

# Levd liv



Årsskrift

Ulstein

Historielag

# 2019

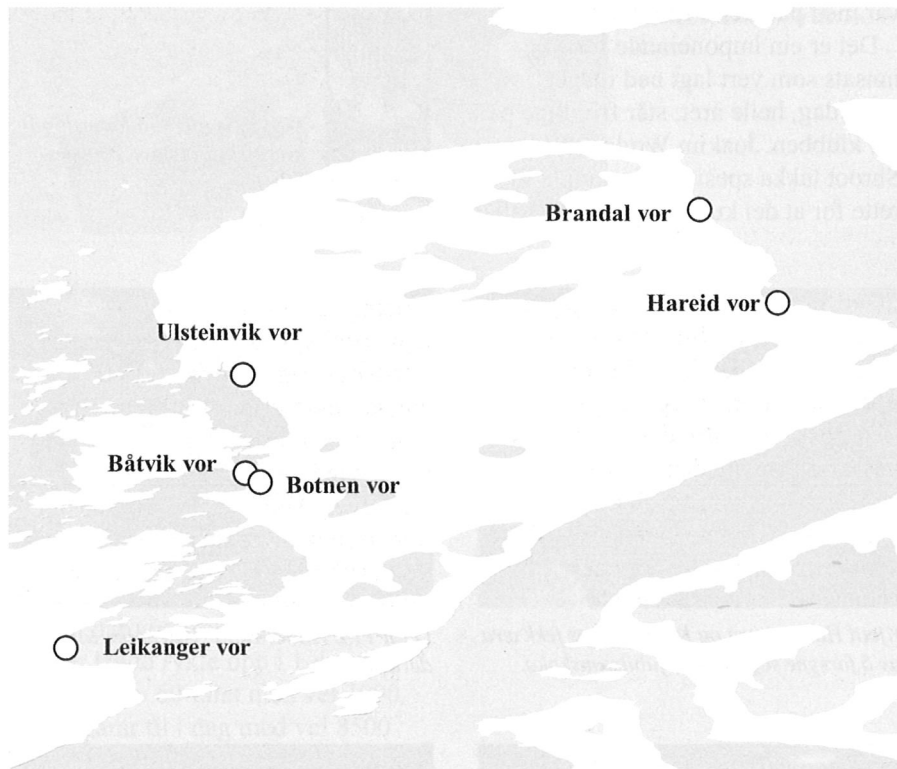
Osberget AS

# Innhald

Føreord.....	5
Ein vital hundreåring – IL Hødd feirar 100 år i 2019.....	6
Jubeldag trass tap .....	10
Vorane i Ulstein .....	20
Postbonden Peter Elias Pedersen Botnen .....	28
Marit Høyvik Ulstein – Til kamp for dei svakaste .....	34
Mi speiartid .....	48
Jul og juletradisjonar .....	52
Johan von Cappelen .....	58
Då krigen kom til Garnes - 23.mars 1943 .....	67
Inge Dragsund .....	74
Lastebilar i Ulstein .....	90
Ulstein samfunnshus A/L.....	104
Prestegardsskogen – Lerkeskogen på Dimnøya .....	128
Arthur Osnes i krig og kjærleik.....	141
Bygdesongar i Ulstein .....	149
Julegryta i Ulstein.....	162
Vi støttar Ulstein Historielag.....	164

# Vorane i Ulstein

Av Frode Pilskog



*Kart over landgangsvorane. På Hareidlandet vart det bygt fire offentlege landgangsvorar. Seinare vart Ulsteinvik og Hareid vorar erstatta med ferjesamband.*

På byrjinga av 1800-talet kom posten sjøvegen frå Borgund til Brandal. Hjá futen Landmark vart posten sortert og rodd til Hareid. Postbodet gjekk eller reid frå Hareid til Skeide på ein veg som knappast kunne kallast ein gang- eller rideveg. Frå

Skeide gjekk posten vidare til prost Buschmann i Dimnasund, eller frå 1815 via sorenskrivar Staboe på Håkonsholmen. Sørgåande post gjekk sjøvegen frå Osnes til Ekset i Volda.

Utover 1800-talet kom store endringar i samferdsle og postgangen i Ulstein. Det vart bygt betre vegar. Mange av hovudvegane gjekk ned til sjøen, der reisa kunne fortsette til sjøs. Ved sjøen vart det bygt landgangsvorar for å gje ei tryggare samferdsle og ein raskare postgang.

I Ulstein vart det bygt tre offentlege vorar. Artikkelen vil fortelje om desse.

### **Landgangsvorar**

Ivar Aasen omtalar ein vor som «en liden Brygge, en Række af oplagte Stene ved et Landingssted». Ein vor kan likne på ein molje, men voren skrår og er lågare i ytre del. Ved flo sjø kan ytre del liggje under vassoverflata, medan ein ved fjøre sjø så vidt kan ro opp ein færing. Ytre del av voren kunne enten vere forma som eit triangel eller det var bygt ei steintrapp i enden. Begge løysingane gjorde det enklare for ein skyssmann eller postfører å kunne legge til og frå.

Vi kan sjå på ein landgangsvor som ein forlaupar for dagens ferjekai.

### **Samferdsle og vegbygging**

I byrjinga av 1800-talet var det få vegar i Ulstein. Veglova av 28.juli 1824 førte til viktige endringar i finansieringa av vegbygginga. Lova delte vegane inn i hovudvegar og bygdevegar. Kostnadene ved bygging av hovudvegane skulle dekkast av amtet, medan kvar bygd eller

tinglag skulle bere kostnadene til bygdevegar. For amtet var det viktig å sikre gode vegar for poststellet.

På 1820-talet vart vegen mellom Ulsteinvik og Hareid (Gamlevegen over Eidet) bygt ut. Vegstandarden skulle vere så god at ein ikkje berre skulle ferdast med hest, «men ogsaa med en Reisekjærre». I 1828 byrja ein på vegen mellom Brandal og Hareid. Vegen var viktig for både futen og postføringa på øya.

Under sommartinget i Ulsteinvik i 1828 drog futen og postopnaren Andreas Landmark på synfaring til den «paabegynte Bygdevei mellem Ulfstenvig og Hasund». I byrjinga av august søkte «Hareids Sognealmue» amtet om at vegen mellom Ulsteinvik og Hasund vart klassifisert som hovudveg. Vegen var viktig for postføringa. Dersom posten kunne sendast frå Hareid til Dimnasund, ville sørgåande post til Ekset/Volda ikkje berre unngå omvegen via Skeide, men og spare ei halv mil sjøveg.

Samtidig søkte Landmark om flytting av postopneriet frå Skeide til Dimnasund. I 1829 bestemte amtet å dekke kostnadene ved bygging av hovudveg mellom Ulsteinvik og Hasund. Året etter vart postopneriet flytta til Botnen.

Hovudvegen gjekk til Garshol, der han enda ved sjøen i Båtvika. Mellom Garshol og Botnen gjekk det ein ridesti som vart nytta av postboda.





*Restane etter Båtvik vor bygt i 1845. Enkelte av topphellene ligg att.*

### **Båtvik vor**

Båtvik vor ligg i Botnavika, ikkje så langt frå innløpet til Sundgotstraumen. Landgangsvoren stod ferdig i 1834. Arbeidet vart sannsynlegvis leia av Sjur Knutsson Gardshol, som fekk betaling av amtet.

I 1835 var vegen mellom Hareid og Garshol av så god standard at ein kunne drive landskyss over heile strekninga. Utfordringa var mangel på køyretøy på Hareidlandet. Lensmannen fekk ein mann på Hareid til å lage kjerrer til skysstasjonane. I 1838 vart seks stolkjerrer levert. Eit vendepunkt i vegtrafikken på øya.

Amtet skipa eit nytt skysskifte på Garshol. I 1838 vart vorbyggjaren Sjur Knutsson Gardshol tilsett som skysskaffar. Garshol var ein «Tilsigelsesstation», det vil seie at dei kunne skaffe skyss både til lands og til sjøs.

Ei synfaring i 1844 synte omfattande skadar på voren i Båtvika. Storm og sjøgang førte til så store skadar at det måtte byggast ein ny. Den nye voren skulle vere 26 alen lang (om lag 16,3 m) fram til ein spiss som var forma som ein triangel. I grunnen skulle voren vere 6 alner (3,8 m) brei og i toppen 4 alner (2,5 m). Den nye voren stod ferdig sommaren 1845.



*Botnen vor, bygt 1848, ligg godt synleg blant Botna-nausta.*

Då den nye voren i Båtvika stod ferdig, hadde ein allereie eit ønskje om å byggje enda ein ny. I 1841 hadde postopnar Peder Botnen kontakta veginspektøren for å høyre om hovudvegen kunne forlengast til postopnarstaden Botnen. I 1846 godkjente amtmannen eit veganlegg som skulle gå inn til postopneriet Botnen, og ende ved ein ny landgangsvor der. Dette anlegget stod ferdig i 1848 og Båtvika gjekk ut av bruk i samband med post- og vegstellet.

### **Botnen vor**

I 1847-48 vart Garsholvegen forlenga inn til postopneriet Botnen og ned til sjøen. I samband med vegarbeidet

vart det skote ut stein, som vart frakta og murt. Det vart bygt klopper (lita bru) på strekninga. I dag kan ein skimte vegen ned mot sjøen, der ein mellom ein del eldre naust, Botna-nausta, ser restar etter Botnen vor.

Botnen vor var 30 alner lang (om lag 18,8 m) fram til enden der det var bygt ei steintrapp. Ved grunnen var voren 7 brei (4,4 m) og i toppen 5 alner brei (3,1 m). I toppen var dekket av heller og dekkstein. Store delar av dekksteinane er synlege i dag.

Hovudruta til i postførsla ved Botnen var til og frå Ekset i Volda. Ein av postbøndene, «Post-Jens», hadde sideruta til Herøy. «Post-Jens» rodde frå Botnen til



*Midt på bilde ser ein delar av Ulsteinvik vor bygt i 1867. Flyfoto frå Widerøe 20.august 1961.*

Stokksund, deretter Herøy gard og til slutt Skotholmen. På Skotholmen overnatta han før han returnerte.

Ved etablering av dampskipsruter mot slutten av 1850-talet vart Brandal og Botnen omvegar i samferdsla. I 1872 vart postopneria her flytta til Hareid og Ulsteinvik. Nokre få år før hadde ein også bygt ein ny veg forbi Botnen, ut til Garnes og Dragsundbrua. Botnen fekk mindre betydning både i forhold til veg og sjøsamband.

Botnen vor vart lagt ned som rute i postføringa i 1870.

### **Ulsteinvik vor**

I Ulsteinvik låg det ein skysstasjon.

Bygda hadde også ein eldre vor. Under veginspektøren si synfaring i juli 1840 var voren i så dårleg stand at han tilrådde å bygge ein ny. Ulsteinvik vor vart bygt i 1843 og var 83 alner (52 m) lang. Voren skulle vere 6 alner (3,8 m) brei i grunnen og 4 alner (2,5 m) i toppen. Enden på voren var triangelforma.

I 1866 var Ulsteinvik vor i dårleg stand, og veginspektøren tilrådde at voren måtte byggast opp att. Amtet løyvde 110 spesidalar, og voren stod ferdig i 1867. Den nye Ulsteinvik vor var 83 alner (52) lang, 5 alner (3,1 m) brei i grunnen og 4 alner (2,5 m) brei i toppen. I enden på voren var det bygd ei steintrapp.



*Ved voren kunne båtane legge til både ved flo og fjøre. Området kring voren utvikla seg til eit bygdesentrum med skysstasjon, kyrkje og handelsmann.*

I fylkestingssak nr. 111 i 1920 vedtok fylkestinget at Ulstein kommune fekk full eigedomsrett «til den offentlege landgangsvor i Ulsteinvik, såleis som fylket til denne tid har ått han, mot at kommunen til kvar tid held voren ved like, og med det vilkår at voren jamt skal vere open for ålmen ferdsle».

I 1955-56 drøfta Ulstein hamnestyre tolkinga av eigedomsretten. Ulstein hamnestyre meinte at her også var ein bruksrett. Ulstein kommunestyre vedtok at eit område som omfatta 6 meter til båe sider langs voren «skal vere til bruk for den ålmenne trafikk som går over landgangsvoren».

Landgangsvoren, som lokalt vart kalla Vikebryggja, er i dag

dekt av parkeringsplassen mellom kjøpesenteret Blåhuset og vegen Vikemyra. Landgangsvoren er synleg på Widerøe sine flyfotografi frå 1965.

### **Avslutning**

I 1868 var det totalt bygt 40 landgangsvorar til hovudvegane i fylket. På den tida hadde ytre søre Sunnmøre sju offentlege vorar. I 1889 var følgande vorar i bruk i vegsambandet: Brandal, Hareid, Ulsteinvik, Leikanger/Leikong, Eidså, Fiskå og Åheim.

Landgangsvorane spela ei viktig rolle for postførsla og for det ordinære hovudvegnettet. Ofte heldt skysstasjonen og postopneria til i nærleiken. Dette kunne bety mykje for tettstadutviklinga. Då Skeide



postopneri vart flytta til Botnen, vart Skeide meir usentralt. Den auka trafikken over eidet mellom Brandal-Hareid og Garshol førte til at amtet i 1848 foreslo å legge ned Ulsteinvik som skysstasjon. Ulstein kommunestyre sette seg samrøystes imot dette. Skyssskaffaren i Ulsteinvik hadde nett skaffa seg nye hestekjerrar, og i tillegg dreiv han som gjestgjevar. Ein arbeidde og med å flytte kyrkja til Ulsteinvik. Skysstasjonen i Ulsteinvik fekk fortsette, og Vik vart eit naturleg senter i utviklinga.

Dei tre vorane Ulsteinvik, Båtvika og Botnen fungerte i vegsambandet og bidrog til raskare og tryggare postgang. Desse vorane vart og kalla «Tilsigelsesstasjoner», då ein ved dei nærliggande skysstasjonane kunne skaffe skyssmenn til lands og til sjøs.

I samband med vegbygginga og poststellet tok amtet kostnadene med å bygge tre landgangsvorar i Ulstein. Det vart og bygt landgangsvor og brygge på Brandal og på Hareid. I Herøy vart det bygt ein vor på Leikong (Leikanger).

Båtvika gjekk ut av bruk i postførsla i 1848, då han vart erstatta av Botnen vor. Botnen vor vart nedlagt i 1870 då postførsla vart endra. Ulsteinvik vor gjekk over i kommunal eige i 1920.

I Møre og Romsdal vart dei siste landgangsvorane lagt ned som fylkeskommunale vorar i 1959. Blant desse var Leikanger/Leikong

som skulle inngå i bygginga av ei nytt ferjeleie, Eidså vor som vart innlemma i eit kommunalt kaianlegg. I 1899 fall Brandal ut av hovudpostruta. Vedlikehald av voren vart difor ikkje lenger finansiert av amtskassa. Hareid vor vart opphavgleg bygt som steinbrygge på grunneigar si rekning i 1830, men amtet tok over ansvaret i 1873. I 1958 fekk Hareid kommune disposisjonsrett og landgangsvoren vart dekt av hamnemoloen.

Då landgangsvorane gjekk ut av bruk, vart fleire av desse erstatta med ferjekaier. I Ulsteinvik vart det bygt pirar (t.d. «Puskaia») som fungerte som rutebåtkai. Seinare vart det bygt ferjeleie i sentrum av Ulsteinvik (ikkje så langt frå den gamle voren). Ved bygginga av veg til Dragsundbrua fekk Botnen vor mindre betydning. Skulle du vidare sjøvegen, så kunne du reise til Ulsteinvik eller Leikanger i staden for.

Vorar som Båtvika og Botnen vart liggande att som synlege minne frå ei tid der tilhøva for samferdsle og kommunikasjon var heilt anna enn i dag.

Har du lyst til å sjå fleire bilde av landgangsvorane, sjekk nettsida: [www.kystreise.no](http://www.kystreise.no).

## Litteratur

- Bjåstad, Ingvard 1977 *Soga om Hareid og Ulstein. Bind II. Sunnmørspostens trykkeri. Ålesund 1977*
- Rekdal, Bjarne 1978 *Offentlege landgangsvorar i Romsdals Amt.*
- Torvik, Arne Inge m.fl. 2000 *Om samferdsel i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal Fylkesbåtar 1920-1995. Del II: Samfunn og ferdsel. Møre og Romsdal Fylkesbåtar. 2000*
- Ulstein, Ragnar m.fl. 1995 *Om samferdsel i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal*

- Fylkesbåtar 1920-1995. Del I: Som skyttel i vev. Møre og Romsdal Fylkesbåtar. 1995*
- Aasen, Ivar (1850) 2000 *Ordbog over det norske Folkesprog. Ny utgåve ved Kristoffer Kruken og Terje Aarset. Det norske samlaget. Oslo.*

## Andre kjelder

- Landgangsvoren. (Vikebryggja i Ulsteinvik) *Notis i Vikebladet 21.06.1956.*



*Artikkelforfattaren*

*Frode Pilskog er busett i Volda, men har vakse opp i Ulsteinvik. Han har sitt daglege virke som avdelingsleiar for Dalsfjord Fyrmuseum hjå Stiftinga Sunnmøre Museum. Museet er ein del av Kystverkmusea, etatmuseet til Kystverket.*