



Flyfoto 1962 (Bømlo kommunes biletarkiv)

Kjødleren

av Ola Jan Grindheim

Peder Svein Grønås (f. 1949) fortel at stadnamnet *Kjødleren* kjem av det gammalnorske ordet *kyllir*, som tyder eit grunt/djupt sjøområde med trangt innløp. Ordet kan også ha tydinga *ein sekk*, og det vel akkurat slik Kjødleren er.

I dag er området mykje endra i høve til korleis det var før i tida. Heile strandlina er flytta utover med utfylt stein både mot nord, aust og sør. For eksempel gjekk det ei vik inn til omlag 20 meter frå plassen der stupebrettet i gruva står i dag. Og strandområdet utanfor huset til Johanne Johannesen og nausta innerst i vika er også utfylt. Mot aust gjekk strandlina heilt inn til der kor den gamle kalkomnen stod (sjå bilete nedanfor). Og opphavleg var det ein liten holme der deler av industrikaien ligg i dag, men den er også blitt borte på grunn av utfylt stein.



Kalkomnen stod i framkant av knausen midt i biletet.

Me veit ikkje så mykje om kva tid den første kalksteinen vart teken ut på Kjødleren, eller frå Moster, for den saks skuld. Men folk har brukt kalkstein herfrå i uminnelege tider.

Kalksteinen i området er av svært god kvalitet, opp mot 94 prosent rein kalk, i følge Reinhardt. Av brent kalk kunne ein mellom anna laga mørtel. Og kanskje Gamlakyrkjo er murt med mørtel frå Kjødleren?

Det stod ein kalkomn på Kjødleren heilt fram til 1995. Me veit ikkje kven som sette opp omnen, eller kva tid han blei sett opp. Truleg var det i siste halvdel av 1800-talet, for på den tid vart det murt opp fleire omnar av liknande type kring om på Moster. Men ein gong etter at AS Bjølvefossen kjøpte området der omnen stod, vart han fylt med stein, og på toppen av muren vart det sett opp eit lite, raudmåla hus. Huset blei brukt til smie og spiserom heilt til kalksteinsutvinninga tok slutt på 1960-talet.

Då Moster Båtlag søkte Bømlo kommune om å få etablere båthamn på området i 1983, var huset framleis intakt. Båtlaget var interessert i å ta vare på det som var att av tidlegare industri på området, og gjorde greie for dette i brev til alle kommunestyremedlemene. Diverre fekk båtlaget aldri nokon respons på forslaget. Og i 1995 blei både huset og omnen jamna med jorda fordi ein hadde bruk for steinen i Moster Amfi. (Steinen blei likevel ikkje nytta fordi han ikkje var av god nok kvalitet!)

Kjødleren si historie kan på ein måte delast inn i tre periodar:

1. Drifta fram mot 2. verdskrig
Uttak av kalkstein og kalkbrenning nede på området
AS Bjølvefossen overtek deler av området i 1917
Meir industriell karakter i tida rett før 2. verdskrig
Knuseverk og maskinhus
Pålastingskai ved steinknusaren og på Dahlaneset
2. Drifta under krigen
Jernbane og tunnel
Uttak av stein frå Amfiet og gruva rett aust for Tollhagen
3. Frå slutten av krigen og fram til drifta tok slutt i 1967
Gruva på Kjødleren
Elektrisitet i 1952
Driftstans i 1959 - 62
Vidare drift frå 1962 til hausten 1967

Opplysningane som kjem fram i denne artikkelen byggjer for det meste på det som Reinhardt Bergheim (f. 1931), Kjell Dahl (f. 1936) og Kåre Gjertsen (f. 1931) har fortalt i januar/februar 2009. Kåre arbeidde i Kjødleren i fire år fram til 1959. Kjell er fødd og oppvaksen i området, og han var mannskap på slepebåten Viggo i ein periode på femtitalet, og frakta stein mellom anna til Ålvik. Reinhardt er også oppvaksen i området og arbeidde i gruva frå hausten 1962 og til drifta tok endeleg slutt hausten 1967.

Elles er det nytta materiale som Tor J. Birkeland har samla om M/S Tauri og kalkomnen i Skjeljavika.

Drifta fram mot 2. verdskrigen

Me veit ikkje så mykje om kva som har gått føre seg på Kjødleren i tidlegare tider. Men det har sikkert vorte teke ut stein og brunne kalk her, liksom andre stader på Moster. Me veit at det stod ein "moderne" kalkomn på området heilt fram til 1995. Den hadde likskap med dei omnane som vart mura opp kringom på Moster i siste halvdel av 1800-talet. Det er rimeleg å tru at denne omnen var i bruk fram til AS Bjølvefossen kom inn i biletet i 1917, og kanskje

enda lenger. Reinhardt kan ikkje hugsa at omnen var i drift då han var gut på trettitalet, men han har ei formeining om at det blei brunne kalk i han opp på 1920-talet.

Men det har sikkert vorte teke ut stein frå Kjødleren enda lenger tilbake i tid. For eksempel var det vanleg i tidlegare tider å setja opp kalkomnar der det var god tilgong på ved, sjølv om der ikkje var tilgong på kalkstein. Det skulle visst vera meir rasjonelt å frakta steinen i staden for veden, sidan det gjekk med fleire gonger så stort volum med ved som med stein. Me finn restar av slike gamle omnar ved sjøen i området nord for Kjødleren, blant anna i Austnes, Skjeljavika (Gassasundet) og Klungervika. Omnen i Skjeljavika blei ”gjenoppdaga” og undersøkt av arkeologar i samband med traseen for Trekantsambandet, og blei datert til å vera frå omlag år1250.

I 1917 kjøpte AS Bjølvfossen i Ålvik kalkkrettane til deler av Kjødleren-området. (Det området som høyrer til garden Teigland, og som kjem som ein kile ned til sjøen der båthamna ligg i dag.) Dei hadde bruk for kalkstein til framstilling av *ferrokrom*, som var eit tilsetjingsstoff i stålproduksjonen. Og etter kvart fekk området ein meir industriell karakter. Det var ikkje så svært stor drift til å begynna med. Og Kjødleren leverte ikkje berre stein til Ålvik, men også til mange andre stader, som Fiskåen Verft og fajansefabrikkane i Sandnes. Før krigen blei steinen teken ut i opne dagbrot nede ved sjøen. Så blei han truleg knust ned til høveleg storleik for hand, og deretter køyrd ombord i fartøy som frakta han vidare til dit han skulle. Eller han blei brend i omnen, dersom det var behov for brend kalk. Reinhardt seier at far hans, Elias (f. 1905), hadde eit fartøy som lasta kalk/kalkstein frå Kjødleren i mellom-krigstida.

Men rett før krigen, kanskje i 1939, blei området modernisert og fekk eit meir industrielt preg. Det blei sett opp steinknusar, maskinhus, trykkluftkompressor og trykklufttank. Dessutan blei det bygt pålastingskaiar både ved knusaren og ute ved betongblokka der det i dag er industrikai. Kan henda var det også på denne tida at smia og spiserommet vart sett opp.

Steinknusaren stod under eit halvtak på sørsida av maskinhuset. Han stod nede i ein betongsilo, og i botnen av siloen gjekk eit transportbelte av grovt flettverk som frakta steinen på skrå opp og ombord i lekteren som skulle lastast. For å kunna fordela lasta i lasterommet, var det ei ”stryte” i enden av transportbandet.



Maskinhuset 2009

Når vognene skulle lossast, kjørte dei opp langs skinnene som gjekk langs sida av siloen. Så blei dei snudde nitti grader og tippa på eit skråbrett, slik at steinen rann ned i knusaren. Deretter blei vognene trilla vidare forbi siloen og bort på eit dobbeltspor. Og når alle vognene var tomme, kunne lokomotivet pensa seg inn på sidesporet og ta dei med tilbake til gruva.

Inne i maskinhuset stod det ein einsylindra motor på om lag 15 – 20 HK som gav kraft til knusaren og transportbandet. Odd Grønås fortel at dei kalla han ”Tjaffen”, og Reinhardt meiner det var ein Bolinder. Motoren dreiv også ein stor kompressor av merket *Atlas*, som skaffa trykkluft til vinsj og bor-hammarane ute på anlegget. Kompressoren står i maskinhuset enno, men motoren er borte.



Knusaren er demontert, men dei fleste delene står på området framleis

Så lenge ein arbeidde i dette området, var det berre pålastingskai ved knusaren. Men det hende at denne kaien var for grunn til å lasta større båtar. Difor blei det bygt opp ei betongblokk ute på det området som er industrikai i dag. Det gjekk skinner frå knusaren og heilt ut dit. Frå betongblokka og inn på fast grunn gjekk det ein treplattung.

Mellom anna Aurora og Alpøy, på omlag 2 - 300 tonn, var for djupe til å komma til inn på Kjødleren. Desse båtene blei lasta ved betongblokka. Desse båtene frakta mykje stein til Risnes kalkbrenneri, forutan enkelte turar til Sauda og Høyanger.

Aurora og Alpøy var eigde av disponent Brynjulf Pedersen i Bergen. Han kjem det meir om seinare seinare.

Betongblokka ytterst på industrikaien



Smia stod på toppen av den gamle kalkommen. Her var det Maurseth'en som var smed. Elling Maurseth kom opphavelg frå Nordfjord, og budde i Maursethhuset i Mosterhamn. I tillegg til å vera smed i Kjødleren, smidde han også for gruva i Synken. Dessutan hadde han si eiga smie, som stod på bakken rett nord for huset der Per Skimmeland bur no.

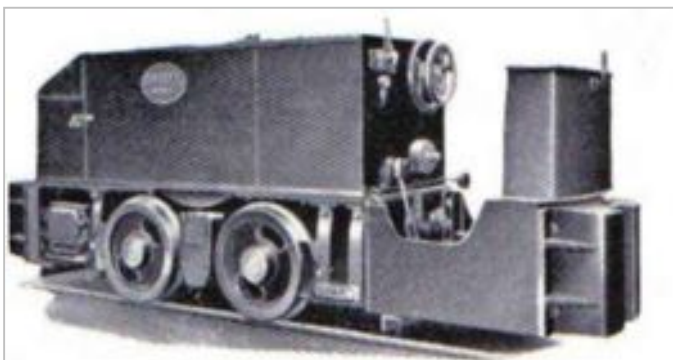
Maurset'en var ein meister til å kvessa mineborar. I periodar var det også andre som prøvde seg på borkvessing, men ingen fekk det til så godt som Maurseth'en.

Til å begynna med brukte dei vanlege luftborar med eitt tversgåande skjær, men ei god stund før krigen fekk dei stjerneborar. Desse var mykje meir effektive, særleg til å blåsa ut steinstøvet frå boreholet. Nedste delen av ein stjernebor hadde form omlag som ein elefantlabb, og i enden var det fleire skjær som gjekk radialt ut frå sentrum.

Når boret var slitt og måtte kvessast, vart nedste delen varma opp til nærmast kvitvarme. Ein spesiell setthammar, med ein spiss som passa inn i luftholet på boret, vart slegen mot borkrona gjentekne gongar, slik at boret vart skarpt, og deretter herda og anløpt til passande hardleik.

Drifta under krigen

Etter kvart som krigen nærma seg, vart behovet for ferrosilisium, og dermed kalkstein, større og større. For å kunna stetta det auka behovet, blei det sett i gong med prøveboringar (diamantboringar) andre stader i området enn nede ved sjøen. Det viste seg å vera store førekomstar av kalkstein der Moster Amfi ligg no, og dei gjekk djupt ned i berggrunnen. For å få kalksteinen ned til sjøen, blei det laga tunnel frå Kjødleren og opp mot Amfiet. Tunnelen kjem ut under scenen i Amfiet. Og då dei dreiv tunnelen, fann dei også kalksteinsførekomstar inne i sjølve tunnelen og i den gruva som i dag kallast Mostratunet, rett aust for Tollhagen.



Deutz Diesel gruelokomotiv frå 1930-talet, same type som var i bruk i Kjødleren under krigen.

Eit 17 hestekrefters *Deutz Diesel* gruelokomotiv frakta steinen gjennom tunnelen frå Amfiet og ned til knuseverket. Det vesle lokomotivet hadde 6 vogner. Det var plass til ein person ved sida av lokføraren, og ungane syntest det var stas å få sitja på med toget. Lokomotivet var ikkje overbygt, så det kunne vera ein kald jobb å vera lokfører om vinteren. Særleg dersom ein måtte venta medan vognene blei lasta opp. Kåre fortel at Sigurd Johnsen var lokfører under krigen. Sigurd klaga på at det var kaldt å stå og venta på at vognene blei lasta. ”Så gå og slå deg opp ei tobbe med stein, då,” svarte Kvinesland’en, tidlegare bakar og slaktar i Mosterhamn, og som døydde i 1945. Reinhardt fortel at også Anders Hermansen (f. 1910) og *Goggen* (Georg Grønås f. 1923) kjørte lokomotivet.

På denne tida var det ein mann som heitte *Riple* som var sjef for anlegget. Han kom frå Riple i Osterfjorden, og budde i huset der Reinhardt vaks opp, Austheim. Seinare var det ein tysk ingeniør som var sjef for drifta. Han budde oppe i 2. etasje i huset til Sivert Ingvaldsen (f. 1903), og der hadde han også kontoret sitt. Huset vart bygd i 1938-39.

Det vart arbeidd på spreng under krigen, både på Kjødleren og andre stader. Difor var det fleire skift, og arbeidet gjekk døgnet rundt. ”Det var så mykje folk at dei gjekk oppå kvarandre,” seier Kåre.

Då det blei slutt på steinen i Amfiet, gjekk dei vidare med tunnel inn under Vetahaugen. Denne tunnelen går parallelt med nordveggen i Amfiet, og endar opp ved servicebygget. Men her var det så dårleg kvalitet på steinen at prosjektet blei avslutta.

Aga’en (Oscar Johannessen Agasøster f. 1902) fekk seg arbeid i gruva under krigen. Men medan han arbeidde i Kjødleren, budde familien hans ved Vordneset på Våge. Kvar helg rodde difor Aga’en heim til Vordneset i ein færing, og om søndagen rodde han tilbake igjen.

På den tida hadde det seg slik at nokre ”agentar” oppheldt seg i Mosterhamn. Dei budde på loftet heime hos Reinhardt. Ingen visste kva dei skulle eller kva dei gjorde, men dei sat ofte oppe i Vetahaugen og speida utover sjøen, fortel han. Men ein morgon var dei vekke og hadde reist frå alt, både mat og ullteppe låg att etter dei på loftet. Og det vart stor sorg då Aga'en oppdaga at dei hadde stukke av med færingen hans. Det var ei trøyst at færingen seinare kom til rette oppe ved Os.

Frå slutten av krigen og fram til drifta tok slutt i 1967

Det blei slutt på drifta i Amfiet etter krigen. Kor lokomotivet vart av, kan verken Kåre eller Kjell seia noko om, men Reinhardt meiner det vart frakta tilbake til Ålvik. Knusaren var i bruk også ei stund etter krigen, då ein braut stein frå området ved tunnelen og nordover. Her låg det ein jordteig som vart kalla Nystykket. Der dyrka dei tidlegare poteter og slo gras. Det låg også ein liten dam der, Paddedammen, kor gutungane lagde naust og leikte med båtar, i følge Kjell. På området låg også ei overbygd vasskjelde, ”så stor at me ungane kunne sitja nede i kjelda og radla,” seier Kjell. Og nokon har meint at dette var den opphavlege *Olavskjelda*, som kom bort då gruva blei laga. Molda frå denne bakken blei gravd opp og frakta med lekter til Ålvik, for det var mangel på mold der inne, fortel Reinhardt.

Etter krigen var det Aga'en som var smed. Han var også maskinist og altnuligmann. Og det var han som kjørte vinsjen med tobber opp og ned i gruva.

Etter at området frå tunnelen og nordover var brote ned og planert, gjekk dei ned i grunnen. Dette var begynninga på den vassfylte gruva som ligg her i dag. Når dei gjekk ned på eit nytt nivå, gjekk dei ned ei *ort*. Ei ort kunne vera om lag 4-5 meter ned. Skråninga mellom to orter blei kalla *stuffen*.

På denne tida blei det slutt på å levera knust stein. Kanskje det hadde noko å gjera med omnane i Ålvik. I alle fall blei knusaren kutta ut, og det blei laga ny pålastingskai lenger inne.

Tre rader med kreosotimpregnerte stolpar danna fundamentet for kaien. To av radene står framleis att, og er fundament for bryggja i båthamna.

Frå kanten rett sør for stupebrettet, der veggen kjem ned på området, gjekk det ein skrå skinnegang ned i gruva. Før straumen kom var det ein luftvinsj som halte tobbene opp. Då dei fullasta tobbene kom opp, fekk dei ein ekstra dytt, slik at dei fortsette på skinnegangen, enten ned mot den nye pålastingskaien der lekteren låg, eller på skinnegangen mot sør dersom det var ubrukeleg flis eller skit. På denne måten er heile strandlina fylt ut med stein.



”Stryta” frå vinsjehuset

Då Kåre Gjertsen arbeidde her frå midten av 50-talet og fram til 1959, var luftvinsjen blitt bytta ut med elektrisk drift (Straumen kom til Moster i 1952.) Der vognene før blei slepte opp av gruva, var det no ein solid leider som dei brukte for å gå opp og ned. Det var eit vinsjetårn og eit vinsjehus av bølgeblekk der stupebrettet står i dag.

Vinsjehuset blei også somme tider nytta til pause- og spiserom. På betongfundamentet som enno står der, stod sjølve vinsjen.

Det gjekk loddrette skinner frå botnen av gruva og opp i vinsjehuset. Skinnene var bøygde på toppen, slik at når heisetobba kom opp, vart ho tippa opp i ei ”stryte” av jern. Samstundes vart straumen vendt, slik at tobba gjekk automatisk ned i gruva att.

Frå stryta gjekk steinen ned i ei transporttobbe. Ho står framleis på området. Ho er mykje finare og heilare enn tobbene som vart brukte nede i gruva.



Transporttobba

Transporttobba frakta steinen ombord i lekteren som låg ved den nye pålastingskaien.

Det var ein spesiell teknikk å lessa i ei tobbe. Sjølve tobba står på ein lavett som er festa til understellet, og kan dreiest 360 grader. Ho har også eit balansepunkt på midten. Difor måtte ho lastast slik at tyngdepunktet så vidt var i bakkant, men ikkje alt for mykje, for då ville ho bli for tung å tippa.

Reinhardt fortel at skinnene på enden ved pålastingskaien var bøygde opp, slik at tobba stoppa når hjula kom inn i denne bøygen. Men dersom tobba hadde for stor fart i det ho blei stoppa, kunne det henda at ho tippa av skinnene. For å unngå dette, brukte Reinhardt ein fastmontert krok som han huka i bakkant av tobba med eine handa, samstundes som han tømde med den andre.

Heisetobba var ei spesiell tobbe, ulik dei andre. Ho var som ei rektangulær eske, og open i den eine kortenden. På botnen av gruva var det sprengt ut eit ekstra volum der heisetobba kom ned, slik at toppen av tobba låg i plan med botnen. På den måten kunne tobbene nede i gruva tømast direkte opp i heisetobba. Heisetobba ligg framleis borte ved maskinhuset. Hjulakslingane er demonterte, men det er truleg desse som ligg ved nordsida av maskinhuset.



Heisetobba

På 50-talet arbeidde ti mann nede i gruva. To og to arbeidde saman med å fylla ei tobbe. Frå heisen gjekk det ut fem spor: To mot sør, eitt rett fram mot vest og to mot nord. Tobbene blei tømde etter tørn, så det galt å hengja i, slik at arbeidet gjekk unna. Når dei skulle bort og tømme ei tobbe, måtte dei styra pensane ved å spennja på dei med foten.

Det skulle vera eit tonn stein i tobba, men på denne tida var det ikkje noko grense for kor stor stein ein kunne fylla oppi. Kåre fortel at dersom dei vart trøytt, lessa dei tobbene så mykje at steinen rasa utfor når han blei tippa i vinsjehuset. Då måtte Aga'en plukka opp, og dei fekk seg ein pause. Det hende også at dei la ned tobba og spetta store steinar oppi, berre for å gjera det ekstra vanskeleg for Aga'en, og dermed få seg litt ekstra kvile.

Det var 48 timars arbeidsveke i gruva. Arbeidstida var frå halv åtte til fem. Dei "åt skjevå" klokka 10, og hadde ein times middagspause. I middagspausen kjørte Kåre heim og stelte kyrne. Han hadde ein gammal Tempo motorsykkel som han hadde kjøpt hos ein kar i Sveio for hundre kroner.

Timelønna i Kjødleren midt på 50-talet var litt over fem kroner. Det var ei slags akkordløn, basert på ei viss mengde stein i veka. Og dei måtte verkeleg stå på for å halda denne akkorden.



*Håkon Bergsvik (t.v.) og skytebas
Kristian Anglevik*

Sjefen for drifta på denne tida var *Kittan* (Kristian Dahl f. 1916). Og Kristian Anglevik.(f. 1908) var skytebas. Men då dei sprengde seg inn i berget i nordenden av gruva, under huset til Anna

Elisabeth, måtte dei ha Olaf i Breivikjø (Olav Solstrand f. 1912) til å skyta, for Kristian Anglevik kunne ikkje skyta tunnel.

I krigsåra og fram til ei kort tid etter krigen, blei steinen knust til ein viss storleik, maksimum 21 cm, og pålastinga skjedde enten ved bryggja rett sør for maskinhuset, der knusaren stod, eller ute ved betongblokka. Ved knusaren blei steinen lasta om bord i to lekterar, som kvar lasta om lag 250 – 300 tonn. Det gjekk også skinner ut til betongblokka, der vognene blei tømde direkte i lasterommet på båtar som Aurora og Alpøy.

Slepebåten Viggo



Slepebåten Viggo saman med lekteren Kvartsmann ved kai i Ålvik ein gong på femtitalet.

Det var MT Viggo som slepte lekterane frå Kjødleren til Ålvik. Viggo var bygt ved Gravdal Skipsbyggeri i Sunde i 1934 eller -36. Han var om lag 50 fot, med grått skrog og kvit overbygning. Framdriftsmotoren var først ein tosylindra 60 Hk Bolinder, men denne blei seinare blei bytta ut med ein 50 HK Rubb.

Det var disponent Brynjulf Pedersen (f.1884) frå Søreidgrend, som gjennom selskapet Risnes Byggetomter, eigde Viggo. Båten var chartra av AS Bjølvefossen i mange år, og Kalle Dahl (Karl Dahl f. 1909) var skipper. Det var eit mannskap på tre om bord på Viggo, og to mann på lekteren. På femtitalet var Kristian Dahl (f. 1883) og Elling Jansen (f. 1890) mannskap på lekteren. Pedersen omkom ein mørk og stormfull novemberkveld i 1942. Saman med Ole Malar (Ole Olsen Grønås, f. 1887) og ein mann frå Stavanger rodde han oppå ein vaier som var festa i land frå bergingsbåten som skulle heva M/S Tauri, som krigsforliste ved Mosterhamn i 1941. Båten kvelva då vaieren stramma seg, og alle fall i vatnet. Både Pedersen og Ole Malar drukna, mens stavangermannen klarte å berga seg i land. Kjell meiner at på femtitalet heitte reiareren Reilulf Pedersen (f. 1912). Det var eldste sonen til Brynjulf .

Om morgonen torsdag 20. april 1944, på Hitlers fødselsdag, låg Viggo og lekteren i Bergen. Det var den morgonen byen blei ramma av ein stor eksplosjon då det tyske lasteskipet ”Voorbode” gjekk i lufta, fullasta med dynamitt. Lekteren, som var fortøydd på ein litt annan plass enn Viggo, gjekk ned, og ein av mannskapet ombord på lekteren omkom. Og Karl, som var i styrehuset på Viggo då eksplosjonen kom, fekk kledda fulle av glasbitar idet alle glasrutene blei blåste ut.

Viggo i Bergen cirka 1953.

Frå venstre:

*Henning Grønås, ein mann frå
Hardanger, Karl Dahl og Ingvald
Ingvaldsen.*



I 10-tida om kvelden vesle julaftan 1944 vart ein tysk vaktbåt på omlag 600 tonn senka utanfor Mosterhamn. Ein engelsk/norsk MTB som hadde lege kamuflert i bakhald, sende ein torpedo inn i ammunisjonsrommet på vaktbåten.

Kjell fortel at han og broren nettopp hadde lagt seg om kvelden, då dei høyrde nokre fæle smell. Dei stod opp og sprang ut, og då kunne dei høyra rop og skrik ute frå sjøen rett utanfor Fyrholmen.. Mange andre frå Moster var med på bergingsoperasjonen, mellom anna Viggo som berga tre mann på fjorden. Ein motorlekter kom til og berga 23 mann, meiner Kjell å hugsa.

Reinhardt sat heime i stova og såg på då dette hende. Han fortel at i dagane etterpå kunne dei finna store hermetisk lukka kjeksboksar flytande i sjøen. Då dei opna boksane, viste det seg at kjeksen var blitt til pulver, men dei syntes likevel at det smakte godt.

Kjell begynte på Viggo i 1951 og var ombord i eitt år. Han fortel at eit slep til Ålvik tok om lag 10-12 timar. Dei heldt 4-5 knops fart, og hadde dei motstraum og motvind, låg dei om lag i ro. Heimturen gjekk unna på 7-8 timar.

Medan den eine lekteren blei lasta i Kjødleren, kunne den andre lekteren føra kvarts til Ålvik frå Kvalvik, som ligg på den andre sida av fjorden. Kvartsen kom ned til kaien på ein skinnebane, og mannskapet sjølv stod for lastinga. Det var på ein slik tur i 1954 – 55 at den eine lekteren forliste.

Odd Grønås (f. 1937) var med på denne turen, saman med Kalle Dahl, Jakob Espeland (f. 1916) og Severin Løklingholm (f. 1913). Han fortel at det var stille og godt ver, så dei gjekk med lastelukene opne då dei skulle kryssa Samlaren. Men så blei dei brått overraska av eit skikkeleg uver, og lekteren begynte å ta inn vatn. Han og Severin var om bord i lekteren. Det var ikkje tid til å få på skjerstokkar og luker, så dei heiv seg på dekkspumpene, men måtte snart gi opp. Viggo måtte gå opp til lekteren og få om bord mannskapet, og deretter hogg Jakob'en av sleparen med ei gammal øks.

I 1961-62 var Kjell Sterri (f. 1942) mannskap om bord på Viggo. Han var saman med Olaf Espeland (f. 1922) og Titti'en (Torkel Bjørnevik f. 1915), som var skipper. Viggo gjekk med stein frå Kjødleren til Ålvik. I følge Kjell Sterri heitte reieren Brynjulf Pedersen (f. 1923). Det må vera yngste sonen til Brynjulf Pedersen som drukna i 1942. Han budde på Straume ved Nordåsvatnet.

På denne tida kjøpte reieren enno ein lekter frå Bergen Havnevesen. Den blei kalla for "Ormen Lange", og var "eit langt slåp med bua bølgeblikkplater til luker." Og Viggo var i Bergen og henta lekteren, for då gjekk Kjell på høgare skipperskule og var på besøk ombord. Den siste perioden var det Jakob Espeland som var skipper på Viggo. Han var saman med Olaf Espeland.

Slutten

Kåre Gjertsen slutta i Kjødleren i 1959. Då skulle drifta avviklast, og det siste han var med på var å ta opp skinnene frå gruva.

Men likevel var ikkje dette den endelege slutten, for ei stund etterpå kom AS Bjølvefossen med eit tilbod på ei krone meir per tonn for steinen. Difor vart gruva pumpa tom og drifta teken opp att i eit mindre omfang på ettersomaren 1962. Kristian Dahl var enno med, men han trekte seg gradvis ut og begynte i fraktfart saman med bror sin, Bernt. Og då var det Olav i Breivikjø som var bas.



Brødrene Kristian (t.v.), Karl og Lars Dahl

Reinhardt hadde jobben med å kjøra vinsjen og lasta lekterane. Dei tippa tobberne direkte om bord i lekteren, som låg med ankeret ute. Og for å fordela lasta om bord, blei lekteren forhaldt ved hjelp av ankerspelet.

Hausten 1967 var det definitivt slutt på drifta. AS Bjølvefossen var ikkje villig til å bruka ei krone meir, i følgje Reinhardt, så både skinner og tobber blei ståande att på botnen av gruva, og står der den dag i dag.

Den eine lekteren blei liggjande ved kai i Kjødleren til han sokk ned. Han blei pumpa tom og fjerna av MS Teigland i 1970.

Under arbeidet med denne artikkelen har følgjande namn blitt nemnde som arbeidarar i Kjødleren:

Under krigen:

Josef Nilsen
Josef Nilsen (son)
Peder Svendsen
Theodor (Landmark)
Georg Grønås
Håkon Bergsvik
Klement Knutsen
Knut Knutsen
Olaf Gundersen
Kristian Anglevik
Oskar Johannessen
Kristian Dahl
Endre Lidal
... Kvinesland

1945 - 59:

Kåre Gjertsen
Emil Esperø
Knut Knutsen
Kristian Dahl
Johannes Bjørnevik
Oskar Johannessen
Kristian Dahl
Emil Esperø
Johannes Bjørnevik
Olav Solstrand
Sigurd Johnsen
AndersHermansen

1962 - 67:

Egil Esperø
Olav Solstrand
Reinhardt Bergheim