

JOHAN ALVESTAD

Soga åt L/L «Hildrestrand»

# Soga åt L/L «Hildrestrand»

Motto: *Sjeldan har vel så lite  
utretta så mykje.*

## Fyreord.

Då styret for 1/1 Hildestrandi i 1956 oppmoda underskrivne til å skriva laget si soga gjennom dei farne 40 år, tok eg på meg dette med glede, avdi eg var med under starten og seinare har hatt stor interesse for laget sin framgang og trivnæd.

Det som under arbeidet med å samla tilfang og serleg seinare skapte vanskar, var dei ymse tildels motstridande omsyn og krav til eit slukt skrift: Soga måtte vera så fullstendig som mogeleg og gi eit fullmøgjande bilet av arbeidet og utviklinga, og på den andre sida måtte ikkje skriften verta for omfangsrikt og dyrt, men heller ikkje turt med formykje opprekningar av tal og data.

Der vil sjølv sagt vera delte meininger om kva som burde vera med og ikkje, men styret gav meg frie hender til å vraka og velja, og dette har eg nytta etter beste skym. Under arbeidet har disp. Sevrin Skjelten vore til stor hjelp med opplysningar, råd og rettleiing, og for denne hjelp mi beste takk.

Både under arbeidet med skriften og då det var ferdig til trykking, hadde imidlertid stillinga for laget etterkvart forverra seg slik at det heile måtte stillast i bero til ein såg kva veg det bar. Drifta måtte innstillaust, både båtane er selde og laget vert oppløyst etter 43 års verksem. Denne saga som var emna til eit jubileumskrift, vert såleis også diverse ein nekrolog.

Styret har fyre trykkinga hatt høve til å gjennomgå innhalldet og har gjeve det si godkjenning.

Volda, november 1959.

JOHAN ALVESTAD

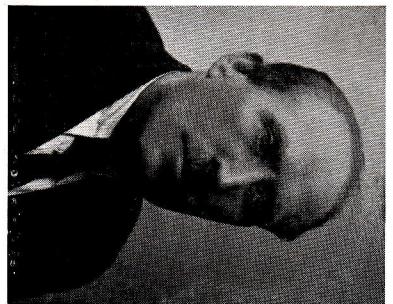
## Innleiring.

Tida frå hundradårs-skiftet og utetter var ei gjæringstid i landet og ikkje minst i bygdene på Sunnmøre. Ungdomen kjende seg innestengd og drog over til Amerika i flokk og fylje — kom heim og reiste att og drog fleire med seg. Mange kom att for godt og slo seg til heime og tok fatt med nye idear og tiltak som smitta på dei som heime hadde vore. Det vart ei åndeleg og økonomisk vekkingstid — ja, ein kan nesten kalla det revolusjon — desse 10—15 åra som serleg her på Sunnmøre la grunnlaget for den rivande utvikling og framgang her har vore til i dag. Ikke minst har dette synt seg i Haram og då i serleg grad på Hildestranda, som på denne tid økonomisk var den mest tilbaketliggende bygd i Haram.

Den omlegging frå naturalhushald til pengehushald som i desse år etterkvart tvinga seg fram, vart alt i større og større mon avhengig av kommunikasjonane. Rett nok hadde folket på Hildestranda alt i 80 åra bygt ein god bygdeveg mellom Gamlemshaug og Årsund, og kring hundradårskiftet fått teleonline til Hildre over Tenfjord — alt med privat kostnad og arbeid — men vanskane med å senda dei varer ein ville avhenda og få tak i dei varer ein trøng kjøpa, låg som eit strøypetak og hindra utviklinga. På dette omkverve hadde øyane i lang tid hatt ein stor fyremon, med di dei — økonomisk sterke som dei før var — hadde kosta og halde gåande ein liten dampbåt «Anna» — «Skyranna» — som den til dagleg kallast — medan folket på Hildestranda måtte gjera seg nøgde med «Søndmørskes øye-rute» to gonger om veka til Gamlemshaug og Romsdals-ruta som også giekk om Hildre. Men det verste, økonomisk sett, var at skulle ein ta seg ein btyr med nokon av desse båtane, måtte

ein overnattet i byen, så der gjekk alltid minst 2 dagar til ein bytur, og hadde ein noko sers å utretta, kunne det gå både 3 og 4 dagar og meir før ein kom seg heimatt. Alle ruter var lagde slik at båten gjekk frå byen tidleg om morgonen og kom til byen ettermiddagen og dette vart ikkje brigda før fram mot 20-åra. Nemnast skal det og at i 10-åra etter 1903 gjekk motoren sin sigersgang over sjøbygdene og skapte liv og rørsle og ei ny innstilling mellom folket.

Slik var tilhøva då den første verdenskrig tok til 1914, og etterkvart som det leid, versna tilhøva, det vart lite kol og olje, så dei gåande ruter vart innskrenka. Verst gjekk dette ut over mjølkesendinga, og på eit møte ein flokk leverandørar heldt på Hildre bedehus ut på året 1915, dryfta dei kva som kunne gjera rast med dette. Gamlem og Søvik hadde kosta sin eigen mjølkebåt, kvifor kunne ikkje Hildrestranda også kosta seg ein — vart det framhalde, — og det nye industrisentrum Brattvåg skulle vel også ha interesse for ein slik båt, meinte dei. Så vidt ein veit var det full semje om at noko burde gjeraast med denne sak, og at ein skulle venda seg til Ole Skjelten og oppmoda han til å setja seg i brodden for arbeidet med å få egen rutebåt. Andreas P. Hildre bar fram spurnaden til Ole Skjelten, som ikkje var framand for tanken frå før. Han lova å gjera det han kunne, og tok straks til med fyrebuingars arbeidet. Fleire hjelpte til og skuva på, og i jan. 1916 var arbeidet komme så langt at han kunne leggja fram handgjeving på m/b «Sport» — frå Stordalen, fyrhandsteikning på 200 luter, framlegg til vedtekter og kunne kalla inn til skipingsmøte den 16. februar 1916 i Hildre Bedehus.



Ole Skjelten

År 1916 den 19. febr. avholdtes på Hildre konstituerende generalforsamling til stiftelse av nedennevnte akselskap. Tilstede var:

Johan P. Hildre	Gustav Reiten
Johan B. Alvestad	Knut R. Alvestad
Jakob Skjelten	Ivar A. Alvestad
Eling T. Reiten	Ole J. Sønderland
Olaus Rogne	Peter N. Sønderland
Hans J. Hildre	Emil Korsnes
Sevrin F. Alvestad	Johan N. Alvestad
Jonas K. Alvestad	Nils I. Alvestad
Hans J. Sønderland	Johan J. Sønderland
Hans Årsund	Rasmus T. Reiten
Peter P. Sønderland	Andreas O. Hildremyr
Ivar P. Hildre	Ole Skjelten
Laurits B. Alvestad	Peder P. Alvestad
Bernt P. Hildre	Ivar R. Alvestad
Joakim Fylling	Lars K. Sønderland
Peter P. Hildre	Jonas Hildremyr

## Skipingsmøte og start.

Til skipingsmøtet var frammett 32 mann som hadde teikna seg for 109 luter og dertil hadde med seg fullmakter frå 34 andre som på fyrehand hadde teikna seg for 91 luter. Møteleiar var Ole Skjelten som, før sjølve skipingsmøtet tok til, gjorde greie for det fyrebuanne arbeid som var gjort og kva resultat ein var komne til. Sjølve skipingsmøtet tok så til, og i møteboka står dette såleis:

Ved fullmakt:

Peter N. Hildre  
Hans P. Reiten  
Hans L. Alvestad  
Josef Enoksen  
Andreas Hofset  
Ludvik Korsnes  
Karl O. Gamlemshaug  
Olaf K. Hurlen  
Torvald K. Hurlen  
Halvor Gamlenshaug  
Karl Jørg. Hurlen  
Peter I. Hildre  
Martinus M. Alvestad  
Knut E. Årsund  
Knut Bjørnevik  
Bratvåg Guanomølle  
Karl K. Haram

Tomas J. Hurlen  
Olaus Ø. Skjelten  
Johan J. Hurlen  
Jakob Erstad  
Andreas O. Røvreit  
Peter K. Reiten  
Østbø & Løvold  
Anna K. Alvestad  
Ivar J. Skielten  
Hildre Fiskevegnfabr.  
Peter Eidsvik  
Bernt J. Alvestad  
Ingvald M. Hurlen  
Karl H. Hurlen  
Ingvald B. Hurlen  
Jchan P. Rogne  
Hans S. Hurlen

Samtlige fullmagter fremlas til protokollen.

Man blev enige om at stiftet et uansvarligt selskab ved navn

«Lutlaget Hildrestrand»

med formål at anskaffe en motorbåd og med denne drive melk-person- og anden varetrafik. Selskabets kontor skal være på Hildre i Haram. Aktiekapitalen skal udgjøre kr. 5 000.00 — fem tusind kroner — fordelt på 200 aktier à kr. 25.— lydende på navn.

Stifternes udleg til bekjendtgjørelser, juridisk assi- stanse etc. godtgiøres av selskabet med maximum kr. 100.00 — et hundre kroner.

En aktie skal ha 1 stemme, 2—3 aktier skal ha 2 stemmer, 4—6 aktier skal ha 3 stemmer, 7—10 aktier skal ha 4 stemmer, over 11 aktier skal ha 5 stemmer.

På grundlag herav tegnet — (Her kjem då dei ovanfor siterete namn med talet på dei luter kvar skrev seg for — i alt 200 luter).

Efter at således selskabets fastsatte kapital var tegnet, ansåes selskabet stiftet.

Derefter vedtøges følgende  
**VEDTEKTER**

§ 1. Lutlaget Hildrestrand er eit unsvarlegt lag med fyremål å kosta ein motorbåt som skal føra mjølk, varor og folk til eller frå Hildrestrand — Alesund og fleire stader.

§ 2. Forretningskontoret skal vera på Hildrestrand i Haram. Lutegarmøti og årsmøti skal haldast på Hildre.

§ 3. Lutmidelen er fullt imbetalt stor kr. 5 000 — på 200 luter à kr. 25 — lydande på namn. Ein kallar inn innskot på luterne ved brev eller personlegt krav med 14 dagar frist.

§ 4. Ingen luteigar svarar for meir enn den sum luterne hans lyder på.

§ 5. Luter kann ikkje seljast eller avhendast utan styret samtykkjer. Luteigarane hev forkjøpsrett.

§ 6. Det vanlege årsmøte vert halde kvart år innan 1. febr. på Hildre etter kunngjering i eit Alesundsblad 14 dagar fyreårt. Dette møte skal m.a.

a. velja 5 mann til styre med 3 varamenn.

b. taka mot melding frå styret for året som er gjenge.

c. Godtakka ettersedd og framlagd rekneskap, og vedtaka kva yverskotet skal brukast til.

d. velja two revisorar og fastsettja løni deira.

e. fastsettja godtgjeringi til formann og rekneskapsførar.

f. dryfta andre spørsmål som kann komma fram.

Ein luteigar kann neitta å verta attvald til styreslem i så lang tid som han hev stade. Møtet er ikkje vedtaksført utan eigarar av 50 luter er frammøtte.

§ 7. Andre luteigarmøte vert haldne når styret finn turvande, eller det vert kravt av minst 25 luteigarar. Møti vert kunngjorde på same måte som årsmøtet. Kunngjeringi må segja frå kva saker som skal fyrehavast, og berre desse kann avgjeraast på møtet.

§ 8. Alle møte vert styrde av formannen. Upprit frå møti vert å føra i møtebok. 1 lut hev 1 røyst, 2—3 luter hev 2 røyster, 4—6 luter hev 3 røyster, 7—10 luter hev 4 røyster, yver 10 — 5. Alle saker so nær som lovspursmål vert avgjorde ved vanlegt røystefleirtal. Er røystetalet likt avgjer formannen det.

§ 9. Styret vert vald for 1 år i senn. Dei vel seg i millom formann og tilset kasserar. Det gjev melding um sine vedtak og råleggjinger på årsmøtet.

§ 10. Formannen sitt namn og underskrift er bindande for laget. Han skal sjå til at mindre vølningar av båten vert utførde snarast og billegast mogeleg. Han skal og syta for å få i det som er naudsynleg til den daglege drifti av båten.

§ 11. Styret skal:

- leida laget sine forretningar.
- tilsetja eller avsetja båtørar og setja upp tenestereglar åt honom. Båtføraren må vera avhaldsmann.
- setja upp rutor og frakttakstar. Framum alt må styret taká umsyn til mjølkesesongi. Mjølki hev fyrsteretten. Ved uppsettjing av rutor må dei two mjøkelagi få levera si mjølk på dei two stader som høver best og at båten kjem til byen til høveleg tid.

§ 12. Båten kann ikkje som fraktgods føra rusdrykk. Likeeins kan ikkje rusdrykk njoast umbord. Folk som er synleg rusa hev ikkje høve å fylgja båten.

§ 13. Lovbrigde eller tillegg til desse lover kann berre fyrehavast på årsmøtet, og bridi eller tilleggi må vera innsende til styret minst 1 — ein — månad fyreårt. Til slike vedtak trengst  $\frac{2}{3}$  fleirtal.

§ 14. Framlegg um å løysa upp laget må koma frå limer som til saman eig minst 50 luter, og vera innsendt til styret 1 månad fyre luteigarmøtet og kunngjort som sett i § 6. Elles etter § 76 i «Aktieloven».

«Til styrelemer vart valde: Jakob Skjelten, Gustav Reiten, Peter N. Sønderland, Laurits B. Alvestad, Ole Skjelten. Varamenn: Jonas G. Hildre, Tomas J. Hurlen, Hans Årsund. Hermed var laget skipa. Lutmidelen skal innkallast til seinast 1. april. Styret vart pålagd å tinga um kjøp av m/b «Sport» — Stordalen. Møteboki vart deretter underskrivi av alle møtandane på eigne og fullmakts- gjevarane sine vegne.»

(32 underskrifter).

«Same dag og på same stad var det styremøte. Til formann vart vald Ole Skjelten, til varaformann Peter N. Sønderland, kassastryrar Gustav Reiten.



Petter N. Sønderland



Gustav Reiten

Til å reisa til Stordalen å underhandla um kjøp av motorbåt Sport vart vald Peter N. Sønderland og Gustav Reiten — varamann Ole Skjelten.  
Møte slutt.» (Underskr. av styret).

Så langt møteboka.

Og det må seiast at karane let det ikkje «gro mose under skosolane», for berre 8 dagar etter hadde dei vore til Stordalen, fått båten til Alesund på slipp og saumfare både skrog og motor,

sett opp kjøpekontrakt og kalla inn til styremøte att den 27. februar. Møteboka for dette møtet er så interessant at ein må

ta den også med her:

«Sundag den 27 de febr. 1916 hadde styret for 1/1 Hildrestrand i Hildre bedehus. Alle styrelemerne møtte.

Styrelemerne hadde 24 de febr. -16 skrive sovren kontrakt med Lars P. Talberg og K. Hove:

«Undertegnede Lars P. Talberg og Kristian Hove på den eine side og 1/1 Hildrestrand i Hildre på den andre side er blevet enige om følg. kontrakt:

Talberg og Hove selger til 1/1 Hildrestrand sin eiende motorbåt «Sport» på følgende betingelser: Prisen er omforenet til kr. 8 500.00 — otte tusind femhundre kroner — der ordnes såldes: Kr. 5000.00 betales kontant etter endt

besiktigelse, og restbeløpet kr. 3500.00 betales inden 1. april f. k. Skroget garanteres fri for mark og skjulte feil, ligesom motoren garanteres driftssikker. — I forbindelse med denne kontrakt forpligter Hove at være med båten etter overtageelsen som fører og motormand i et tidsrum af mindst 14 dage regnet fra den tid båten sættes i rute.

Båten sælges hefteselskifit.

Ovenstående kontrakt er under forbehold af at båten anstår ved besiktigelse, der skal ske snarest mulig, og skal omkostningerne ved opdrag bæres af sælgerne. Hyren for Hove skal være almindelig betaling som erlägges for denslags. Båten leveres med tilbehør og det udstyr som behøves for certifikat.

Denne kontrakt i to exemplarer. Sælgerne får refundert kr. 50.— for assuransepræmie.

Ålesund, 24/2 1916. (Underskrifter).

For resttermenin stiller undertegnede bestyrelse af selskabet sig som personlig ansvarlig ved siden af sel-skabet. (Underskrifter).

Båten vart framsett ved Wiig & Olsens slipp. Skrovet vart ettersedd av styret, og fann dei at båten var velskapt, fri for makk og bygd av frisk god ved. Olsen tok maskina i stykke og gav sovore vitnemål: «På forlangende har jeg besiktiget m/b Sports motor, som viser sig at være i bra stand i forhold til den tid motoren har været brukt.

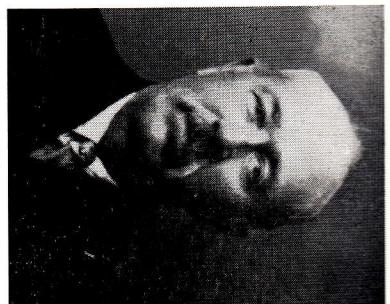
Brødr. Wiig & Olsen (sign).

Etter dette fann styret at båten var god og høveleg og overtok honom straks. Kr. 5 000.— vart betalt med same. Desse 5 000.— kr. fekk styret låna på den måte, at Hildre Fiskevegnfabrikk skreiv ut ein to månaders vексel — kr. 5 000. pr. 24/5. Gustav Reiten, Laurits B. Alvestad og Peter N. Søndeland aksepterte denne veksel som vart seld i Ålesunds Landmanksbank.

Då båten ikkje hev lasterom, vart styret sand um å nyitta fremste «salonen» til lasterom, ved å klaða dette romet med pressenningar og utvida fremste «skeilett-opninga» til luka. Formannen vart pålagd å syta for å få einkvan til å utföra desse arbeid snarast mogeleg. Like eins å flutta småbåten og «davitarne» til ein høvelegare plass.



Jakob J. Skjelven



Laurits Alvestad

Vedkomande tilsetting av båtførar vart vedteke: Dei som ynskjer denne plass skal koma med søknad og tilbod um løn. Søknad med tilbod må vera lagd attlaest brevver og vera innsend til formannen eller anna styrelim innan tysdags middag den 29/2.

For det første vart avgangstidi fra Brattvåg sett til kl. 7 fm. Båten skal stogga ved Hellandshamn, Hildre og Skjelten og leggja til fyrebils ved Brunholmkai — Alvestad. Fra Ålesund kl 4 e.m. innan dei same stader atende til Brattvåg um kvelden. Ruta kvar yrkedag. — Ferdapengarne vart sett soleis:

Brattvåg—Ålesund .....	kr. 0.75
Hellandshamn—Ålesund .....	» 0.75
Hildre—Ålesund .....	» 0.65
Skjelten—Ålesund .....	» 0.50
Millom stoppestaderne .....	» 0.30

Born under 3 år gjeng fritt. Born millom 3 og 12 år halv frakt. Ikke andre avslag og ikke fribillettar annen til expeditorane. Mjølcefakti vert  $\frac{2}{3}$  øre littene inn til vidare. Uppgjer kvar mnd. Varefrakti vert sett inn til vidare i likskap med Romsdals d/s sine frakter, som dei vert rekna her. Minstefrakti inntil 5 kg. kr. 0.25. Vilken for varesending gield som for dampskip-selskap.

For ekstra stopping vert å betala kr. 0.30.

På tur til Ålesund skal båten ikkje ligga venta etter nokon ved stoppestaderne, tur fra Ålesund kann båten venta upptil 10 minutt for kr. 0.50. Gjeld det doktor eller medisin skal båten kunne venta upptil  $\frac{1}{2}$  time utan ser-skild godtgjering.

Møtet slutt.

Ole Skjelten, Gustav Reiten, P. N. Sønderland,  
Jakob Skjelten, Laurits B. Alvestad.»

På styremøte 29. februar vart Johan B. Alvestad tilsatt som førar og maskinmann med kr. 80.— pr. månad i løn, og Marius P. Synnaland som dekksmann, fyrebils med kr. 50.— pr. mnd. Dei skulle gå ombord og ta til med ruta den 2dre mars.

På same møte vart fastsett tenestereglar (instruks) for føraren.

Så vart då m/b «Sport» — som før var skyssbåt serleg for handelsreisande — omdøypt til «Hildre» og byrja den oppsette ruta den 2. mars 1916. Namnet var der lite meiningsskihad om.

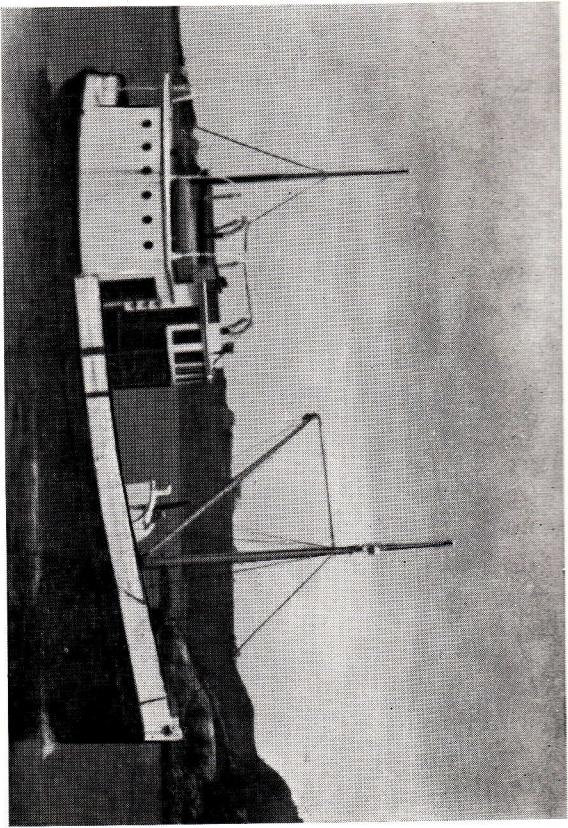
Og folket på Hildrestranda — som før ikkje var forvende med omsyn på transportmidler — tykte dette var gjæve greier. No kunde gardbrukarane få senda mjølka til byen kvar dag, og når nokon hadde ærend dit, kunne dei koma att same dag og dermed spara mykje tid og dertil spara kostnaden med over-natting i byen.

Bygda hadde fått pusterom og det beste vilkår for framgang og utvikling. — —

#### M/B «Hildre»

#### I medbør og motbør.

«Hildre» fekk straks nok å gjera frametter våren og sommaren, og alle gledde seg over tiltaket som var gjort. Men ein var også klar over at den lutmidel som var teikna og inn-betalt var altfor liten og at det ikkje var noko meining i at styret skulle vera nøydd til å stå som personlege garantistar for resten av kjøpesummen og utlegga elles ved starten. Ei utviding av lutmidelen ville såleis vera svært ynskjeleg, så mykje meir som mange på Helland og i Samfjorden elles, gjjerne ville vera med å stydja tiltaket avdi «Hildre» alt fra første stund hadde teke opp Hellandshamn som stoppestad. Difor vart det alt 16. september same år kalla inn områmt luteigarmøte, og der vart det samråystes vedteke å gå til ut-viding av lutmidelen. Leverandørane i det gamle meieri i Sam-fjorden teikna seg manjamt for luter, men kom seinare med krav om at Hellandsvik skulle opptakast som stoppestad —



ja, nokre ville ha «Hildre» endå lengre inn i fjorden. Styret var fra først av ikke huga på å ha to stoppestader så nær kvarandre, difor vart der ei tid noko strid om desse spørsmål.

Året etter (1917) kom det sterke krav fra Vatnefjorden om

at «Hildre» skulle lengja ruta til Vatne. Styret var slett ikke huga på dette av fleire grunnar til å byrja med, men Sunnmøre Meieri som hadde hand over oljetildeelinga til mjølketransporten, pressa hardt på så styret måtte gi etter. Ikke lenge etter kom det krav om det same frå Vestfjorden og Dryna. Dertil kom at styret alt våren 1916 etter søknad tok opp Kjerstad som stoppestad ein dag i veka for konfirmanthane — (i 17 to dagar), så det såg straks ut til at «Hildre» ville verta «ein forkava båt».

Det var såleis ikkje å undrast på at mange tok til å tala om at ein hadde kosta på seg ein altfor liten båt.  
Båten hadde såleis nok å giera, og drifta gjekk retteleg godt både i 1916 og ut til ettersommaren 17, men no byrja vanskane å meldia seg.

Der hadde nok vore — og vart — ymse vanskar med motorstogg og anna, men folk vart glade i båten og tok alt med godt humør. Dette kjem best fram i ei vise som vart dikta av Elias Bjørlykke og framførd på ein ungdomsfest i Samfjorden og seinare giekk som «slager» i fleire år mellom ungdomen i bygdene.

Då Brattvåg vaks til, laut dei ha seg eit skip.  
So kjøpte dei «Sport» med den jarmkledde rip.  
Dei døypte han «Hildre» og sett' han i fart,  
til byen han gjekk etter kompas og kart.

Ein laurdags morgen tett innunder jul,  
han for sør til byen med grautasul.  
Av pakkar og reissande han hadde stor last,  
og alle dei hadde med heimvegen hast.  
  
Liket til byen han greidde med glans,  
men komen til Kalvøya, då vart det stans.  
Der laut dei ankra og liggja i ro  
till hjelp ifrå Bjørnøy dei fekk klokka to.

Tolv timer fra byen til Brattvåg dei trong,  
men då kan detru at ombord var det song.  
Og sume gav ynsket sitt uttrykk i ord:  
Gjev heile motoren til helheimen for.

Og so kom tanken om eigen slipp,  
so dei kunne vøla sitt eige skip.  
Renner vart lagde på steinutte strand,  
no skulle dei freista få båten på land.

Då «Hildre» for fram, han gjorde eit byks.  
Dei tenkte som so at no skal han til ryks.  
Glade dei var at dei fekk han på fløt,  
men først laut der løysa eit ørste skot.

Enden den vart at dei fekk han på land.  
No skulle maskina setjast i stand.  
Propellen vart pussa, han skein som ei sol,  
eksosen vart flytt so han attover gol.»

Den største vansen til å byrja med var oljeløysa. Det var midt i den første verdenskrigen, og det var streng rasjonering på nærsagt alt. Ein måtte først innstilla ein rutedag i veka, seinare 3, og i desember 1917 vart det så ille at ein fekk ikkje olje til meir enn ein rutedag.

Ymse større uheld støyte også til: I oktober gjekk stemplet i motoren, og straks etter det var innbytt, gjekk båten på grunn ved Hellandshamn og fekk skade både på skrog og motor og måtte setjast på slipp. Men trass i desse uheld med store kostnader hadde likevel båten dette år eit netto overskot på kr. 3 268.—.

I 1918 løyste det litt etterkvart på med olje, og alt gjekk godt til fram på sommaren. Men no tok motoren til å giera seg vrang, han tolde ikkje lenger den sterke påkjenning som den harde drifta førde med seg, så styret fann at der måtte skiftast inn ny motor. Men dette ville verta ei kostesam historie og til dette hadde ein forlike pengar til rådvelde. Den einaste utveg ville då vera å auka lutmidelen ved nytelking. Styret

kalla inn til omframt luteigarmøte den 10. august og gjorde framlegg om å kjøpa ny motor og utvida lutmidien.

Men no fekk styret motbør! Det vart av mange sterkt framhalde at «Hildre» var alfor liten og at det no var rette tida til å kvitta seg med han og få tak i ein større og høvelegare båt, enten ved nybygnad eller ved kjøp av ein større bruktbåt.

Styret sitt framlegg vart vraka mot 2 røyster (styret røysta istaden enten ved nybygnad eller kjøp av ny båt. Eli nemnd med Peter R. Vestre som formann vart vald til å arbeida med dette og leggja saka fram att på nytt møte som vart fastsett til 31. aug. s. å. Nokre dagar etter dette møte «streika» «Hildre» — d. v. s. motoren — heilt. Båten vart opplagd, førar og mannskap oppsagde og alt såg i augneblinken flokutt og vonlaust ut. Det var stor spøning om kva resultat det nye møte den 31. aug. ville koma til.

Møteboka frå dette møte skal få ordet i denne saka:

«Disponenten refererede for generalforsamlingen alle indkomne tilbod om ny motor til «Hildre» — som generalforsamlingen diskuterede. — Efter forslag fra forrige generalforsamling om at sælge HILDRE og anskaffe ny båt, besluttedes enstemmig ikke at sælge «Hildre», men at anskaffe ny motor til «Hildre».

Kjøp av ny båt utsattes til næste generalforsamling Enstemmig vedtores at få tegnet en ny aktieskapital på indtil kr. 15 000.00 — femten tusen kroner — i nye aktier lydende på kr. 50.00 — femti kroner — pr. aktie. De gamle aktier opskrives fra kr. 25.— til kr. 50.— pr. aktie. Ved tegning av nye aktier bemyndiges styret at strykke de tegninger styret finner ikke selskapet er godt tjuent med. — Omkostninger vart nyttegningen bæres av selskapet.

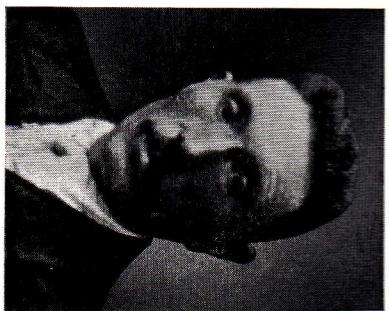
Efter forslag fra Jonas P. Hildremyr blev Johan P. Hildre og Peter Vestre valgt til at tiltræde styret under forhandlinger og bestemmelse av ny motor til «Hildre». Generalforsamlingen hævet.»

Straks etter vedtok styret å kjøpa ein 32 hk. Lysekil motor til 10 500 kr. Den gamle motor vart sold for kr. 2 100.— I same

rennet tok ein no heilt ny ominnreinad i båten, så den vart mykje laglegare både for ferdafolk og varer.

Heile våringa med motor kom på kr. 22 000.— Til å greia dette måtte der takast opp eit pantelån på kr. 10 000.— Båten vart ferdig til å setjast i rute att ved nyttårstider 1919. Han fekk no større fart og kunne lettare avvikla den stadig aukande trafikk. — Den tida båten stod oppe, hadde Sunnmøre Meieri sitt for båt til mjølkesendinga.

No var storkriga ute i verda, og dermed også oljekrisa slutt, og trafikken auka monaleg både med varer og ferdafolk, og det vart frå no av meir stabilitet over drifta i det heile. Tilhøva under siste luten av storkriga hadde gjort sitt til at fylkesmannen og fylkesting for åvor tok opp spørsmålet om å overta all rutetrafikk i fylket og skipa eit interkommunalt selskap. Tanken vann no fram slik at fylket kjøpte dei fleste større rutegåande båtar og ein heil flokk mindre, og dei gamle selskap som eigde desse vart opplyst. Naturleg nok tok også styret for 1/1 Hildrestrandi til å vega på spørsmålet om å gjera som dei fleste andre selskap, og på styremøte den 19. juli 1920 vart det vedteke å tilby M.F.R. å overta «Hildre», og formannen, Peter K. Reiten reiste til Molde og skulle røkja etter «korleis landet låg». Resultatet av denne reisa vart at M.F.R. «ville sjå på det» og bad om å få bindande tilbod frå laget, og 12. aug. vart det halde omframt årsmøte om saka og samråystes vedteke at «Hildre» skulle seljast til M.F.R. Styret fekk fullmakt til å gjøva bindande tilbod og elles ordna alt på beste måte for laget. Korleis tingingane med M.F.R. utvikla seg, finn ein ikkje nok om, men det ser ut som fylkesselsk. drog seg meir attende, for på styremøte 5/1 -22 vart Peter Reiten og Johan P. Hildre pålagd møta i M.F.R. «om det trengdest». Seinare er der ikkje nemnt noko om saka før på årsmøtet året etter (1923) der det vart ref. skriv frå fylkesmannen, der han påtalar at «Hildre» driv konkurrerande ruter. (Det er vel helst øyruta han siktar til. — Sjå avsn. om ruteskipnaden.) I det høve vart det vedteke at styret skal venda seg til fylkesmannen med minning om at ein før har gjøva fylket tilbod om overtaking «mot skadeslös



Peter K. Reiten

erstatning og at M.F.R. tar på seg den samme melketransport som «Hildre» — og at dette tilbod framleis står ved lag. Dette er det siste ein finn om denne sak.

No kom ei rekke driftsmessige gode år for selskapet. For 1924 melde såleis styret at laget har betalt si gield, kostastempel o.a. vøling på maskina for kr. 2 500,—, skrive ned verdet på båten med kr. 10 000.— og har endå tilgode netto kr. 785.—.

Resultatet for 1925 var endå betre med eit netto-overskot på kr. 12 500.— og båten sin verdi nedskriven til kr. 15 000.—. På årsmøtet 1926, der resultatet for 25 låg fyre, vart det gjeve sterke uttrykk for laget si takksend mot førar og mannskap som vart gjeve størst æra for det gode resultat, og dei fekk ekstra gaver som påskynning for sin gode innsats. Laget hadde no arbeidt i 10 år og vunne økonomisk tryggleik, men trøngen til varetransport hadde desse åra auka så mykje at luteigarane på årsmøtet samnøytes fann at laget straks måtte sjå seg om etter ein større båt. Styret fekk pålegg om å røkja etter kva ein større høveleg båt — ny eller gamal — ville koste. Dinæst fekk styret i oppdrag å røkja etter om folket på Dryna, Vestfjorden og Vatne hadde så stor interesse for kjøp av ny båt, at dei ville vera viljuge til å vera med på teikning av tilsvarande auka lutmidel. Ut i mai same år fekk styret fretnad frå Ulstein om at ein båt som heitte «Just» var fal der, og at denne båt truleg

var høveleg. Dei reiste straks til Ulstein og såg på båten, men fann han uskikka og kunne ikkje tilrå kjøp. Etterpå reiste dei til Romsdalen og røkte etter kva eit nybygg ville kosta. Ut på hausten fullførde dei så sitt oppdrag vedk. spørsmålet om eventuell nytteikning av luter.

Resultatet av desse granskningar vart framlagd munnleg på årsmøtet 1927. Der fyreligg ikkje noko om kva denne melding gjekk ut på, men mykje tyder på at utsiktene — også med omsyn til teikning av ny kapital — ikkje var serleg oppmuntrande. Styret konkluderte med at sidan ein venta større nedgang i prisane, var det ikkje rette tida no til endeleg kalkyle og tinging av ny båt, men dei bad om fullmakt til å halda fram med arbeidet for å skaffa ny båt.

Den hardaste nedgangstida heldt no på meldta seg, så det var rimeleg at mange tok til å sjå seg redde for utviding og nykoftnad på dette tidspunkt. Dette syn kom også sterkt til orde på årsmøtet, og styret sitt framlegg om fullmakt vart forkasta med stort fleirtal. Ei onnor sak skapte også stor meiningsskilnad på dette møte. Det gjalt ein søknad frå Brattvåg om at lutlaget skulle ta luter i doktorbusbaden for kr. 3 000.—. Søknaden vart innvilga. For første gong vart det vedteke å gi utbytte med 20 %. At der på dette møte har vore «krut i lufta» synes den ting at heile styret gjekk frå — ikkje ein av det gamle styret vart attvald, noko som ikkje har hendt oftare i laget si 40 årige soga. Elles får ein det inntrykk at årsmøta har vore sers hyggjelege og som regel utan større rivningar.

I 1928 vart det sett opp kontrakt med postverket om fast postførsle med «Hildre» for kr. 2 200.— pr. år, og årsmeldinga for dette år og dei etterfylgjande år syntte godt overskot, slik at der no kvart år vart utdelt 20 % utbytte, eitt år 40 %, og båten var i 1929 nedskriven til kr. 10 000.—.

Den nedgangstid som no hadde sett inn og som kulminerte i 30-åra og sette sitt menke på mest alle onkverve, gjorde at planen om ny båt vart «lagd på is» til sålunge, men for selskapet merkast ikke denne nedgangstida så mykje. Rutene var innarbeidde og vel omtykte, og varer trengde no folk i alle høve,

så det var som regel nokso trangt om plassen ombord. Som eit lite døme på situasjonen vert det fortalt at ein dag «Hildre» låg i Ålesund og skulle ta ombord varene som skulle nordover, kom ein forretningsmann ned på kaia og spurde om «Hildre» skulle ha med alt dette i dag. — Jau, det var nok meiningsa det, meinte skipperen. — «Jeg vedder på at de greier ikke å få ombord i denne lille båten mer enn halvparten,» sa mannen. — «Ja, me får no sjå,» meinte skipperen. — Ei stund etter kom mannen att, og då var alt ombord kome. «Dette er det mest usannsynlige jeg har opplevd,» ropa mannen. — «Men så er der no heller ikkje plass til meir,» mulla skipperen. —

Ei uvanleg hard påkjennung var det såleis både for førar og mannskap å trafikera den hardbalne ruta i allslags ver med ein overfylt båt der ein knapt kunne få olbogerom. Likevel gjekk alt sers godt alle år trass dei store vanskar, berre eit einaste lite ubeld hende (1936), då båten i snøstjukn var bort i ein grunne og skada kjølen litt.

I 1930—31 tok tanken om ein ny og større båt til å ovra seg att, men no syntre der seg førar i synsanda som for ei tid sette nybyggingsplanen heilt i skugge. — «Bilalderen» heldt nemleg på å gjera sitt innhogg i distriket. Fleire mindre selskap fekk konsesjon på biltrafikk og byrja med rutebilar som trafikerte større og større område av det same distrikt «Hildre» fjorden og Tomren, der folk helst nøytte bilrutene til og frå byen saman med lettgodset. «Hildre» hadde då berre att tunggodset, og når vegen frå Brattvåg vart knytt til Samfjordvegen om ikkje lenge (kanske 36), ville det — slik det teikna til — kanskje verta vanskeleg for «Hildre» å halda oppe ei lønsam drift. Det var serleg driftsresultatet for 1932 som såvidt syntre balanse og påtakeleg hadde si årsak i nemnde forhold, styret fann så alarmerande at dei fann det turvande å ta situasjonen opp til ny gransking og dryfting. Styret oppnemnde difor på møte 13/9 -33 ei nemnd på 6 medlemer til å granska tilhøva og om mogeleg koma med framlegg om veg ut av det utføre ein ottast for å koma bort i.

Nemnda gjekk samvitsfullt til verks, og på årsmøtet 1934 vart lagd fram ei forvitneleg og grundig analyse av stoda med utgreiding om dei etterrøkingar nemnda hadde gjort. Utgreidninga mynna ut i eit radikalt og framsynt framlegg som lydde slik:

«Styret vender seg til årsmøtet i 1/1 HILDRESTRANDI og bed om mynde til å taka luter i eit nytt ruteselskap som driv både båtruter og bilruter slik det høver best mogeleg i m/b HILDRE sitt gamle rutedistrikt med mogeleg utviding av ruter til Molde og Vestnes. Lutene vert i tilfelle å taka på dei vilkår at m/b HILDRE gieng over ikkje bruka dette mynde utan det finn vilkåra heilt tilfredsstillande for 1/1 HILDRESTRANDI både økonomisk og med omsyn til ruteskipnaden. Lovene i det nye laget må vera slik at ein hev røysterett etter kapitalinnskot. Vidare bør 1/1 HILDRESTRANDI søkja om konsesjon på rutekøyring Brattvåg—Skjelten (ev. Hammund).»

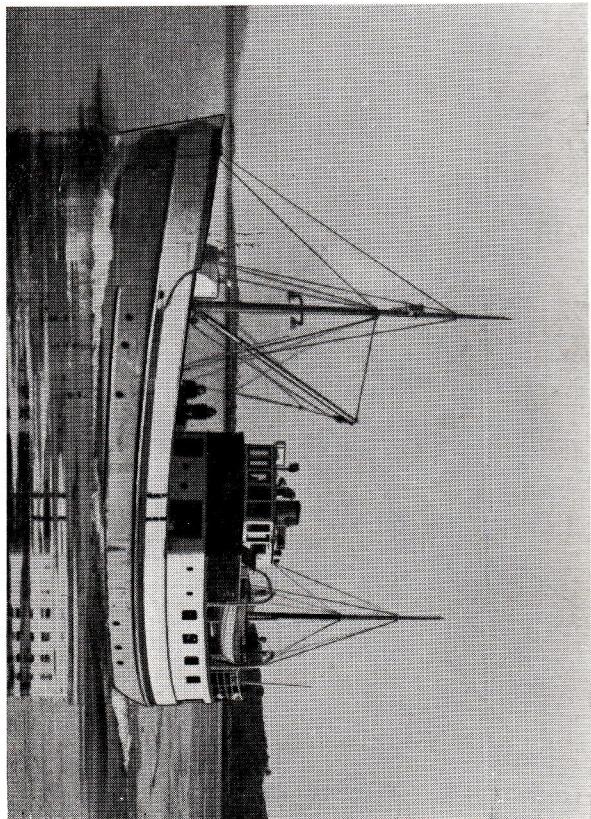
Framlegget er underskrive av Ole Skjelten, Arthur Tennøe og Peder Hellandsvik, medan dei andre 3 i nemnda openbert tykte dette var for vidfemnande og radikalt. Årsmøtet vedtok at styret saman med nemnda skulle arbeida vidare med denne sak og — om turvande — leggia resultatet fram på ekstra årsmøte.

I utgreidninga til ovannemnde framlegg fra dei 3 går det fram at alt låg vel til rette for ei omskiping og utviding, med di at der fyrelag tilsagn både om konsesjon og godkjennung av eit selskap som kunne overta eit mykje utvida trafikkområde både til lands og til sjøs, og at fleire av dei som alt hadde konsesjon på biltrafikken var viljuge til å gå med i eit slike selskap.

Det ser ut som styret ikkje gjorde meir med denne forlutlaget så livsviktige sak, trass i årsmøtet sitt vedtak, for ein kan ikkje seinare finna meir i møteboka eller dokumenta om saka. Seinare same år tok styret opp tingingar med M.R.F. om samarbeid og om ein rutedag for veka til Molde. — Elles minka ikkje trafikken så mykje som ein hadde ottast. Tvertom tok

trafikken seg oppatt, serleg frå og med 1935 med større auke, så «Hildre» hadde framleis nok å gjera og vel så det.

Dette førde til at styret i 1937 atter tok opp tanken om ein ny og større båt og byrja planleggja bygging og utviding av lutmidelen. På omframt luteigarmøte den 24. juni 1939 kom styret med framlegg om å kontrahera ein båt hjå Brastad Båtbyggeri – Brattvåg – for ein sum kr. 35 950.— (utan motor og oljetankar), framlegg om å kjøpa «Rubbestadmotor» — og mynde til å utvida lutmidelen med kr. 20 000.— (som var fyrehandsteikna). Dei nye luter som var teikna, var mykje frå nordsida av Romsdalsfjorden, då der var sterke ynskje om at ruteområdet skulle utvidast meir dit. — Møtet godkjende det og gav styret fullmakt til å ordna det heile på beste måte. Motor vart tinga og båten påbyrja. Den skulle vera ferdig på vårparten 1940. Dermed var den gamle drammen om ny båt med større verksemder vorten røyndom, og ein ny bokl i laget si soga skulle ta til. Men ute i verda drog uverskøyene seg saman og skapte uro og uvisse for framtida. — — —



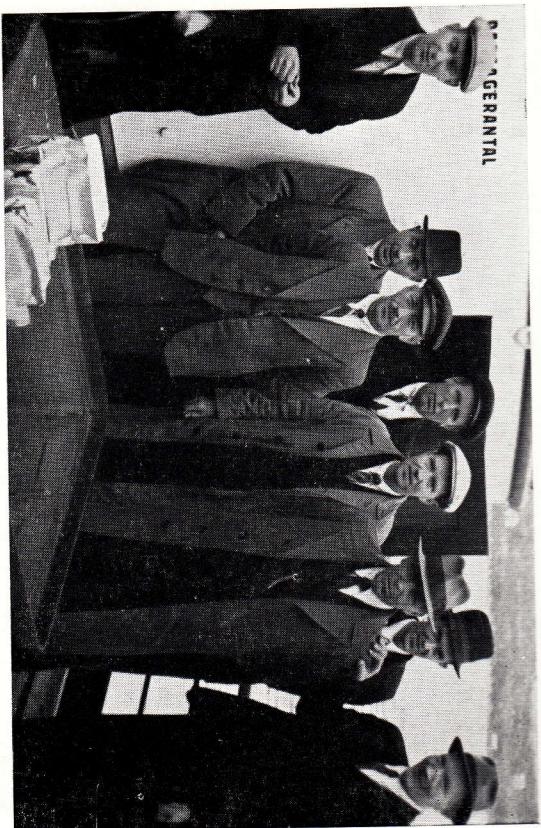
M/B «Brattvåg»

## I MOTBØR OG MEDBØR

### II. Krigstida og seinare.

Då laget i 1940 heldt årsmøte, fortona alt seg ljost og forlokkande. Vel var det krig ute i Europa, men hit kom den nok ikkje — me kunne berre «skumma flyøyten» som i fyrra verdskrigen. Den nye båten i Brattvåg stod på beddingen og vaks for kvar dag. Maskina var ventande og den nye moderne hydrauliske vinsjen var ferdig. Til våren skulle båten vera klar. — Ei ny og betre tid skulle no ta til for laget som hadde vorte mest dobbelt så stort som før. Alle gledde seg, og det hadde dei full grunn til.

Dei gamle vedtekter vart gjennomgådde og vedtekne på nytt med noko mindre endringar. Såleis vart talet på styrelemer auka frå 5 til 7. Så skulle «det nye barnet» ha namn. Det var



Styre og tillitsmenn i 1940.

Fra venstre: Severin Skjelten, Kr. Opstad, Peder Hellandsvik, Johan J. Skjelten, Emil Korsnes, Peter P. Hildre, Leif Brastad og Henrik Bjørnevik.

i grunnen sjølv sagt at namnet måtte vera «Brattvåg» — og det vart vedteke. Og så gjekk alle velnøgne kvar til seg.

Men så — den 9. april — braut uveret inn over oss, låma alt og alle, og snudde opp ned på tilvande tankar og førestillingar. Det gjekk mange veker før ein kom seg nokonlunde til sans og samling etter sjokket. Arbeidet med båten vart utdrygd, og dei fleste tok til å ymta om at det slett ikkjeasta, for det vart vel til det at tyskarane tok han når han var ferdig. Men å laha han stå halvferdig i det uendelege gjekk heller ikkje an, så fram etter sommaren vart det etterkvart gjort forgang, og i september var han fullt ferdig og gjekk prøvetur. Og det var ein prektig båt!

Men så hende det som mange hadde ottast: Straks etter prøveturen kom der streng ordre fra den tyske marinekom-

mando at «Brattvåg» skulle overleverast til dei med ein gong. Her var «gode råd dyre». Styret kom straks saman og dryfta situasjonen, og det vart til det at Ole Skjelten og Severin Skjelten tok på seg å reisa til Molde for å prøva om ein kunne få fylkesmannen si hjelp til å hindra overtakkinga. Dei reiste straks med «Brattvåg» og utanfor Vestrefjorden fekk båten «passeleg stor maskinskade» og vart forsvarleg fortøya inne i Vestrefjorden som heilt ubruukeleg til så lenge.

Dei to drog så til Molde. Fylkesmannen kunne dverre ikkje seinveges gi noko hjelp, men han rådde dei til å reisa til Trondheim og gav peiling på nokon som kunne hjelpa dei der. Sevrin Skjelten reiste så med ein gong til Trondheim og gjekk fram slik han hadde fått tilråding om. Hjelp fekk han, og etter mykke smyging og smetting kom han heim att den 16. oktober med ei førebels munnleg melding fra den tyske overkommando om at båten skulle få vera fri. Men ein munnleg lovnad var ikkje så spikarfast — slett ikkje i dei tider — så styret gjekk i otte og von kva endelykt dette ville få. 14 dagar etter kom det skriftleg fråsegn fra høgste hald at båten ikkje skulle verta teken av den tyske krigsmarine. At gleda var stor er eit mildt uttrykk for den lette alle kjende ved å få båten fri. Maskina kom med ein gong istand att, og båten vart sett inn i ruta med Peder Hellandsvik som førar og Nils Lange som maskinist.

«Hildre» vart no førebels overflødig, då det var uråd å få oljetildeling til meir enn ein båt, og for å hindra at tyskarane skulle finna på å ta båten, vart han først bortleid til eit ruteselskap i Romsdalen. Sidan tok tyskarane båten til bruk for ein entreprenør i Ålesund som brukte han til å fara til og fra arbeidsplassane med folk og varer. Båten gjekk såleis ei heil stund til Berkneset i Volda og Bjørnøya i Borgund. På slutten vart han bortleid til andre ruteselskap att, og var såleis i fart under heile krigen med Laurits Hellandsvik som førar og Bernt Alvestad som maskinist.

Tyskarane førde strenge kontroll med oljetildelinga, og etter krigsåra vart tilgangen på olje mindre og mindre, så disponenten hadde mykje møde og plunder med å få tak i nok

olje til å ha dei oppsette rutene gående, og han fekk ofte ikkje vera så nøgjen med måten å få tak i olje få.

Alt i 1941 vart oljetildelinga så lita at rutene måtte inn-skrenkast først til 4 og så til 3 dagar for veka, d.v.s. tildelinga rakk berre knapt til 2 dagar. Korleis dei greidde seg med olje til den 3. dagen var ei gåte for mange, dersom dei då ikkje ville godta den opplysninga disponenten i si årsmelding for 1942 gav om dette. Her er sittat av eit avsnitt i denne årsmelding:

« — Og skulle me leva heilt etter skrifta, ville det vera berre 2 dagar i veka sidan februar i fjor. Den tildekte olje er såvidt til 2 dagar i vika. Skal ein få det til å gå, må det farast fint fram. Heldigvis har karane ombord funne på ei innretning slik at dei kan blanda ein del myrvatn i oljen, og me har fått det til å gått på eit vis hittil.»

Eit sittat frå årsmeldinga til disp. Skjelten då krigen var slutt klårgjør det heile:

« — I april (1941) sette dei ned oljekvoten til 1800 liter for månaden. Me begynte å forsøke å hjelpe oss sjølve. Viljen veks medan vel det gjeng, og smart er me på oljebutikk her og smart der. Det går, men mange er kravfulle og vil clire, men det er verre. Vil i denne forbindelse nemna at der var betalt berre etter vanleg pris. Det er kanskje nokon som vil sprayja kvar oljen kom fra og det skal de no få vita; den var stolen fra tyskarane. Eg har sett opp ei opstilling over kva me har fått tildekt av olje og kva me har forbrukt. Det er kanskje nokon som vil tenkja at det var mindre bra med dette overforbruket, dersom det har gått av den norske tildelinga for sivilt behov. Til det kan svarast at det gjekk ut over Verne-makta.

Forbruk (Fra 1/1 -41 til 1/11 -44) tils. 108 070 liter.

Tildeling (den same tid) ..... 67 400 »

Kjøpt utanom tildelinga ..... 40 670 liter.  
Det vil segja at me har kjøpt utanom tildeling 38 prosent av det vi har brukt.» —

Det synter seg snart at ein helst hadde teke forlite i når «Brattvåg» vart tinga, for der var fullt med varer og ferdafolk

mest til kvar tid. Styret tok difor snart til å emna på planer om å lengja båten, men det var uråd å gjera noko med dette så lenge ein ikkje hadde rådvelde over «Hildre» til å setja inn i ruta. Men «Brattvåg» sopte inn pengar som vart lagde til side som reserve til laglegare tider. Tyskarane prøvde ikkje meir å få hand over båten, og noko ulukke eller nemnande uhell støyte heller ikkje til, så ein må seia at krigstida trass alt var den beste tida for selskapet. Men for disponent, førar, maskinist og mannskap var det alt anna enn ei god tid med kvar dag i spaning og vaktsemnd — mykje illegalt, både med post og varer, med båt og ferdafolk. Sunt skulle ikkje sjåast eller vitast, anna var det livsviktig både å sjå og vita. Og kom det uventa kontroll, som ikkje sjeldan hende, gjalt det om både for skipper og mannskap å halda nervane i orden. Og det gjekk som regel svært godt.

I oktober 1944 — etter den stygge hendinga med «Eira», vart «Brattvåg» teken ut av ruta til Alesund og gjekk ikkje dit meir før krigen var slutt. Rundt nyår vart båten sett på slipp og lengd med 10 fot, og straks krigen var enda, tok han opp att ruta si. «Brattvåg» hadde no vorte ein mykje større og romslegare båt og var den finaste mindre rutebåten i fylket.

Den mest ugløymande hending både for styre, disponent, førar og dei andre ombord kom då «Brattvåg» fekk den æra å vera.

*M/S Brattvåg for lengd 10 fot  
runn datt 1945  
Arbeidet er utført ved Vernevesnes*

fylkesrederiet ikke har såpass fin båt som denne.» Det «skya opp» i andletet på fylkesmannen, men då var straks kong Haakon frami på sin turvittige og avvæpnande måte vend til hamnefuten: «De er kanske aksjonær i båden, De?» — — og det heile løyste seg i lått og godlæte —. No ja, ein vellukka tur var det og vel verd å minnast.



Båten var godt skikka til stemmeturar o. l. og i åra framover vart han mykje nytta kvar sommar til stuttare og lengre turar for lag og samskipnader. Ein sommar var han såleis like til Hardanger. Serleg vart det vel omtykt mellom luteigarane at båten om sommaren tok ein gratistur til ein eller annan stad i fylket for dei luteigarar med koner som hadde høve til å vera med.

Det var sommaren 1946 då kong Haakon tok rundtur i landet og helsa på folket etter frigjeringa. Under vitjing i Ålesund skulle kongen saman med heile fylget også ta ein tripp til Langevåg. Fylket hadde ikkje høveleg fin båt til dette, òifor ringde dei opp disponenten og spurde om «Brattvåg» kunne stillast til rådvelde, og det var der ingen ting i vegen for. Båten var nypussa og fin men fekk i farteen eit ekstra «make up», og disponenten sjølv var med som vert og tok imot gjestene — slik det skal vera på eit kongeskip. — Dei kongelege med fylkesmann Utheim og fylgjet elles steig ombord i den flaggpryda båten. Peder på brua drog i telegrafen og svinga på rattet, og Bern i maskina sette fras på motoren som aldri før, og «Brattvåg» sette fart mot Langevåg den vakre sommardagen medan dei kongelege gjestene sessa seg i salongen, og Sevrin fekk nok med å svara på spørsmål frå alle kantar om båten som alle tykte vel om og rosa. Under samtaLEN og dei rosande ord, kunne ikkje hamnefuten i Ålesund dy seg anna enn prøva terga fylkesmannen: «Det er da en skam at det store og mektige

På årsmøtet 1948 låg fyre melding om at motoren på «Brattvåg» var utsliten og måtte skiftast, og styret fekk fullmakt til å skaffa ny motor og selja «Hildre». Det synte seg seinare at departementet ikkje ville gi løyve til kjøp av ny motor, så ein måtte få omarbeidd den gamle, og noko bod på «Hildre» kom ikkje. I oktober skulle «Brattvåg» på slipp til klassing, og då syntet det seg at båten hadde fått skader, så ein større reparasjon måtte til. Styret vedtok då at ein med same skulle omminnreida båten. No var det bra at «Hildre» ikkje var seld, for «Brattvåg» vart ikkje ferdig før i april 1949, — og kostnaden med heile vølinga kom på meir enn båten hadde kosta ny i 1940.

I 1951 måtte det kostast ny motor i «Hildre», og i 1953 vart det atta ei uventa og kostesam vøling — så nå tok det til å minna stygt i dei oppsparde midler frå dei gode år. Attåt desse ueheld og motgangar slag i slag, kom det som verre var — den sterke tevlinga om folk og varer frå ruta bilane si side, — ei tevling ein nok hadde merka også fyre krigen, men som no sette inn for fullt. Då tunellen gjennom Remmefjellet vart opna for trafikk, kom heile det gamle ruta område å lutlaget inn i ruteområdet åt bilane, og dei drog sjølvsagt «det lengste strå». — Styret hadde som før nemnt lenge vore merksam på fåren og prøvd etterkvart som tevlinga

auka å tilpassa seg situasjonen ved omlegging av ruter og ved

å prøva knyta øyane sterkare inn i laget sitt trafikkområde.

Men her kjende M.R.F. seg for nærgådd, så det var uråd å få konsejon på ei ruteordning som kunne svara seg økonomisk for laget. Fylgjen av dette vart så at laget fra 1953 gjekk med

stort driftsunderskot som vart dekt delvis ved tilskot frå dei interesserte kommunar og statstilskot og resten ved lån etter at dei oppsparde fond var brukte. Alle var klår over at slik

kunne det ikkje gå i noko lengd. Disponenten prøvde då som ein siste utveg å få M.R.F. til å leiga «Brattvåg», og fylket gjekk med på dette med gode vilkår for lutlaget, men då framleget om dette vart lagd fram for luteigarmøtet 1956, fekk

det slik motbør frå ein stor part av luteigarane, at framleget vart vraka med stort fleirtal. Skulda auka no år etter år, og å få nok tilskot til å dekkja dei årlege underskot synte seg å vera umogeleg. Det var då berre eitt å gjera: Avvikla og løysa opp selskapet. —

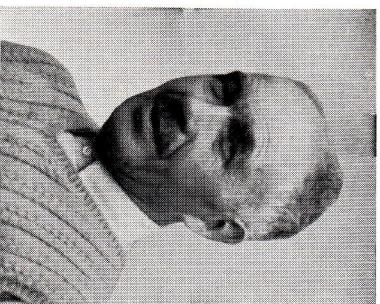
Likevel eva styret seg i det lengste med å gå til eit slikt steg, og då det lukkast å avhenda «Hildre» i 1957, og dermed dekkja storparten av det, til då — opptekne driftslån (underskot) — vona ein endå der kunne finnast ein utveg. Tingingar vart opptekne med fylket om leiga eller overtaking av båten, men no ville ikkje fylket leiga. Heller ikkje tingingar med samferdselsautoritetene førde fram. Trafikkområdet på nordsida av Romsdalsfjorden fall bort ved at ferjeruta over fjorden vart sett igang. Bilane hadde overtakke det meste av trafikken, og dermed var dødsdomen over selskapet sagt, og styret måtte lysa ut at frå 1. juni 1959 slutta rutedrifta åt 1/1 HILDRE-STRANDI etter 43 års verksamd. Styret lyste så «Brattvåg» til sals, og i august 1959 vart båten sold til Skjervøy i Troms for kr. 110 000.—.

Dermed sluttar selskapet si ærerike verksem, og medlemene vil med venod løysa opp selskapet — takka kvarandre for dei mange gode og kameratslege stunder på årsmøta, men gå kvar til seg i vissa om at dei har vore med å skapa den framgang og dei betra levevilkår som denne tidefolk bær vitne om. — — —

## Formenn, styre og tillitsmenn.

Det første styre med tillitsmann er referert under meldinga frå skipingsmøtet.

Styret med tillitsmann det siste år (1959) er følgjande:



Kristian Opstad — formann



Ottar Longva

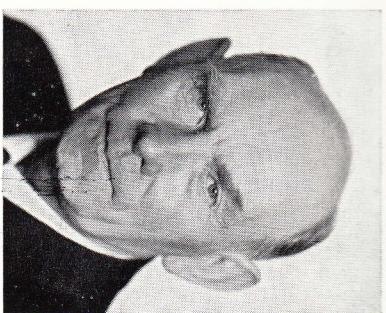


Sevrin Skjelten — disponent



Andr. Røvreit

Varamenn: Arne Bjørlykke, Petter L. Sønderland, Fridthiof Rogne, Ole Korsnes, Hans Flem, Hans Vestre, Peder Akselvoll. Kasserar: Knut K. Alvestad.  
Revisorar: Gustav Reiten og Ragnvald Sønderland med vara-  
mann Lars O. Rogne.



Einar Røsok



J. Johansen



Emil Korsnes



Peter P. Hildre

lemer 5, men då lutmidelen vart auka i høve nykostnaden av «Brattvåg», vart medlemstalet i styret auka til 7. Ein sett her i alfabetisk rekkefølge namna på dei som har vore styrelemer i desse 43 år:



Alfred Godø



Petter K. Alvestad

Ole Skjelten var formann i 2 år. Deretter kom Peter K. Reiten i 8 år til 1926 med undantak av 1922, då Jonas P. Hildremyr var formann. I 1927 vart Emil Korsnes formann ubrote den lengste tidsbolk — 18 år — til 1945. Etter han vart så Kr. Opstad formann dei siste 14 år.

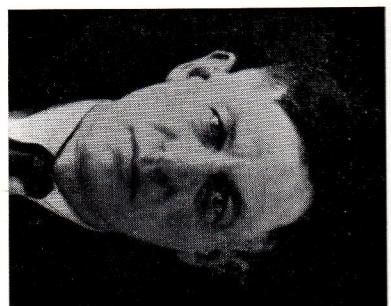
Styrelemene har skifta noko meir enn formennene, men rett mange har vore med i lengre tid — i 10 år og meir — i interessert arbeid for laget. Fram til 1940 var talet på styre-

Alvestad, Knut R. †  
Alvestad, Laurits B. †  
Alvestad, Martinus M. †  
Alvestad, Peter K.  
Godø, Alfred

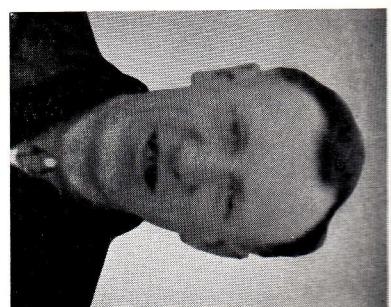
Hellandsvik, Peder  
Hildre, Johan P. †  
Hildre, Konrad J.  
Hildremyr, Andreas O.  
Hurlen, Bernhard  
Korsnes, Emil †  
Longva, Ottar  
Reiten, Peter K. †  
Reiten, Gustav  
Røsok, Einar  
Skjelten, Ole †  
Skjelten, Ivar O.  
Sønderland, Peter N. †  
Tennøe, Arthur †  
Vestre, Peter †

Alvestad, Ole B. †  
Bjørrevik, Henrik †  
Godø, Fridthjov  
Hildre, Gustav G. †  
Hildre, Jonas G. †  
Hildre, Peter P. †  
Hildremyr, Jonas P. †  
Johansen, J.  
Korsnes, Ludv. †  
Kvithaug, Petter †  
Opstad, Kr.  
Reiten, Peter P.  
Rogne, Johan †  
Røvreit, Andr.  
Skjelten, Jakob †  
Skjelten, Johan J. †  
Skjelten, Sevrin  
Sønderland, Peter L.  
Vestre, Peter †

Som det vil gå fram av ovanstående liste, er dei fleste av dei som i den første og vanskelegaste tida stod i brodden for



Ole B. Alvestad



Peter P. Reiten

selskapet no døde — og sameleis nokre av dei som seinare kom til. Me minnest med takksemgde deira heilhuga og interesse innsats, der dei såg selskapet sin framgang og trivnad som eit middel til større framgang og trivnad for bygdene.

Den første rekneskapsførar og kasserar var Gustav Reiten i 2 år. Så var Ludv. Korsnes kasserar 1 år (1918). Fra 1919 overtok Peter P. Hildre arbeidet som han styrde med på ein utfrå måte like til han døydde sommaren 1948 — altså tett på 30 år. — Sidan har Knut K. Alvestad vore rekneskapsførar og kasserar.

Revisorar har skifta mykje fram gjennom åra, men mellom dei må ein serskilt nemna Gustav Reiten, som like fra 1920 med mindre avbrot utan samanlikning har fungert lengst, dinest Hans N. Alvestad.

Det vart frametter åra stor arbeidsbyrde og tungt ansvar som påkvilte styret, mest då sjølvsagt på formannen som hadde den daglege leinga. Og då selskapet i 1939—40 kosta ny båt attåt «Hildre», måtte formann og styre få avlasting. Det vart difor vedteke å tilsetja serskilt ein disponent til dagleg leiar.

Og her var dei så heldige at dei fann den rette mannen — Severin Skjelten — som tok på seg arbeidet med kraft og

interesse og fram gjennom alle krigsåra bauta laget uskadd gjennom mange slag førar og vanskår, og sidan i etterkrigstida då mange nye vanskår tårna seg opp, har stått på vakt og gjort alt han har kunnat til å finna utvegar og rådebøter.

Når ein blader gjennom arkivet frå dese 43 år, vert ein imponert over den arbeidsmengd disponent, formenn og styre har teke på seg til bate for selskapet, og ein må gi honnør for den varsemd, klokskap og framsyn dei til vanleg har vist ved sine disposisjonar. At dei av og til har møtt sterk motstand og set gode planer forkasta av luteigarane, og dertil vorte utsett for usakleg kritikk frå enkelte, høyrer sjølvsagt med i biletet. Noko anna kunne heller ikkje vera ventande mellom så mange luteigarar med ulik syn og innstilling. I denne sammenheng kunne det vera freistande å sittera i avstutta form eit privat referat av eit styremøte, slik ein forarga luteigar såg det:

«Som bekjent har jeg flere gange påtalt forskjellige tildels kriminelle forhold ved driften og disponentingen, uten at det har resultert i noget, og på forlängende faktum jeg endelig komme på et styremøte for å ta meg av disse forhold. — Jeg kom inn og fikk plass. Det var en «inklusiv» (! ?) forsamling. — Borte ved vinduet sat en mann og tilsynelatende sov. — På et par stoler sat et par tilsynelatende interesseløse personer. Ved bordet sat formannen og disponenten som opvartet med viser og tvilsomme historier som fikk de andre til å flire. Da våknet mannen ved vinduet. — Det var det hele. — Om jeg fik en ordning på det? — NIX!»

No ja, — som det heiter: «Ingen roser uten torner».

Noko heilrent og samanhangande bilete av styret si verksamhet er det uråd å gi. Men etter det som er tilgjengeleg, går det fram at styret, disponent og tenestemann har arbeidt godt saman den heile tid. Derav også det gode resultat av lgaet si verksemnd.

vølt og kom i drift att. Over nyttår 1919 vart så Johan L. Hellandsvik tilsett som førar og Marius P. Symnaland som maskinmann, men i november same år sa dei opp, og no vart

Peder L. Hellandsvik tilsett som førar — og

Bernt B. Alvestad som maskinist.

Sidan har dese to stade trufast saman kvar på sin plass i truge, pliktoppfyllande arbeid for selskapet — først ombord i «Hildre» og sidan ombord i «Brattvåg» — og skapt den «godvill» og framgang for selskapet som soga å laget ber bod om.

At styret og medlemene i laget har vore fullt merksam på dette og gjerne ville syna si takksem, kom mest fram under årsmøtet 6. mars 1951, då det vart skipa ei festleg tilstelling i Hildre Bedehus, der begge to vart overlevert Selskapet for Norges Vel si medalje for lang og tru teneste — og hjarteleg takka for sin trugne innsats for laget.

Dei som har havt slikt arbeid gjennom så sterkt skiftande tidebolkar, må ha ymse opplevingar å kunne fortelja om, difor vart først Peder Hellandsvik lokka i «trongsteg» til eit lite

#### INTERVJU:

— Du har no vore i selskapet si teneste ubrote over 37 år.

Kor gamal var du då du byrja?

— Eg er fødd 3. september 1890 og var altså 29 år då eg byrja ombord i «Hildre». Før dreiv eg fiske og førde ein fiskebåt og då eg vart boden plass ombord i «Hildre», slo eg til, og det har eg forsåvidt aldri angra på — men du veit, lett har det ikkje vore alltid. — Ei heil årrekke hadde eg såleis ikkje noko såkalla ferie, men eg kjende meg sterk og frisk og kunne tola ei påkjennung, og då gjekk det, veit du, for eg lika arbeidet og tykte det var interessant, — men no tek eg, sant å seia, til å kjenna meg sliten.

— Ja, du har havt mangein stri tórn. Kan du fortelja noko om det?

Å ja, sant nok har det vore mange strie tórnar og mangt eit vask, og vanskeleg å ta seg fram ofte, men rett bra har det som regel gått. I alle dei tjuge åra eg førde «Hildre» t. d. hadde



Bernt B. Alvestad, Peder Hellandsvik

eg ikkje meir enn eit einaste lite uheld ein gong i snøtjuken og myrker i Vatnefjorden, eg kom bort i ei gryinne og reiv ei flis av kjølen. Eg fekk elles vellæte av trygdedelaget for prikkfri singling. — Stri tørn — jau, eg hugsar ein gong — det var endå før me fekk innlagd elektrisk ljosanlegg på «Hildre». — Ut for Vestrefjorden bles han ut signalane for oss. Det var endått ein måndag. Eg hugsar serleg ein mann fra Vestrefjorden var med oss. Han skulle til byen med eit slakt. Me kom oss inn til Vatne og kom oss ikkje lenger den dagen, — slikt hardver hadde eg ikkje set før. Tysdag prøvde me, men måtte snu. Onsdag var det verre og ikkje betre. Den dagen kom det inn til Vatne ein noko stor lastebåt — «Spitsbergen» — som var på veg til Ålesund men måtte berga seg inn til Vatne. — Der heldt han elles på skulle blåsa opp i fjøra, det var berre på hekta. — Mannen med kjøtet kom no på det, at den store båten ville sikkert ta seg snøggare fram til byen enn «Hildre», difor fekk han kjøtet ombord der og seg sjølv med. Torsdag var veret like gale. Lastebåten prøvde to gonger, men måtte snu inn att til Vatne. Fredag morgen prøvde me og greidde etter mykie vask å koma oss til byen, men mannen med kjøtet kom ikkje med den store båten til byen før laurdag. — — Elles har me sjeldan vorte liggjande for uver og aldri så lenge som den gongen.

— Noko minne fra krigstida?

— Ja, det stod no hardt om at tyskarane skulle ta «Brattvåg» med same han var ferdig, men vel gjekk det så me fekk ha han. Sevrin Skjelten gjorde nok mykje til det. Eg hugsar kva spanning me gjekk i. Vanskeleg vart det å få tak i nok olje — ja, nok var det uråd å få. Det såg myrkt ut mange gonger, men det gjekk no det og på eit vis, d.v.s. ofte på underleg vis. Men elles gjekk det bra fredeleg for seg med oss. Det fylgde mykje tyskarar med oss mest til kvar tid, men me hadde aldri noko bråk med dei. Den einaste gong dei var noko kjepphøge, var eingong me skulle lasta eit parti tømmerstokkar i Tresfjord. Me låg ved kaia og lasta, og eg varskudde at no var det nok ombord. Men då fauk offiseren opp og gav kjeft at det var

altfor lite last — og tok kommandoen med vidare lasting. Dette såg eg bar gale i veg, men let dei berre dure på så det vart ein stor haug høgt over rekka. Eg let då mannskapet løysa varslamt på fortøyningane når me skulle leggja frå, og då gjekk det slik eg venta: Båten byrja halla seg meir og meir over frå kaia, og der rausa halve lasten på sjøen, og tyskarane fekk eit svare spetakkel med å få på land att alt saman. Sidan blanda dei seg ikkje bort i lasting eller lossing. — Elles førde me ymse illegalt, både post og anna og meldingar til og frå Sømme i Midsund. Den kvelden Sømme vart teken, låg me i Midsund og hadde kontakt med han. Han heldt på skulle koma seg burt med motorbåten sin, men vart dverre oppdaga i siste liten.

— Dine ljosaste minne?

— Dei ljósaste minne har eg frå dei mange turar somrane med ymse lag og samskipnader. — Serleg hugsar eg turen til Hardanger på landsungdoms-stemna — og så ein songartur med Bergsøy songarlag til Bergen og Lindås. Ja, også tur til Trondheim og Levanger —. Men den stuttaste ekstratur eg har gjort er nok ikkje den minst minnerike: då «Brattvåg» var KONGE-SKIP! (Er fortalt annan stad). Den gongen styret skipa til fest for Bernt og meg og overleverte oss medalje fra Selskapet for Norges Vel er også ei hending eg aldri kjen til å gløyma. Det er så gildt å merka at det vert sett pris på det arbeidet ein utfører. —

— Men sei meg til slutt: Har du tenkt på kor langt du i grunnen har fare desse åra, om du kunne strekkja det i ei line, t.d. rundt jorda?

— Nei du, det har eg ikkje tenkt på, det vert kanskje ei 3—4 gonger, svarar han.

— Å, det vert sikkert meir, meinte eg, lat oss ta og rekna etter —. Og så sette me oss til å slå over —. Skipperen gav opp fart, tid og rutelengder og me rekna og kom til det sikre resultat at Peder Hellandsvik ombord i «Hildre» og «Brattvåg» har fare ei samla sjølengd som svarar til minst 22 gonger rundt jorda ved Ekator.

Dette hadde eg slett ikkje tenkt meg, sa han og reiste seg. Ryggen var ikkje så rak lenger, — augo var ikkje så klåre som før — dei hadde fått merke av årelang sjøsprøyte i storm og stirring mot snø og slaps, — men smilet, det gode humørfyte smil, lyste fram, det var som før. — Handa skalv nok når skriving skulle gjerast, men fast nok til å gripa om rattet og halda stø kurs. Og stø kurs har han halde både på brua og elles gjennom alle omskifte — trufast mot sine ungdoms idealer. — Ein mykje merkt mann var det som stod framfor meg og sa farvel. Ein heidersmann som har slite seg ut i 1/1 Hildrestrand i si teneste var det som gjekk på brua att.

Eg gjeng ned leideren til maskinrommet på Brattvåg. Lengst borte står Bernt Alvestad med ein tvistdott i handa og pussar vekk ein flekk som vel knapt nok er synleg. Her er alt blankt og reint, ein treng ikkje vera redd for å få finklæda utskjent her. Han kjem mot meg med ein lun smil med tvistdotten i handa.

— Ja, her er det vesle riket ditt, — kor gamal var du då du byrja ombord i Hildre?

— Eg er fødd 24. febr. 1899 og var såleis vel 20 år. Eg byrja om hausten 1919 — først eit par månader som matros og så frå november som maskinist, og så var eg i ein strekk maskinist ombord i «Hildre» til sommaren 1946, då eg kom ombord i «Brattvåg».

— Og du har likt deg ombord?

— Ja, det skal vera visst — her har alltid vore så kameratsleg og greidt mellom alle ombord, så eg alltid har trivst, — men lat oss gå opp, her bråkar det vel mykje. —

— Du har vore ned på mange harde turar — ?

— A, du veit ein merkar ikkje så mykje til det nede i maskina, og så er det no mykje øgnare for dei som ser på, enn for dei som er med. Men eg hugsar serskild ein gong me låg verfaste inne på Vatne i fleire dagar, då var det grovt til ver —. (Men snøgt dreg det opp til ein lun smil). Nei, eg kjem

i hug ein gong i den fyrste tida — det stod ein mjølkemann til rors medan skipperen var nede og ordna med billettar. Eg venta på at me smart skulle vera ved stoppestad og kika opp, og der ser eg me fer langs kaia me skulle leggja til. Dette såg litt nifst ut, og eg for ned i maskina og slo etterover, men båten seig opp i fjøra eit stykke frå kaia. Eg stogga maskina og sprang opp på brua. Der stod skipperen slett ikkje blid i åsynet. Mjølkemannen som stod til rors, ville visst prøva trøysta både seg sjølv og oss i ulukka og sa med ein viiss salvesel: «Det var no jamen bra me ikkje treffe kaia!» —. Der var no elles fin sandfjøre, så me fekk straks båten laus att utan minste skade.

— Minne fra krigstida?

— Nei, ikkje noko sers. Frå 1941 gjekk me med arbeidsfolk og varer til Berkneset og Bjørnøya for det meste og hadde elles lite nødde med tyskarnane — me fekk den olje me trengde etterkvart. — Jau, det var ein gong det såg litt alvorleg ut. — Me gjekk på Bjørnøya, og ein dag me hadde i minste lag med olje, tenkte skippeien det var likså godt å stikka av til Alesund og henta olje i ventetida. Så vart gjort, men då me kom att og skulle leggja til kai på Bjørnøya, fekk me sjå sirkus. Der stod ein flokk fullvæpna soldatar, og fremst ein offiser som fikta med revolver og brølte aldeles rasande. Me forstod ikkje eit mukk av det han brølte ute seg, forstod berre at det var på oss han var rasande, fekk fortøydd båten og gjekk bort til rekka og bisna på figuren. Me skyna nok at det han var galen for, var at me hadde reist uløyves til byen, men det let me oss ikkje merka med. Endeleg gjekk det vel opp for han at me ingen ting forstod av det tyske brølet, difor brølte han ut på «norsk»: «*Di ligge hir!*» — «Ja, me ligg her,» svara me trusklig. — Det fjeset han då sette opp klem eg seint til å gløyma. Revolveren stakk han i beltet, snudde seg og for sin veg med soldatane utan å seja eit ord meir.

— Kongeferda var vel ei oppleveling?

— A jau, men då heldt eg meg nede i maskinrommet og såg lite av det heile.

— Vil det ikkje ofte vera litt einsformig og trøngt?

— A nei, der er alltid eitt eller anna å stella med i maskina, vinsjemann ved stoppestadene, og ymse nytt og morosamt både å sjå og høyra når eg tek meg ein tur på dekk, så tida går utrulleg fort.

— Lat meg få eit lite «gulkorn» av det du hører.

— Heile andlitet hans lyser opp til ein stor smil, og han tenker seg om: Jau, det var ein gong me låg på Molde. Eg skulle ned i maskina og starta og gjekk gjennom salongen. Der sat ein mānn og ei kona og prata. Då eg går forbi, hører eg mannen seja: «Det er svært så lenge ho skin sola her på Molde.» — Så svarar kona: «Det er rart, ho gjeng no ned uttai Løvsøya.»

Klingeling- lyder det frå maskinrommet — det er klarsignalet frå bruia, — og Bern fer som ein katt ned leideren, men får likevel tid til å gi meg sin hjartevarme smil til avskil.

Klart er det i maskina — bru og maskin er eitt.

Klar har hans livsferd vore — og alltid klar med ei hjel- pande hand der det trengdest —. Eg går framover dekket og eit spørsmål sviv gjennom tanken: Skal tru om lutlaget Hildre-strandi kunne ha fått nokon meir trufast og pålitelig mann i si teneste? — «Nei-nei, Nei-nei!» dunkar maskina til eit avgjort svar, medan eg går over landgangen og opp på kaia. — —

Laurits Hellandsvik er den som næst etter desse to har vore lengst i selskapet si teneste. Så vidt ein kan finna, kom han ombord i «Hildre» i 1923 eller 24 som matros og var om bord til 1946, dei siste 6 år som skipper. Etter han var Nils Arset skipper ombord i «Hildre» til 1955, og sidan var Knut Otterlei skipper til båten vart sold.

Den første maskinist ombord i «Brattvåg» var Nils Lange som var der til 1946, då Bernt Alvestad gjekk over frå «Hildre». Sidan har desse vore maskinistar ombord i «Hildre»: Severin Løken, Hans Arset, Sigurd Alvestad, Paul Løden og til slutt Kåre Helle.



Laurits Hellandsvik

Mannskap elles er det vanskeleg å få på det reine, då desse har skifta meir, og namna ikkje alltid er å finna i arkivet. Her er lista over dei ein har funne namna å:

Ombord i «Hildre»: Marius P. Synnaland, Karl K. Alvestad, Peder K. Alvestad og Håkon Eldsvik.

Ombord i «Brattvåg»: Stuert Jon Godø — fra 1956 Harry Reknes. Peder Alvestad, Trygve Halvorsen, Syver Alvestad, Anton Vilk og Ole Vatnehol.

Alle — både nemnde og unemnde — har utført sitt slitsame og krevjande arbeid i selskapet si teneste slik laget har vore veltent med og har grunn til å vera takksam for. —

Fra no av var det lite skipling i rutene like fram til 30-åra.  
*Dryna* kom med — og så *Tennøy* og *Eik* — medan *Rekdal* gjekk ut nokre år, men kom att seinare.

Etter 1935 fekk *Midsund* etterkvart fleire dagar, og fleire stoppestader kom til slik at ruteområdet vart mykje utvida desse åra. I 1939 hadde såleis *Midsund* alle rutedagar i veka (5) og *Håbet*, *Akselvoll*, *Sjøvik*, *Fiksdal*, *Rekdal* og *Tomrefjord* var tilkomne. I siste vinterruta fyre krigen, gjekk «*Hildre*» ut

## Ruter og stoppestader.

Grunnstommen i det ruteområdet 1/1 Hildrestrand har trafikkert i desse 43 år har vore *Samfjorden*, *Brattvåg* og *Hildrestrand* med *Brattvåg*, *Hellandshamn*, *Hildre*, *Skjelten* og *Ålesund* som faste stoppestader. Desse stader har hatt anløp mest kvar dag båten ikkje låg still. Litt om senn vart så ruteområdet utvida og talet på stoppestader auka, etter som krava melde seg og styret fann forvarleg. Noko detaljert attergjeving av dei einskilde ruter til ymse tider vil ta formykje plass — og skulle heller ikkje ha så stor interesse.

Sommaren 1916 byrja båten gå til *Kjærstad* 2 gonger i veka med «*lesarborna*», men hadde ikkje staden med på vinterruta.

I 1917 vart *Hellandsvik* oppteken 3 gonger og området lengd til *Vatne* med utgang derifrå 2 dagar i veka. Vant på olje i 1918 gjorde at båten ikkje kunne gå meir enn 2 dagar i veka. Men i 1919 fekk *Vatne* 3 gonger, og no kom *Ertesvåg*, *Helle*, og *Skårvik* med like mange gonger.

Dette år (19) vart det i sommarruta byrja med ei ny tysdagsrute med *Longva*, *Austnes* og *Kjærstad* som nye stoppestader. I vinterruta dette år var ikkje øyane med. Derimot kom *Vestrefjorden* med i ruta frå *Vatne*.

I sommarruta for 1920 vart øyane tekne ned att og ruta utvida til *Davik*, men det toldest ikkje — og etter sterkt påtrykk fra M.R.F. gjennom fylkesmannen, måtte alle 4 stoppestader på øyane sløyfast leid på sommaren. I vinterruta kom *Skår* med 1 dag, og no fekk *Vatne* 4 dagar i veka.

1923 kom *Rekdal* og *Midsund* med om laurdagane.

frå *Tomrefjord* mandag og laurdag, — fra *Vatne* tysdag, — frå *Akselvoll* torsdag og frå *Midsund* fredag. — Onsdag var liggedag.

Så kom krigen og skipla alt. Rutedagane vart berre 3, men dei same stadene var med + *Høgset*. Etter sterke krav fra *Sør-aukra*, *Rekdal* og *Fiksdal*, vart det prøvt setja igang ei Molde-rute ein dag i veka med utgang frå *Brattvåg*, men ruta vart snart stogga av transportutvalet.

Då krigen var slutt, vart stort sett dei vanlege ruter fra før sette i gang med dei same stoppestader, og leid på vart også den før planlagde *Molde-ruta* sett i gang ein dag i veka.

Straks ein fekk begge båtane seiklare etter dei store vøllingar som er nemde annan stad, vart det etter mykje plunder gjeve løyye til å setja i gang øyerute mellom øyane og fastlande, men berre slik at dei ikkje på nokon måte kom i vegen for — (eller tenkast koma i vegen for) M.R.F. sine interesser.

«*Hildre*» prøvde sidan med desse ruter i korrespondanse med «*Brattvåg*», men når ein skal ta det andre ikkje vil ha, så vert som regel resultatet ikkje så bra.

Tilslutt skal ein nemna at den planlagde og igangsette fergerute over fjorden frå *Midsund*—*Håbet* til *Hellestrand* vart eit så stort innhogg i laget sitt trafikkområde, at det vart sterkt medverkande til å gi selskapet «dødsstøtten». —

gang, og inntekta heldt seg jamt mellom 21 og 23 tusen t.o.m. 1939. At laget likevel trass nedgang stod seg godt og gav bra overskot, hadde sin grunn i at båten gjekk ei lang årekke utan ueheld og større påkostnad, og driftsutgifter med løner o.s.b. var sers rimelege.

### Laget sin økonomi.

#### I. LUTMIDELEN:

På skipingsmøtet var det teikna 200 luter fordelt på 66 luttegarar for tilSAMAN kr. 5 000.— med kr. 25.— på kvar lut. Ut på hausten same år vedtok omframt årsmøte å auka lutmidelen til maksimum kr. 9 000.—, men det ser ikkje ut til å ha vunne så stor tilslutning, for på årsmøtet 31/1 1917 vart det fastslege at lutmidelen skulle vera kr. 6 000.—, men bøkene syner at lutmidelen vart 5 825.—.

I 1918 vart det vedteke å leggja ut nytteikning i høve kjøp av ny motor. Kvar lut skulle vera på kr. 50.— og dei gamle lutter skulle oppskrivast til det same. Resultatet av nytteikninga finn ein ikkje, men i 1922 vart det atter vedteke å auka lutmidelen med mellom 5 og 10 tusen og no finn ein at lutmidelen vart i alt kr. 22 250.—.

Denne lutmidel stod ved lag til 1940. Då vart lutmidelen auka att med kr. 19 700.— til kr. 41 950.— fordelt på 839 luter à kr. 50.—.

#### II. INNTEKTER OG UTGIFTER:

Varemengd og talet på ferdafolk auka jamt framover åra frå 1916 i takt med utvindinga av trafikkområdet og rutene. Dermed auka også inntektene som kulminerte i 1930 med kr. 29 378.— som den største bruttoinntekt fyre krigene. Til samanlikning kan ein nemna at i det første ordinære driftsår (1917) var bruttoinntekta kr. 17 739.—.

Ara etter 30 minka inntekta etterkvart til den i 33 og 34 var på lågmålet (18 724.— og 19 015.—). Grunnen til denne nedgang er nemnd ein annan stad. — Ara etter viser litt opp-

i krigsåra tente laget sers mykje, med di begge båtane var i drift omlag heile tida. 1942 var såleis pantelånet betalt og dertil lagd tilside kr. 15 000.—, og i slutten av 44 hadde laget fram mot kr. 70 000.— disponibel kapital. Ein tok då lenging av båten med 10 fot og hadde endå att eit reservefond på vel kr. 40 000.—. Men i 1948 oppdagja dei — som før nemnt — skade i «Brattvåg», og motoren måtte vølast. Dette koste i alt kr. 72 000.—, og i 1951 måtte «Hildre» ha ny motor som kom på kr. 25 000.—, og så i 1953 vøling att i «Brattvåg» med stor kostnad.

Det gjekk såleis snøgt nedover med dei likvide midler, og dertil kom så det minkande pengeverd med aukande prisar, der utgiffene ville auka meir enn ein kunne finne dekning for med dei vanlege inntekter. Og når så ferdafolk og varer tok andre vegar med bilane, kunne ikkje drifta bera seg lenger, så der måtte takast opp lån til å halda drifta gåande dei siste åra frå 1953. I 56—57 var såleis dette kome opp i 36 500.—. Men så fekk ein selja «Hildre» for 32 500.— og betalte ned det nemnde lån med 25 000.—. Dei interesserte kommuner prøvde hjelpa med tiskot, likest fekk ein litt hjelpe frå Staten, men det var altfor lite, så driftsunderskotet og dermed skulda auka månad for månad. Det var då ikkje anna å gjera enn stogga drifta i tide. «Brattvåg» vart sold i august 1959 for kr. 110 000.— og dermed kan medlemene få lutmidelen attende og vel så det.

Til slutt under dette avsnitt eit oversyn over bruttovinst, samla utgifter og nettovinst ymse år gjennom tidbolken. Under posten *samla utg.* er med forutan dei løpende utg. som løner, olje, vøling, administrasjon o.l., også skattar og fonds og nedskriving på båtane. Apropos skattar, så har selskapet gjennom desse år betalt tils. rundt 78 000 kroner.

År:	Brutto inntekt:	Samla utgift:	Netto vinst:
1917	17 799.—	14 531.—	3 268.—
1925	29 378.—	25 593.—	12 500.—
1930	19 460.—	18 723.—	3 785.—
1932	20 245.—	15 676.—	737.—
1935	21 503.—	17 256.—	4 570.—
1939	52 102.—	41 407.—	4 247.—
1941	94 967.—	57 960.—	10 394.—
1946	91 443.—	85 220.—	37 007.—
1950	116 824.—	108 704.—	6 223.—
1953	122 349.—	125 977.—	8 120.—
1956	125 829.—	133 490.—	undersk. »

Det kunne også kanskje ha si interesse å sjå kva verd båtane var sett i til dei ymse tider etter avskriving ved årsoppgjør. Reine nykostnader er lagd attåt, medan vølinga er teken med under løpende utgifter:

Bokført verde for HILDRE år 1917 kr. 8 918.—  
 — » — 1925 » 15 000.—  
 — » — 1930 » 9 726.—  
 — » — 1935 » 5 839.—  
 — » — 1939 » 3 789.—

BRATTVÅG + H. 1940 » 77 114.—  
 — » — 1945 » 56 090.—  
 — » — 1950 » 48 590.—  
 — » — 1955 » 69 686.—

BRATTVÅG åleine 1958 » 40 000.—



Knut K. Alvestad

Fyrste år det vart gjeve utbytte var 1927, og deretter 2 år med 20 % kvar gong. I 1930 vart gjeve 40 %, og 1931 med 20 %. I 1932 og 33 vart det ikkje gjeve utbytte. Så kom 5 år på rad med utbytte — 2 år med 20 % og 3 år med 10 %. Etter 1939 er gjeve utbytte to gonger (1943 og 1952) med 10 % kvar gong. Dei som såleis i 1916, -17 og -18 sette inn ein lut på 25 kr. har no fått att 4 gonger det dei sette inn, og dei som tok luter i 1922—23 har fått igjen det dobbelte av det dei sette inn. Hertil kjen så det som vert utbetalt når selskapet vert avvikla.

Som gåver eller tilskot til ymse almengagnlege fyremål er gjeve i alt kr. 9 150.—

## Ein glytt på den økonomiske utvikling

for Hildrestranda og Brattvåg bygd på skattytaletet og den «antagne» inntekt i heradet for åra 1915—55.

(Høgste prosenten var i 1953 med 40,93)

Som nemnt i fyreordet vart desse 40 åra ei økonomisk ekspsjonstid ikkje minst for Hildrestranda som i tida kring hundradårskiftet og utetter økonomisk var den mest tilbake- liggjande bygd i Haram. Å få eit konkret bilet av denne utvikling er vanskeleg, men det beste verkelege nøkterne grunnlag ein har å byggja på, er likningsprotokollane fram gjennom åra. Liknings-sjefen har vore så elskverdig at han har stilt til rådvelde det materiell ein har ynskt, og ut frå dette tilfang får ein eit interessant bilet av utviklinga. Av plassomsyn tek ein her med berre for kvart 5. år. For krigsåra tek ein ikkje 40 og 45 som var sers uvanelege, men tek 39 og 44 i staden. Dertil tek ein Hildrestranda og Brattvåg under eitt samanhalde med heile heradet samla.

### I. Talet på skattytarar:

År:	Heile heradet:	Herau H.str. og Br.v.:	%:
1915	1141	183	16,0
1920	1287	253	19,7
1925	1447	291	21,0
1930	1093	260	23,8
1935	1093	297	27,2
1939	1654	426	25,8
1944	1962	538	27,4
1950	1789	606	33,9
1955	1791	620	34,6

### II. Pæreka inntekt:

År:	Heile heradet:	Herau H.str. og Br.v.:	%
1915	790 240	95 572	13,35
1920	1 450 712	296 265	20,4
1925	1 069 677	290 230	27,15
1930	661 212	209 040	31,61
1935	619 931	193 411	31,2
1939	1 139 675	377 735	33,14
1944	3 009 771	934 425	31,45
1950	6 879 450	2 648 900	38,5
1955	12 127 650	4 644 025	38,3

### III. Gjennomsnitt pæreka årsinntekt pr. skattytar:

År:	Øyrane samla:	Innl. med Brattvåg:
1915	725	522
1920	1116	1171
1925	674	997
1930	542	804
1935	535	651
1939	620	886
1944	1457	1736
1950	3576	4371
1955	6390	7490

Råma for dette skrift tillet ikkje å gå inn på fleire detaljar men det ovanfor anførte skulle tydeleg nok påvisa den store framgang for denne lut av heradet. Det er sjølv sagt på Brattvåg den aller største del av denne framgang fell, då den omhandla tidbolken også tell saman med grunnlegginga og utviklinga av industristaden.

Kor mykje eller i kor stor grad 1/1 Hildrestrand i ved si rutedrift har haft å seiia for denne utvikling er sjølv sagt i høgste grad eit innfløkt vriderings-spørsmål, avdi så mange andre faktorar grip inn i kvarandre og kan vera meir eller mindre utslagsgevande på kvar sin kant. Men det skulle voneleg ikkje vera urimeleg å verta samde om at rutedriftena åt 1/1 Hildrestrand har vore ein sers *viktig og grunnleggjande faktor* for den framgang og utvikling som ovanståande oversyn ber vitne om.

og den same leidetråd har dei havt dei som seinare har styrt selskapet.

I dag vil nok mange tykkja det er merkeleg at laget kunne koma i veg og få utretta så mykje med dei ørsmå midler som var kjernen og opphavet, difor vil ein nok kunne sanna dei ord som er settet som motto for denne soga: «Sjeldan har vel så lite utretta så mykje.» Vissa om dette er det beste ettermæle 1/1 Hildrestrand kan få. — Og både dei som har styrt selskapet,

dei trufaste tenarar — og luteigarane har grunn til å kjenna ei vernomblanda glede over at dei har fått vore med og gjort eit så sterkt og merkbart — og på mange måtar synbert — innslag i utviklinga til bate for bygdene kringom.

### Attersyn.

For dei som er så gamle at dei har gjennomlevd og hugsar korleis det var kring hundradårs-skiftet og dei brigde det seinare etterkvart har vore på nærsagt alle omkverve, vil denne tidsbolt nærmast arte seg som eit eventyr.

Eit av dei mest omfatande brigde i samfunns-strukturen er vel overgangen fra naturalthushald til pengehushald, med alt som har fygt dette både økonomisk, sosialt og kulturelt. Dinæst den stadig aukande tidløysse med krav om stendig snøggare framkomst og tidsparande åtgjerder på alle omkverve. Fra å bruka årar og segl til sjøs og føtene eller hest og kjerre til lands, har ein set motorbåtar med større og større fart avløysa dampbåtane, og bilane etterkvart overta den meste trafikk til lands og meir og meir av trafikken som før har gått sjøvegen. Men tidløysa er enno ikkje nøgd, og så har flya komme inn i bilætet med stendig aukande fart. Ved hundradårs-skiftet hadde folk rikeleg tid til nærsagt alt — no har dei næsten ikkje tid til noko. —

Inn i dette bilætet kjem så 1/1 Hildrestrand med sitt innslag som ein lekk eller hjul i det større samhelde og har gripe inn i og vore med og skapt framgang og lagt tilrette dei beste vilkår for bygdene laget fekk sitt arbeid i.

Når ein ser attende på laget si verksemد og disposisjonar i desse 43 år, er der ymse ting ein no ser både kunne og burde vore gjort onnorleis, men det er alltid lettast etterpå å sjå kva som ville vera det beste. Ein ting er i all fall klår: Leidetråden for dei som gjorde opptaket til selskapet var einast tanken på kva som kunne vera til størst bate og framgang for bygdene,