

OM TORV OG FOLK PÅ SMØLA I 1920-ÅRENE

Av Anders Tomter.

Tidlig på sommeren i 1919 reiste jeg med D/S «Solskjel», kaptein Aasgaard, rundt Vestsmøla, Veidholmen og Hopen, og etter at vi hadde passert Steinsøysund, så vi «einskinnebana», så kalt av smøla-væringene ombord. Den var lagt fra Kvilarhaugen og ned til Otterbekken mellom Nordvik og Steinsøysund. Det var mitt første møte med A/S «Smølen», og samværet varte til 1927, da jeg reiste hit til Skottland.

Mitt første møte med Smøla var overveldende med den bratte overgang fra Hedmark og Østlandet til en flat brun øy omgitt av tusener av skjær og skrikende fugler; men denne betraktning av mine nye omgivelser fikk en brå avslutning da vi la til kaien på Knubben ved Gjeviken, for her stod Nils Lie med en gjeng av karer ferdig til å laste torvsekker ombord for «Solskjel»s dampkjele.

A/S «Smølen» var et produkt av den første verdenskrig som skapte brenselmangel i Norge. Der var imidlertid folk som tjente penger på denne mangel som på flere andre mangler, og noen av disse folk dannet et aksjeselskap hvis formål var å produsere torv, som på grunn av de høye kullpriser kunne selges med god fortjeneste i de siste årene av krigen og like etter.

Torvmyrene på Smøla ble valgt fordi de var de største i landet nest etter Andømyrene. Penger var det nok av til å begynne med, og hele foretagendet skulle være i største målestokk. De store Smøla-myrene som lå under gårdene Rokstad og Roksvaag i det daværende Edøy herred og fra og med Reirå til Hopen-grenda i Hopen herred, var noen år før krigen blitt kartlagt og undersøkt av Einar Lund. Han oppnådde å få i stand en avtorvings-kontrakt med den daværende eier av området, en forretningsmann i Kristiansund. Denne solgte like etter at myrkontrakten kom i stand sine eiendommer på Smøla til oppsitterne, og Lund solgte sin kontrakt til A/S «Smølen», som så vidt jeg husker begynte sine arbeider i slutten av 1917. Det er lett å være klok etterpå; men det kan vel sies at et storforetagende som A/S «Smølen» hadde vært bedre plassert på Østlandet, hvor mulighetene for lufttørring av torven, kommunikasjoner, materiell og avsetningen av torven var meget bedre enn på en øy langt ute i skjærgården på Mørkekysten.

Aksjeselskapet, eller «selskapet» som det ble kalt på Smøla, hadde sitt hovedkontor i Oslo. Ingen av aksjonærene satte sin fot på Smøla med unntagelse av en av direktørene som kom med 2 engelskmenn i 1925. En stor stab av torvkyndige og tekniske folk ble engasjert og kom til Smøla i 1917/18 og begynte arbeidene som trengtes før torvproduksjonen kunne begynne våren 1918, håpet man. Det viste seg snart at det var vanskelig å skaffe alle materialer og maskiner



«Ane Oline» laster torv i Oterbekken.

som var nødvendig for stordrift; men selskapet hadde en dyktig kjøper, kanskje for dyktig, og trass alle forsinkelser og vanskeligheter begynte alt slags materiell å hope seg opp rundt Knubbenkaien, som ganske naturlig var det første byggeforetagende som ble satt i gang og fullført. Det var atskillige ting som kom i land og aldri kom i bruk, bl. a. et gassverk. Det ble senere solgt som skrap, og Skaget-karene og jeg hadde en spennende tur til Trondheim med det.

Det var én ting som det ikke var mangel på, og det var arbeidskraft da arbeidet begynte på spreng tidlig 1918. Akkorder ble satt ut og gode penger tjent, så folk strømmet til fra Smøla så vel som fra fastlandet. Arbeidslinjene for gravemaskinene og tørkefeltene på Kvilarhaugen og ved Gåsvatn ble planert med flåhakke, der var ingen traktorer i den tiden og lukkede grøfter ble gravet. Seks automatiske grave- og utlegningsverk ble montert på Kvilarhaugen, hver på sin arbeidslinje. Tre av disse verk kom fra Sverige og tre fra Myrens Mekaniske Verksted. Alle seks hadde de nyeste kverner for oppsmuldring og blanding av torvlagene fra overflaten ned til 3 meters dybde.

Hver maskin hadde en 6-sylindret 4 takts motor som ble startet på bensin, men etter oppvarming brente parafin. I tilfelle av at parafin ikke kunne skaffes, var det et arrangement med torvgassdrift som dog aldri ble brukt. Det ble imidlertid ingen oljemangel. Gravemaskinene hadde hver en arbeidskapasitet på 50 kubikkmeter råtorv pr. time. Under kjøring på to skift var det ikke så lite råtorv som ble gravet opp, blandet i kvernen og formet og lagt ut automatisk



Elen Holberg og Johanne Øien fyller sekker.

på tørkefeltet. Lignende maskiner med dobbelt så stor kapasitet brukes ennå i Irland. Teoretisk kunne hver maskin på Kvilarhaugen betjenes av én mann.

Til transporten av torven til sjøen ble, som allerede nevnt, en en-skinnet bane bygget, men aldri fullført. Smøla fikk aldri se den i gang, til manges store skuffelse. Den var bygget av tre. Det var ingen stålskinne på toppen, den kunne ikke skaffes under krigen. I stedet brukte de en bjerke-lekte 2"×2", tror jeg — belagt med flat-jern, hvorpå hjulene for bærevoغن rullet. På hver side hang 2 kasser eller kurver for torven. Hengebane ville ha vært et bedre navn for transport-banen. Banen førte over bakker og daler, og minste høyde fra bakken måtte ha vært omkring 2 meter.

På Kvilarhaugen ble det bygget 2 brakker for arbeiderne og et maskinverksted. — Kontoret med 2 brakker ble lagt på Reirå like ved våre gode naboer Edvard Brevik, Anton Bakken, Henning Hønsvik og Magnus Reirå. På Skaget var der også to brakker, og en mellom Reirå og Gjeviken.

Leveransen av gravemaskinene ble så forsinket at disse ikke ble ferdig montert før ut på høsten 1918, så ingen maskintorv ble produsert dette året. Allerede tidlig hadde man innsett dette, derfor ble handstikking av torv satt i gang etter en stor målestokk, vesentlig på Reirå-området. Grunnen var meget ujevn, så uheldigvis lå stakkene ikke i noen slags orden, så vi hadde stort strev med å få torven fram til veien.

Ved enden av året 1918 ble alt arbeide stanset. Det at krigen stanset hadde kanskje noe å gjøre med den brå avslutningen, for det var meget arbeide som ikke ble fullført. Vinteren 1919 var det bare Nils Lie som trampet rundt alle haugene og så etter at alle maskinene og anlegg var i god behold. Etter det travle liv året før var det nå bare harene som lekte mellom maskinene, ikke helt uforstyrret, for det var flinke jegere på Reirå.

Dette var situasjonen om våren 1919 da jeg ble spurt om jeg ville reise til Smøla. Ingen av funksjonærene fra 1918 var det minste interessert i Smøla-torv lengere, og det var snaut med penger — aksjekapitalen var brukt opp, og det så ut som om aksjonærene ikke godvillig ville ofre mer penger på et foretagende som de nå kanskje så på som en hvit elefant. En annen ny mann var også engasjert, ingeniør Lorentzen fra Oslo. Han kom periodevis på besøk. Vi ble gjort oppmerksom på at på grunn av pengemangelen kunne vi ikke være sikker på å bli betalt fra Oslo. Det var best vi satte alle krefter inn på å selge torv fra Smøla, hvis den kunne produseres uten tap. Vel, det var ikke annet å gjøre enn å sette i gang. Jeg bodde de to første årene alene i brakken ute ved Breviken og spiste middag på Nordvik og i Gjeviken.

Vi fikk ikke reist noe arbeidskapital for torvproduksjonen i 1919. Det ble bare med å levere torv i sekker til «Solskjel» og «Smølen» 2 eller 3 ganger i uken. Samtidig skipet vi torv i en stor lekter, «Ane Oline», med Anton Bakken som rormann, til Kristiansund en eller to ganger i uken etter som været tillot det. Vi leide en skøyte fra Vestsmøla som slepte «Ane Oline». I Kristiansund ble torven omlastet til dampskipsselskapene, senere Møre Fylkes Ruteselskap. Torven var godt brensel, men som kaptein Pettersen på «Smølen» sa, den kunne ikke kalles «stentorv». Mange var de diskusjoner jeg hadde med ham og Aasgaard og maskinistene ombord om torvens gode og mindre gode egenskaper som brensel for dampskipkjeler.



Fire av torvtrallene på frisk seilas over myrene.

«Vi kan ikke holde ruten,» sa kapteinen. Men de kom fram til tross for torven. Sekkene ble fylt på akkord av Smøla-jenter, kvikke på hånden og i munnen. Der var hundrevis av sekker for dagen, og det var ikke lett å kontrollere at alle var velfylte. Pettersen pleide å plukke ut 2 lette sekker og vise meg på sin neste tur til Smøla.

Jeg traff ham igjen i april 1940 under ganske andre omstendigheter. Da vi ble overført i Molde fra krysseren «Manchester» til «Driva», var det kaptein Pettersen som førte «Driva» inn til Åndalsnes. Jeg gikk opp på broen til ham, og etter god Smøla-skikk takket jeg for senast. «Du brenner ikke torv lenger,» sa jeg. Han stirret en stund uforstående på en mann i fremmed uniform og som snakket norsk, nesten smølsk. «Nei, er det ikkje han Tomter,» sa han og hugg i neven min.

At Smøla-båtene og andre fjordbåter hadde brent torv et helt år, hadde kanskje noen betydning, for i 1920, nokså sent forresten, fikk vi virkelig et lån fra en Oslo-bank til å gå i gang med den virkelige torvproduksjon, med graveverkene. Det var kanskje optimistisk å sette maskinene i gang; men her hadde vi landets største brenntorvanlegg med 6 automatiske torvverk så å si oppstilt på startlinjen, vi måtte iallfall prøve dem. Jeg glemmer aldri da startskuddet gikk i form av et telegram fra Oslo, og så var det å mobilisere de nødvendige tropper og skaffe brenselolje. Og så kjørte vi i gang. Ingen hadde sett maskinene arbeide; men allerede den første dag gikk alle hjul rundt på Nr. 1, «ena» som den senere ble kalt. Det var allerede i slutten av mai, starten var en måned for sent, nå var det å håpe at vi fikk fint tørkevær resten av sommeren.

Det skal nevnes at ingen av de folk som hadde montert grave-maskinene to år forut, kunne bli overtalt til å komme opp fra Oslo, så jeg bemannet dem med lokale fiskere som aldri hadde hatt noe å gjøre med landmaskiner drevet av en oljemotor; men de var alle mer eller mindre eksperter på sine egne motorer i fiskebåtene. De lærte fort og gjorde til skamme den alminnelige folkemening: «De vil aldri gå,» det er gravemaskinene. Karene var interessert i den mekaniske side av saken, og det er lett å ha med folk å gjøre som er interessert i sitt arbeid. Bare når det var riktig fint sjøvær, kunne jeg komme over en og annen som stod og stirret utover til Ramsøyfjorden og Kvitholmen. Den ektefødte fisker blir aldri en god jordbruker og den siste blir ikke en ekte fisker, etter min erfaring. Så det var ikke så vanskelig som jeg hadde trodd å finne de rette folk for maskinene, det var andre ting som var mer vanskelig.

Maskinene beveget seg fram på et belte (ikke to) og på to brede styrehjul. Bæreflaten var imidlertid beregnet for fastere myrer enn Smøla-myrene, så da vi kom ut på dyp torv, begynte de å synke. Heldigvis hadde vi en stor beholdning av 3" planker, og disse la vi på myren foran maskinene for å kjøre på. De ble plukket opp av en mann akterut og langet fram til en mann forut som la dem ned igjen.

Materialet i gravemaskinene var krigsgods og godheten var deretter, dette sammen med monteringsfeil gjorde at det var sjelden at en maskin kunne komme gjennom et skift uten stopp. Vi hadde to flinke mekanikere, men ikke verksted, så reparasjoner nødvendigvis tok lengre tid enn de kunne ha gjort med bedre utstyr. Allikevel hadde vi som regel 4 maskiner i gang på 2 skift, hvis været tillot det. De 2 andre maskiner ble ribbet for reservedeler som vi ikke hadde på lager.

Været var noenlunde bra i juni; men torven som ble lagt ut i juli, fikk for meget regn, og en del torv ble stakket for rå og fikk ikke den nødvendige ettertørk i stakkene. Disse ble spredt neste vår, men torven ble ikke god salgsvare. Det gamle sigende på Smøla at torv bør tas opp før midtsommer for å bli tørr, gjelder som regel også for maskintorv på Smøla.

Neste år i 1921 var vi bedre forberedt og kjørte bare 2 maskiner. Vi fikk ikke noe lån det året, men kom til en ordning med Vullum og Width og Hopen herredstyre om at vi skulle sette i gang og låne de penger som var avsatt til betaling av grunnavgiften. Pengene skulle så betales tilbake etter som betalingen for torven som ble solgt, kom inn. Herredstyret så gjerne at noe arbeide ble satt i gang, for der var ikke så få arbeidsledige i bygda.

Været var ikke på vår side dette året heller, skjønt vi hadde et par uker i juni med godt tørkevær, men ikke nok til at all den oppgravde torven ble helt tørr. All torven ble reist; men ikke all kom i stakk. Spekulasjonen med lån av grunnavgiften kom derfor ikke av så godt som vi hadde håpet på. Dette året hadde vi et lokomotiv som drog alle torv-vognene opp og ned mellom Kvilarhaugen og kaien. Vi hadde lagt en 2-skinnebane året før (60 cm sporvidde). Ivar Lie var Smølas første lokomotivfører og antagelig også den siste. Jeg er sikker på at Ivar er enig i at vi hadde både nytte og glede av denne jernbanen og lokomotivet.

Her ender i hovedsaken historien om «selskapet». Det var bare småarbeider som ble utført i marken etter 1921 etter at all den brennbare torven var avsatt. Vi arbeidet imidlertid med planer om å bruke kunstig tørking av torven i forbindelse med pressing etter forslag fra London; men det ble bare med planen. Det var alltid vanskelig om penger, og en gang da jeg sa til Oslo-banken at selv på Smøla kunne man ikke leve uten dem, kom det kvikke svar fra den unge bankmann: «Men det er da nok av fisk i havet.» Det var ikke alltid så lett å ta opp fisken i havet heller.

Edvard Brevik, Olaf Holmen og jeg tok over M/S «Haabet», det vil si jeg var bare «the sleeping partner». Det gikk ikke så verst til å begynne med; men senere ble det bare med håpet om bedre lykke neste gang, og et par år etter at jeg kom til Skottland, fikk jeg brev fra Edvard at «nu har han Høsteng tatt «Haabet».

Det var ikke bare torv som ble produsert på Østmøla i 20-årene.



*The boss himself — Anders Tomter
i sitt torvrike. Lisken, Johan Dahls
hund, var en flink harejeger.*

På Nordvik drev Iver og Ole Dahl stordrift med nedlegging av småsild og krabbe og skaffet velkomment arbeide til mange folk på strekningen fra Rokstad til Steinsøysund. To ganger i uken hentet jeg posten på Nordvik, og mens vi ventet på dampbåten, ordnet Gamle-Dahl og jeg opp med alt det som skulle ha vært gjort på Smøla og ellers rundt i verden. Dahl var interessert i alle tidens spørsmål; men Nordvik, som han bygget opp fra bar bakke, er en historie for seg selv.

En fin vårdag i 1927 tok Edvard meg til Tyrhaug i den gamle motorbåten sin som jeg kjente så godt på «kakken». Alt jeg var rikere på, var erfaring, og den har vært meg til stor hjelp under min medvirkning til utarbeidelse av nye og bedre planer for utnytting av alle slags torvmyrer. Jeg hadde et glimt av Smøla da vi seilte opp leden den 16. mai 1945, og i 1964 landet jeg der igjen sammen med mange skotter og under ganske andre forhold. Ingen «Solskjel» og «Smølen» nå, men en rask ferge, hvor unge Johan Brevik møtte oss, og på kaien stod to, for meg, også unge menn: Ole Dahl og Bastian Gjevik og smilte gjenkjennende og ønsket oss velkommen til Smøla. Og så kom vi til «Ny Jord», som ennå ikke er historie, men et beundringsverdig, og som vi alle håper, et levedyktig foretagende.

* * *

Denne artikkel er tidligere trykt i publikasjonen *Smøla-minne 1967*. Beretningen om de noe særskilte forhold som hersket også for produksjonen av brenntorv på Smøla i 1920-årene, gir oss et interessant bilde av livet på denne eiendommelige vestnorske øy. *Anders Tomter* gjorde her, sammen med sine medarbeidere, en stor innsats for å få et brukbart resultat ut av et meget vanskelig prosjekt, som utvilsomt var av betydning både for landets forsynings situasjon og for beskjeftigelsen på Smøla i denne tiden. Vi vil gjerne yte vår honnør for pågangsmot og arbeidsinnsats i denne forbindelse.

Smøla-minne som er redigert av *Erling Skjølberg*, Trondheim og trykt ved *Orkla-Trykk*, Orkanger, gir mange interessante beretninger om folk og steder på Smøla i tidligere tider.

Alle bildene i artikkelen er fotografert av forfatteren. Opplysninger til billedtekstene er gitt av *Bastian Gjevik*.

Red.

TORVSTIKKEMASKINER I NORGE

Melding fra Myrselskapets Torvtekniske Utvalg.

Onsdag 27/9—67 foretok Torvteknisk Utvalg befaring ved Ullern Torvstrøfabrikk og Bjørkåsen Torvstrøfabrikk i den hensikt å vurdere den svenske «Digger» og den tyske «Steba» maskin under norske forhold. Disse maskiner er de eneste stikkemaskintyper som er i bruk her i landet.

Steba

Den tyskfabrikerte «Steba» maskin var i drift på Ullern Torvstrøfabrikk under utvalgets befaring. Steba maskinen stikker i en bredde av 80 cm og går ned til en dybde av ca. 90 cm. Det øverste torvlaget kastes ut i grava igjen, slik at den opptatte torvmasse utgjør ca. 0,6 m³ pr. løpende m teig. Maskinen går på belter og er utstyrt med en 18 Hk Deutz dieselmotor.

Torvstykkene har et format på 15×15×40 cm. De legges ut i 2 rekker etter maskinen. Nødvendig arbeidsbredde for maskinen er ca. 2,5 m. Maskinens hovedkniv ble drevet mekanisk ved hjelp av eksenter, og dette gjaldt også de fleste andre bevegelser under stikkeoperasjonen. Den eneste unntagelse var nedre delekniv som ble drevet ved hjelp av en hydraulisk sylinder.

Virkemåte.

Maskinens hovedkniv drives ned og skjærer løs to torvblokker på 15×40×75 cm. Nedre delekniv skjærer løs blokkene i bunnen. Blokkene trekkes deretter opp på hvert sitt Brett som vippes opp i horisontal stilling. Blokkene passerer deretter gjennom roterende kniver som deler torven opp i 15 cm brede stykker. Disse føres ut på ut-