

På Flua

Årbok for Brekke Sogelag
2011



*M/B «Bjørghild» var eit fast innslag på Sognefjorden
frå Rutledal til Høyanger i om lag 25 år
frå ei stram etterkrigstid til vegsamband og ferjer opna for ei ny tid.*

BRYNJAR TAKLE

Med «Bjørghild» i mjølkeruta Rutledal – Høyanger



Etterkrigstid og bakgrunn

Åra etter 2. verdskrigen var ei oppbyggingsstid av landet med stor trong for arbeidskraft og krav om auka effektivitet innafor ulike område i samfunnet. Med eit attendeblick til dei «dei harde trettiåra» med rikeleg og billeg arbeidskraft rundt på gardane, vart det no store endringar både i løner og arbeidstilbod, og landbruket hadde ikkje inntekter til å konkurrere om arbeidskrafta.

Gardsdrifta vart etter kvart meir og meir eit mann- og koneføretak der krav om nye driftsmåtar, effektivisering og nye hjelpemiddel låg som daglege utfordringar i bøndene sine tankar. Kort sagt av ein bonde, vart situasjonen opplevd slik: «Så lenge eg og kjerringa og merra er friske, så går det». I realiteten nokså skjøre saker.

Den slitsame og arbeidskrevjande stølsdrifta vart avslutta og gode fjellbeite vart liggjande unytta av storfe. Det vart satsa på heimeutmarka som beitemark etter som denne ved utskifting vart tildelt dei einskilde bruk, og i tillegg vart også deler

av den mest tungdrivne delen av innmarka gjerne nytta som beitemark for mjølke-
kyr. Stell av beitemark og eit nokså omfattande gjerdehald vart ei ny og nokså om-
fattande arbeidsoppgåve, og bøndene sakna slett ikkje fritidssyslar.

På denne tid vart det skipa ei ordning med levering av mjølk til meieri. Smør-
produksjon på gardane vart avslutta, og all foredling av mjølk føregjekk frå denne
tid på meieria. Som ved mange ulike endringar av inngrodde gjeremåtar, vart også
denne endringa nokså sterkt motarbeidd av enkelte, og det vart nytta mange slags
rare argument mot denne nyordninga. Mellom anna vart det hevda at skumma-
mjølka som kunne tingast attende frå meieriet, var eit «blåvatn» som ikkje kunne
nyttast til noko som helst, det var faktisk å rekne som helsefårleg. Kommunane
Brekke, Hyllestad, og Lavik og Kyrkjebø sørside leverte mjølkeproduksjonen sin til
meieriet i Høyanger, og med det vegnettet som den gongen var, så måtte trans-
porten av mjølka frå desse kommunane i det alt vesentlege utførast med båt.



Her, øst i Breidvika, budde Bernhard og Helga og dei fire borna som kom til etterkvart.

Fylkesbaatane, i samarbeid med meieriet, sette i 1947 opp båtrote mellom Rutledal
og Høyanger, og båten som gjekk denne ruta var m/b «Bjørghild», eigd av Bernhard
Hjartholm.



Bernhard og Helga.

Bernhard Hjartholm

Hans formelle, maritime utdanning veit eg lite om, men eg har fått vite frå folk
som kunne vurdere hans evner til å sjå kva som måtte gjerast om bord i ein båt, og
han får mange godord.

Når det gjeld navigering, sa ein med utdanning: «Med venstre tommel i kartet
og høgre handa på rattet var det ikkje mange som lurde han når det var snakk om å
finne fram.» Her puttar eg inn ei historie frå farvatnet sør-vest for Frøya i Breman-
ger etter dei der hadde fått ein nyutdanna skrytepave frå Fiskarfagskulen om bord
i ein fiskebåt der mannskapet hadde lært sitt sjømannskap gjennom praksis.
Skrytepaven heldt gamlekarane nærmast for narr og kom stadig med sleivspark der
han smette inn noko teoretisk vas om misvisning og deviasjon som ofte var lite
verdifullt i det selskap han no var i. På veg inn frå havet gjekk dei gjerne gjennom
noko av det mest krevjande farvatnet på heile Vestlandet med omsyn til grunnar og
skjær, og her var det ikkje snakk om kva som kunne gjerast med passar og linjal, her
var det lokalkjennskap på mikronivå som galt.

Ein av veteranane sto til rors og svinga snart hit og snart dit gjennom grønsjø og

brott, og han brukte roret hardt av og til. Han visste på håret kor han var og kvifor han måtte køyre litt slalom. Dette var jobben hans, han var kystfiskar. Skrytepaven skjønnte ingen ting, og vart for ein gong skuld nokså still. Då sa rormannen: «Nei, no bjerne da å sjå litt skummelt ut ditta her, så no trur eg du får ta yve du so har skulane». Skrytepaven hadde no møtt veggen på udiskutabelt vis, han lærde på nokre sekund å passe kjeften sin for ettertida og å vise respekt for erfarne yrkesutøvarar.

Bernhard var ein av «gamlekarane» på sjøen, om ikkje akkurat sør-vest av Frøya. Han kjøpte ei skøyte som heitte «Brødrene Horgen» sør i Horgenvågen. Ei tid hadde denne skøyta namnet «Hjartholm 1» før ho kring 1947 fekk namnet «Bjørghild».

Litt båthistorie



Brynjar Takle.

Bernhard Hjartholm båten som døypte han om til «Bjørghild» og nytta i eit ruteopplegg på Sognefjorden frå Rutledal til Høyanger med mjølk, anna last og personar.

Etter 1973 kjøpte Johan Ask «Bjørghild» og nytta båten i passasjerrute Vik-Ortnevik. På 1980-talet vart båten seld til H. Myrdal i Oslo. Han fekk båten restaurert over vasslinja i Danmark. Båten fekk nytt fribord, dekk og styrehus.

I 2003 vart så båten seld til Skien/Porsgrunn. I 2006 kjøpte nettskrivaren «Bjørghild» og sette båten på land i Skjerkøya (Stadhelle). 90 % av spanta vart då skifta, dertil 2 dekkbjelkar og 130 lm eikehud (under vasslinja). Vil halde fram i 2010. Noverande eigar seier seg interessert i all slags informasjonar om båten han har fått tak i. Han vil gjerne sende eit bilete av båten, slik han er no.

At båten transporterte flyktningar til Shetland under krigen finn eg ikkje stadfesta i litteratur som omhandlar Nordsjøtrafikken under krigen. Det er også ukjent for Anfred at skøyta vart nytta til dette.

På internett har eg funne noko som var skrive om båten av noverande eigar som kallar seg Robert. Det er her gjort leseleg såleis: *Lengda på båten: 18,6 m, breidda: 6 m; bygd 1915 på Moen/Søndeled (Knut Kristensen) for reiarlaget Mathisen i Bergen. Brukt til håbrandfiske i Nordsjøen i tida 1930–40. Fyrst i krigsåra er båten brukt til sildefiske frå Bulandet i Askvoll. Deretter skal båten ha vore nytta til flyktningetransport til Shetland fram til den tyske Wer-macht fekk tak i båten ved Lam-metu og Solund. Etter krigen, vart båten reparert ved Sagvåg båt-byggeri. Frå 1947 til 1973 åtte*

Under krigen vart denne skøyta rekvirert av tyskarane til ymse transport, m.a. av russiske krigsfangar i Lammetu-området. Dette likte Bernhard dårleg og det enda med at skøyta «havarerte» slik at ho ikkje kom i drift igjen før etter krigen, totalrestaurert og då under namnet «Hjartholm 1». Den same maskina som hadde vore i «Brødrene Horgen», ein 30 hk Wickmann, vart sett inn igjen, og i 1947 vart det gjort nokre ombyggingar for å tilpasse skøyta rutedrift med passasjersertifikat. Etter dette fekk ho namnet «Bjørghild»

(Dette med hestekrefter vart teke litt på slump av mange båtmotorprodusentar på den tida, det vart litt omtrentleg i høve til definisjonen og kunne variere nokså mykje frå produsent til produsent. Karane på Rubbestadneset som laga Wickmannmotoren hadde laga sin eigen definisjon som var slik, attgjeven av Norvald Østerbø som sjølv var eigar av ein 50 Hk Wickmann: «Er sylinderdiameteren så stor at hunden kan krype igjennom så er det ein 30-hestar, og dersom Haldor greier å krype gjennom så er det ein 50-hestar». (Haldor var ein av veteranane på motorfabrikken). Dette var tungbygde saker og svinghjulet på ein 50 hestar hadde åleine ei vekt på rundt 1,5 tonn. At desse motorane også gjekk under namnet Rubb kom av at dei vart laga på Rubbestadneset Den offisielle definisjonen på ei hestekraft var og er: 75 kpm/sek.

Med denne maskina vart skøyta sett i mjølkeruta frå Rutledal til Høyanger med mange mellomliggande stoppestader, både med og utan kai. 30 hk var ikkje all verda å møte austavinden med innover fjorden mot Høyanger, og det kunne gå lang tid med stamping mot austavind frå Massneset og innover før dei var framme i Høyanger, og sameleis på veg utover mot vest- og nordvestavind. At det gjekk tid for å kome fram var sjølsagt irriterande for både menneskap og passasjerar, men verre var det at det var lite maskin å hjelpe seg med når dei skulle legge til kai i ruskevêr, til dømes i Breidvik i nordvestkuling/storm. For, som det vert sagt; det fårlegaste du møter under seilas på sjøen, er land.

I 1952 vart maskina ombygd ved at sylindren vart skifta ut med ein sylinder for 50 hk av same merke, men veivhus og veivaksel vart ikkje skifta. Då vart det litt meir fart, og mykje meir å hjelpe seg med ved manøvrering til kai under vanskelege vêrtilhøve.

Navigasjonsutstyret var enkelt og greitt, eit magnetkompass og ei klokke i tillegg til kart, passar og linjal, men etter kvart vart alle kursar, tider og avstand skrivne ned og lett tilgjengelege om det vart dårleg sikt.

Eg kjenner ikkje til at dette var problematisk, men det var nære på ved eit høve då dei gjekk etter klokke og kompass i snøkave mot land på Oppedal. Gunnar såg på klokka og meinte dei skulle slakke ned, men Bernhard meinte dei kunne gå eit minutt til. Diskusjonen slutta brått då dei såg land rett fram for baugen, men det gjekk bra.

Skøyta kom og gjekk som vanleg enten det var skodde eller snøkave, men eg veit dei måtte gje opp i kamp mot grov sjø når mjølkespanna ikkje lenger ville stå i ro, sjølv med surring. Det sat alltid ein eller annan og venta på mjølkeoppgjær for mjølka han sende, og han ville sikkert ikkje like at mjølka hans vart levert i Sogne-

fjorden under ein austakuling ein stad mellom Massneset og Sørevikane ved hjelp av lensepumpa. Skøyta kom ein gong attende til Ikjefjorden for å banke is etter å ha gjort vendereis ved Åkre på grunn av nedising ein sprengkald austavinddag. Det var visse omsyn å ta til det som skulle fraktast både av levande og dautt, det var ikkje berre å bryte seg fram, for tryggleik for folk og fartøy måtte heile tida ivaretakast, men litt oppkast vart det nok av og til.

Tilhøva om bord

For passasjerar var det laga ein salong mellom lasteluka og styrehuset med inngang frå styrbord side. Ein vedomn var plassert til venstre rett innafor døra, og langs veggene var det fastmonterte benker, og det var det heile. Ikkje overdriven luksus etter vår tids krav, men her sat passasjerar varmt og turt og kunne løyse dei problem som verda også den gongen var så full av. Til saman kunne det vel vere sitteplass til 12–15 personar. Kjerringane tok seg gjerne av dei lokale utfordringane samstundes som dei gjorde unna litt handarbeid, medan karane tok seg av dei tyngre sakene som til dømes Noreg sitt medlemskap i Nato og vurdering av Korea-krigen. Når karane først var i gang var ikkje ordbruken og ordvalet alltid å likne med det noko bleike og tannlause som vert nytta i diplomatiet, nei, her var det kontante, tydelege og tidvis gjennomtenkte innlegg. Likevel kunne det nok oppstå tvil om kva som eigentleg var bodskapen når eit innlegg vart avslutta med eit skikkeleg klask på låret med flathanda og «ditta æ et snæv ao sanjheitene da ska eg fortelje deg», nærmast ropt ut og med fast og overtydande blick retta mot den som var mest usamd.

I tillegg til det å kunne treffe folk og få svar på både det eine og det andre om livet langs strendene, så var denne salongen også ein fin stad for dei som ville studere sokkar og sko til sine medreisande, ja heile påklednaden eigentleg, og lukta. Lufta i salongen vart etter kvart veldig felles, då kvar einskild kunne yte sitt vesle bidrag og kunne på den måten vere ein slags medeigar. Om ein passasjer kom inn i salongen litt våt i tøyet, så vart det gjerne litt vassdamp i rommet etter kvart som varmen frå vedomnen fekk tak, og denne vassdampen bar gjerne med seg ein bodskap kor desse kleda hadde vore tidlegare. I tillegg til dette var det ikkje heilt uvanleg med oppkast på grunn av sjøsykje og litt bleieskifting. Det kunne sjølvstøtt luftast ved å late døra ut på dekk stå opa, men då var det ofte nokon som fraus, og det var ikkje heilt trygt for at det ikkje kom sjødrev inn i salongen. Og som om ikkje dette var nok, så drog dei gjerne med seg ei uro kring kva dei gjenverande snakka om etter at dei hadde gått på land. Av eiga røynsle kunne dei akkurat no vere neste tema. Det hende også at ein passasjer tok fram ein gitar han hadde fått til jul og sytte for litt song og spel etter eit par dagar med øving i romjula med m.a. «Nå vil jeg reise hen til Zansibar» på ein god dag rett over nyttår. Ja, sjølvtilitt skal vi ikkje kimse av.

Tobakksrøyking var på denne tida sunt og både for kropp og sjel og lufta i salongen var av og til stinn av tobakksrøyk. Ein familiefar som budde ved ein av stoppestadane langs rute sa det slik, «Ha`kje du fått onganje te å ta tåbakkjin før dei

æ to aor så har du et problem». Sjølv var han veldig tidleg ute med å putte ei lita flis av skråtobakken i munnen på dei minste. Det er vel greitt at denne salongen aldri sladra på nokon, men gullkorna skulle vore tekne vare på.

Heilt bak på hekken var det eit do. Det var ei klosettskål utan vasslås som verka stort sett berre slik tyngdelova sa, av og til med litt hjelp frå ei handpumpe på skottet som kunne levere sjøvatt ned i skåla om noko skulle vere litt gjenstridig. Det kan vel seiast at denne klosettskåla vart både brukt og misbrukt, misbrukt av mannfolk som tykte det var flaut å sitte for å late vatnet, dei skulle stå. Som utgangspunkt kan vi sjå for oss eit trangt rom med lite lys, litt slingring på grunn av sjøgang og ein 50 hestar med tilhøyrande propellutstyr som sette heile hekken på skøyta i ein hufsande bevegelse, i eit frekvensområde som gjorde at heile rommet vart meir som eit nedslagsfelt å rekne når karane «kasta vatnet» som dei sa. Kan hende det var under slike tilhøve at uttrykket «kaste vatnet» dukka opp første gong.

Det var desse to stadane som var tiltenkt passasjerar, men første plassen som vart fylt opp, var rorhuset; og mannskapet ga plass for mange som ikkje hadde noko der å gjere, anna enn å prate, og for gutungar var dette den staden i verda der draum og sanning kom nærmast kvarandre. Og den som var så heldig å få styre nokre minuttar hadde verkeleg fått noko ut av dagen. Om det drog opp til tema som hadde ei slags uskriwa aldersgrense så fekk gjerne ungane ei oppmoding om å gå fram på baugen og sjå på «fossen», for «Bjørghild» hadde mykje foss framfor seg når ho var i siget.

Der var handtak og hendlar for motor- og propellstyring, nokså robuste saker og nokså ulikt dagens joystick som kontrollerer uhorvelege mengder tonn og hestekrefter på sjøen. Opp gjennom døren i rorhuset kom det fire jernstenger av ulik tjukne med ein påmontert tversgåande hendel på toppen. Då vart det ein hendel for kopling, ein for omstyring (reversering) av propellen, ein for regulator (gasspedal) og ein for «spissen». Desse var plasserte på kompassbrettet og lett tilgjengelege for rormannen, medan hendelen for kopling var plassert litt for seg sjølv og berre vart nytta ved til- og fråkopling mellom motor og propellaksel, måtte dei andre ofte og korrekt brukast under manøvrering om alt skulle gå bra.

50-hestaren som sytte for framdrifta sto på solide fundament i botnen av båten under rorhuset, og der nede var det berre tilgang for kvalifiserte personar, så det som gjekk for seg der nede var ikkje ålment kjent. Vi prøvde å kome så nær dette tekniske vidunderet som mogeleg, d.v.s. til dørøpninga ved nedgangen. Der kunne vi sjå alle dei handgrep som skulle til for å få maskina i gang, og det var mange. Det første var å opne på trykkluftflaska slik at det vart trykkluft fram til «hurtigfyren» som var ein kraftig fyrlampe retta inn mot «glødehodet» i toppen på motoren. For å få maskina i gang, måtte dette varmast opp med ein fresande flamme av ei blanding trykkluft og dieselolje frå ein dagtank i nokre minutt. Desse minuttane nytta maskinisten til å gå ein runde og smørje alle smørjepunkt, og fylle Bauer-apparatet med smørjeolje. Så vart hovedventilen på trykkluftflaska opna slik at trykkluft nådde fram til startventilen på sylindren, hendel for «spiss» og regulator sett i rett posisjon, stenging av avblåsingsventilen, eit par slag på hendelen på inn-

sprøytingspumpa, ein siste sjekk av klokka og så ein autorisert opning og stenging av startventilen slik at stempelet som var «spitta på topp» fekk eit høveleg press nedover til det ved hjelp av svinghjulet vart pressa opp igjen. Når stempelet no kom til øvre vendepunkt vart det sprøyta ein oljedusj frå innsprøytingsventilen mot det gloheite glødehode der olja tok fyr, og så var det i gang. Bomstart førekom berre teoretisk for dette var trauste saker og bygde på velkjende prinsipp. Kvar gong stempelet kom til øvre vendepunkt kom det ein liten oljesprut frå innsprøytingsventilen, og då gjekk «Rubben» så lenge han fekk olje. Etter at maskina var starta vart ventilane på trykkluftflaska stengde for å sikre reserve av trykkluft. Trykkluft for desse motorane var å samanlikne med startbatteri til nyare motorar.

Når dagen var slutt og motoren skulle stoppast, så var også dette eit arbeid for maskinisten. Før brennstofftilførselen vart stoppa, var det fast prosedyre å lade luft på luftflaska, slik at utgangspunktet for neste oppstart var det beste. Brennstofftilførselen vart stoppa, og avblåsingsventilen opna, så vart det stilt. Det var også fast prosedyre å stille stempelet ved øvre vendepunkt slik at dette var klart til neste start, det var dette som var å «spitte stempelet på topp» for det vart utført ved å sette eit spett inn i tillaga hol i svinghjulet og dreie det til merka posisjon. Eit par tørn på smørjekoppen til propellhylsa og nokre minuttar med lensepumpa var også rutinemessig.

Bak motorrommet var akterlugaren, og det var her mannskapet hadde køyene sine. Nedgangen var frå dekk på babord side under bestikken, men det var også ei lita dør mellom motorrommet og denne nedgangen. Dette gjorde vegen til arbeid nokså kort for maskinisten, berre tre–fire meter, men dette måtte han betale for ved å bu der det meste av motorstøy og propellstøy samlast. Berre dei mest hardbalne kunne sove der så lenge skøyta var i fart, og hardbalne var dei, så dei lurte seg nedpå puta nokre minutt mellom Svortemyr og Høyanger om høvet baud seg, og dei kunne vere nokså trygge på at han som sto til rors hadde både kontroll og selskap.

Dei første åra var vinsjen på «Bjørghild» driven ved hjelp av flatreimoverføring frå ei reimskive som var festa til svinghjulet på Rubben, og vidare til eit opplegg med vinkeldrev og akslar under dekk fram gjennom lasterommet til vinsjen som sto på dekk mellom lasteluka og nedgangen til forlugaren. Det såg litt skummelt ut når maskinisten la på denne reima medan motoren var i gang, for her ville eit uheldig grep kunne få alvorlege fylgjer, og opplegget ville garantert ikkje vorte godkjent av noko tilsynsmyndigheit i våre dagar. Seinare vart det sett inn hydraulisk vinsj som også vart driven av framdriftsmotoren, men utan den skumle reimoverføringa, og akslar med vinkeldrev vart erstatta av røyr.

Kommunikasjonsvilkår før og med mjølkeruta

Før denne såkalla mjølkeruta vart sett i gang, var det svært dårleg rutesamband mellom dei veglause grendene langs fjorden mellom Rutledal og Svortemyr. Vegnettet var ikkje utbygt, og det som var av vegnett vart kalla «køyreveg» og bygd for hest og kjerre. Lengste strekninga med slik veg gjekk frå kaia ytst på indre Hjart-

holm og til Ynnesdal, med avgreiningar til Engeset og Hauglandsneset. Det var veg frå ytre til indre Oppedal, frå ytre Trædal til Østerbø, og på eit vis frå Rutledal til Breidvik. Brøyteutstyret var på denne tida snøskuffer og ein spissplog laga av tre-fjølør. Denne vart dregen av ein hest som vegvaktaren leigde/lånte hjå ein eller anna bonde. Ein spissplog vil alltid finne lettaste vegen gjennom snøen og såleis vandre nokså mykje frå side til side i vegbana og det som vart brøytta var både på og delvis utanfor vegen. Sikker mjølkelevering med bil på desse strekningane reiste fort krav om meir tilpassa brøyteutstyr og ein spissplog av stål for montering på bil vart skaffa til veges. Når vegen vart pakka med fokksnø på stader som t.d. mellom Klausane på Midt-Takle, og ved huset til Helge på Inst-Takle var det dugnadsarbeid å spa seg gjennom fennene.

Oskar Hjartholm som var landpostbod mellom Ytre Hjartholm og Brekke på denne tida, nytta gjerne hest og slede på ruta i snørike periodar, og robåt mellom indre og ytre Hjartholm.

Om folk i Breidvik, Bålen og Ytre Hjartholm skulle til Brekke for å handle, kome til kyrkje, bank eller lækjar, så måtte dei syte sin eigen skyss. Oftast vart det å ro eller segle. Det same var det for dei som budde i Instefjord, på Asheim, Sætre og Oppedal. Ikjefjordingar som skulle til sitt kommunesenter, som den gongen var Lavik, måtte ro eller segle. Sameleis var det for dei lenger innover langs strendene. Det var



Håkon Ynnesdal i arbeid med lastebil og plog.

sjøen og robåten som var løysinga, og når dei først var frå land så var det ingen kontakt med omverda før dei var under land igjen, og det kunne gjerne vere i ei naudhamn og utan telefon for å ringe heim. Nokre motorbåtar av ulik standard var det nok, og dei kunne leigast til litt tyngre oppgåver.

Det var eit stort framsteg for sambandet mellom grendene og bygdelaga då denne ruta kom i drift, og det kan gjerne vurderast opp mot verdien av store gode som kom etter krigen, det eine etter det andre. Her kan nemnast som døme utbygging av telefon og elektrisk straum og opne vegar vinterstid.

Sjølvsagt var det nokon som var i mot mjølkelevering til meieri, dei ville gjere det på gamlemåten og levere til smørlaget, ein klatt i veka, etter at konene hadde mjølka, separert, kinna og pakka smøret. Det er rimeleg å tru at dei som gjorde alt dette arbeidet såg positivt på å vere ferdig med den tida, men for kallane som no måtte trille mjølkespanna fram til henteplassen, var det ikkje noko framsteg.

Stoppestader for mjølkeruta

Rutledal

Dette var «heimhamna» for «Bjørghild». Det var her skøyta låg når mannskapet skulle vere heime nokre timar. «Tyskarveien» var ein slags køyreveg som vart bygd under krigen, frå Rutledal til Breidvik, og dette vart sjøvegen for dei av mannskapet som budde i Breidvik, som t.d. Bernhard og sønene hans. Etter kvart vart det slik at to bruk i Rutledal leverte mjølk til Høyanger, og Rutledal vart i tillegg til å vere kvilehamn også ein stoppestad for mjølkeruta.

Breidvik

Under krigen bygde tyskarane ei kai i Breidvik i samband med sanduttak på eignedomen til Wilhelm og så langt vêret tillet, vart denne kaia nytta av «Bjørghild», og det var også vêret som gjorde ende på denne kaia som vart sopt vekk av nordvesten tidleg på 50-talet. Etter dette var ei trekai bygd på eit berg i vika lengst vest i Breidvika. Vilhelm Breidvik var ekspeditør og eigar av kaia. Nordvestleg vind tok hardt under land her og skapte av og til store vanskar når fartøy skulle legge inn til kaia. Ein stad går det ei grense for kor trygt det er å legge til eller ikkje, og denne grensa er det båtføraren sitt ansvar å finne i kvart tilfelle. Ansvar for båt, mannskap og passasjerar på eine sida, og reisande som sto med reiseveska på kaia og skulle ut i viktige ærend på den andre, gjorde det ikkje alltid lett for båtføraren.

Bålen

Her var det ikkje kai i den tid det gjekk mjølkerute, her var det heile tida bording med robåt. Båtvane som dei var i Bålen, var dette ei løysing dei kunne leve med, og både passasjerar og mjølkespann kom og fór utan syting og klaging, sjølv om dei måtte køyre mjølka si ut på kaia i Breidvik om vêret vart for gale. Mjølkeruta var totalt sett eit framsteg.

Ytre Hjartholm

Her var det heller ikkje kai, og på sama måte som i Bålen, var det robåt som var første og siste ledd i sambandet mellom meieriet og mjølkeleverandørane. Ser vi litt på korleis det var å vere mjølkeprodusent på den tida, så var mest all mjølka til Høyanger handmjølka, tømd gjennom ein sil, rett i meierispannet/transportspannet som på vegar av ulik standard vart køyrt eller bære på ryggen ned til sjøen. Båt skulle setjast ut, mjølkespannet sett om bord og roturen til bordingsstaden kunne ta til. Skøyta kom nokså nær land, så det vart ikkje så langt å ro og i stille vêr og dagslys var ikkje dette alt for krevjande, men når det vart skikkeleg ruskevêr, på grensa mot det som var forsvarleg, så var denne bordinga ei utfordring også for dei meir hardbalne som i siste fase av si mjølkelevering måtte stå i båten og sende spannet opp til ein som sto ved rekka på skøyta og tok i mot. Så var det å få tompann nedatt i båten før skøyte og robåt skilde lag og drog kvar til sitt. Robåten måtte gjerne settast på land om han skulle vere trygg mot vind og bære, og returspanna berast til gards. Alt dette skulle gjerast på ein slik måte at det ikkje vart skade på verken folk eller fartøy.

Brekke

Her var den beste kaia på heile ruta. Den var eigd av Brødrene Ellingsen som også hadde ekspedisjonen på Brekke. På strekninga Hjartholm – Brekke vart mjølka transportert med bil, det same for Engeset – Brekke, og Haugland – Brekke. Det var difor mykje mjølk som vart samla for innlasting i «Bjørghild» på Brekke, men med vinsj og tilpassa krokar å huke i spanna, gjekk dette nokså fort, og det som vart lasta på denne måten vart plassert i lasterommet med ein gong. Det som hadde vorte teke ombord med handemakt tidlegare på ruta vart gjerne i første omgang plassert på dekk, men teke ned i lasterommet når vinsjen likevel var i drift.

I periodar av året då mjølkeproduksjonen var størst, og spesielt i samband med høgtider som jul, påske og pinse var det så vidt at det var plass til alt som skulle om bord og mannskapet måtte ha system i sakene for å få dette til å gå i hop. Det vart sett spann i to høgder i lasterommet, først ei høg, så treflakar oppå den, og så neste høg. Og ikkje berre i lasterommet var det mjølkespann, det sto mjølkespann i to høgder på dekk også før dei gjekk frå siste stoppestaden før Høyanger. Ein stor del av desse spanna var lasta frå mjølkerampar og opp på lastebil for transport til Brekke, og dei som sto for denne transporten fekk sanneleg arbeide for levebrødet.

Inge Takle og seinare også Håkon Ynnesdal handsama uhorvelege mengder med spann, både fulle og tomme dei åra dei køyrde desse rutene, og det skulle vore vanskeleg i våre dagar å få folk til slikt arbeid. Langs ruta var det sett opp mjølkekrakkar/rampar der bøndene sette mjølka for avhenting. Dei var i høgde tilpassa lasteplanet og gjorde det lettare å få spanna over på bilen, men dei var laga av tre og nokså sleipe og til dels ustø så dei måtte vise varsemd om det ikkje skulle skje fallulukker. Desse mjølkekrakkane var gjerne felles for mange leverandørar og vart soleis ein naturleg møteplass for dei som sokna til krakken.

Ved oppstarten av mjølkelevering til meieri vart det peika ut kor desse krakkane

skulle stå, og det vart då teke omsyn til både transportør og leverandør, men etter som åra gjekk, kom det opp fleire og fleire krakkar og det vart tett mellom kvar stopp. Det kan nemnast som eit plagsamt tillegg til køyring, stopping og lemping av spann, at det på vegstrekninga Hjartholm – Ynnesdal var 13 grindar som måtte latast opp og att ved passering i beitesesongen. På strekninga Egga – Ortneset var det 5 grindar.

For å sikre kvaliteten på mjølka, var det ynskjeleg at mjølka vart sett til avkjøling rett etter mjølkning, og ho skulle ikkje setjast ut på mjølkerampen før ho var kald, spesielt var dette viktig om sumaren. I periodar vart difor mjølka sett ut for henting om morgonen, grytidleg, for på den måten å redusere tida frå kjølestaden og fram til meieriet. Kjølestaden var gjerne eit kar med rennande vatn eller ei oppkomme. Slik rutetid var ikkje populært verken for produsent eller transportør, men alternativet var at mjølka vart ståande på kaia heile sumarnatta med høg temperatur og ei blid morgonsol før den vart teken om bord for neste etappe. Regelen var at mjølka vart køyrd fram til kaia om kvelden i dei kaldare årstider, men det var i alle fall langt utanfor det som var å rekne som normal arbeidstid. I kalde vinterperiodar var det risiko for at mjølka kunne fryse før ho kom fram til meieriet, og då var dette eit problem det måtte takast omsyn til.



Biletet viser den første mjølkebilen i det som den gongen var Brekke kommune. Dette var ein Chevrolet 1937 modell, eigd av Inge Takle. Her ser vi bilen nytta som brudlaupsbil 29. juni 1946. Ivar T. Engesæter gifter seg med Malene (Malla) Næss, og Lars Augestad gifter seg med Emma Engesæter denne dagen.

Då kaia på Brekke også var ekspedisjonskai for andre ruter, måtte «Bjørghild» flytte frå denne kaia når lasting og lossing var ferdig for å gi plass til desse. Kvilekaia på Brekke var Indre Brekke.

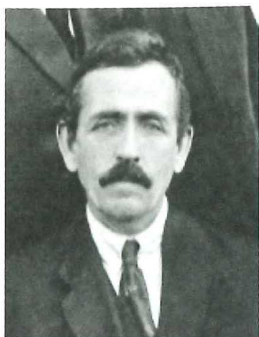
Indre Brekke

Denne kaia var eigd av firma O. A. Næss og var nytta i hovudsak til landing av varer til forretninga hans. Lasteruta Bergen – Sogn – Bergen hadde Indre Brekke som stoppestad på si rute som gjekk ein gong i veka. Det var lite trafikk ved denne kaia, og då ho også for det meste var godt skjerma av tunge bårer, var dette ei grei kvilekai, bortsett frå når nordvesten tok laust.

Sjølve kaia var ei steinkai som var kledd med treverk og låg ca 50 m ut frå strandlinja. Ut til kaia var bygd ein brei gangveg av treverk festa til pålar som var slegne ned i grunnen. Etter som åra gjekk og kaia var til mindre nytte for eigaren, vart vedlikehaldet nokså avgrensa og tilstanden deretter. Etter kvart vart også båtrutene endra slik at det vart høve for «Bjørghild» å nytte ekspedisjonskaia til kvilekai.



Det som i 2011 er att av kaia på Indre Brekke



Instefjord:

Ei trekai frambygd frå ei steinfylling, var eigd av Georg Instefjord, sjå biletet.

På den tida mjølkeruta starta, hadde dei ikkje fått elektrisk straum i Instefjord. Det var open eld som vart nytta til både oppvarming, koking og lys. Lyset frå parafinlampene var ikkje så sterkt og lampene var berre nytta inne så det var ikkje mykje lys å navigere etter på veg frå Brekke til Instefjord der fjorden er smal i høve til dei høge fjella på sidene. Landskugge gjer seg gjerne gjeldande i slike område og gjer mørkret ekstra mørkt for ein naviga-

tør. På denne tid var det heller ikkje vegsamband mellom Instefjord og Asheim, og Magne Instefjord, som no (2010) er teknisk sjef i Gulen kommune, nytta mjølkeruta som skulerute når han skulle til skulen på Asheim. Han vart vel teken vare på av mannskapet og hadde meir eller mindre fast plass i «bestikken», eit lite rom avsett til papirhandtering, alt frå sjøkart til post og fraktbrev, og dette var også billett-kontor. Rommet, eller lugaren om ein vil, hadde tilkomst gjennom dør direkte frå rorhuset. På skottet mellom «bestikken» og byssa som låg attafør, over ei lita luke, hang eit måleri av gamle «Stelle Polaris», det gamle og velkjende turistskipet som i si tid ofte gjekk turar på Sognefjorden. Fastskrudd til ei hylle på skottet var det også plassert ein Tandberg Sølvsuper. Lugaren var innreia med skinnstoppa benker langs skottet på styrbord side og skottet akter mot byssa, på babord side var det kontorinnreiing med m.a. posthyller til ulike stoppestader. På benken på styrbord side låg det gjerne eit trekkspel når Birger var om bord. Den nemnde luka i skottet mellom bestikkugar og byssa gav høve til å sende mat til dei som ikkje kunne gå frå sine navigasjonsoppgåver for å få seg ei skive og ein kaffikopp.

Det var ikkje berre Magne som fann seg vel til rette i «bestikken». Her hadde mange rare skruar og mange rare historier sin arena, og her fekk nok Magne innsyn i mykje som ikkje var akkurat å rekne som skulefag. Han kan fortelje at tobakksrøyken av og til var så tett at det var vanskeleg å kjenne igjen «Stella Polaris» som hang innråma på skottet.

Asheim:

Her var ei steinkai bygd og eigd av Aslak Asheim, som òg hadde ekspedisjon her. Til denne kaia kom bøndene med mjølkespanna sine med hest og kjerre, og det var sjeldan dei køyrde heimatt utan å ha med seg noko i kjerra opp motbakken frå sjøen, for det var over denne kaia dei på Asheim både tok imot eller sende det som skulle inn eller ut or bygd.

Når vi kallar ruta for mjølkerute, så er det ufullstendig: Det var i stor grad ei lasterute. Kraftfôr og kunstgjødsel vart send med «Bjørghild» til grendene langs ruta, og landbruksprodukt av ymse slag vart med skøyta førd fram til stoppestader der bybåten overtok. Dyr, både levande og daude, saman med bær, poteter og egg var ikkje uvanleg last.

Sætre

Her var det ei trekai bygd ut frå berget, og på same måten som ved andre kaiar på ruta, så køyrde bøndene mjølka si ned til kaia der «Bjørghild» nokså presis etter ruteheftet tok over.

Ytre Oppedal

Det var trekai også på Ytre Oppedal då ruta starta i 1947, og det kan vel seiast om denne som dei fleste trekaier, at dei var ikkje alt for solide for å ta i mot litt tyngre fartøy. Det var Mons, seinare sonen Torkjell Nesttun, som eigde denne kaia. Med nordvesten inn fjorden fekk nok kaia på Ytre Oppedal litt ekstra påkjenningar, og kanskje meir enn ho hadde godt av mange gonger.

Indre Oppedal

Her var det også ei trekai bygd etter same uspesifiserte krav og med same standard som andre trekaier. Eigar her var Kolbjørn Oppedal. Over denne kaia vart det levert store mengder mjølk då det var mange dyktige produsentar som møtte på kaia med hest og kjerre for å levere til mjølkeruta. På Indre Oppedal var det ei utskifting som gjorde at ein del bønder var litt avventande med å satse på nye bygningar før utskiftinga var avslutta, men dei tok dugeleg igjen då ho var på plass.

På eit tidspunkt vart det debatt omkring fraktutjamning for mjølk, d.v.s. at dei som budde langt frå meieriet ikkje skulle betale meir i frakt på mjølka enn dei som budde tett ved. Det var stort sett semje om dette mellom leverandørane, men det var nokre som finrekna på dette og fann ut at dei ikkje ville ha føremun av det, så dei gjekk sterkt i mot. Likevel vart dette vedteke med stort fleirtal. Meieriet fekk ein del brev i samband med dette og eit av dei var underskrive «dykkar forbanna NN»

Trædal

Frå ei steinfylling var det bygt ut ein trekai som også tok i mot dei større båtane som Fylkesbåtane hadde i rute på Sogn. Kåre Nyheim var eigar her. For «Bjørghild» var dette ei grei nok kai og det var oftast stille og roleg sjø oppe i Ikjefjorden. Dei som budde i Ytre Trædal hadde eit stykke køyreveg før dei var komne fram til kaia, og på ulikt vinterføre var nok dette noko slitsamt. Det var på den tida postkontor og butikk i Trædal rett ved kaia. Denne kaia er no borte.

Eiken

Her var det Johannes Myren som var eigar før sonen Matias overtok. I mange år etter at mjølkeruta starta, var det trekai her, og som i Trædal var det også her postkontor og butikk nær kaia. Med tida vart det bygd kai med betongdekke på jernbaneskiner som var drevne ned i grunnen og stoppestaden i Trædal vart lagd ned for andre ruter enn mjølkeruta. Butikken vart også nedlagd i Trædal og posten flytt til stoppestaden Eiken som fekk namnet Ikjefjord.

Østerbø

Trekaia på Østerbø var ikkje onnorleis enn trekaiene elles langs ruta. Bygd på pålar som var meir eller mindre drivne ned i sjøbotnen med horisontale stokkar som fenderverk, bolta med solide boltar til pålane. Så lenge alt dette var på plass som det skulle, var det greitt nok. Men når tjukke jernboltar og lause fenderstokkar stakk fram etter år med hard medfart, var det lett å skade trefartøy som kom inntil.

Felles for stoppestadene i Ikjefjorden var at dei var godt skjerma mot vind og vêr, men det var ikkje uvanleg at tjukk sjøis kunne lage problem for mjølkeruta, og det hende at Østerbø måtte sløyfast på grunn av is på fjorden. Då «Bjørghild» vart sett inn på denne ruta, var ho utan ishud og svært sårbar for is. Men dette vart tidleg ordna og skøyta vart skapleg robust til å gå i fjordis også. Mars månad var gjerne den månaden på året som skapte størst isproblem, og spesielt opp mot Østerbø.

Massnesberget

Om noko skulle på land eller om bord her så måtte det skje ved hjelp av båt då det ikkje var kai her. Var det dårleg vêr, borda dei sør for holmen.

Massneset

Her var det heller ikkje kai og Massneset kunne vere ein tøff stad for bording då det var ope for vind og bylgjer frå mange kantar. For båtvane, spræke folk var dette noko dei kunne leve med; verre var det når eldre folk skulle ut å reise, og når varer av ulikt slag skulle ombord eller på land.

I ein periode i var både Torvund og Fagerneset stoppestader for mjølkeruta, rett nok berre laurdagar.

Sørevik

Her var det også ei trekai dei første åra, men det firma som bygde kai i Ikjefjord bygde i same snuen kai både i Massneset og på Sørevikane ved å nytte betong på jernbaneskiner. Frå Kvernhusneset førde dei mjølka si med robåt til Åkre der «Bjørghild» hadde stopp.

Åkre

Trekaia i vika her vart bygd etter krigen som erstatning for ei trekai som sto innafor neset og som vart øydelagd av «svarteskøyta» som tyskarane hadde lagt til kai her ei stormnatt. Sjølv om kaia ligg litt utsett til for vestlege vindar så vart vel knapt denne stoppestaden sløyfa ein einaste gong.

Holmen

Var det lagleg vêr, tok dei mjølka si i robåten og rodde ut for å borde «Bjørghild», men oftast bar dei mjølka inn til Svartemyr.

Svartemyr.

På Svartemyr var det kai der ferjekaia seinare vart bygd. Denne kaia var bra skjerma for vind og vær, men ho låg noko avbakleg til, så det vart bygd ei ny kai nær naustet og båtstøa. I austavind måtte dei likevel framleis nytte gamlekaia.

Passasjerar som skulle frå Fuglsetfjorden til Høyanger kunne nytte «Solrenning» som gjekk i mjølkerute frå Fuglsetfjorden og innover langs Strendene til Ortnevik leigde dei skyssbåt til Svartemyr og reiste vidare derifrå til Høyanger med «Bjørghild». Seinare, då det kom veg frå Osland og utover, nytta dei bil for å kome seg til Svartemyr og mjølkeruta vidare enten dei skulle utover eller innover med «Bjørghild». Frå den tid, og fram til ferjesambandet Svartemyr – Nordeide vart nedlagt, var Svartemyr faktisk eit trafikknutepunkt.

Høyanger.

Her var det sjølvsagt ei skikkeleg djupvasskai der det var plass for fleire båtar samstundes, og «Solrenning» som gjekk i mjølkerute frå Fuglsetfjorden og Strendene låg gjerne og lossa mjølk i Høyanger samstundes med «Bjørghild». «Solrenning» si rute vart seinare overteka av «Eitreim», og litt utvida.

Med knappe 9 knops fart tok turen innover si tid. Og først ved 12-tida var skøyta i Høyanger.



Høyanger Meieri.



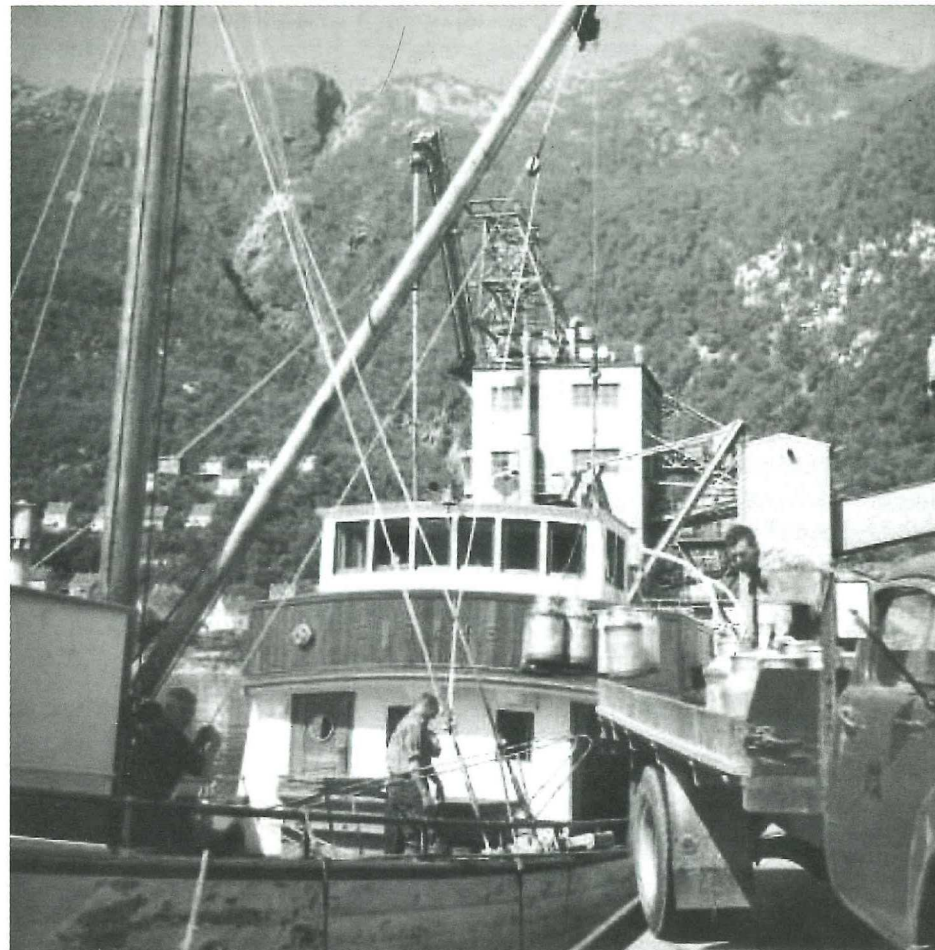
Trygve Kyrkjebø og meieriet sin Studebaker.

Der vart det full fart med lossing av mjølkespann og ombordtaking av tomspann. Ein Studebaker lastebil vart ein periode nytta i transporten frå kaia til meieriet, og eg minnest det var ein mørkhåra kar som heitte Trygve Kyrkjebø som kørde den.

Det var nokså hektisk i den perioden dette gjekk føre seg, både av omsyn til dei som arbeidde på meieriet og til det faktum at det låg andre båtar i same ærend ved kaia. Og medan dette føregjekk, var det koking av middagsmat om bord, og så kom tomspanna. Tomspanna vart lasta og lossa for hand, eit arbeid som både utvikla og kravde kraftige arm- og ryggmuskclar, og dei som hadde halde på med dette nokre år, fekk det til å sjå ut som om spanna var vektlause.

Ved eit tilfelle var ein slåttedreng på Brekke komen på kant med ein av mannskapet og hadde teke plass i skuggen frå bua på Brekke for å vente på eit høve til å gjere opp med denne skøytesiglaren, men då han såg korleis vedkomande hjelte til med å laste spann med returmjolk opp på ein bil, tok han til vitet og stakk av.

I tillegg til dei tomme spanna var det ikkje få spann med returmjolk som skulle om bord. Dette var skummamjolk som vart nytta ein del som fôr eller sett opp til syrning og vart til det som vi i dag kjenner som «skumma kultur», den gongen surmjolk eller «sjyr». Også myse vart returnert, og i periodar med stor produksjon var det tvinga retur, noko som slett ikkje var like populært verken av transportørar eller



Frå lasterom til lasteplan på same måten på m/b «Eitreim» som på m/b «Bjørghild».

produsentar som skulle slite dette til gards, og i tillegg var det gjerne retur av eit slags kvitost som vi i våre dagar ikkje finn maken til saman med mat i alle fall. Forma som ein liten slipestein låg han nokså uventa på mjølkerampen som ei utfordring for dei som skulle finne nytte i dette produktet.

Eg ser for meg at mannskapet åt middag gåande, eller i beste fall ståande, når det var på det mest hektiske. Pakkar om bord, pakkar i land, tippekupongar som skulle leverast for folk langs ruta, klokke til reparasjon, passasjerar som «berre skulle» ha sett frå seg ein pakke medan dei skulle opp i gata igjen og fortsette handelen.

Det er fortalt ei historie om Bernhard som ein dag hadde teke på seg å levere ein radio til reparasjon hjå ein radioreparatør i Høyanger. Diagnosen var reparatøren

sitt problem, men symptomane var slik. «Besso han ikkje læte, so lætan so jævligt, å besso han læte so lætan honen ikkje», muntleg overlevert reparatøren ved innlevering av objektet.

Handleliste frå Samyrkelaget på Brekke vart gjerne send med «Bjørghild» til apoteket i Høyanger, og varene kom til Brekke same kvelden slik at Medisinutsalget vart etterfylt.

Nokre hadde vore hjå tannlækjar og kom medtekne ned att på skøyta med bløande munn og tydelege teikn på at dei hadde det ille. Dei måtte gjerne ha «berre eit glas vatn». Det var ikkje spøk for ein 12-åring å stå opp kl 6 om morgonen, sykle 6 km til Brekke for å kome seg til Høyanger og tannlækjar, åleine og litt skremd etter alle dei grufulle historier om pine og smerte som hadde vorte levande framstilte av dei som så vidt var komne levande heimatt. Her ligg det i sum stoff til større verk i minne om vonde opplevingar.

Gangveien/landgangen var utan rekkverk, nærast som ein brei hønsestige, og den var ikkje enkel å nytte for eldre folk på fjære sjø. Nokon skulle «berre vore på do», nokon skulle «berre skifte» på ei barnerompe, nokre skulle «berre om bord og kvile seg litt», eller «berre om bord» for å varme seg litt, eller turke seg litt. Mange av desse som skulle «berre eit eller anna» måtte på ein eller anna måte uroe mannskapet som gjerne var midt i middagen. Ja, på vinters tid skulle mannskapet også passe på at det ikkje slokna i vedommen som sto i salongen på dekk. Ettersyn og mindre vedlikehald måtte også utførast i denne perioden då maskina vart stoppa i tida frå lossing/lasting var ferdig og fram til ruteavgang.

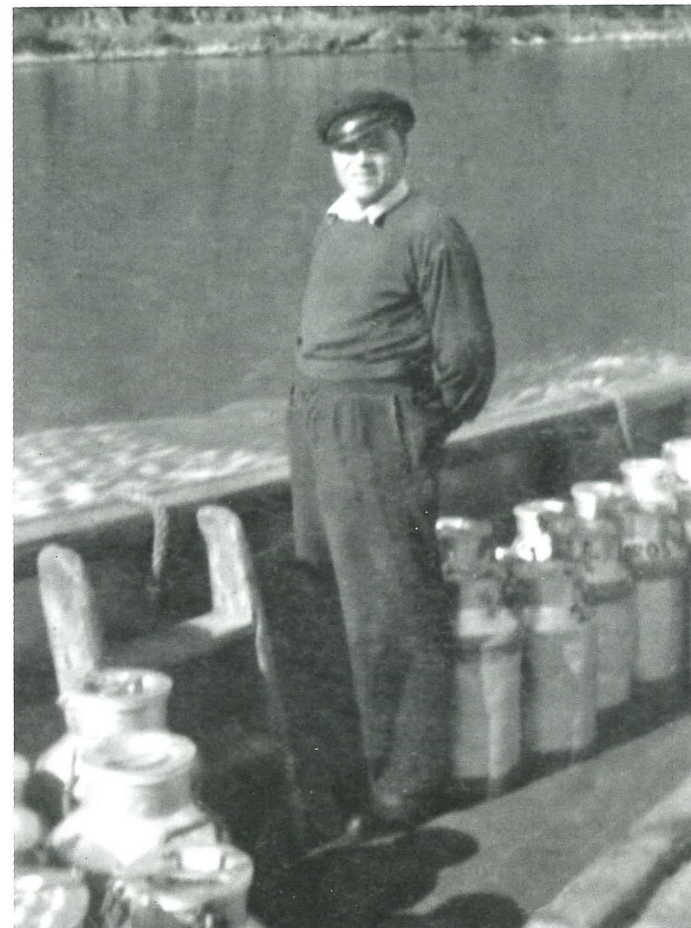
Nistad heitte han, og rørslehemma var han, men han var mannskapet sin faste hjelpar til småærend i Høyanger. Han hadde ein elektrisk rullestol og var på kaia med den mest kvar einaste dag, og han fekk alltid oppdrag, for det andre ikkje kunne skaffe, det skaffa han.

For dei som sokna til desse stoppestadane, vart det ei ny tid då dei med denne ruta hadde nesten dagleg sjøvegs samband med omverda, og sjølv om «Bjørghild» ikkje var spesielt godt utstyrt med omsyn til passasjertransport så var dette likevel eit rutetilbod som endra livet langs strendene på alle måtar til det langt betre enn det til då hadde vore.

Men, kva slags mannskap var det som kunne halde oppe eit slikt servicenivå år etter år, medan mannskap på mange andre båtar kunne vere reine vrangpeisane? Eg veit det ikkje, men eg ser for meg at dette var personar som var oppvaksne med verdien av at folk hjalp kvarandre. Det var ikkje noko overordna system for korleis utfordringar elles skulle handterast. Grender og nabolag sytte for sine som best dei kunne, og nabohjelp var det dei hadde å lite på om noko vart vanskeleg.

Ved 16-tida var det avgang etter ruta, og så var det same bankinga utover som det hadde vore innover. For ikkje å ta heilt drepen på mannskapet så var det, i alle fall i periodar, ordna slik at skøyta gjekk forbi mange stoppestader på veg utover måndag kveld. På den måten kunne dei vere på Brekke rundt kl 19. Heile tida måtte mannskapet syte for at det ikkje var så mange tomspann om bord at det vart problem med plass til mjølk som skulle om bord på turen innover igjen. På Brekke

var det mange tomspann som skulle på land, og mange spann med returmjølk. Å få desse spanna frå kaia og opp på mjølkebilen var handarbeid, for her var det ingen hjelpemidlar, og 40- og 50-literspann var sanneleg noko å bryne seg på for den som skulle få desse opp på lasteplanet. Slike løft er ikkje lovlege i dag, og her snakkar vi ikkje om eit einsleg spann, men mange.



Ivar Sætre var i mange år skippar på «Bjørghild», han hadde den formelle kompetansen, sertifikat, for å føre denne båten i rutetrafikk. Han budde på Brekkestranda der han saman med broren, Gunnar, hadde bygd hus med to husvære.

Når ruta enda i Rutledal laurdag kveld, var det ikkje uvanleg at Ivar kom inn igjen til Brekke med skøyta for å vere heime i helga. Sjølv sagt hadde han med seg mannskap så pass at det heile gjekk forsvarleg for seg.

«Helga» var tida frå laurdag

kveld ved 23-tida og til sundagskveld kl 17. Då måtte dei gå frå Brekke for å starte ruta frå Rutledal kl 19,10.

Ein kan sakte lure på korleis mannskapet heldt ut år etter år. Karane på mjølkeruta hadde gjerne sin heim ein eller annan stad langs ruta, men det var i alle fall eitt unntak frå denne regelen. Han heitte Jostein Birkeli og var frå Svortevik området. Han kom til Brekke som sommardreng hjå Nikolai Oppedal og vart ut på hausten mannskap på «Bjørghild». Han var der i mange år, og han hadde skøyta som sin heim i denne perioden.

Her ser vi at ruta slutta i Rutledal laurdag kveld kl. 22.15, og starta derifrå igjen søndag kveld kl. 19.10. Tida imellom var «helga» i denne perioden.

38

Mjølkerute.

Leirvik—Brekke—Høyanger.

Frå og med 4. juni inntil vidare.

	Sundag	Tysdag	Onsdag	Fredag
Frå Rutledal	19.10		20.10	19.10
- Bålen	19.30		20.30	19.30
- Hjartholm, ytre	19.50		20.50	19.50
- Leirvik	20.50		—	20.50
til Brekke	22		21.50	22
Frå Brekke	Måndag		Torsdag	Laurdag
- Instefjord	6.15	6.15 ²⁾	6.15	6.15
- Asheim	6.45	6.45	6.45	6.45
- Sætre	7.15	7.15	7.15	7.15
- Sætre	7.25	7.25	7.25	7.25
- Oppedal	7.55	7.55	7.55	7.55
- Oppedal, indre ¹⁾	8.15	8.15	8.15	8.15
- Tredal	8.45	8.45	8.45	8.45
- Eiken	9	9	9	9
- Østerbø	9.10	9.10	9.10	9.10
- Matsneset	9.45	9.45	9.45	9.45
- Sorevik	10.05	10.05	10.05	10.05
- Åkre	10.25	10.25	10.25	10.25
- Svortemyr	10.45	10.45	10.45	10.45
til Høyanger	12	12	12 ⁴⁾	12
Frå Høyanger	15.30	15.30	15.30 ⁵⁾	15
- Nordeide	16 ⁷⁾	—	—	15.30 ⁷⁾
- Svortemyr	—	*	*	—
- Åkre	—	*	*	—
- Sorevik	—	*	*	—
- Fagerneset	—	—	—	16.40
- Torvund	—	—	—	17.30
- Matsneset	—	*	*	—
- Tredal	—	18.15	18.15	18.25
- Eiken	18	—	—	18.40
- Oppedal, indre ¹⁾	—	18.40	18.40	19.20
- Oppedal	18.55	—	—	19.40
- Brekke	19.25	—	—	20.10
- Sætre	—	19.20	—	—
- Asheim	—	19.30	19.30	—
- Instefjord	—	19.55	19.55	20.40
- Asheim	—	—	—	*
- Brekke	—	20.25 ²⁾	20.25 ⁶⁾	—
- Hjartholm, ytre	—	*	*	—
- Bålen	—	21.40	21.40	22
til Rutledal	—	21.55	21.55	22.15

¹⁾ Berge når vertilbarna tillet det.

²⁾ Tek imot pass. post og smågods frå rute D 2 frå Bergen.

³⁾ Leverar til rute D 7 til Bergen og H 1 til Høyanger.

⁴⁾ Leverar til rute D 3 til Indre Sogn.

⁵⁾ Tek imot fra rute D 4 fra Bergen.

⁶⁾ Leverar til rute D 2 til Bergen.

⁷⁾ Tek imot pass. og post fra dagsavgute fra Bergen.

39

Mjølkerute

Rutledal—Brekke—Høyanger.

Frå og med 29. mai til og med 27. august.

Stoppestader	Sundag	Tysdag	Onsdag	Torsdag	Laurdag
Frå Rutledal	21.00		21.00	22.00	5.30
- Bålen	21.20		21.20	—	5.50
- Hjartholm, ytre	21.50		21.50	—	6.10
Til Brekke	22.50 ¹⁾		22.50	23.30	—
Frå Brekke	Måndag		Torsdag	Fredag	
- Instefjord	7.00	7.00 ²⁾	7.00 ²⁾	7.00	—
- Assheimgrend	7.20	7.20	7.20	7.20	7.20
- Sætre	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40
- Sætre	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
- Brekke	8.30	8.30 ²⁾	8.30 ²⁾	8.30	8.30
- Oppedal	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00
- Oppedal, indre	9.15	9.15	9.15	9.15	9.15
- Sorevik	10.10	10.10	10.10	10.10	10.10
- Åkre	10.25	10.25	10.25	10.25	10.25
- Svortemyr	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40
Til Høyanger	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45
Frå Høyanger	15.45 ⁴⁾	15.45 ⁴⁾	15.45 ⁴⁾	15.45 ⁴⁾	15.45 ⁴⁾
- Svortemyr	—	*	*	—	*
- Åkre	—	*	*	—	*
- Sorevik	—	*	*	—	*
- Oppedal, indre	—	18.15	18.15	—	18.15
- Oppedal	18.15	—	18.35	18.15	18.35
- Brekke	18.45	—	—	18.45	19.05
- Sætre	—	18.55	—	—	—
- Assheimgrend	—	19.05	19.05	—	—
- Instefjord	—	19.30	19.30	—	19.30
- Assheimgrend	—	—	—	—	19.50
- Brekke	—	20.00 ⁵⁾	20.00 ⁶⁾	—	—
- Hjartholm, ytre	—	*	*	—	—
- Bålen	—	21.15	21.15	20.00	21.00
Til Rutledal	—	21.30	21.30	20.15	21.15

¹⁾ Leverar pass. og post til rute D 14 til Bergen.

²⁾ Tek imot pass. og post frå rute D (s. 24), som ikkje vert venta på, frå Bergen.

³⁾ Korr. for pass. og post med turistrute D (s. 22) frå Bergen.

⁴⁾ Leverar pass., post og ferske varer til rute D 17 til Bergen.

⁵⁾ Leverar pass., post og ferske varer til rute D 12 til Bergen.

Mjølkerute onsdag, sjå rute G. 4 (side 32).

Sommarrute 1949.

Sommarrute 1960.

Mjølkerute

Brekke—Høyanger

(M/b «Bjørghild» eller subst.)

Frå og med 21. september 1972 og inntil vidare.

Stoppestader	Måndag	Tysdag	Torsdag	Fredag	Laurdag
Frå Brekke	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
- Oppedal	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30
- Oppedal, indre	8.45	8.45	8.45	8.45	8.45
- Tredal	9.20	9.20	9.20	9.20	9.20
- Ikjefjord	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30
- Østerbø	9.45	9.45	9.45	9.45	9.45
- Massnes	*	*	*	*	*
- Sørevik	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40
- Åkre	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50
- Svortemyr	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00
Til Høyanger	12.15	12.15	12.15	12.15	12.15
Frå Høyanger	15.00	15.00 ²	16.00 ²	15.00	14.30
- Svortemyr	*	—	*	*	15.40
- Åkre	*	—	*	*	15.55
- Sørevik	*	—	*	*	16.10
- Massnes	*	—	*	*	*
- Tredal	17.15	17.05	18.15	—	17.00
- Ikjefjord	17.25	17.15	18.30	—	17.15
- Østerbø	*	—	18.40	—	—
- Oppedal indre	18.10	18.00	19.15	17.15	17.50
- Oppedal	18.25	18.15 ³	19.30 ³	17.30	18.05
Til Brekke	18.50	18.40	19.55	17.55	18.30

^a Tek imot frå rute E 1 frå Flåm.

^a Leverar til lasterute D (s. 17) til Bergen.

Siste rutetabell for Mjølkeruta

Denne rutetabellen er frå tida etter at det vart vegsamband mellom Brekke og Rutledal. Mannskapet som budde i Breidvik måtte tidleg opp for å kunne ha skøyta klar for avgang frå Brekke kl 07.00, og dei var ikkje heime i Breidvik igjen før seint på kveld. Sjølv sagt kunne dei ligge om bord, men det vart mykje til at dei reiste heim. *stoppar for passasjerar (stjernestopp).

Om vi skal sjå på timetalet dei måtte vere om bord, styrde av rutetider, kjem vi opp i over 67 timar på ei veke, og i tillegg til dette var det alltid eit eller anna å gjere med fartøy og utstyr, for som det vert sagt, så er det «alltid noko å gjere på dekk».

«Bjørghild»; Veketimar i sommarruta 1949:

	22:15:00	
Laurdag	06:15:00	16:00:00
	22:00:00	
Fredag	19:10:00	02:50:00
	21:55:00	
Torsdag	06:15:00	15:40:00
	21:50:00	
Onsdag	20:10:00	01:40:00
	21:55:00	
Tysdag	06:15:00	15:40:00
	19:25:00	
Måndag	06:15:00	13:10:00
	22:00:00	
Sundag	19:10:00	02:50:00
Sunn	67:50:00	

I tillegg til å gå i rute mellom Rutledal og Høyanger var denne skøyta gjerne nytta til ekstraturar. Det kunne skje ved at ein annan båt gjekk inn i ruta, eller at ekstraturar vart lagde til deler av dei dagane skøyta var fri frå ruta nokre timar, t.d. sundag og onsdag.

Ein slik ekstratur var med Brekke ungdomslag til Solund. Turen gjekk frå Brekke til Hardbakke ein laurdag der vi hadde ein triveleg kveld i ungdomshuset saman med Solund Ungdomslag. Vi overnatta hjå private. Sundag var vi utover til Utvær og fekk m.a. omvisning i fyret der ute. Mange ungdommar frå Solund var med på turen ut til Utvær der vi hadde fylgje av ei suleskøyte som heitte «Vona» og sulingar og brekkingar vart godt blanda og delte omtrent likt på båtane.



Berge M. Takle står og spelar fele.

Biletet på forrige side viser «Bjørghild» på veg frå Hjartholm til Lavik med brurefyljet til Aslaug Aas og Bjarne Handal. Om nokon skulle kunne ta slike turar, måtte dei skaffe høveleg fartøy til å gå ruta, og det avgrense dette nokså mykje om det var snakk om rutedagar.

Bernhard og Helga

hadde tre søner og ei dotter, Bjørg-Hilda. Sønene var, Birger, Anfred og Gunnar, og alle desse hadde sine periodar som mannskap om bord på «Bjørghild» etter kvart som dei vaks til.

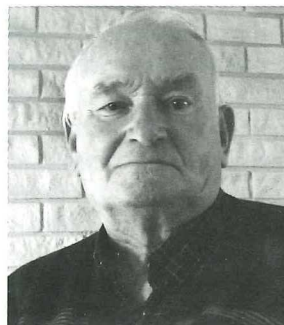


Det hende at dei nytta skøyta til turar til m.a. Ikjefjord på dansefest. Då vart det lange vakter for den som hadde gått med skøyta heile ruterunden på laurdag, og så frå Rutledal til Brekke for å ta om bord ungdom som skulle vere med i Ikjefjorden på fest. Etter nokre timar med dansing m.m. vart det ut på morgonkvisten kasta laust i Ikjefjord med kurs for Brekke og Rutledal.

Etter mange år om bord på «Bjørghild» vart Birger førar av båten «Høyang», eigd av Naco i Høyanger. Han busette seg i Høyanger og hadde sitt arbeid på «verket» etter at «Høyang» vart seld.



Anfred som
sprek 75-åring.



Her sit Gunnar i stova si
på Egga og kan sjå utover
Sognefjorden frå Aven til
Rutletangane, og proppa
med historier og minne
frå eit liv på sjøen er dette
ein fin stad å vere for Gun-
nar.

det likaste med sin «Tiedemans rød» som ein slags isolasjonsmasse, liknande grå ull. Og om aktiv røyking var så mykje meir effektiv enn den passive røykinga i den atmosfæren, veit eg ikkje. Det svei i augo i alle fall, og dette var ein plass for dei sterke/sjøsterke.

Varer av ymse slag kom alltid om bord i tillegg til mjølk og kunne vere alt frå trelast til blomsterbukettar, det var i grunnen berre plassen og vêret som avgrensa dette. Ruta var også postførande.

Av levande som skulle fraktast var det mest personar i eit eller anna ærend, men dyretransport var slett ikkje uvanleg. I motsetning til tobeinte passasjerar vart t.d.

Anfred hadde til saman 10 år om bord i denne skøyta, og etter folkehøgskule og Fiskarfagskule hadde han sertifikat for å føre «Bjørghild» i rutetrafikk. Seinare utdanna han seg til sjøkaptein og reiste mange år utanriks som kaptein, men avslutta si karriere på sjøen og vart bonde i Breidvik.

Gunnar var den som etter kvart overtok og førde reiarrolla i familien vidare, og etter at mjølkeruta vart nedlagd og «Bjørghild» seld, kjøpte han fartøy som gjekk i rutetrafikk både på Sognefjorden og i ytre deler av Nordfjord. Her kan nemnast. «Opstad», «Bjarting», «Munin», «Reidulf» og «Kila». Han dreiv reiarlaget til eit slagtilfelle sette stopp for hans yrkeskarriere.

Det var ikkje uvanleg at folk som kom om bord som passasjerar, hamna i byssa der dei fekk både mat og drikke. Hjartelaget var alltid til stades.

Eg kan ikkje minnst at mannskapet var plaga av tungsinn. Sjølsagt var det dagar som ikkje var like gode som andre, men gode historier og latter var eit vanleg kjenneteikn som møtte dei dette mannskapet skulle tene. Det var difor lett å forstå at første plassen som vart fylt opp med passasjerar, var rorhuset, der det heile tida var gode tema oppe til diskusjon.

Elles hadde mannskapet nøyte merka seg ser-trekk ved ein del av dei fast frammøtte på dei ulike stoppestadene, og dette vart krydder i kvardagen.

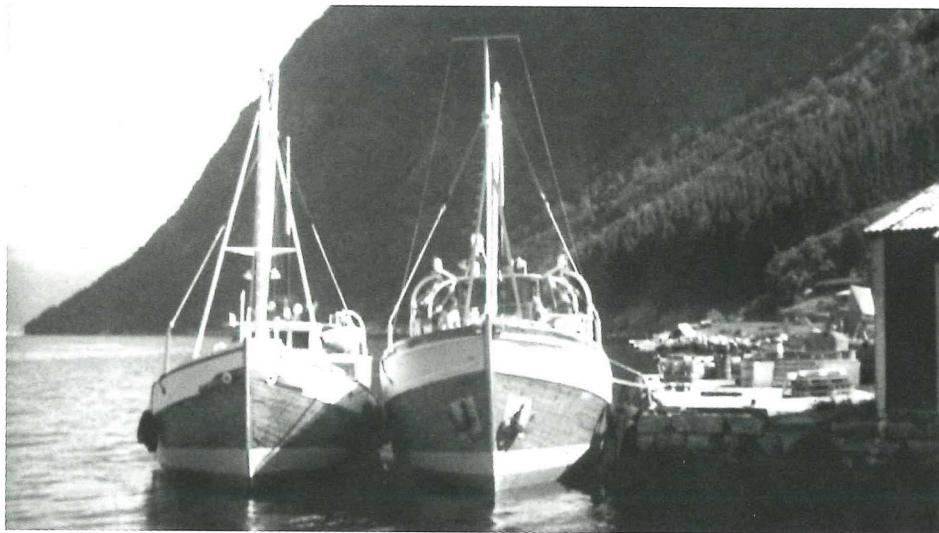
På den tida var det ikkje noko som heitte passiv røyking, ordet var ikkje oppfunne. Men røyking var oppfunne og rekna for både helsesamt og fornuftig. Det var liksom ikkje motførestillingar i det heile, og den som ikkje røykte sjølv, kunne berre ta seg ein tur opp i rorhuset på «Bjørghild» så fekk han fort det han trong av røyk. Eg tek vel gjerne feil, men i minnet ligg eit bilete av røyken i rorhuset når 5–6 mann fyrte på

nautbeist heist om bord ved hjelp av vinsj og eit segl under magen. Vitskremde med vengde auge tømde dei både tarm og blære nokså grundig der dei hang i seglet med dinglande bein over kai og dekk, og arenaen var ikkje akkurat då rette staden for snerper. Å handtere dyr på eit avgrensa areal om bord på eit fartøy set krav til mannskap som ligg langt utanfor fagplanen på maritime skular, men dette var høgst aktuell praksis for desse karane. Ein ilsken stutepose med tvilsamt lynne på si siste reis er ikkje akkurat noko kosedyr som vekkjer tillit, men han måtte ha skyss fram mot rettarstaden, og då var mjølkeruta og «Bjørghild» med sitt mannskap gode å ha.

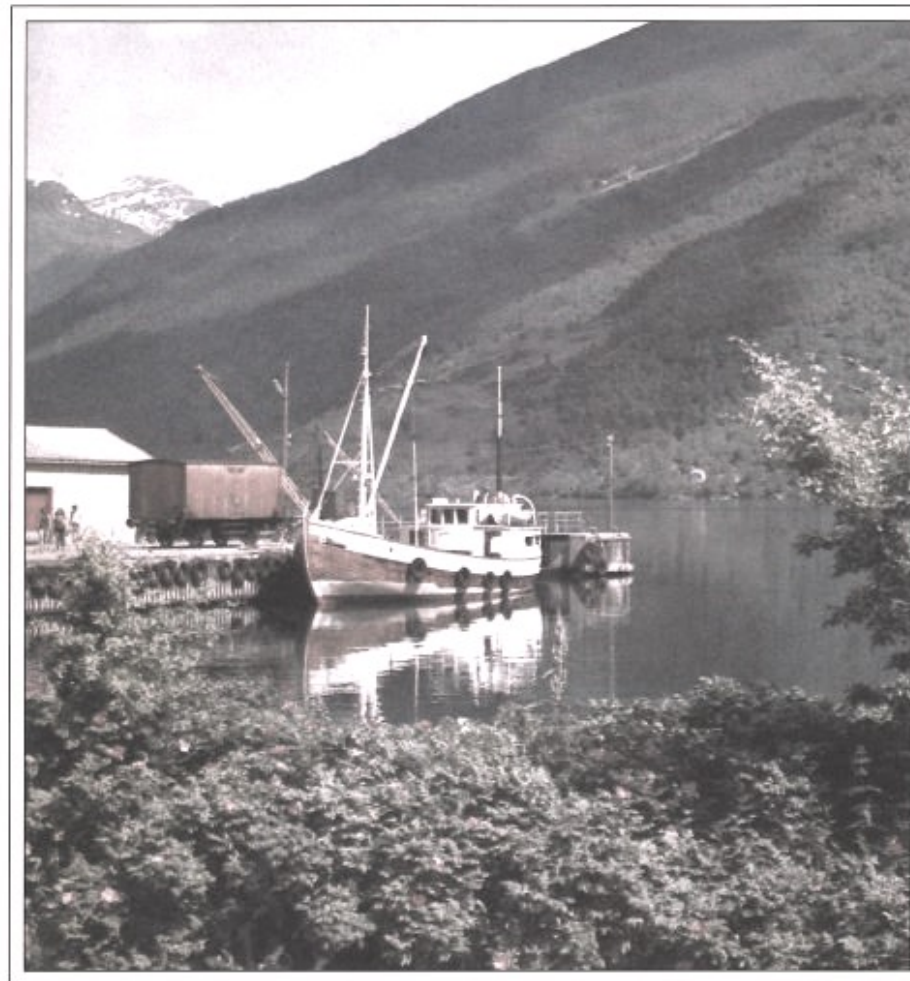
Avlshingsten på si vårlege reise frå gard til gard var også av dei som måtte ha hjelp av «Bjørghild» med mannskap for å kome dit han skulle. Han var forresten som andre, reisevan og tok det heile med stor ro, med eller utan segl. Om segl måtte nyttast så var det svært viktig at «juvelane» hans ikkje kom i klemma på nokon måte, det var no dei som var det viktigaste med heile reisa hans.

Rutetider og stoppestader vart med åra endra, men det var mange år at denne skøyta med sitt mannskap ikkje hadde meir enn tre–fire fridagar i løpet av eit år, bortsett frå ev. feriedagar. Dette vil kunne lesast ut i frå ruteheftet frå ulike år. Etter ein samtale med Anfred sit eg igjen med det faktum at det var fire heile dagar i året at denne skøyta låg ved kai, og det var 1. dag jul, påske og pinse. Skjærtorsdag var litt uviss, for då var det fest i Ikjefjorden og sønene til Bernhard stilte gjerne opp også den dagen, og Bernhard viste dei tillit.

Ei nesten utruleg tid slutta då mjølka vart levert andre vegar i 1972, t.d. til Due-sund, og eit fantastisk mannskap vart sakna, godt likte som dei var og utan uvener i alle desse åra. Dei kunne sjå attende på ein uvurderleg innsats for folk langs ruta, og ikkje minst, det var ikkje skade på ein einaste passasjer alle desse åra.



Her ligg «Bjørghild» ved sida av «Opstad» ved kai i Ortnevik.



«Bjørghild» ved kai i Flåm
etter at ny eigar hadde teke over og salongen på dekk var teken bort.
Ei æra er over...