei hadde. Eg var maskinist på denne Tryggen då eg begynte, fin jobb. Måtte passa på at han hadde vatn og smørjing og olje. Det var ei anna*

gammal maskin før det, men den var ikkje eg borti. Seinare kom eg på boringa. Me dreiv tørrboring, og det støva fælt, heile mannen var grå når jobben var ferdig. Det tok 1-3 dagar å ta ut ein stein. Då eg var der, var det drift frå august/september til oktober/november. Me snakka ikkje om Fagerbotnen, men om Trollabrotet.»

En av de som jobbet i steinbruddet var Aksel Nordbø. Han var en lang kar som hadde et lite bruk nede ved sjøen. Steinene til apostlene i Nidarosdomen skulle være spesielt store, for å synes godt selv om de sto høyt oppå veggen. Da vitset de andre med at ”du må retta deg opp, Aksel, me må sjå kor høg du er, me skal ta ut ein ny stein!”

Nils Nordbø var en av de som sto på boring i Fagerbotnen. Han forteller:

”Me fekk steinane lause ved å bora tett i tett bak og på sidene av steinane. Me bora litt tett-are enn diameteren på boret. Deretter tredde me eit røyrr ned i holet og bora inntil det. Det er ikkje lett å styra etter eit rundt røyrr. Men me gjekk alltid med tresko. Og sidan eg lagde meg tresko sjølv, lagde eg dei litt tjukkare på eine sida, så

kunne eg pressa boret inntil røyret med den. Når me hadde bora grøft baktill og på sidene, laga me kilhol inn under og kila steinen laus. Heile tida måtte ein passa på for ikkje å øydeleggja steinane. Det var også eit problem å finna heil stein, utan sprekker. Det hende no mange gonger, det, at når ein hadde fått heile steinen ut og gjerne fått han på tralla og, så oppdaga ein at det var sprekk i han, og då var det berre å hiva han.

Når steinblokka var laus, var det å bruka spett og likka og pirka og sjå om me kunne få ein kjetting, ein slings, på steinen. Steinblokkene var gjerne oppi fem tonn. Deretter brukte me nokre svære donkrafte til å sveiva steinblokka framover. Me hadde ei spesielt stor og sterk donkraft, den for med nesten alt. Me kalla henne for frøken Tvete, etter kontordama på Vestlandske Steinindustri, ho som ordna alt. Når det var for tungt for den minste donkrafta, heitte det alltid at ”du får henta Frøken Tvete, så får me med han”.



Nils
Nordbø

Når me fekk steinen fram på kanten, hadde me fleire store kranar til å få steinane oppå tralla som så vart firt ned skjenegangen til planen der steinane vart lesste på bil. Til å fira tralla ned vart det brukt luftheis og eit spel.

Ein gong gjekk det gale. Då dei skulle skifta utveksling sleppte bremsen og så greidde dei ikkje ta det inn att igjen. Eg var langt oppi liane og heldt på og bora, men best som det var høyrde eg ein lyd, det var nett som fuglar som kom susande oppover. Då var det tenna på tannhjulet som for. Dei som sto med spelet måtte berre hiva seg flat. Ein som var lengre borte prøvde å hiva seg bakom ein stein, men vart treft i kneet. Og så kom tralla med den fleire tonn tunge steinblokka farande fritt nedover. Den ville ferda enda med at steinen kila seg ned i planen, laga reine bombekrateret. Tralla for vidare og tredde seg innover ekosrøyret frå maskina. Det var no alldeles eit under at det gjekk bra. Sjølv om han med kneet måtte til dokter.

Me som sto på boringa lagde oss elles til ein bølgeblekk-paraply til å ha over oss, det regna no i dei dagar og. Då sto me nokolunde tørt. Men det vart mykje ballade veit du, bølgeblekkplata slo lyden frå boren tilbake. Og noko høyrselvern var det ikkje snakk om i dei dagar.

Nygårdskarane førte steinen til bydn med båten Avanse. Og dei lesste godt. Han Johannes ville dei skulle lasta til dekket låg jamnt med sjøen. Dei måtte slå spuns i holet for avkjølingsvatnet når dei låg og lasta, så ikkje vatn skulle renna inn. Ikkje løye folk trudde dei kom til å gå ned. Stygg last var det òg. For klebersteinen var sleip når han vart våt. Og dei lasta ikkje berre i rommet, men på dekk også. Då måtte steinane stemplast alle vegar, så lasta ikkje skulle forskyva seg når det vart sjøgang. Johannes var nøyen med stemplinga. "Livet vårt heng i ein tråd, og viss ikkje dette er skikkeleg, så går det gale," pleidde han seia. Og det gjekk alltid bra,» forteller Nils Nordbø.

Også under krigen var det drift i Fagerbotnen, tyskerne hadde bruk for stein til gjenoppbygging. Men steinene kom aldri til Tyskland, de lå nedpå kaien da krigen var slutt.

Mesteparten av steinen gikk til Nidarosdomen. Lederen for restaureringsarbeidene i Nidarosdomen, Per Storemyr, er geolog, og hans doktorgradsarbeide heter «Steinene i Nidaros, en studie av ero-

sjon av Europas nordligste middelalderkatedral». Han har her vurdert egenskaper hos alle de steintypene som er brukt i Nidarosdomen. Flere av steintypene fra brudd fra Trøndelag og nordover forvitrer svært lett, og dette har vist seg å være et dobbelt problem. For det første forvitrer Nidarosdomen og deler løser seg gradvis opp og drysser ned. For det andre kan deler som løsner høyt oppe falle ned og være til fare for folk.

Steinen fra Fagerbotnen er av det sterkeste og mest bestandige slaget, og er brukt til å skifte ut de mest værutsatte detaljene høyt oppe. Over hele vestfronten på kirken ser man skulpturer av sammangerstein. Steinene fra Fagerbotnen er de største som kunne leveres i ett stykke. Alle de største skulpturene som er uten skjøter, er herifra. De fleste skulpturene av annen stein, er satt sammen av tre stykker.

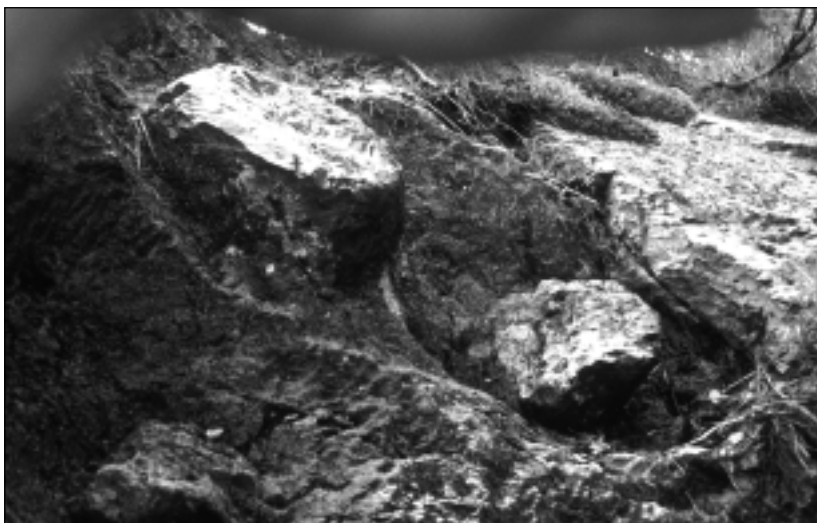
På grunn av forvitringen er det nødvendig å ha kontinuerlige restaureringsarbeider gående. Et par kvartaler fra Nidarosdomen, finner man Nidaros Domkirkes restaureringsarbeider. Her er eget steinhoggerverksted. De tar imot gjester, og her arbeider flere steinhoggere på helårsbasis med å holde kirken i hevd. Kommer du til Trondheim, så ta turen og se på kirken. Gå spesielt til vestsiden og se på alle skulpturene i vestfronten. Mange av dem er samninger!

I 1973 eller -74 ble de siste steinene tatt ut fra bruddet i Fagerbotnen. I 1990 var jeg oppe i bruddet og så på det som var igjen etter driften. Mosen gror villig på steinen i et slikt brudd, og det kunne like gjerne ha vært 100 år siden driften ble stanset, dersom det ikke hadde vært for litt maskineri og utstyr som ennå sto igjen. Selve bruddet ligger om lag 100 m ovenfor lasteplassen for enden av veien. Nedenfor lasteplassen sto et skur med en eldgammel og en litt yngre dieselmaskin. Disse hadde vært brukt til å skaffe pressluft til boringen og til annet maskineri de trengte i bruddet. Fra skuret lå fortsatt presslufttrøret inntakt opp til uttaksstedet. Skinnegangen ned fra bruddet var fortsatt der, og nederst sto en heisekran omlag 7 m høy. Den ble brukt til å løfte steinen over på lastebil. Alt dette er borte i dag, kun skuret står igjen. Maskineriet har Hestad gitt til Bergen tekniske museum.

Gryteverkstedet i Munkahogget

Av Tor Wold

Øverst:
Ferdig
emne.
Til
høyre:
Her
gikk
det
galt!
Nede
til
venstre:
Spor
etter
emne
som er
fjernet.



Har du vært til Raudvatnet? Da har du gått like forbi de gamle gryteverkstedene til folk på Ådland. I utmarka, ovenfor Ådlandsgårdene, ligger Krossasmettet, og Munkahogget. Krossasmettet er et av de gamle grensemerkene mellom Ådland og Hisdal. Men der er også spor etter gryteproduksjon i gamle tider. Lengre opp i utmarka ligger Munkahogget. Også her har folk i gammel tid hogd seg klebersteinsgryter (klåsteinsgryter), og i dag kan vi se rester av denne gryteproduksjonen i bergveggen.

Når en kommer sørfra til Munkahogget, må en gå ned ei trang kløft mot elva. Plutselig ser en over seg nesten ferdige gryte-emner og noen som bare så vidt er påbegynt. I rekke og rad nedover fjellsida kan en se spor etter gryter som er ferdiggjort og fjernet fra bergveggen. Diameteren på gryteemnene er omlag 40 cm, og steinen rundt emnene er hogd vekk. Ett sted henger det igjen et emne som må ha gått sundt før det ble løsnet fra fjellveggen. En kan jo tenke seg ergrelsen hos steinhoggeren da emnet sprakk for ham idet gryta var halvferdig. Det kan vel ha kommet et og annet skjellsord i Munkahogget den gangen for hundrevis av år siden.

Hvem var det så som holdt på der oppe og hogde gryter? «Munkahogget» har folk kalt det i lang tid. Var det munker i katolsk tid som holdt til der? Vi vet at klebergryter og vevstein (lodd til renningen i veven) og spinnehjul av kleber, var i bruk i lang tid før Norge ble kristnet, både i jernalderen og vikingtida. Vi vet også at i vikingtida, rundt år 1000, var Norge nokså tett befolket, og det var folk på flere gårder i Samnanger. Det er trolig at folk i bygda på den tida kjente til bruken av kleberstein og visste om de forekomstene som var i bygda.

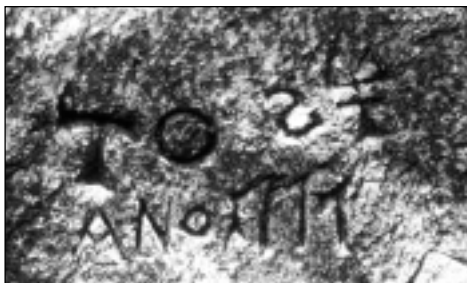
«I arkeologiske utgravninger fra vikingtiden har man funnet en stor mengde klebersteingryter. Klebersteinen er lett å arbeide med og holder lenge på varmen, så den egner seg ypperlig til kokekar. I hvertfall må slike gryter ha vært meget populære, for det er funnet mange hundre av dem. Vikingene hadde også jerngryter. Vikingsmedene tilhørte en 1000 år gammel tradisjon og forsto seg godt på å bearbeide jernplater, som de kunne fremstille jerngryter av. Fra vikingtiden finner man jerngryter langt sjeldnere i gravfunn enn klebersteingryter, sikkert fordi det har vært meget kostbarere å fremstille dem.» (Vikingene, Wennergren-Cappelen, Oslo 1991.)

At folk har kalt det Munkahogget betyr ikke nødvendigvis at det har vært munker der. Med munkenes bruk av kleberstein i kirkebygg, ble det på 1200-tallet og 1300-tallet stor etterspørsel etter kleberstein, og det er trolig at man har tatt stein til kirkebygg i Bergen fra i hvertfall to steder i bygda, fra gårdene Sandvik (Munkastova) og fra Kvernes (Munkaholet). Begge disse ligger lagelig til ved sjøen, så transporten til bygningene der steinen skulle brukes, var enkel. I bygdeboka del 1, s 31, skriver Nils Lauvskard:

«Det er grunn til å tru at bygdi vår til liks med heile landet hadde ei blømings- og framgangstid i det 12te og 13de hundreåret. Me hev truleg nokre merke frå arbeidslivet her i bygda frå denne tidi i fleire gamle klåsteinsbrot som er so gamle, at her ingi segner finnst um når dei var i drift. Berre namni: Munkeholet, Munkestova og Munkehogget, set dei i samanhang med munkar og kloster. Det største av desse steinbroti er på gården Kvernes og det vart uppatt teke umb. 1880 og teke stein til børsbyggnaden og posthuset i Bergen. Det synte seg då, at der hadde vore teke ut mykje stein der i gamall tid, og at ei vik rett nedan til brotet heiter Skutevik, tyder på at steinen vart ført burt på skutor. På gården Sandvik er teke mykje klåstein i gamall tid. Det er

som ei stor stova i berget, derav namnet Munkastova, der ein kann sjå korleis steinen hev vorte kila og hoggen ut or berget, og sume stader er der funne leivder etter lunnegrinder i jordi, der dei drog steinen ned til strondi.»

Kleberstein kan i Samnanger ha blitt entydig med munkedrift. Derfor er det kanskje ikke rart at man har kalt Munkahogget for nettopp dette. Munkahogget ligger slik til at transport av bygningsstein derfra ikke har vært mulig, og det er heller ikke spor etter slik virksomhet å se der. Men gryteproduksjonen kan være like gammel og enda eldre.



Samnangers første «tagger»?

Hvis en går videre fra de halvferdige gryteemnene og noen meter lengre ned mot elva, kan en kanskje finne svar på når de siste grytemakerne var på ferde, og hvem det var. Her er det nemlig mange inskripsjoner i den bløte steinen. Der

er navn fra ganske ny tid og fra 1800-tallet. Den eldste innskriften man kan se, er omlag 100 år eldre enn den nest eldste. (Se bilde.) Innskriften lyder TOS og så en merkelig bokstav som kan se ut som en T med en M over. Dessuten: ANO 1777. S-en er skrevet feil vei. Her har altså en eller annen skrevet navnet sitt i 1777. Men hvem? Gamle navneforkortelser fra denne tida har oftest fire bokstaver, den første er forbokstaven i fornavnet, de to neste er farens forbokstav med S for -son eller D for -datter. Til sist kommer forbokstaven i gårdsnavnet. Bygdeboka til Nils Lauvskard hjelper oss: Thomas Olavson Aadland, født 1754, kan passe. Men hva er den siste merkelige bokstaven? Under omtalen av Ådlandsgården finner en bumerkene til gården, og det ene er akkurat som den siste «bokstaven». Det er nærliggende å tro at Thomas har satt merket sitt på steinveggen som et eiendomsmerke, dette var en verdifull plass! (Eller kan han ha vært Samnangers første «tagger»?)

Hvor lenge brukte en så klebersteingryter? Svein Indreid ved Bergen Museum opplyser at såkalte malmgryter laget av støpejern kom på 1700-tallet, og før dette, på 1500 og 1600-tallet var klebersteingrytene

vanligst. I Arne Skjølvolds bok «Klebersteinindustrien i vikingtiden», (s.97), beskriver han en skylddelingsforetning av gården Tologetjødn på ca 1850-tallet. Der hadde retten til bruken av et klebersteinbrudd vært delt mellom to gårder, og da disse gårdene ble delt i en rekke mindre småbruk, ble det tinglyst rett til alle brukene å ta stein fra bruddet. Dette bruddet var i bruk til ca 1940. Den siste tiden bruddet var i bruk var det for produksjon av notastein til salg. At TOSAa satte bu-merket sitt i Munkahogget som eiendomsmerke i 1777 er derfor godt mulig. Samtidig kan man lure på om det var behov for noe eiendomsmerke. Bruddet lå i utmarka som var felleseie for Ådlandsgårdene.

Ellers er det flere som har hogd navnet sitt inn i steinen. Her finner vi flere som vi drar kjensel på i dag. Men vi finner også eksempler på folk fra eldre tid:

-Kr. Aa 1890, trolig Knut Kristian Tomassen Aadland, f 1869, død uten barn. Iflg Svein O Aadland var han kunstnerisk og etterlot seg fine inskripsjoner på Svein sin gård på Ådland. Han har gjort seg flid med fine blomster og blader. Initialene kan og passe med Kristianna Johannesdatter Aadland f 1866, som senere ble gift til Haga og er bestemor til Odd og Mons Haga. Men de fine blomstene og bladene taler mer for Knut Kristian, som brukte navnet Kristian for å unngå forveksling med den eldre boren, Knut Thomassen Aadland.

-jjsAA: denne signaturen er ikke datert, men kan være en av flere, f eks Johan Johannesen Aadland f 1866. Han er bror til Kristianna. Han overtok gården som Tomas J. Aadland (Tommen) eier i dag.

-TIAa den 12. mars 1884 kan ha vært en annen bror av Kristianne og Johan, Thomas Johannesen Aadland. som er farfar til Tommen.

Mange andre har vært på ferde. Et sted har en ukjent kunstner hogd inn et mannshode. Slik Munkahogget står i dag, er det et kulturminnesmerke som kan si oss noe om fortida vår. For å ta vare på dette minnesmerket for framtidige generasjoner, og hindre at det blir ødelagt, vurderer Riksantikvaren nå å frede Munkahogget.

Talkumproduksjon i Skorakleiva

Av Tor Wold

Vet du ikke hvor Skorakleiva er? Hva med Storkleiva eller Mastreskarsvingen? Nei vel, alle vet det kanskje ikke. Samnanger har mye rar geografi! Men vil du lese mer om dette rare området mellom Hisdalen og Ådland, så skal du først få en liten innføring i geografien. Bakkene fra Ådland til Hisdalen gjør en krapp sving. Der ligger avkjørselen til Li. Denne svingen kalles Mastreskarsvingen. Her hogde de seg mast til skøytene i gamle dager, furuene her er rette og høye.

Ovenfor Mastreskarsvingen kommer man opp på Storkleiva. Det er der skrotinnsamlinga foregår. Tar man gamleveien fra Storkleiva mot Hisdalen, rundt Raunekleivtunnelen, passerer man Skorakleiva på venstre side. (Slike navnekrumspring høres sikkert helt selvsagte ut for en vaskeekte samning, men jeg kan forsikre deg at for en innvandrer som meg, har det sin eksotiske underholdningsverdi.) Har du fulgt godt med, vet du kanskje at vi nå er ved avkjørselen til huset til redaktøren i Samningen, Ivar Bård Aadland! Og kommer du dit, er du på rett plass. Her ligger et gammelt klebersteinbrudd som i sin tid leverte stein til bygninger i Bergen. Det kan du lese mer om i en annen artikkel. Men etter at kleberbruddet var nedlagt, begynte en ny epoke i Skorakleiva sin historie. På slutten av 1930-tallet begynte man nemlig å ta ut stein til talk-produksjon.

Talkum eller talk som det egentlig heter, er en av flere bestanddeler i kleberstein, men i utkanten av kleberforekomster finner man ofte nokså rene forekomster av talk. Talk er et magnesiumsilikat, og inneholder kjemisk sett mye av det samme som kvarts, men også grunnstoffet magnesium. (Magnesium er et metall som du kanskje har i bilfelgene dine.) Man kan lage talk av kleberstein, og slipestøv fra kleberstein kjennes glatt mot fingrene slik som talk kjennes. Talk brukes som fyllstoff i maling, lakk og i de senere år også i plast. Det brukes også til smøre middel og pudder. På våre kanter er det Norwegian Talc som er kjent som talkprodusent, og i Framfjorden i Sogn ble det tatt det ut store mengder. Talkforekomsten i Framfjorden er nå tømt, og bedriften baserer seg på talk fra Altermark ved Mo i Rana, i tillegg til at man

bruker dolomitt fra Fauske. Norwegian Talc var tidligere eiet av Jacob Kjøde, men er nå skilt ut som eget selskap.

Kjøde var en gang engasjert i talkproduksjon i Skorakleiva. På telefonen treffer jeg Johan Horn som er en av eierne i Norwegian Holding a/s. Han er dattersønn av Jacob Kjøde. Selv vet han ikke om morfaren sitt engasjement i Skorakleiva, men han er kjent på Ådland hotell fra Kvamskogen-turer i gamle dager! Han kan fortelle at Jacob Kjøde drev uttak av talk i Framfjorden fra 1928. I 1934 startet han Norwegian Talc sin fabrikk i Knarrevik på Lille-Sotra. Med fabrikk på Knarrevik ble det interessant å skaffe til veie talk fra kilder i nærheten. De drev på forekomster i Hardanger og Fusa (men altså også i Samnanger). Jacob Kjøde hadde eget rederi og sto selv for frakten.

Mange kan fortelle at det har vært talkumdrift i Skorakleiva, men å få vite mer om det, har vært vanskelig. Til slutt kom jeg i kontakt med en utflyttet samning som er i Hisdalen hver helg. Ole Hisdal er far til John Olav, Kjell og Sissel Hisdal som alle bor i Hisdalen. Selv bor han i Fana. Men huset i Hisdalen har han beholdt, og han er der ofte.

Ole Hisdal forteller gjerne om den gangen man drev talk-gruve i Skorakleiva: «De tre gårdene Midtre Hisdal, Indre Hisdal og Ådland hadde kontrakt med Jacob Kjøde. Gruva lå i grensen mellom de tre gårdene. I kontrakten hadde gårdene sikret seg arbeidsrett. Det var vanlig den gangen, like etter 30-åra da det var massearbeidsledighet. Jeg jobbet der i 1938, men pga overtallighet mistet jeg jobben som førstemann, siden jeg ikke hadde arbeidsrett. Anders Aadland, Sigurd Hisdal, Vilhelm Hisdal og Tomas Haugen hadde alle arbeidsrett. Driften varte i tre år, fra -38 til 40, og så ble det igjen drevet for en levering høsten -40 eller -41. Denne siste sesongen var jeg igjen med.

Fra starten var det folk med fra Kjøde. De var tre mann som skulle lære opp arbeidsstokken. Det var driveren, eller basen, som het Normann. Han kom fra Framfjorden, der Kjøde fortsatt har talkumbrudd. Den siste sesongen het driveren Egge. I tillegg til driveren hadde Kjøde sendt med en smed og en arbeidskar.

Litt oppi en liten fjellskrent var det en loddrett stoll ned i fjellet, med heis helt ned. På ulike nivåer nedover, var det sidestoller der de tok ut steinen. Den loddrette stollen kaltes synken og den var 20-25 m dyp. Sidestollene var inntil 20 m lange. De var romslige i bredde og høyde. Stollene var selvbærende, så vi trengte ikke støtte dem opp. Det var

ikke vanninnsig der, jeg kan ikke huske at det var nødvendig med pumper.

En mann boret og sprengte. Vi jobbet utenfor ham i stollen. Vi lesset steinen opp i skinnegående vogner og fraktet vognene ut til heisen. Jeg hadde denne jobben i lag med Olav Reistad (Kvitings-Olaf'en). Vi fylte vognene med krafse og traue, men enkelte steiner var så store at vi fangebar dem opp i vogna. Til lys hadde vi håndlykter med karbid. Disse måtte vi henge opp en plass, hjelmlykter hadde vi ikke. Vi skjøv vognene bort til synken som var den vertikale sjakta. Dette var svært tungt arbeid.

Når vognene var på plass i heisen, overtok Tomas Haugen. Han kjørte heisen og fikk vognene opp. Oppe i lyset ble vognene tømt og innholdet sortert. Denne jobben hadde Sigurd og Vilhelm Hisdal. Til å begynne med var det med en mann fra Kjøde, som lærte dem å sortere. Det var bare stein av en viss farge og sammensetning som skulle med. Resten ble sortert fra og kastet utenfor åpningen på synken.

Det var to siloer som lå i skråbakken fra åpningen på synken og ned til veien nedenfor. I disse siloene tømte de steinen som skulle brukes. I bunnen av siloene kunne sjåførene på bilene åpne ei luke og fylle lasteplanet. Steinen ble kjørt til kaien på Ådland, som lå der den ligger i dag. Derfra gikk frakten videre med båt.

Lasteplassen var for enden av veien. På andre siden av veien var det en driftsbygning og ei smie. Betalinga vi fikk var den samme som i veivesenet på den tida, 80 øre – 1 kr i timen. Etter den tidens prisnivå var det en timebetaling vi var fornøyde med.»

Ole Hisdal har det godt og varmt i gamlehuset i Hisdalen der han sitter og forteller. Han peker vestover ut av vinduet og viser meg plasssen der alle husene i Hisdalen lå før utskiftinga i 1836. Da lå alle husene i tun slik som på Havråtunet, og alle familiene hadde teiger om hverandre over hele Hisdalen.

Etterpå tar vi en tur i terrenget for å se etter stollen (synken). Vi ser etter spor av det gamle klebersteinbruddet som opphørte før 1900, uten å finne merker etter det. Over området der talkgruva lå er der helt overfylt med stor sprengningsstein. Steinen var veltet utfor fra toppen av steinbruddet noen meter lengre vest. Der drev veivesenet pukkverk på 60-tallet da veien Trengereid-Ådland ble utbedret.

På myra rett nedenfor steinrøysa ser vi rester etter fundamentene for

driftsbygningen og smia. Lasteplassen lå mot en liten mur som vi ennå kan se, og derfra skråner en steintipp jevnt oppover. Vi følger tippet til topps, og kan se hvor toppen av synken var, men det er ikke lett å finne den uten at man vet hvor den lå. Synken lå lenge åpen, full av vann og boss, og kunne vel være farlig. Det ser ut som om man med vilje har tippet stein over åpningen.

Dette er alt som er igjen å se i Skorakleiva der mange mann har hatt arbeid i flere år. Men hvem vet? Kanskje er det mer stein å ta ut. Klebersteinforekomster er det i hvert fall flere av i området. Da de bygde tunnelen traff de på kleberstein i et belte på noen meter inni tunnelen, og også i et felt vest for tunnelen. Steinen der var så glatt at de nesten måtte ha kjetting på da de skulle kjøre der i anleggperioden. Kanskje det er mer drivverdig stein i området?

I alle fall: Kommer du til Skorakleiva, kan du jo se deg litt rundt. Hadde du vært der for 60 år siden hadde du stått midt i Kjøde sin talkvirksomhet. Og ser du «trappetrinn» eller avsatser i ei fjellside, har du funnet spor etter klebersteinbruddet som var i drift på 1890-tallet. Da vil jeg gjerne høre fra deg.



Spor etter uttak av bygningsstein i Kvernesbruddet.

Gruvo på Utskot – og foten til Johannes Yndestad

Av Tor Wold

Husker du hvor vi tømte bosset? Den gamle komfyren og alt annet vi skulle bli kvitt? Jo, i Gruvo. Det var bare å låne nøkkelen på teknisk etat og lempe det utfor kanten på Gruvo, så var vi kvitt det. Det var i de gode gamle dagene da alt var enkelt. Ikke noe sortering eller «bare levering en gang i året». Nei, alt som kunne kastes gikk dit, enten det var helsefarlig eller skadelig eller bare boss. Derfor fikk kommunen også miljøvernavdelinga hos fylkesmannen på nakken. Nå er det slutt. Men har du tenkt på hvorfor det var et slikt enormt hull på Utskot?

Jeg ville finne ut om dette kunne være et gammelt klebersteinbrudd og dro utover bevæpnet med fotoapparatet. På Utskot traff jeg Nils Yndestad og søstera hans, Anna Utskot. Hennes mann, Leif Utskot, og naboene Elvin og Kristina Jørgensen hjalp og til med å fortelle om Gruvo i gamle dager.

Gruvo ligger inngjerdet av høyt nettinggjerde, og der det tidligere var hauger med skrap, er det nå dekket til med stein og jord. Der er sådd fint til med gras og ser ut som en fin liten havnehage. I dag skråner terrenget jevnt fra sjøen opp mot en bratt skrent som ligger opp mot veien. Tidligere skal det ha vært nærmest flatt fra sjøen og et godt stykke innover, så et trinn opp på et høyere nivå som gikk flatt inn til en høy skrent innerst. Da var det kvartsbrudd i Gruvo.

Kvarts er denne hvite, glassaktige steinen som går i ganger i fjellet. På Utskot var det opprinnelig en kvartsgang på hele 17 m. Dette var et verdifullt råstoff, og grunnlaget for mange års drift. Kvarts ble brukt til flere ting, men den største delen gikk trolig til fajanseindustrien. Kvartsen ble fraktet ut på båter eller lektere, og kan være blitt solgt til fajanseindustrien i Egersund.

Eiendommen som Gruvo ligger på, tilhører i dag Elvin Jørgensen. To menn fra Os betalte bestefaren hans, Even Jørgensen, for retten til gruvedriften og drev Gruvo. Den ene het Steinseth, han kalte de for ingenøren. Han omtalte sin overordnede som «min onkel». De antar at han ikke har etterkommere. En annen som var med, var en Thue fra Os.

Da kvartsen begynte å ta slutt, forsøkte man å følge kvartsåren inn-

over under veien, men fant trolig ikke noen drivverdig forekomst der. Det var tidligere en mindre tunnel under veien. Denne er i dag under fyllingen. Ovenfor veien forsøkte man også å fortsette driften. Anna Utskot, som er vokst opp på Yndestad, fulgte meg opp for å se. Terrenget er nærmest utilgjengelig, men vi kom oss opp i den øverste gruva, som er et lite prøvefelt. Det ligger opp en bratt skråning fra der veien krysser over den nedre gruva. Det er små mengder kvarts igjen der oppe, og den er klar og ren som hvitt glass. Denne vesle gruva ligger på naboeiendommen, og tilhørte Mons Utskot, far til Leif Utskot, og Mons Utskot som bor på Utskot i dag.

Nils og Anna sin bestefar, Johannes Yndestad, var uheldig i kvartsbruddet. Ulykken er nevnt i bind 2 av Nils Lauvskard si bygdesoge. Ulykken skjedde i 1927. Nils Yndestad forteller:

«Bestefar mistet foten under arbeidet i Gruvo. Han arbeidet i nederste delen. Han hang i et tau i fjellveggen. Ovenfor var det ei mindre og nyere gruve. Der holdt andre på. Ei trerenne med jernbeslag, ble brukt til å slippe stein ned i nedre gruva, og derfra ble kvartsen trillet i gruvevagner på skinner ned til båtene eller lekterne.



Johannes
Yndestad

En stein falt ned på Besten. Traff foten hans, så den gikk nesten tvers av. Foten hang nærmest i bare ei skinnfille. Besten var en sterk kar og han var bevisst og kommanderte de andre til å legge et laken rundt beinet og snøre til, så han ikke skulle blø seg i hjel. Så måtte han vente på rutebåten neste dag, og følge den til byen. Der amputerte de først under kneet, det var blitt koldbrann i foten. Det gikk ikke bra, så de måtte amputerte igjen seinere, over kneet.»

Han gikk med protese etterpå, og han levde lenge, til han var over 96 år. På sine helt gamle dager gikk han til naustet ved sjøen nedenfor Yndestad, på protese og med to staver, han var sterk i overkroppen.

Nils husker flere ganger han falt bakover og tok seg for med nevene. Han bare lo når de trodde han hadde slått seg. I tidligere tider var Johannes Yndestad høvedsmann ombord på en av båtene til Johannes Nygård, Erling Nygårds far.

Johannes Yndestad døde hjemme på Yndestad i 1959.

Nils viste meg protesen, den hadde kneledd og ankelledd, Nils har den på verkstedet, han reddet den en gang de ville kaste den. Kneleddet på dette venstre beinet strammet Besten med en stropp over høyre skulder, det kunne låses.

Anna Utskot, gift med Leif, er søster til Nils. Hun og Leif kunne fortelle mer om driften i gruvo. Leif husker klart renna for kvarts fra øvre gruva. Han fulgte ofte med i robåten når Jørgen Jørgensen sin far rodde bort med mat til arbeidsfolkene i sin familie. Leif var med, og han hadde med mat til far sin. Johannes Yndestad flyttet fra hjemplassen sin i Trengereidfjorden til en plass de kjøpte eller leide nord for gruva. Husene er falt ned, men hustuftene finnes ennå. Stedet het Utskotlia. Senere fikk de kjøpe Yndestad av Leif Utskot sin familie, og flyttet dit.

Elvin Jørgensen og hans kone forteller: Det skjedde ei ulykke til i Gruvo, med Even Jørgensen, far til Inger Myren. Han var onkel til Elvin og Jørgen Jørgensen. Even Jørgensen holdt feiselen mens en annen slo, da ulykken skjedde. En stein løsnet over ham, han syntes han hørte noen som ropte, og så opp. Dermed unngikk han å få steinen i hodet, den traff låret hans i stedet. Han fikk operert inn ei sølvplate som holdt lårbeinet på plass til det grodde. Han fikk problemer med dette beinet seinere. Plata og skruene løsnet og lå og beveget seg. Etter en operasjon til, med fjerning av plata, ble han bra og levde med beinet til høy alder. Dette var det året den eldste dattera hans ble født, eller året etter. Det er dermed 70 eller 69 år siden og etter det har Gruvo ikke vært i drift. Den ble altså trolig nedlagt ca 1930.

Hvis du har et ærend på Utskot, eller hvis du skal sørover mot Eike-landsosen, så ta en avstikker og se på Gruvo i dag. For den som har sett Gruvo som søppelplass, er det ikke lett å forstå at det er samme plassen. Der grønne bakker heller harmonisk ned mot sjøen, var det et kaos av søppel og rot som veltet seg utfor. Og så kan du tenke lengre bakover til den tida da Johannes Yndestad mistet beinet og store laster med kvarts gikk herfra og endte som bestanddel i porselenet på fine middagsbord.

Tysse - tusenårsstaden

Av Anna Holmefjord

Går me attende i tida er det utruleg mange tankar ein kan gjera seg om Tysse. Alt før Samnanger Uldvarefabrikk vart grunnlagt var her kome både bank, gjestgiveri og butikk. Svein Larsen Røsseland kom frå Kvam i 1962, og tok til med landhandel og gjestgiveri på Ytre Tysse, og i 1874 vart Samnanger Sparebank skipa, med Svein Larsen Røsseland som ein av dei som gjekk i brodden. Første namnet på banken vår var Os Prestegjelds Sparebank, seinare Samnanger Sparebank. Det var nok vanskelege tider for mange den gongen - mange born i kvar familie og i heimane budde dei trongt, men viljen til å greia seg var der heile tida.

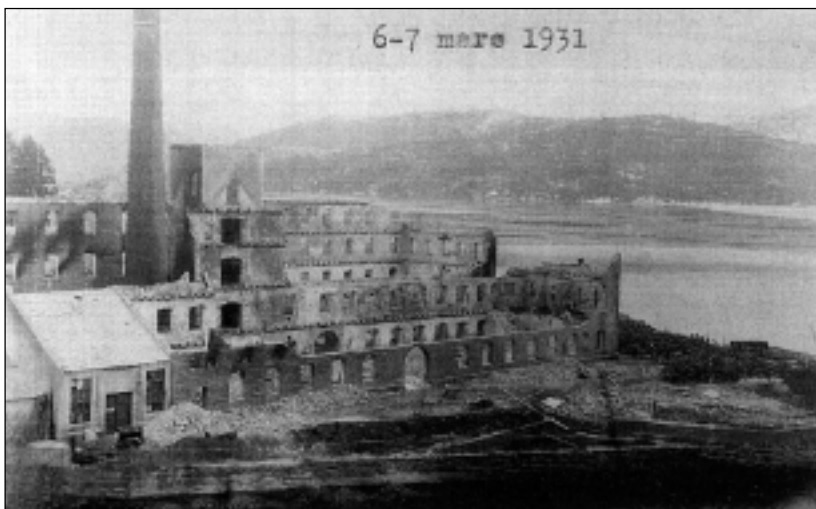
Samnanger Uldvarefabrikk tok til på Tysse i 1886, og den vart i 1898-99 utvida og påbygd til å verta ein av dei største i landet med ein arbeidsstokk på ca. 350-400. Det var nok på denne tida det for alvor vart liv og røre på Tysse. Folk fekk arbeid, ikkje berre bygdefolk, mange kom frå andre plassar på Vestlandet, og også ein del endå meir langvegsfarande. Arbeidsdagen var lang og løna lita, men folk var smånøgde og såg truleg fram til betre tider etter kvart.

Fabrikken bygde det første forsamlingshuset på Ytre Tysse, kalla «Buret». Her tok så smått kulturlivet til å veksa fram. Tysse Musikk- lag, som vart skipa år 1900, hadde øvingane og konsertane sine her, og losje Morgenrøden, som vart skipa same året, hadde også møta sine her. Etter kvart vart «Buret» brukt til det meste, dans på laurdagskvelden, og det som elles måtte vera av aktivitetar på den tida. År 1913 vart «Vonheim» bygd av Tysse Musikklag og Losje Morgenrøden. Det var nok litt av eit løft på den tida. «Buret» vart rive og sett opp att som skulehus i Grønsdal, og er framleis i dag brukt til grendahus i krinsen.

Samnanger Uldvarefabrikk støtta på mange måtar kulturlivet som voks fram, blant anna vart dei første instrumenta til Tysse Musikklag kjøpt inn av fabrikk. Arbeidarboligar vart også bygde. «Storeboligen» og «Vetleboligen» i «Tyssevijkjæ» er ei soge for seg. Her budde folk tett i tett, og ikkje minst minnest me «Brunæ», som var inngangspartiet til «Storeboligen». Her stod det alltid folk som hadde tid å prata med kvarandre.

6. mars 1931 er nok ein dato dei eldste på Tysse enno minnest med

Brann-
tufta
etter
Sam-
nanger
Uld-
vare-
fabrikk



vemod. Samnanger Uldvarefabrikk brann ned til grunnen på nokre nattetimmar. Det vart arbeidsløyse og oppløysing av heimane avdi mange måtte reisa ut or bygda for å få seg arbeid. Triste og vanskelege år for dei som hadde hatt arbeidet sitt i fabrikk.

Men så kom Safa. Sommaren 1941 vart hjula sett i gong i den nye fabrikk. Ei ny tid kom til Tysse, nye arbeidsplassar, ny optimisme, trass i at det den gongen var krig i landet vårt. I 1946-47 vart «Nybygget» reist, og nye maskiner kjøpt inn. Arbeidsstokken var på det meste ca. 200. Safa har vore, og er framleis, ein god arbeidsplass, hjørnesteinsbedrifta i kommunen vår.

Tysse er ikkje, og skal ikkje berre vera, historie, men eit levande samfunn der born og unge kan veksa opp i eit godt miljø. Det er gledeleg å sjå at ungdomar og unge familiar kjem attende til Tysse, pussar opp og buset seg i dei gamle, fine husa. No i vår moderne tid ser det ut for at gamle bygningar har fått ny interesse. Me er vel alle stolte og glade for at Ytre Tysse vart vald til tusenårsstad, og måtte dette spora til ny innsats for plassen.

Størjefiske - ikkje for skvetne karar

Av Tor Wold/Svein O. Aadland

Engel Østvik er ein av dei som har vore med på størjefiske i Samnangerfjorden, både med not og harpun. Harpunen dei brukte var eit spisst jarn med to klaffar som låg inntil jarnet når du stakk, men slo seg ut når du drog. Klaffane var 3-5 cm lange. Harpunen var festa til ein staur.

Før krigen kunne det vera store stimar med størje i fjorden. Størja gjekk så tett at dei nesten ville byksa opp i båten til ein. Dei største, stør-



Størjefiskejarn med mot-hakar.

jer på oppi 300 kg, brukte dei gjerne not for å ta. Når størja gjekk inn på vågane var karane klar med nota. Var kastet vellukka kunne fiskarane dra størja inn mot land der ho vart stukken. Så var det å samla seg på henne og få henne heilt opp i fjøra. Ho sprelte så steinspruten stod.

Det var ei felsen med mat i ei slik størje. Ikkje berre fiskarane, men også naboar og slektningar fekk kjøt.

Sjølv om det var livat nok med notefiske etter størje, var det når dei stakk størje frå båt det verkeleg gjekk føre seg. Engel Østvik fortel om når han var med faren etter størja:

- Me lokka størja til oss ved å hiva pir eller sild etter båten. Når me stakk, hadde me 100 famnar kal (150 meter tau) som var festea til harpunen. Med det same ein stakk gjekk størja beint ned, søkte alltid mot brot for å slå jarnet ut att. Då måtte ein halda tauet i armkroken og sleppa det ut i fæla fart. Far hadde alltid tjukke kle på seg, så det ikkje skulle gnaga skinnet. Det gjekk raskt som lynet. 100 famnar var gjort på sekund. Og når det var slutt på tauet, kalen var festa til stammen, rykte det til så båten nesten ville gå under. Mange brukte blåser på kalen, på 30-40 famnar, for å bremsa størja. Men uansett måtte ein passa på så ikkje bein eller armar hengde seg fast og du vart dregen med på sjøen - då var du ferdig. Men størja var ikkje spesielt uthaldande. Trefte ein skikkeleg, var det beint ned, og så var det slutt, fortel Engel Østvik.

Erling
Østvik
viser
korleis
dei
heldt
harpun-
nen
når
dei
stakk
størja.



Det var når silda eller brislingen kom inn gjennom fjordane at størja følgde etter. Stundom kom det kval etter brislingen også, minnest Engel Østvik. Ein gong var det 3-4 kvalar her inne på same tid. Kvalen kunne vera like lang som eit hus. Det kunne hagla brisling av ryggen på han. Då var det berre å halda seg unna.

Samnanger - bilbygda i Hordaland

Av Svein O. Aadland

Først på 1920-talet vart det gjeve ut eit lite hefte med oversyn over alle motorkjøretøy i Bergen og Hordaland. I Bergen var det den gong ca. 500 kjøretøy. I Hordaland (Bergen var eige fylke) var det 184 kjøretøy. Men mange av dei 184 Hordaland-kjøretøya hørde heime i Fana, Laksevåg og andre stader som i dag er ein del av Bergen, men som den gong var eigne kommunar rundt Bergen. I dei fleste bygdene i Hordaland var det få eller ingen kjøretøy først på 20-talet. Eit unnatak var Samnanger. Med sine 18 kjøretøy kan ein trygt kalla Samnanger for den tids bilbygda i Hordaland. Berre Voss hadde fleire kjøretøy enn Samnanger, men der tilhørte dei aller fleste bilane Voss Bilselskap eller militæret.

Det var Tomas K. Aadland på Ådland som i 1917 kjøpte Samnanger sin første bil. Han var nyss heimkomen frå Amerika og brukte oppsparte pengar til å kjøpa bil og starta rutekjøring mellom Trengereid og Øystese. Folk fleste likte nok den hestelause kjøredoningen så passelig, mange var rett og slett redde. Møtte han nokon med hest og kjerre på vegen, vart mannen med hesten stundom så skremd at Tomas K. Aadland måtte stoppa bilen, gå ut og leia hesten forbi.

Alt same året som «Aadland-bilerne» starta, kom neste bil. Bergen elektrisitetsverk hadde nokre år tidlegare starta utbygginga av Samnanger-vassdraget og skaffa seg no bil til å kjøra mellom Totland og Trengereid. Bernhard Waage, også han nyss heimkomen frå Amerika, var sjåfør.

Endå fleire kom raskt til. Først på 20-talet var det alt vorte 18 kjøretøy. Av desse var det nokre få lastebilar og motorsyklar og ikkje mindre enn 10 drosjar. Det er då ein kan stussa - 10 drosjar i Samnanger! Levde samningane av å frakta kvarandre i drosje?

Dei færreste av passasjerane var nok samningar. Den gong var det ikkje veg mellom Garnes og Trengereid, reisande frå Bergen måtte ta toget. Og på Trengereid stasjon stod samningane med bilane sine og kjørte dei som gjekk av der vidare. Etter kvart som fleire og fleire samningar kjøpte seg drosjebil, vart det kamp om passasjerane. I eit

intervju med Samningen i 1977 fortalde Bernhard Waage at regelen var slik at den som fekk tak i kofferten til den reisande, fekk passasjerren også. Ein gong var det berre ein einsleg mann som gjekk av på Trengereid. Han kjende nok til systemet. For då han opna døra og såg alle samningane som stod klare til å kasta seg over han, tok han kofferten i armene og sprang for livet forbi dei oppstilte bilane.

Om sumaren skyssa bilane turistar også. Samnanger og Kvam var den tids Geiranger. Store turistskip kom enten til Tysse eller Norheim-sund, og så vart turistane frakta over Kvamskogen, medan båtane gjekk rundt og plukka turistane opp igjen. Turistskyssinga hadde pågått i mange år med hest og kjerre, no overtok bilane ein del av marknaden. Men med fleire hundre turistar som skulle skyssast over Skogen samstundes, måtte mange av utlendingane nøya seg med hesteskysst framleis. På det meste var det fleire turistskipanløp i veka.

Også kraftanlegget i Samnanger-vassdraget førte til ein god del skys-sing. Folk skulle kjørast til og frå Trengereid. Saker og ting skulle frak-tast til Totland og anlegget elles. Uldvarefabrikken gav også oppdrag til bileigarane. Samnanger var ei bygd med stor aktivitet og mykje ferdsle.

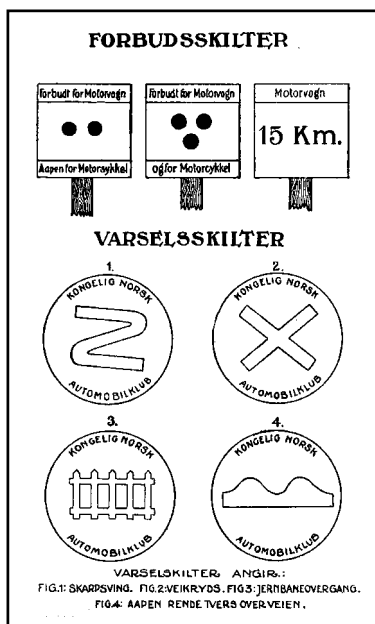
Men den aller viktigaste grunnen til at Samnanger hadde langt fleire bilar enn dei fleste andre bygder i Hordaland, var at me hadde vegar som var gode nok for bilar. I heftet som viser alle kjøreretøya i Bergen og Hordaland først på 20-talet, er det også teke med ei opplisting over alle vegar i dei to fylka som er «åpnet for automobilkjøring». Lista er kort. Vegane er delte i to hovudgrupper, vegar for «uindskrænket kjøring» og vegar for «indskrænket kjøring». I den første gruppa er det sju hovudvegar; Bergen-Os, Nesttun-Garnes, Bergen-Steinstø, Voss-Eide, Voss-grensa mot Evanger, Voss-Stalheim, Granvin-Ulvik og Odda-fylkesgrensa mot Telemark. I tillegg kjem ein del bygdevegar i Fana (for eks. Minde-Slettebakken!) og rundt Bergen elles, samt nokre vegstubbar i Etne, Os og på Stord. I den andre gruppa, vegar med «indskrænket kjøring», er det fire hovudvegar; Trengereid-Øystese, Haugesund-Sveio-Førde, Ytre Arna-Indre Arna, Fylkesgrensa Ølen-Etne. Av bygdevegar er det her eit par på Stord, pluss vegane oppover fjellagardane i Samnanger. Med andre ord: Samningane hadde vegar å kjøra på, hordalendingar flest hadde ikkje det.

Dermed fekk samningane eit forsprang på den nye tida og investerte

stort i kjøretøy i åra framover mot krigen. Tomas K. Aadland starta etter kvart rutekjøring også andre stader enn i Samnanger. Bygda fekk fleire lastebilar som var å sjå på vegen mellom Øystese og Trengereid. I 1932 kjøpte Ingjald Oldervoll den første fiskebilen sin. Fleire av dagens transportbedrifter i Samnanger kan føra saga si attende til denne første tida for motordrivne kjøretøy.

Lista over kjøretøy i Samnanger først på 20-talet (det står ikkje årstal i det omtalte heftet, men av innhaldet elles kan ein slutta seg til at det er frå tidleg 20-tal, mest sannsynleg 1921). Kjøretøya er oppførte etter bilnummer, ikkje etter kor tid dei vart registrerte. (M.sykk. står for motorsykkel):

Namn	Kj.tøy	Bilnr.	Type
Thomas Høisæther	Drosje	R 29	Chalmers 30 hk
Bergens kraftanlæg		R 41	
Mattias Frøland	Drosje	R 61	Dodge brothers 35 hk
Bergens kraftanlæg		R67	
Johannes Haga	Drosje	R73	Dodge brothers 30/35 hk
Eikedalens autombillag	Drosje	R76	Chandler 45 hk
Tomas K. Aadland	Drosje	R84	
	Dodge brothers		35 hk
Torgils Tvedt	Drosje	R89	
	Dodge brothers		35 hk
Gullak N. Børdal	Drosje	R96	
	Indian		7/18
Bergens elektr.	Drosje	R97	
	Buick		35 hk
Tomas K. Aadland	Drosje	R130	
	Dodge brothers		35 hk
Einar Greve	M.sykk.		
	R134	Harley Davidson	12/15
Bergens elektr.	Lasteb.	R138	
Bergens elektr.	Lasteb.	R139	
Mons Myren	Drosje	R140	
	Dodge brothers		35 hk
Helge Reistad	M.sykk.		
	R172	Harley Davidson	11/15
Bergens kraftanlæg	M.sykk.		
	R187	Harley Davidson	
Bergens kraftanlæg	Lasteb.	R189	
	Pittsburg US GMC		35/35 hk



Forbods-skilt i 1920-åra.

Bilar og motorsyklar på 50- og 60-talet

Av Helge Hisdal

Eg har prøvd å laga ei oversikt over det som rulla på vegane i Samnanger frå ca 1950 og fram til ca -65. Der eg har sikre opplysningar om kjøretøy før og seinare er dei tekne med. Bussar og godsbilar er ikkje med i denne lista. Det er det veteranlaget til BHV som har oversikt over.

Alt er nok ikkje med, det ville vera nesten utenkjeleg, sjølv med god hjelp frå mange. Adresser er ikkje oppførde, men eg har starta ved kommunegrensa mot Os og teke kjøretøya føre meg innover rundt fjorden til Tysse. Vidare står Frøland mot Kvitingen, Høysæter og Eikedal. Deretter frå Tysse utover langs fjorden via Sævild og til slutt Utskot. Nokre kan nok vera «feilplasserte» eller har budd på andre stader.

Nokre bilar er ikkje oppførde med kjøpsår eller modell, men reg.nr. Desse har eg for det meste funne i ei registreringsliste frå 1959. Det kunne nok vore søkt etter meire info, men denne gongen er det tidsfrist frå Historielaget som set stopp. Utan at Samnanger historielag vart skipa hadde nok dette kun vorte til eige bruk, men no kan fleire som er interesserte få del i materialet. Dei som saknar noko, eller veit om noko som ikkje er med, må gje melding om dette til Helge Hisdal, tlf 56587741, eller til h.hisdal@online.no, slik at registeret kan verta best mogeleg. Har du eit foto av bilar som er i registeret ber eg gjerne om å få avfotografera det.

Helge Hisdal smør kjeda på sykkelen sin ein maidag i 1966. Svein Arne Brekkeser på.



Den første tida var det mange gamle bilar og motorsyklar, men ut på slutten av femtiåra vart det fleire nye bilar, gjerne av aust-europeisk fabrikat sidan desse var fritekne for kjøpeløyve grunna bytehandel mellom Norge og fleire austeuropeiske land (fisk mot betaling i bilar). Det var også ein annan måte å få nyare bilar utan kjøpeløyve: Sjøfolk eller andre som hadde vare utanriks i ei viss tid kunne kjøpa bil i f eks. Tyskland eller andre land (Belgia var også mykje brukt) med utanlandsk valuta og kjøra bi-

len til Norge på tollskilt. Der måtte bilen fortollast og registrerast, same ordning som gjeld for bruktimport i dag. Då salet vart fritt i september 1960, kunne alle kjøpa det dei ynskte, eller hadde råd til. Før dette var det mykje sal av brukte bilar/motorsyklar innan bygda eller mellom kjende.

Det har vore særst vanskeleg å få rett oppsett av motorsyklar/mopedar då det ikkje er nokon offentleg statistikk som er lett tilgjengeleg for denne typen kjøretøy. Dessutan skifta dei mange gonger eigar (gjerne utan, eller med sein omregistrering) og var ofte brukte som ei mellom-bels løysing på eit transportproblem. Det var ikkje uvanleg med familie-transport 3 - 4 personar på ein motorsykel. 2 - 3 sekkar sement var og vanleg last. TEMPO og Svithun hadde ein kraftig «bagasjeberar» som mange syntest godt om. Den kunne ein lasta mykje på.

Johannes Solheim, som var vegvaktar på Kvitingsvegen, hadde sin spesialitet; motorsyklar med gruskjerre bak. Det gjorde nok arbeidsdagen mykje lettare, men ville vera utenkjeleg i dag

Arbeidsdagen til for eksempel lastebilsjåførane var nok mykje hardare fysisk enn i dag. Vegane var meir svingete og brattare enn i dag, men det var ikkje servostyring eller trykkluftbremsar, og støyisolasjon var ukjent. Det meste av lasting og delvis lossing føregjekk med handemakt. Grusvegar med vatn og slagholer sette nok bilane på harde belastningar og skapte rust før også, sjølv om det ikkje vart salta som i dag. Varmeapparat var det dårleg med, eller ikkje i det heile før ut på 50 talet. Dessutan var det opningar ved pedalgjennomføringane slik at ein såg ned på vegen. Her kom det sjølvsagt inn mykje kald trekk, så det trongst mykje klede. Regnbukse vart ofte brukt utanpå for å halda trekken ute, har eldre sjåførar fortald meg.

Frostvæske var heller ikkje vanleg, og var dyr, så om vinteren måtte vatnet tappast av motoren etter kvar kjøretur, elles fraus motor/radiator sund. Så var det å fylla på nytt vatn, helst varmt, for det letta starten, før neste tur, eller la motoren gå på tomgang.

Så seint som i 68-70 arbeidde eg som mekanikar i eit busselskap utanfor Bergen, og der var det nattevakter om vinteren. Dei hadde til oppgåve å starta alle bussane minst 2 gonger kvar natt, og lata dei gå til motoren var driftsvarm eller lengre. Då det var garasjar på 4 stader vart alle starta på ein stad før vekten kjørte vidare og starta på neste stad medan motorane gjekk på den første staden. Då han kom tilbake til der han

byrja, stoppa han desse o.s.v. Ingen av naboane klaga på støy eller forureining. Dette måtte gjerast for å vera sikre på å få start om morgonen og unngå frostsprenging, for alle sjåførar etterfylte med vatn frå spyle-slange kvar morgon, og tynna då sjølvsagt ut den frostvæska som var fylt på.

I 50- og 60-åra var det vanleg med service (oljeskift og smøring) på bilane kvar 1500-2000 km. Dagens bilar går 15.000 - 30.000 km eller lengre mellom kvar service. Vinterdekk kom ikkje før på slutten av 50 talet og då hadde dei kort levetid som effektive vinterdekk, så alle måtte bruka /kunna bruka kjettingar. Dessutan var vegane smale og brøytinga ofte dårleg sjølv om folk brukte alt tilgjengeleg utstyr så godt dei kunne.

Dersom fjordar måtte kryssast var det ikkje ferjer av dagens standard, men mange stader gamle skøyter eller «fjordabåtar» der bilane vart køyrde på sliskar inn på dekket på tvers av båten. Personbilar vart også løfta om bord med winsj/lastebom. Det var berre plass til 1 eller opp til 3 bilar. Lastebilane var ofte vanskelege å få om bord, dei var for lange, slik at båtrekka måtte fjernast for at fronten kunne koma utfor og hjula så vidt inn på dekkkanten på begge sider. Dermed var bilen gjerne over 1 meter utanfor båten på begge sider. Sikker transport snakka ingen om. Det var berre å koma over som var viktig.

Dei fleste lastebilane i 50-åra hadde ca 1,5 tonn lovleg lasteevne, men dobbel eller tredobbel last var ikkje problem, berre ein fekk det på. For at ikkje fjørene skulle verta knekte av overlast, brukte mange eikeklossar mellom aksel og bilrame. Kjøre og kviletid var det heller ikkje nokon som brydde seg om, men det var liten fart og heldigvis få alvorlege ulukker.

Som motorsykkel-oversikten viser var det mange TEMPO / Svithun motorsyklar/mopedar i bygda. For interesserte er det nyleg starta ein Midthordland Tempoklubb, underavdeling av Norsk Tempoklubb. Dette er ein uformell klubb for Tempo-interesserte med eller utan sykkel, men med Tempo interesse. Distriktet er tenkt Os - Samnanger - Fusa - Tysnes - Fana osv.

Formål: Tempoprat, utveksling av informasjon , delar o.s.v., sosialt samvær og sjølvsagt kjøring på fellesturar i området. Klubben har sine møte i klubbhuset til Os Aeroklubb på Ulven, men aktiviteten blir nok

liten fram til våren 2001. Dei som er interessert kan ta kontakt med formann: Bjørn Tore Lepsøe, tlf 56302933 mob. 95109855, eller Helge Hisdal, 56587741 mob 90073248.

Eigar	Kjøps Reg.Merke år år	Reg.nr.	Eigar	Kjøps Reg.Merke år år	Reg.nr.
Bergen Lysverker	50 50 Land Rover	R1607	Einar Tysseland	37 International v.v.	R16120
Ludvig Trengereid	kort type		Tomas O Reistad	55 37 Ford Eifel v.v.	
Bergen Lysverker	54 54 Land Rover	R1614	Mekaniske bremsar.	Selt 58 Seinare restaurert i Fana	
Ludvig Trengereid	lang type		Tomas O Reistad	58 57 Opel Olympia v.v R15006	
Ludvig Trengereid	59 57 Opel Olym. stv.	R18082	Tomas O Reistad	61 59 Opel Rekord stv	R38389
Gerhard Våge	58 54 Morris varebil	R15823	Tomas O Reistad	65 63 Opel Rekord sedan	
Gerhard Våge	67 64 VW variant		Seinare brukt som drosjø.		
Torvald Trengereid	61 Opel Olympia	R15086	Ragnvald Brigtsen	49 38 DKW varevogn	R850
Oddvar Trengereid	62 Opel Rekord	R33600	Selt til Mons Røen		
Nils Nordbø	54 37 Plymouth		Ragnvald Brigtsen	57 51 Chevrolet vv grå	R850
Nils Nordbø	56 56 Moscovich raud	R2909	Egil Kvale	58? Morris v.v. R14825	
Nils Nordbø	62 62 Ford Thames vv	R33643	Egil Kvale	63 61 VW transporter	R31156
Nils Nordbø	65 65 Ford Cortina stv		Tomas K. Aadland	51 50 Ford Vedette ?	R5201
Johannes Nordbø	54 52 Ford Anglia		Tomas K. Aadland	54 54 Opel Kapitän R5201/R16657	
Johannes Nordbø	56 Opel Olympia	R31158	Svart drosjø omreg til privatbil ca 58/59		
Tormod Lauvskard	57 57 Ford Consul blå	R16974	Johannes Oldervoll	59 57 Opel Kapitän	R5201
Tormod Lauvskard	62 62 Ford Corsair raud	R33642	Gul drosjø br. Imp		
Tormod Lauvskard	Tord Cortina		Johannes Oldervoll	61 61 Mercedes 190 C	R5201
Amund Holdhus	59 39 DKW pers.bil		svart drosjø		
Amund Holdhus	61 47 Volvo svart		Edmund Aadland	55? Ford Taunus 12 M ??	
Amund Holdhus	64 64 Opel Kadett A gr	R38235	Hakon Aadland	60 60 VW 1200	
Björg Hisdal	64 64 VW 1200 R432		Håkon Aadland	69 68 VW 1600 br imp	
Olav Haugen	65 57? Austin 7.		Trygve Aadland	62 62 Saab 96	R32359
Olav Haugen	75 75 Opel Kadett C		Olaf Nordbø	63 63 Skoda Octavia	R14164
Sverre Hisdal	58 38 Chrysler grå ex Grimev		Sigurd Reistad	46 37 Chrysler høgre ratt	
Sverre Hisdal	63 61 VW 1200 R37039		Sigurd Reistad	38 Opel Olympia vv	R2278
Peder Haugen	61 38 Opel Kadett 3 gear std		Sigurd Reistad	56 Opel Olympia vv	R38608
Peder Haugen	66 59 VW 1200 R39534		Martin Haugen	66 37 Opel Kadett	R32510
Arnold Haugen	57 37 Ford Eifel		Otto Røen	53 Morris Minor?	R16939
Anders Hisdal	53 37 Chevrolet blå		Olav Bøge	63 VW 1200	R37188
Anders Hisdal	55 55 Moscovich signalgrøn.		Ole Haukanes	55 Ford Taunus 12 M ?	
Omlakkert ny pga Sovj.grå/grønn originalt.			Johannes Haukanes	Ford	R15257
Same Nils Nordbø R247			Johannes Haukanes	63 Neckar Europa	R22135
Anders Hisdal	60 59 Opel Olympia vv.	R247	Sigurd Haukanes	60 60 VW 1200	R24220
Odd Hisdal	62 47 Chevrolet svart		Alfred Lauvskar	52 43 Mercedes 160	R14051
Odd Hisdal	62 50 Chevrolet svart	R33925	Karl Reistad	38 Opel v.v.	
Gunnar Haugen	68 59? VW 1200 raud		Kristian Kaldestad	58 58 Saab 93 raud	R17167
Vilhelm Hisdal	010361 61 VW 1200 Berullgrun	m2	Kristian Kaldestad	62 62 Saab 96 grøen	R32259
tåkel og setetr 14125		R 24819	Tomas P. Nordbø	59 59 Ford Thames vv	R17839
Vilhelm Hisdal	76 75 Opel Kadett B 3 dørs raud		Norvald Reistad	63 61 VW 1200	R37270
ex utleieb Auto 23		SN68664	Anders Reistad	Commer v.v.	R16862
Sigurd Hisdal	62 57 VW 1200 28 hk	R14668	Solveig Røen	64 55 VW 1200	R 33510
Sigurd Hisdal	71 64 Vauxhall Viva raud selt 75		Alf Reistad	58 58 Ford Thames 250 kg v.v.	
Sigurd Hisdal	75 75 Opel Kadett selt d.bo 76		Terje Nordvik	61 Renault Dauphi.	R38943
Johannes Yndestad	60 38 DKW v.v lysbrun m. trekar.		Olav N. Nordvik	64 62 Opel Olympia vv	R38318
Ex Ragnv Brigtsen ex Mons Røen	Fyllmasse under G.H. garasje - 64		Olav Lien	Ford v.v.	R14756
Johannes Yndestad	64 58 VW 1200 blå selt 66		Einar Lie	55 Austin	
Johannes Yndestad	66 63 Ford Corsair grå		Einar Lie	64 61 VW 1200	R38315
Knut Hisdal	61 61 Volvo PV544 sv	R24789	Mons Røen	55 52 Mercedes 160?	
Mikal Hisdal	64 57 Volvo PV 444 beige selt 67		Mons Røen	57 38 DKW varev	R1979
Olai Hisdal	64 60 VW 1200		Mons Røen	60 57? VW transporter	
Anfinn Skard	60 60 Opel Olympia v.v.		Mons Røen	62 57 Volvo Duett 444	
Anfinn Skard	63 62 Volvo PV 544		Mons Røen	63 59 Volvo Duett 544 ?	
Anfinn Skard	64 VW 1200 R30962		Mons Røen	66 63 Volvo Amazon Herregårdsv	
Erling Ystvik	58 VW1200 R31340		Ingjald Oldervoll	38 38 Opel Kadett 4 g lux	
Anfinn Ingvartsen	51 Rover	R32509	Ingjald Oldervoll	Citroen Traction konfiskert 40	
Anfinn Ingvartsen	57 Renault	R38757	Ingjald Oldervoll	43? Mercedes 160	
Selmer Litangen	Ca60 Vauxhall Velox		Selt til Alfred Lauvskard ca 52		
Selmer Litangen	64 58 Opel Rekord	R37724	Ingjald Oldervoll	55 52 Mercedes 170 SV grå. R-1884	

Eigar	Kjøps år	Reg.Merke år	Reg.nr.	Eigar	Kjøps år	Reg.Merke år	Reg.nr.
Ingjald Oldervoll	60	58 Ford Taunus 17M	R24774				
Ingjald Oldervoll	66	63 Mercedes 190					
Bård Oldervoll	59	57 VW 1200 Am type sv	br imp				
Tor Røndestveit	63	63 Morris1100	R36812	Sigur Reigstad	61	59 VW 1200	
Ingvald Tveiterås	57	57 VolvoPV444 grå	R16236	Magnus Tveit	51	51 Chevrolet drosje	R 5107
Johannes Tveiterås	63	60 VW 1200	R36693	Magnus Tveit	59	59 Opel Kaptein	R5107
Gulleik Løvskar	38	38 Opel Kadett	R1333	Magnus Tveit (Reidar)	64	64 Volga	R5107
Johannes Aldal	47	30?		Birger Bjørgås Lensm.	58	58 VW 1200 ex N Nytvweit	
Johannes Aldal		Hudson Essex		Olav Skjerven Lensm.	64	64 VW 1200	R425
Johannes Aldal		Austin v.v.	R945	Ole Børdal	54	54 Plymouth svart	
Johannes Aldal	61	61 Morris 1100	R30282	Ole Børdal	59	57 Dodge	R5185
Anders Aldal	64	64 VW 1200	R38617	Ole Børdal	59	59 Opel Olympia vv	R36086
Knut N. Gjerde	62	62 VW 1200	R33616	Ole Børdal	64	64 Volga	R5185
John Aldal	54	38 Citroen Traction ex	Otterstad	Even Trengereid	62	58 Ford Taunus 17M	R30272
Johan Aldal	58	52 Humber Hawk	R2056	Bjørn Richardsen		Vauxhall	R17206
Johannes Tverlid	61	60 Ford Anglia blå	R16749	Johan Trengereid		Opel Olympia	R14945
Overtatt av Hans T.				Gerhard Tveiten	38	38 Dodge 7 seter	R- 27
Johannes Tverlid	64	62 Ford Anlia raud.				svart drosje/sjuketransp	
Seinare brukt av Åge Liøen				Gerhard Tveiten	57	57 Opel Kaptein	R5457
L. & O. Lønnebakken	Ca60	48 Plymouth	R31643	Odd Tveiterås	63	63 Opel Rekord vv	R546
Konrad Lønnebakken	60	52 Commer vv	R18522	Alfred Totland		Chevrolet grøn	R 5094
Sigfred Tverlid	53	52 Ford Zephyr	R15094	Alfred Totland	58	57 Peugeot 303	R 5094
Konrad S.Tverli		58 Ford Anglia	R32218	Alfred Totland	62	62 Peugeot 404	R 5094
Erling Øvstedal	62	58 VW 1200	R32150	Nelly Langeland	61	61 Opel Rekord	R31009
Malvin Trengereid	53	52 Opel Kapitan	R14729	Nelly Kolås	63	63 Opel Kadett A?	R37536
Bernt Steinsland	57	57 Volvo Duo	R17274	Johan Langeland	58	58 Opel Rekord sed	R30885
Johan Haugen		29 Fiat		Peder T.Totland	59	59 Opel Olympia v.v.	R988
Johan Haugen	54?	47? Morris??		John Eriksen	63	63 Neckar Europa	R36969
Johan Haugen	59	59 Morris Mini Minor blå		Knut Knutsen	47	47 Morris varebil	
Johan Haugen	62	62 Raud som over	R32610	Knut Knutsen	ca56	Austin v.v.	R3126
Leif Drevsjø	64	64 Morris	R37845	Knut Knutsen	59	59 Opel Olympia vv	R18486
Gjert Hammersland	62	57 Ford Zephyr six	R81	Knut Knutsen	67	65 Ford Taunus 17 M stv	
ex A.Bruvik				Håkon Hadeland	47	32 Chevrolet v.v.	
Bernhard Spartveit	55	55 Commer v.v	R15118	Håkon Hadeland	57	57 Opel Olympia vv grå	
Erling Steinsland	53	53 Humber	R33589			brukt til - 75	
Amund Olsnes	60	60 Opel Reckord	R37088	Samnanger Røde Kors	56	56 Opel Olympia	R443
Martin Gjerde	62	62 Opel Olympia vv	R33631	Samnanger Røde Kors	65	65 International Ambulanse	
Johan S. Gjerde		Dodge	R16085			brukt til ca 74	
Johan S. Gjerde	62	62 Opel Olympia vv	R33959	Samnanger Brannvern	58	58 Willys Jeep	R17464
Einar Gjerde	63	63 VW 1200	R36898	Bjarne Lægland	63	63 Opel Rekord	R36271
Birger Løvskar		Hillman personb	R3091	S.K.L.(Lysverket)		Plymouth v.v.	R1276
Birger Løvskar	56	56 Mercedes 180	R18742	S.K.L.(Lysverket)	55	55 Ford stor vv (Blå)	R14970
Olav Skar	53	53 Ford	R32833	Aksel Bruvik		Standard ?	
Hans K. Gjerde	61	61 Ford	R37064			Selt til Eriksen Ca 1960	
Olav Moss	56	56 Opel Olympia	R18215	Aksel Bruvik		Studebaker ?	
Hilmer Skar	60	60 Ford	R36035	Aksel Bruvik	57	57 Ford Zephyr 6	
Knut Gjesdal prest	58	58 VW1200	R810	SAFA	61	61 Mercedes 220	R61
Leif Einarsen prest	59	59 Renault Daulphine		Johannes Bruvik	57?	57? Citroen DS 19 ?	
Leif Einarsen	61	60 VW Variant	R16447	Johannes Bruvik	57	57 Mercedes	R34
Andreas Hellevang	60	60 Opel Olympia	R18762	Johannes Bruvik	64	64 Peugeot 303	R34
Reidar Hellevang	61	61 Opel Olympia	R30190	Bernhard Waage		Pontiac	R900
Oddvar Tvedterås	58	58 Volvo PV	R596	Johan Waage	52	52 Vauxhall	R900
Jon Alrek (lærer)	56	56 VW 1200	R518	Alfred Otterstad	47	38 Citroen Traction	
Mons Haga	57	57 Ford	R16177	Alfred Otterstad	54	54 Hilman Minx	R2057
Nils Høysæter	47	47 Morris svart	R2984	Alfred Otterstad	59	59 DKW junior sølv	R 2057
Olav Holmeffjord	56	56 VW 1200	R401			Innb K&Træen 31.08.62	
Olav Holmeffjord	64	64 VW 1200	R39760	Alfred Otterstad	310862	62 Volvo PV544 grå	R33888
Åsmund Abotnes	31	31 Opel Kadett ca -56		Peder Aldal		Ford personb	R844
selt til Johan Sandvik				Osvald Dyrseth		Ford personb	R3095
Lars Abotnes		Opel Olympia	R15812	Hermann Røsseland	38	38 DKW vv blå	
Lars Abotnes	54	54 Pobeda	R1874	Hans Solberg	38	38 Dodge 7 seter	
Einar Skulstad	56	56 Skoda Octavia vv	R15570	Hans Solberg	58	55 Opel Olympia vv grå	
Kristian Tysse	64	61 VW 1200	R37975	Hans Solberg	62	59 Ford vv	R31410
Sigurd Reigstad	37	37 Opel std 3.gir	R2761	Hans Solberg	67	65 Opel Rekord sedan	



DKW Junior - same type som ein av bilane til Alfred Otterstad.

Eigar	Kjøps Reg.Merke		Reg.nr.	Eigar	Kjøps Reg.Merke		Reg.nr.	
	år	år			år	år		
Engel Totland		Ford Thames vv		Trygve Totland	60	60	Opel Rekord	R2885
Harald Totland	54	Moskwich	R36082	Johs.K.Haugland(Fr.dal)	58	58	Austin	R18332
Anders Tysse		Chevrolet	R1660	Hans Hovland	58	58	Opel	R24685
Per Tveit		Ford personb	R15002	Arvid Totland	46	46	Standard	R826
Ragnar Tveit	58	Morris	R37932	Alfred Haug	56	56	Pobeda	R14255
Erik Fraas	58	Volvo PV 544		Terje Høysæter	56	56	VW 1200	R31029
Bergen Lysverker Frøland	56	Land Rover	R836	Bernt Tveit	50	49	Ford drosje sv	R 5209
Bergen Lysverker Frøland	61	Land Rover	R15663	Bernt Tveit			Chevrolet	R5209
Odd Furuodden	64	Vauxhall	R38958	Anders kjørte mest etter -58				
Tormod Meyer	62	VW 1200	R34196	Bernt Tveit	60	60	Volga drosje	
Johannes Myren	63	Opel Rekord	R34926	Leif Totland	38	38	Chevrolet drosje	R5112
Donald Sveva	62	VW 1200	R33553	Leif Totland	52	52	VW buss	R5112
Ole Totland	61	Standard Vanguard	R24192	drosje arb.kjøring til Tokajel - gjeld også neste				
Arvid Totland	46	Standard	R826	Leif Totland	54	54	VW buss	R5112
Arvid Totland	55	Skoda Octavia	R14729	Leif Totland	59	58	Opel Kaptein drosje	R5112
Harry Ulland	61	Ford	R15579	Leif Totland	60	60	Volga drosje	R5112
Helge Frøland	59	Volvo PV	R39767	Leif Totland	59	59	Pobeda «arb.bil» Vaksdalsv.	R3353
Peder O.Tysseland	62	VW1200	R33522	Johannes Sagstad	47	47	Morris	R39687
Torbjørn Tysseland		Renault v.v.	R619	Johannes Sagstad	64	63	VW 1200	R39687
Torbjørn Tysseland	62	Ford	R14491	Einar Foss			Bedford vv ex Ole Gåsdal	R31496
Oddvar Haug	61	Opel Rekord	R18379	Vilhelm Tysseland	61	61	Ford	
Ragnv.Raustein(Fr.dal)	64	Ford Anglia ?	R38654	Svein Gjerde	63	57	Opel Olympia1200	
Harald Jarland	64	Opel Rekord	R38226	Malvin Wiland	63	61	Ford Anglia	R30296
Henry Sture	56	Opel Olympia	R34012	Ingjald Tveit (Solveig)	62	62	Fiat 600 blå.	R33016
Ludvig Svendsdal	46	Chrysler personb		Vincent Tveit	67	61	Opel Olympia stv svenskimp	R32028
Alfred Fanebust	58	Opel Olympia	R298	Vincent Tveit	63	63	Ford	
Per Eikestad	59	Opel Rekord	R39080	Nils Nyteit	58	58	VW 1200 gevinst	
Jens Sylvester Jensen		Pontiac	R50	selt til B.Björgås				
Jens Sylvester Jensen	57	Mercedes 170 ?	R50	Nils Nyteit	51	Ford	R33176	
Arne Berdal (Eikedal)	52	Vauxhall	R3167	Alf Kvittingen		Ford	R15175	
August Evanger(Eikedal)	47	Peugeot 202 ?	R25752	Johannes S Tveiterås	63	VW 1200	R36693	
Alfred Totland(Eikedal)	56	Opel Olympia vv.	R16374	Arne Tveiterås	55	VW 1200	R3850	
Alfred Totland (Eikedal)	58	Ford	R36245	Oddvar Tveiterås		Opel v.v.	R17359	
Asbjørn Aasgaard	63	VW 1200	R34973	Peder O. Tysseland		VW transporter	R16309	
Harald Kvernnes	58	Opel Olympia	R34327	Knut Langeland	51	37	Bradford varevogn	
Nils S.Eikedal	59	Porsche	R18630	Knut Langeland	53	53	Opel Olympia stv	
Sigurd Eikedal	58	Commer v.v.	R5691	Knut Langeland	56	56	Opel Olympia stv	RR15507
Sigurd Eikedal		Opel	R15549	Kjell Langeland	62	62	Saab 96	R33386
Sigurd Eikedal	60	Volvo PV 544?	R16923	Johannes Solheim	63	63	Volvo Duett	R34683
Andreas Eikedal	61	Ford Anglia ?	R15569	Johannes Solheim	68	68	Volvo Amazon	
Kåre Storlid	59	Morris Minor		Bjarne Kleivane	59	59	Morris Minor?	R17140
Kåre Storlid	59	Volvo Duett		Sigmund Kleivane	57	54	Volvo PV444 brun	
Alf Storlid	54	Mercedes	R38251	Sigmund Kleivane	58	58	Volvo P 444	R3654
Sigmund Kleiven	56	Austin 10 vv «problembil»		Imnbytte 041263				
Sigmund Kleiven	57	Ford Consul		Sigmund Kleivane	63	63	Volvo Amazon	R31267
Olav Totland	52	IFA personb.	R17310	SamuelDyrhovden			Horch raud «varebil» brann opp	R33715
2 takt Restaurert i Fana				Johannes Dyrhovden	62	62	Opel	
Tomas Jarland	53	Opel Kapitan	R16216	Olav Tveiterås				
Ole Gåsdal	48	Bedford raudgul vv	R1717	Sigmund Tveiterås	61	61	Volvo PV544 grå	R39731
Ole Gåsdal	61	Fiat varebil blå?	R5704	Nils Valland	59	59	Austin	R2588
Johan Sandvik	27	Oakland	R 2700	Normann Grønsdal	59	59	Renault	R31036
Johan Sandvik	56	Opel Kadett	R15812	Bjarme Kulid	61	61	Renault	R30442
				Edvin Kulid	61	61	Renault	R30442
				Magnus Kvittingen	55	52	Saab 92	
				Magnus Kvittingen	58	58	Saab 93	R16329
				Nils Kvittingen			Opel Olympia vv	R2528
				Nils Kvittingen	62	62	VW 1200	R33766
				Tore Brigtsen	47	47	Morris 8 van vv grå	
				Tore Brigtsen	57	57	Mercedes v.v.??	R32028
				Olav Brigtsen	59	59	Ford Anglia?	R24556
				Brigt Brigtsen	47	47	Morris	R15391
				Johs.H. Gaupholm	61	61	Renault Daulphine	R38784
				Einar Lie	64	64	Moskwich	R15098
				Einar Lie	64	64	Auto Union 1000	R39515
				Henry Sagen	60	60	VW 1200	R31181

Eigar	Kjops år	Reg.Merke år	Reg.nr.	Eigar	Kjops år	Reg.Merke år	Reg.nr.		
Nils Lie	63	63	VW 1200	R16449	Johannes Tveiterås	Ca 58	57	Commer m underl motor	
Leif Utskot		57	VW 1200	R33117				m.motg stempler TS3 (to-takt dieselmotor 3 syl-6 stempler) kjøpt 1/2 år gammel fra Ullensvang?	
Birger Utskot			Chevrolet	R15097	Johannes Tveiterås	Ca 62	62	Mercedes 1113	
Birger Utskot		54	Ford Anglia	R14419	Jakob Totland	58	58	Chevrolet tankbil (parafin)	
Knut Sævid		29	Nash Drosje	R1113	Sverre Nyteveit	43	45	Clöckner Deutz?	
Restaurert ca 1980					Lik Ing. Oldervoll	R5839			
Hans Sævid		44	Studebaker	R5195	Sverre Nyteveit	55	55	Volvo raudbrun	R5839
Hans Sævid			Dodge	R645	Sverre Nyteveit			43? Chevrolet 4x4	
Hans Sævid	59	59	Volga drosje	R5195	Høg «ørkenmodell.» Brøytebil. Kvitingsvegen. 70 l bensin pr tur ved tung snø				R14647
Hans Sævid	59	59	Volga priv	R5284	Sverre Nyteveit	Ca 64		Mercedes 1418 Brukt??	
Harald Sagen	62	60	Ford Cortina kvit		Lars Espelid			Opel Blitz planbil?	
Harald Sagen	64	64	Opel Rekord grøn		Reidar Tveit	54		Morris Commercial, grøn	
Johannes Nygård	61	61	Volvo Amazon Sp.	R2779	1160 kg last (bl.a bossbil Tysse)				
Johannes Nygård	66	66	Jaguar Mark2 3,5 l motor		Selt til Nils Yndestad 65				
Avskilta for tida.					Dette var eit forsterka «ambulanseschassi .»				
Hans Nygård	61	61	Volvo PV 544 B18	R31821	Reidar Tveit	65		Ford	
Kåre Bakke	56	56	Ford Anglia	R437	Reidar Tveit			Mercedes 911	
Nils Juvik Lie	63	61	VW 1200 lys blå	R38980	Bernhard Gjerde			Chevrolet	R1812
Erik Espelid	62	62	Vauxhall Viva?	R32627	Arthur Tverli	47		Diamond T tippbil	R14046
Erik Espelid	64	62	Vauxhall	R37316	Arthur Tverli			Ford lasteb	R14004

LASTEBILAR

Eigar	Kj. år	Reg. år	Merke/utstyr	Reg nr.	Eigar	Kjops år	Reg.Merke år	Reg.nr.	
Gerhard Våge	48		Reo ? liten lasteb.		SFAFA	54	54	Bedford J godsbil m.skap	
Kjøpte kleberstein frå Fagerbotn til utskipingskai i Trengereidfjorden.					og rulledeør bak			R3476	
Tomas J Aadland	54	38	Chevrolet grøn	R15188	SFAFA	62	62	Bedford K godsbil m skap	
m. sveivetiipp tanst. bue					SFAFA			R3485	
Tysseand Smie &mek	64	64	Opel Blitz	R29369	og rulledeør bak			R2259	
Mons Røen	46	36?	Liten lastebil		Samnanger Meieri	55	55	Opel Blitz Opelblå	
Ingjald Oldervoll	45	42	MAN		Mjølkautsalsbil			R15231	
Ingjald Oldervoll	48	43	Daimler Klöckner blågrå		SamnangerMeieri	52	52	Dodge grøn	
Tippbil kj også mjølk					Planbil u tipp			R3830	
Ingjald Oldervoll	46	45	Borgward v.v.	R1278	Ovald Totland	42		Volvo (militær radiobil)	
Ingjald Oldervoll	46	37	Diamond T	R1279	brødbil			R3601	
Ingjald Oldervoll	46	34	Diamond T	R1217	Ovald Totland	68?	55	Opel Blitz Opelblå	
Ingjald Oldervoll	52	51	Morris Commercial R 918		brødbil			ex meieriet??	
Ingjald Oldervoll	52	50	Morris	R 917	Arne Haug	53	53	Chevrolet grøn m. tipp	R5708
Ingjald Oldervoll	62	60	Bedford liten lasteb.		Arne Haug	65	65	Mercedes 1113	R5708
Vrak i -66				R18937	Arne Haug	69	ca 62	Scania Vabis LS 76 ?	
Ingjald Oldervoll	63	62	Opel Blitz ny	R24689	Ludvig Svendsdal	48	28	Ford bl.a brøytebil.	
Ingjald Oldervoll	64	63	Opel Blitz brukt	R33964	Betaling kr 1500 pr vinter				
Ingjald Oldervoll			Chevrolet last	R16028	Ludvig Svendsdal	53	38	Fargo	
Ingjald Oldervoll	56	56	Chevrolet 1,5 t last	R33133	ex Gustav Valland .Nhs. Svart lasteb.m hus, bla brøyting til Høysæter				
Ingjald Oldervoll	57	56?	Mercedes 320 grøn 5t.nyttel.	R 5965	Ludvig Svendsdal	62	62	Opel Blitz	R3962
Ettermott tipp					Olav Hadeland	37		Fargo grøn u tipp ?	
Ingjald Oldervoll	64		Mercedes 327 selt 68		Ca 95 Håkon Olav			R17650	
Ingjald Oldervoll	68	68	Scania L 80 (2 gearstenger)		Einar Eriksen			Pølsebuss	
Ingjald Oldervoll	70	70	Scania L110 grå. Maur tipp		ex «Habben « Nesttun ??			Ford (Amerikansk	
og skjold over f.hus. Omb til trekkv John Gunnar O. ca 84					Andreas Hellevang	46	43	Erstatning	
Birger Løvskar	54	54	Opel Blitz Opelblå Usynkr		Andreas Hellevang	46	39	«Matford» Fransk Ford	
brødbil					Andreas Hellevang			Opel Blitz	R5823
Johan Haugen		44	Bedford 4X4 blå Bergingsbil	R15211	Bernhard Dyrhovden			Liten lastebil m.hus på plan	
Sveive winsj					Bg.Lysverker Frøland			Maur tilhenger	R2179
Nils Tveiterås	46	46	Ford Raudbrun m.hydr tipp	R5710	Bg. Lysverker Frøland			Brookhaus tilhe.	R2200
Vegvedlikeh Tr-Ådl					Bg. Lysverker Frøland			Brookhaus tilhe.	R2201
Nils Tveiterås	56	56	Chevrolet grøn	R5710	Simon Nilsen	50	50	Opel Blitz planb.	R2892
Nils Tveiterås	ca56	42/44	Bedford 4x4 ex militær for brøyting. (Kanskje også Chevrolet 4x4 for brøyting.)	R14583	Simon Nilsen	53	53	Opel Blitz planb.	R2891
Johannes Tveiterås	52	52	Ford grøn m tipp		Simon Nilsen	62	62	Bedford planbil	R32249
Vegvedl Tysse- Ådland					Simon Nilsen	65	65	Volvo N84 Maurtipp og	
					Hiabkran			Overtok løyve og nr etter Nils Tveiterås var død	R5710
Johannes Tveiterås	52	52	Ford grøn m tipp		Simon Nilsen	66	66	Volvo N 84	
Vegvedl Tysse- Ådland					Kran overflr fra forrige				R5710

Eigar	Kjøps år	Reg. år	Merke	Reg.nr.
Simon Nilsen	69	69	Scania L 80	
	grå . Tipp og Hiab kran			R5710
Simon Nilsen	66	ca60	Ford Thames Trader	
	m tipp Diesel (Reservebil)			
Br. Øpstebø (snekkerv.)	50		Ford	R32627
Br. Øpstebø	68	52	Dodge lasteb. U. tipp	
	ex meieriet			
Hans Kolle	54		Opel Blitz	R5709
Nils Kolle			Ford? M. personellhus	
Elvin Jørgensen	64	54	Opel Blitz ex K.A. Egge	
	Bergen			R39655
Nils Yndestad	65	58	Morris Commercial	
	ex Reidar Tveit			
Anders Stokke (Tr.dal)	52	52?	Ford Thames snute grøn?	
	Tipp og laust 1/2 hus			
Anders Stokke (Tr.dal)	58	58	Ford Thames Trader	
	kvitt bulldog tipp			
Anders Stokke (Tr.dal)	69	69	Scania L 80 grå m tipp	

Statens Vegvesen

Einar Holdhus	Ca58	47	FWD bulldog . Stor «tung» bil, frå Kvamskogen	
Einar Holdhus	59	59	Volvo N 84 (Bamse)bensin m tipp Vegv. Std. bil. Tr.dal sperra 3 dg mars 61pna snø i motor/fordelar	
Einar Holdhus	65	65	Volvo N485 diesel (Militærtype)	
Knut Frøland /Alfr Haug	62	62	Volvo Viking	
Einar Nytveit	51	51	FWD 4x4 «snute» bensin m kantskjerblad manuelt Skifta til stor International motor 200 hk 12 syl bensin. Brøytebil Kvamskogen. Brøyte til Kvitingen frå -65. Ny Magirus på Kvamskogen	R1767
Einar Nytveit	65	65	Magirus 6x4	
Sigmund Kleiven	65	65	Volvo N 485 Diesel 4 x4 (Militærtype)	
Knut Sævid	59	59	Volvo N 84 bensin (Bamse)	

MOTORSYKLAR

Eigar	Kjøp. år	Reg. år	Merke	Reg nr
Reidar Solberg	59	38	Indian 1200 ccm 4 syl	
Ragnvald Solberg	59	59	Jawa CZ 150 ccm?	
Erling Vaage	59	38	Puck 250 ccm	
Erling Vaage	60	51	BSA 250 ccm 1 syl	
	avskilta hos eigar			
Svein Gjerde	57	54	James m. Villiers 125 ccm	
Johannes Gjerde	54	49	Tempo Villiers 125	
Nils Trengereid	56	56	Tempo Lett moped	
Kåre Trengereid	57	57	Tempo Swing 175 raud	
Tormod Lauvskard	38		Tempo 98 ccm	
Selt til Johs.Yndestad				
Gerhard Hammersland	55	38	Tempo 98 ccm	
Vilhelm Haugen	59	58	Tempo Swing 175 svart	
selt etter ca 1 år				
Amund Holdhus	58	58	Jawa 175 ccm raud	
Mikal Hisdal	62	58	Tempo Swing 125 selt64?	
Odd Hisdal	59	56	K 125 grøn	
Odd Hisdal	61	61	Torpedo 125 svart 3.g Sachs	
Svinggaffel f.				
Odd Hisdal	62	62	Tempo Sport 175 raud	
Odd Hisdal	58	63	Tempo Swing 175 Haugesund	
Odd Hisdal	59	64	Tempo Swing 175 Haugesund	
John Hisdal	60	58	Jawa CZ 350	

Eigar	Kjøp. år	Reg. år	Merke	Reg nr
John Hisdal	61	61	Panonia 250 Raudbrun	
Sigurd Hisdal	45?		Victoria 350 ureg.	
	Overt av Terje /Reidun ca 80			
Sigurd Hisdal	49	47	Matchless 500 ccm4 takt.	
	Selt 52 til Sigm Kleiven vidarselt til Øystese -57			
Sigurd Hisdal	57	54	Jawa CZ 150 raud	
Johannes Yndestad	56	38	Tempo 98 ccm	
	ex Tormod Lauvskard			
Vilhelm Hisdal	38	32	Triumph 500	
	"ex Ing.Oldervoll Konf -40			
Vilhelm Hisdal	46	39	DKW NZ 350 erstatn for konf.	
	Avsk i 61. Reg igjen av Helge -65 Gear def.ingen delar (skrota)			
Ingvald Hisdal	61	61	Puch mop m.vindskj og forbrett	
Olav Hisdal	61	58	TempoLett Swing	
Sigmund Brekkhus	62	62	Zundapp moped	
Helge Hisdal	65	39	DKW NZ 350	
	ex Vilh.Hisdal			R4086



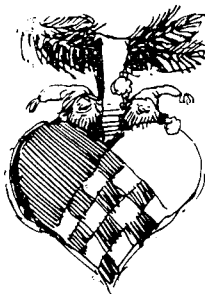
Den restaurerte veteransykkelen Swithun Swing til Helge Hisdal.

Helge Hisdal	65	59	Swithun Swing 175 ccm raud avsk -66 Veteran reg igjen 010894	R4601
Tomas O. Reistad	53	53	Tempo std 150ccmSachs	
	Selt til Johs.Solheim -55			
Hans Skard	54	54	Tempo Lett Handy grøn	
Anfinn Skard	57	57	BSA 175 ccm selt til Olav Skard	
Anfinn Skard	58	58	NSU 250 ccm lys blå	
Kåre Skard	61	59	Tempo Swing 125 raud. Ombygd til Cross modell	ex Kjell Haug
Engel Kvernes	57	57	Tempo (Svithun) Lett «rosa» farge	
Hans Litangen	57	57	NSU moped	
Einar Nyutøtræ	62	62	NSU moped	
Olav Nordvik	58	57	Puch 150 ccm scooter	
Kristian Kaldestad	48	38	Tempo 98 ccm	
Sverre Reistad	38		Vanderer 98 ccm	
	selt 58 til John Aldal			
Knut Røen	56	56	Tempo Villiers 125	
Tomas Nordbø	52??	46	Tempo ??? 98 ccm	
Ingjald Oldervoll	37		Triumph 500	
	selt 38 til Vilhelm Hisdal			
John Aldal	51	36	Vanderer 98 ccm	
	ex Sverre Reistad, selt 58 til Arne Tverlid			
Arne Tverlid	58	38	Vanderer 98 ccm.	R4500
	Seinare selt til Egon Henriksen			
Kjell Haug	59	59	Tempo Swing	
	selt til Kåre Skard -61			
Sigmund Tveiterås	60	62	Jawa CZ 350 svart	
Olav Tveiterås	60	62	Jawa CZ 350 svart (same sykkel brukt av både Sigmund Tveiterås og Olav Tveiterås)	

Eigar	Kjøp. Reg. Merke		Reg nr
	år	år	
Hjalmar Tveiterås	58	58	NSU moped ???
Frank Eriksen	59	57	Tempo Swing 150 Sachs
	ex Langeland. Selt til Lars Børve Øystese		
Sigmund Kleivane	56	55	Jawa 125 R13310?
Sigmund Kleivane	57	57	Tempo Swing 150 ccm Sachs
	raud. Overt av Norvald		
Kåre Kleivane			Tempo Swing 125
Johannes Solheim	52	48	Tempo Villiers 125
	ex Tomas Reistad		
Johannes Solheim		38	Norton 500 ccm
	ex Asbj./Kjell Langeland		
Johannes Solheim	55	53	Tempo Std Sachs 150 ccm
	ex Tomas O,Reistad		
Johannes Solheim	59	59	Tempo Swing 175 svart
	m.»grushengar»		
Sverre Gjerde	54	54	Tempo Standard 150 Sachs
	Selt til M.Vassenden		
Ole Nyutletrø	54	54	Tempo Villiers 125 ccm
Magne Vassenden	55	54	Tempo Standard Sachs 150,
	ex. Sverre Gjerde		
Peder Dyrhovden		38	Tempo 98 ccm
Atle Kleivane	55	55	Jawa 350
Henry Sture	37 ??		Triumph 500ccm? 2 syl
	i bruk til ca -61		
Magnus Kvittingen			Harley Davidson ?? Indian???
	Selt ca 52?		
Harald Storli	49	49	Tempo Villiers 125
	Også brukt av Kåre		
Kåre Storli	57	57	Tempo Swing 125
	Også brukt av Erling		
Sigurd Eikedal	Ca 50	38	Rudge 500ccm,
	selt til Sverre Tveiterås 58?,		
	via Vidar Tveiterås og restaurert på Haukeland		
Harald Sagen	60	60	Tempo Taifun 125 svart
Kåre Bakke	51	36	Royal Enfield 500
	ex Johs.Skard. -95 A.Lyngbø		
Hans Nygård	51	51	Indian 1200 ccm.
	Lik gamal am. politisykkel		
Johannes Nygård		38	Indian 750 Ny eigar.
	Restaurert i Bergen		
Odd Nygård ?	Ca60	60	BSA 650 svart/kvit

Julefeiring i Midthordland i gamle dagar

Av Svein O. Aadland



«Den gamle tid er forbi. Og med den også det høytidlige ved julaften. Vi nåtidsmennesker har det så travelt, at til og med julen - våre fedres store fest - bare blir en liten stans i vårt oppjagede, snusfornuftige liv. Visstnok gjøres her en svære ståhei med blant annet innkjøp av alle slags krimskrams, og vi passer nøye på at alle får sin obligatoriske julegave, men...»

Dette er innleiinga til ein avisartikkel om julefeiring. Mange kan sikkert skriva under på det som står her. Jula er stress, kav og kjøpepress, og slett ikkje som i gamle dagar. Men det spesielle med artikkelen, er at han korkje er skriven i år eller i fjor eller for ti år sidan. Artikkelen, som er frå Midthordlands Avis og forfatta av redaktør Olav Hauge, er frå 1926!

Når Olav Hauge skriv om innkjøp av all slags krimskrams og dei obligatoriske julepresangane, stemmer dette dårleg med alle dei hjarteskjerande historiane me alle har vakse opp med - dei om kor enkelt og fattigsleg det var i gamle dagar, at dei måtte nøya seg med eit par labbar i julegåve og slikt. Har foreldra og besteforeldra våre bløffa? Sikkert ikkje. Artikkelforfattaren si innleiing fortel vel først og fremst noko om utviklinga. Sjølv om det var enkle pakkar på 1920-talet var det likevel svære greier samanlikna med korleis det var eit par generasjonar tidlegare. Og framover mot vår tid har utviklinga halde fram, og vil sikkert ikkje stoppa enno. Det betyr at når dagens ungar vert gamle, så vil dei fortelja til sine måpande barnebarn at når dei var ungar, ja då var det ikkje rare julepakkane. Mange ungar fekk ikkje meir enn ein mobiltelefon, nokre dataspel, stereoanlegg, snøbrett og ny PC til jul, kjem dei til å fortelja. Og framtidens barnebarn vil få klump i halsen. Men så legg framtidens besteforeldre til at sjølv om det var enkelt og fattigsleg med pakkar og slikt, så var det ei heilt anna ro over julefeiringa den gong rundt tusenårskiftet.

Ingen lystelege framtidutsikter for jula, vil mange seia. Men fortidas jul hadde også sine sider, skal me tru Olav Hauge si skildring av jula i Midthordland i gamle dagar. Kva han meinte med gamle dagar i 1926 er elles ikkje godt å vita, men må i alle fall eit godt stykke tilbake på 1800-talet, somt i artikkelen kan tyda på at han går endå lenger tilbake i tid. Om Olav Hauge si skildring passar på Samnanger i eitt og alt er uråd å vita. Men det er liten grunn til å tru at Samnanger nokon gong har hatt ei julefeiring som har skilt seg heilt frå Midthordland elles.

I god tid før jul vart det brygga eit par tynner kraftig øl, les me. Då måtte ein passa på å sikra ølet mot dei underjordiske, så dei ikkje gjorde det dove og svakt. Det var stålstykket her og tolekniv der. Under humlekokinga måtte ein passa på som ein smed, for med det same vørteret kokte opp måtte ein gjera krossens teikn og seia

Meiska no godt og bli joleøl

so ska tomten få smaka da sjøl.

Så måtte ein hugsa å skjera kross i gjærstokken. For gråtassen, tomten, dei underjordiske, det er ikkje berre kjært barn som har mange namn, var så besett med at han stakk nasa si oppi for å snusa på ølet, og då kom det ikkje skikkeleg gang i det. Når ein hadde oppskoka, tappa opp ølet, måtte ein Úg hugsa på å skjera kross over spunsholet, elles drakk dei underjordiske ølet opp før jul. Det var ei rekke slike reglar. Greie reglar eigentleg. Gråtassen fekk skulda om det ikkje vart noko skil på ølet. Tassen fekk og skulda om ølet vart så godt at ein kom i skade for å drikka det opp lenge før jul.

Til alle juleførebuingar, enten det var baking eller slakting eller kva det var, var det ei rekke slike reglar å hugsa på. Når ein skulle slakta grisen måtte det gjerast på veksande måne, og kniven ein stakk med måtte ikkje ha «smakt mannablod». Difor vart dei lange stikkeknivane omhyggeleg gøymde når dei ikkje var i bruk til slakting. Men lutefisken kunne ein slappa av med, den brydde ikkje dei underjordiske seg om, skriv Olav Hauge.

Om sjølve julaftan fortel artikkelforfattaren at det i våre bygder var middag midt på dagen julaftan. Då åt dei enten fenker(?);hakka kalvekjøt steikt saman med flesk, eller steikt spikepølse og flesk, samt klinmat (lefse, kaker og søtost).

Deretter var det julebadet. Stampen vart sett i stova og husbonden var

førstemann oppi. Når han hadde fått av seg skiten som var samla seg sidan sumaren, steig han oppor og tok seg ein dram - og det var klart for neste. Alle bada, vaksne og ungar og tenestefolk, og alle fekk ein dram når dei steig oppor stampen. (Sjølv ville eg nok hatt drammen før eg skulle oppi, i alle fall om eg var mellom dei siste i køen.)

Så skaut dei jula inn - med børse. I sjutida om kvelden samla alle seg. Husbonden baud på øl. Alle drakk, store og små. Og alle tok den ein fekk ølkjengja hos i neven og sa: Velkomen ska du vera, og eg ønskje deg ei gledleg jul!

Deretter var det tid for julemåltidet, med lutefisk og risengrynsgraut eller rømmegraut, samt øl og dram sjølvsagt. Husbonden las bordbøn og bibelvers og det vart sunge julevers. Deretter fekk alle ein dram brennevin, og ølskåla gjekk rundt - igjen.

Dersom nokon av ungdommane i huset ønskte å få vita kven som skulle verta deira tilkomande, hadde dei sjansen under julekveldsmåltidet. Det var berre å reisa seg frå bordet, med ein fiskemole eller ein lefsekling i handa, ta på seg husfrua sine hussko eller tresko og gå tre gongar baklengs rundt låa - så ville den tilkomande visa seg. Når ein så kom inn att kunne ein ikkje drikka sterk drikk meir den kvelden, for elles ville det ein såg ikkje gjelda. Endå ei grei ordning når ein tenkjer etter. For dersom ein gut såg ei jente han slett ikkje likte når han stabba seg baklengs rundt låa, var det berre å koma seg inn att til husbonden og be om øl «for å skølja utyskjet ned med», som dei uttrykte det. Og alle i stova jubla når det hende.

Etter måltidet vart teksten for dagen lesen, og ølbollen gjorde endå fleire rundar i stova. Så var det tid for leikane. Sidan det var jul tok ein helst dei meir stillfarande leikane. «Å pøta snøtt» var ein av dei. Mange kjenner nok denne leiken som Olav Hauge beskriv slik: «Denne lek bestod i at en lysstubb sattes på gulvet, og to - helst en gut og en jente - vendte ryggen mot hverandre, skrævende over et riveskaft. Den ene - som regel jenten - hadde at passe på, at motparten ikke fik stødt lyset overende; men samtidig skulde tilskuerne passe at riveskaftets ende gik en gang på hver side av lyset. Den som tapte hadde at betale en dram til samtlige i huset. Alle, både gutter og jenter, hadde nemlig den tid juleskjænk.»

Dei hadde mange andre leikar også, og for kvar leik var det nokon som fekk ein dram, og andre som måtte spandera.

Medan leikane pågjekk var husfrua ute med grautfat og ølskål til tomtegubben. Til fuglane vart det strødd litt korn på låvebrua eller hengt opp eit kornband.

På slaget 12 midnatt slutta dei med leikane og sette seg til bords igjen. Husbonden las Fader vår, og så fekk alle ein dram og ein lefsekling med seg før dei gjekk (?) til sengs.

Tidleg neste morgon vart alle vekt av husfrua som serverte klinmat, øl og dram på senga.

I det heile slær det ein at det var veldig mykje øl og dram, og mykje underjordisk, blanda i julefeiringa den gong. Det er nok det som får Olav Hauge til å avslutta si skildring av julefeiringa i Midthordland i gamle dagar på denne måten: «Men hele den hellige julenat stod de to talglys på bordet ved siden av bibelen og sendte sit flimrende lys rundt i den store ljustue, mens tomtegubben og de underjordiske i dyp ærbødighet holdt sig i avstand - bare nu og da tittende gjennom vinduet hen på ølkjængen og brændevinsflasken.»



To brev frå Langeland



Her er heile familien til Johannes N.Langeland samla framfor våningshuset på Langeland. Frå venstre: Magnus, Johannes, far Johannes med Alfred på fanget, Nils (bak), Marte, mor Anna med Sverre på fanget, Borghild og Anna. Ingen av dei lever no.

12. januar 1915 skreiv 15 år gamle Borghild Langeland brev til broren Nils som var i Amerika (side 547 i Samnanger I). I brevet fortel ho mellom anna litt om korleis dei hadde feira jul - og om bryllaupet til søstera Anna i november.

Langeland den 12/11 1915

Kjære broder!

Takk fyr brevet so eg fekk i frå deg. Ja, no hev det vore jol igjen. Det var måneskin og fint ver i jolehelgi. 2. joledag var me i ungdomshuset og heldt moro ei stund. Og tridje dag var me til Tysse i juletefest. Haugsøen tala, han snakke fælände godt. I skulehuset hadde me jolatrefest 5. dag. Der var ikkje so lite folk, me ungdomarne var ei stund attpå gamlingarne og gjorde julaspel. Då me hadde vore der ei stund gjekk me åt ungdomshuset og pønta med gran til festen som me

hadde 2. nyårsdag. Ja, me hadde skuespel og. «Tru kjærleik», kallast spelet. Johannes og SN og JT og TAT og NKL og Lars Tveteraas og Klokkare-Kristina var det so spela. Lærar Isene helt foredrag. Han snakke um ungdomarne og gamlingarne. Ja, det var eit godt foredrag. Det var mykje folk på festen, ja det var vist einkvan mest i frå heile bygd. Attpå skuespelet var det folkeviseleik og dans. Me helt på til klokka var 8 um morgonen. Det var ein kjekk fest, so ein kunde ikkje venta det betre, du skulde berre vore der du og.

No lyt eg visst slutta um festen, og prøva fyrtelja litt um brudlupet. Det var mykje folk, alle ungdomar her uppe var med. Det var noko kaldt den fyrste dagen, so ein laut halda seg varme med å slå flok. Då me kom i frå kyrkja var det å få seg mat, og du kan tru me åt, for me var grådigt svultne. Um kvelden var i ungdomshuset og danste, og der var me heile natti. Den andre dagen var me der og, men um kvelden var der ikkje so lenge, me var ei stund i lag med gamlingarne, og diskuterte so det var nokso livlegt. Det var eit kjekt brudlupp. Alle likte seg godt.

...

Beste helsing frå di syster
Borghild Langeland

Dette brevet var altså skrive i januar 1915. I november same år fekk Nils eit nytt brev heimanfrå. Men denne gongen var det foreldra som skreiv:

Langeland den 8. november 1915
Kjære Nils

Jeg vil i dag forsøke og skrive til dig. Vår kjære datter Borghild døde i går klokken 3 natt til mandag. Det var en hard døds kamp hun hadde, men den blev Gudsjelov kort. Hun var som du vel vet bjønt på fortsettelses-skolen, som hun hadde gått i to veker. Om lørdags morningen var hun ikke riktig frisk, men hun var ikke verre enn at hun gikk på skolen den dagen og. Men da det led på dagen så lagde det til med hende så hun måtte slutte på skolen før dagen var ende. Hun kom hjem klokken 4 og da måtte hun legge sig ned. Hun bjønte så med så svær spying og blev svært syk. Om søndagen gikk vi til dokteren og han sagde det var en alvorlig sykdom. Han trodde det var litt influensa og det var også svake tegn til hjernebetennelse. Hun var svært syk,

men hun huskede sig så vidt vi kunde forstå. De siste syv ad åtte timer var hun målløs (?), men før det, straks etter at jeg havde vært med dokteren omkring i sjutiden om søndagskvelden, vente hun sig i sengen og kom med begge sine hender til mig og bad mig så fortrøstningsfullt at jeg måtte bede for hende, hvilket gud gav oss nåde til at gjøre, med forvisning om at han i følge sitt ord ikke støder dem bort som kommer til ham...

...

Vi er nu tenkst at holde begravelse på lørdag. Underligt er det at for et år siden var det samme datoen at Anna var brur som nå Borghild blir begravet.

Det kunne vært mangt at skrive om, men jeg har ikke mer tid, da jeg skal ned for at hente kisten som vi får i kveld med dampen.

Og så til slutt en hjertelig hilsen fra oss alle i heimen fra din moder og fader.'

(Brevet er lånt hos Astrid Reistad)

Første året til Samnanger historielag

Samnanger historielag vart skipa 27. januar 2000. Om føremålet til laget heiter det:

«Laget har til føremål å fremja interessa for lokalhistorie og kulturvern. Laget skal arbeida for å ta vare på det som har historisk verdi for Samnanger.»

I styret sit Ada L. Haugen, leiari, Solveig Tveit Nygård, nestleiar, Anna Holmeffjord, kasserar, Ivar Bård Aadland, skrivari, og Svein O. Aadland, redaktør for årboka. Varafolk er Tor Wold og Olav Brigtsen.

Ei viktig oppgåve for laget er å gje ut ei årbok med lokalhistorisk stoff frå Samnanger. Den første årboka er den du no har i hende. Av tiltak elles i år nemner me desse tilskipingane:

Ope møte på Gjerde skule 30. mars der Anders Kåre Engevik kåserte om reiselivet i Midthordland i gamle dagar. Leiaren i Hordaland sogelag, Åse Eikemo Strømme, orienterte om fylkeslaget sitt arbeid.

Tur til Kvitingen med omvising i kraftstasjonane 19. juni. Stasjonsleiar Arne Frøland var omvisar. På heimattvegen var det stogg i Grønsdal skulehus med kaffiøkt og historier frå anleggstida langs vassdraget.

Kurs i slektsgranskning på data på Gjerde skule 14. oktober. Kursleiarar var Tor Wold og Aage Takvam.

Omvising i kyrkja på Aadland 26. oktober. Solvor Aadland Olsnes viste rundt og fortalde, og Hilde Aarvik song salmar «på gamlemåten».

Historielaget har ei gruppe i arbeid som tek for seg saga til bygdebyen Tysse. Ei fotogruppe har teke fatt på eit storarbeid med å skanna gamle bilete frå Samnanger slik at dei vert tekne vare på digitalt for ettertida, og kan hentast ut til fotoutstillingar o.l. Historielaget samarbeider med andre om å ha ei slik utstilling under dei kommunale kulturdagane i januar 2001. Andre grupper er også i emning, mellom anna ei som skal sankta stoff om jektefarten i Samnanger.

Piangruppa for 1000-årsstaden Tysse har drege historielaget med i arbeidet sitt, og Samnanger kommune ynskjer hjelp frå laget til flytting av Stolpane skule. Historielaget reknar også med å knyta seg til Samnanger kommune si heimeside på internett, når den kjem i drift.

Samnanger historielag er medlem i Hordaland sogelag og i Landslaget for lokalhistorie. Historielaget hadde utsending til årsmøtet for fylkeslaget 23.-24. september.

Samnanger historielag har 32 medlemmer i det første arbeidsåret sitt. Laget er ope for alle som har interesse for lokalhistorie - kva det no måtte vera i fortida vår som fengjer interessa. Skulle du ynskja å verta medlem, kan du ta kontakt med ein i styret.

I. B. Aa



Samnanger historielag

