

VEGEN TIL FASTLANDET



Livet på ei øy

- Det både var og er kjekt å bu på Austrheim. Sjølv om Austrheim var ei øy utan bruer og landforbindelse var det ein god stad å vekse opp. Alle kjente alle på Austrheim. Vi var fornøgde med å bu slik, for vi visste ikkje om noko anna. Det var heilt greitt at vi måtte ta ferje kor enn vi skulle, men det kunne også vere litt stress for å rekke alt du hadde planlagt. Då nokre av oss begynte på ungdomskulen på Manger endra dette seg litt. Vi fekk venner der, og vi skulle ønskje vi kunne besøke dei når vi ville.

- Kva tenkte du når det var dårleg ver? Vart noko utsett ved dårleg ver? - Veret kunne vi jo ikkje gjere noko med. Viss det vart dårleg ver, så måtte du berre droppe det du hadde planlagt, sånn var det berre, ikkje noko å gjere med det, liksom.

Det var ein båt som gjekk rundt øyane i allslags ver, men elles måtte vi pent vente heime og finne på noko å gjere her.

- Nokre utfordringar var det jo med å bu på ei øy, det kom litt an på kva som skjedde. Viss du skada deg, var det doktor på Austrheim og ein håpa at han kunne hjelpe. Doktoren kom heim til deg viss det var nødvendig, og var det veldig alvorleg, måtte doktoren køyre deg til ferja og så måtte du ta taxi vidare til byn og til Haukeland. Skulle du for eksempel føde, måtte du ringe til telefonsentralen og dei ringte til ferjebåt og taxi. Elles var det vanleg og reise inn til byn nokre veker før fødselen.

Byturar

- Kor vanleg var det å reise til byn? Hadde de kontakt med andre på by sida? - Det gjekk båt frå Austrheim til byn kl 06 om morgonen, og det var berre ein avgang om dagen. Båten gjekk tilbake frå Bergen kl 14, så du hadde berre nokre timar på å gjere det du skulle. Folk reiste til byn viss dei hadde behov for nye klede eller sko ,ikkje elles, ofte ikkje meir enn 3-4 gongar i året. Dersom du hadde helseproblem, var du oftare i byn. Nokre hadde familie i Bergen som dei besøkte. Desse kunne vere frå Austrheim, så det var vanlegare at byfolka kom til Austrheim i feriar enn at ein reiste motsett veg. Nokre eigde fraktebåt sjølve og kunne reise med denne til byn. Då kunne ein vere lenger og få med seg varene i båten sin, for eksempel då ein handla julepresangar.

Avstand

- Det var lang avstand mellom Austrheim og Kaland før bruene kom. Vi hadde ikkje kontakt med dei på Kaland. Det var til og med langt frå Mastrevik til Austrheim. Ungdomane hadde sjeldan kontakt før dei skulle konfirmerast. Alt var jo lengre vekke. Det var likevel normalt for oss med avstand til ting, så vi sykla og tok buss dit vi skulle. Før når folk skulle reise til Bergen måtte dei ta båt. Det var ganske langt til Bergen med båt. Turen tok ca. 3-5 timer. Dersom det var nokon som skulle ha med dyr for å sende dei på slakteriet, så tok det endå litt lengre tid til å komma til Bergen, for då måtte ein også stoppe og losse av dyra i Sandviken. Når dei skulle ta kyrne om bord eller av båten, måtte dei bruke ei kran til å løfte dei opp på eller av båten. Viss du kom om bord på siste kaien, tok det kortare tid sidan du slapp å legge til så mange kaiar.

Møteplassar

- Når ein budde i Austrheim, var det mange kai-er rundt forbi. Når ein skulle ein stad som ikkje var på Austrheim-øya, måtte ein ta båt. Sidan bil ikkje var vanleg, så kunne ein ikkje køyre til den kaien som hadde kortast reisetid til dit du skulle, dermed brukte ein den næraste kaien til der du budde. Kaiane var også møteplassar for folk, sjølv om dei ikkje skulle med båten. Her låg ofte butikken.

Båtar

- Båtane hadde mange stoppestader i Austrheim. Den båten som gjekk frå Kjelstraumen stoppa i Mastrevik, Solesjøen, Njòten, Litlelindås. Dette var stoppa i Austrheim, men båten hadde fleire stopp innover mot Bergen. Det var og ein båt som gjekk på Austrheim-sida av Fosøyen. Dei stoppa med Baløy, Rebnor, Hopland, Askelandsvågen. Austrheim, Hopland, Straume, Valderneset, om sommaren Vestøyne, Lygra, Alverstraumen, Frekhaug, Salhus og så Bergen.

Rutebåtane var av ulik størrelse. I nokre var det plass til opptil ca. 50 folk og ungene berre sprang rundt i båtane. Melandrot gjekk oftast i Mastrevik. Den var ca. 40m lang og tok ca. 280 passasjerar. Den tok ikkje bilar. Den eine rutebåten var 30 fot og hadde plass til ca. 20 passasjerar. Det kunne vere med dyr viss dei skulle til slaktaren.

Båtane var svært viktige og mange ulike båtar har vore i drift. Dei som flest hugsa namnet på var Lindås, Lygra , Melanddrott, Alversund, Seimstrand, Fedje, sabben, Sæbø, MF Elverum, MF Austrheim, MF Masfjord men den mest vanlege var Seimstrand. På slutten gjekk Lindås, Alversund og Austrheim.

- Det kosta ganske masse pengar og ta båten til byn. Det kosta om lag 10-20 kroner å ta ferje for ein person, og det kosta meir å køyre med båt til byn. Dei fleste båtar og bussar som gjekk var eig av BNR-selskap, men Sabben var ein privat båt som gjekk frå Hopland til Rossnes.

Då bruene opna blei båtane selt til utlandet eller selt til andre rundt om kring i Norge. Det vart raskare å kome seg rundt med bil. Ein av båtane, Melandrot, gjekk til Storbritannia. Før bruene kom var det mykje billigare å reise med båten enn med bussen.

Dersom ein skulle til skulen med båten eller bussen var det gratis, altså gratis skuleskyss. Ikkje alle trengte å bruke båt eller buss til skulen, dei sykla eller gjekk til skulen.

Foto:
Vikene



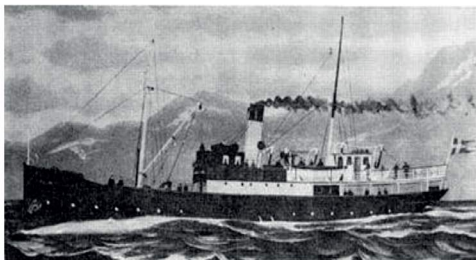
D / S " Seim strand "

D/S "Seimstrand", som etter å ha slitt trufast i 60 år med å frakte passasjerar, gods og post mellom Bergen og Nordhordland, fekk på sine gamle dagar æra av å gå i ei solfylt rute i Karibien.

R "Seimstrand" vart bygd ved Mjelle & Karl- sen i Bergen i 1913, og levert med ein Triple expansion dampmaskin på 40 NHK.

D/S "Seimstrand" før den vart ombygd i 1947.

I 1947 fekk "Seimstrand" ei grundig ombygging på Frydenbø Slip & Mek. Verksted, Damsgård, Bergen..



D/S "Seimstrand" før den vart ombygd i 1947.

Dampmaskina blei erstatta med ein Crossley dieselmotor på 480 BHK, og båten fekk ein heilt ny innredning.

I 1973 gjekk "Seimstrand" sin siste tur for selskapet Bergen Nordhordland Trafikklag. Etter det vart det opplag på Florvåg, før den i mars 1974 vart seld til Ferry Lines Ltd., Kingstown, St. Vincent (Britisk Vest-India).

I fart mellom dei karibiske øyane St. Vincent, Grenedinene og Grenada (dei små Antiller) fekk "Seimstrand" ein meir solfylt tilværelse enn den Nordhordland kunne tilby. "Seimstrand" sank i 1984 på hamna i Kingstown, St. Vincent

M / S " Melandrott "

I 1948 fekk Alversund & Manger Dampbåtlag AS ein praktfull tilvekst til ein ellers så travel flåte av fjordabåtar. Sjøbussen M/S "Melandrott" blei levert frå A/S Stord.

Båten var på 229 tbr. og målte 115,8 x 19,8 x 9,0 fot. Motoren, levert av British Auxiliaries Ltd. (Polar) var opprinneleg bygd i 1941. Då den viste seg å være i svært god stand, fekk den plass i nybygget. Motoren, som var på 500 BHK, ga båten ein fart på 12 knop.

"Melandrott" blei straks sett inn på den travlaste ruta til Nordhordland, Bergen-Frekhaug-Salhus-Isdalstø-Kvamsvåg, der den i tillegg til dei mange fastbuande - frakta ei mengde hyttefolk til og frå landstaden.

Den gongen brukte ein båt, og det kunne ofte vere politikontroll ved landgangen for å sjå til at ikkje båten tok fleire passasjerar enn sertifikatet tillet.

I 1951 blei Alversund & Manger Dampbåtlag AS slått saman med Lindås-Masfjorden Dampbåtlag AS. Det nye selskapet fekk namnet Bergen Nordhordland Trafikklag AS.

”Melanddrott skifta skorsteinsmerke, men held fram i den travle farten inn og ut Byfjorden - til og frå Nordhordland. Båten var vakker å sjå til, og med romsleg plass i salongane var det ein svært ettertrakta båt å reise med.

Utviklinga, med nye vegar og store ferjer på sambandet Steinestø - Knarvik, gjorde sitt til at antall reisande med dei vanlege rutebåtane vart mindre, og den eine etter den andre av båtane forsvann.

I 1974 kom turen til ”Melanddrott”. Båten sette kurs mot vest, til England, der kjøparane ominnreidde den til flytande pub og gav den namnet ”Ferry boat inn”.

Kjelde fjordbåtane: Samferdsle i Nordhordland (scandion.no)



Auke i bilar

Det var ikkje mange som hadde bil på Austrheim før bruene opna. Dei som hadde bil før bruene kom var lærer, doktor, bakaren, lensmann og lastebilsjåfør. Etter opninga kjøpte fleire og fleire folk seg bil, og det var ikkje behov for at rutebåtane skulle gå lengre.

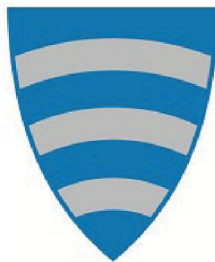
Skulestruktur

Då bruene blei bygd kom det ingen fleire skuler, men det kom ein ny ungdoms-skule på Kaland og den opna i 1971. Det flytta fleire folk til Austrheim då bruene blei bygd, men det var framleis mange som jobba i byn. Mange av dei som jobba i byn flytta heim igjen, men det var også nokre som budde på hybel.

Endra kvardag

Kvardagen endra seg noko etter bruopninga. Det var tidlegare ikkje så vanlig å reise så ofte til byn, men no vart det vanlegare for ein trengte ikkje å planlegge så mykje. Dei fleste vi snakka med fortalte at dei oftare tok turen til byn etter at bruene kom.

Opninga av bruene Det kom mykje bygdefolk på opninga av bruene. Alle som ville fekk lov til å delta og skulekorpsa spelte, - det var ein folkefest. Alle bruene vart opna samtidig. Sjølve arrangementet føregjekk på Kjelstraumbua og alle bruene vart feira og opna i eit felles arrangement. Alle heisa flagget denne dagen. Erling Sætre og Bernhard Austrheim var dei første som køyrde under bua i båt etter opninga og ordføraren var den første som køyrde på den nye bua i bil.



Kommunevåpenet (godkjent i 1989) har tre sølv-bjelkar bøygd oppover mot ein blå bakgrunn. Bjelkane symboliserer bruene som bind kommunen saman, og dei blå felta symboliserer himmelen over og sjøen under bruene.

Fosnstraumbrua



Foto: Ola Moen

Fosnstraubrua er ei bru på riksveg 565 i Hordaland. Brua kryssar Fosnstraumen mellom øya Radøy i Alver kommune og Fosnøyna i Austrheim kommune. Fosnstraumbrua er 404 meter lang og er den lengste med brufeste i Austrheim. Ho vart opna i 1989 og avløyste fergeforbindelsen mellom Rossneset i Radøy og Hoplandssjøen i Austrheim (starta 1962).

Kjelde tekst: Wikipedia

Intervju av Ivar Harald Bergsvik

Austrheim kommune har 50 års jubileum for bruene. Derfor har me komme hit for og intervju Ivar Bergsvik om livet før bruene kom.

Kor gammal var du når første brua kom til Austrheim?

Ivar seier då at «Da må nok vera i 1971, så då må eg ha våre 24 år gammal.»

Korleis fekk de mat i huset? Korleis reiste de?

«Då eg var liten, ca 10 år så var da ikkje så mange her ute som hadde bil, men etter kvart kom det fleire og fleire bilar, men før bilane kom så budde eg på Hopland og då måtte me bestilla ein liten skyssbåt som tok 5-6 passasjerar, så då måtte me ringa han som eigde båten som kunne køyre oss over til Rossnes. Og ifrå Rossnes gjekk det buss, og så reiste me vidare med buss. Me køyrde først buss med Alverstraumen, og båt ifrå Alverstraumen og til byen» fortel Ivar.

Kor ofte pleidde de og dra frå øyane?

Då seier han «Me reiste sånn 2-3 gongar til byen i året.»

Korleis var folk då burane kom? Var dei skeptiske, eller var dei veldig glade for at bruene kom?

«Nei, altså dei aller fleste var happy og glade for at bruene kom.» Korleis forandra bruene livet ditt som ung gut?

«Då eg fekk bil begynte eg og kjøre over bruene, eg synes det var lettare og kjøre over brua enn å ta båt over til Rossnes.»

Hadde du venner eller betjent på ei andre øyene før bruene kom?

Han fortel at han kjente mange frå dei andre øyene.

Korleis var det den dagen bruene kom? Og kva hugsar du mest frå den dagen?

«Då budde ikkje eg her då arbeidde eg i Bergen , eg var ikkje med på opninga men eg leste mykje i aviser og visste godt at da kom ei bru.»

Kven var ordføraren då dei første bruene kom?

«Da må nok ha vore Samuel Leirvåg, han var ein pådrivar for bruene og jobba veldig hardt for at bruene skulle komma.»

Heilt til slutt, ser du noko forskjell på bruene som var før og no?

«Bruene er like, men eg ser jo at dei kanskje er litt meir slitt no.»

Me takkar for det kjekke intervjuet med Ivar H. Bergsvik

Intervju med Kari Brugger Sætre

Me skal gjere eit intervju med Kari Brugger Sætre fordi det er 50 år sidan den første brua blei lagd i Austrheim. Austrheim kommune har spurd ungdomskulen på Årås om åttande og niande klasse kan skrive intervju. Målet med dette er at me skal få vite korleis bruene har påverka livet til dei som budde/bur her.

1. Korleis var det for deg å reise til andre stadar før brua kom?

Visst me skulle komme oss til andre plassar på Austrheim så måtte me enten gå eller sykle. Du kunne og ta båt, og det var smart fordi det gjekk båt i frå nesten alle kaiane. Nedpå Solesjøen var det kai, og det var og muligheit for å ta ferje visst me hadde bil. Ferja gjekk frå Hopland til Rosnes. Og det var korleis me kom oss fram til andre stadar.

2. Kor mange år var du då den første brua blei bygd?

Eg må ha vore nitten år då den første brua blei bygd.

3. Kvar var du under opninga av den første brua i Austrheim, og kva hugsar du best frå den dagen?

Då budde eg ikkje her, då var eg flytta vekk fordi me måtte vekk på skule. Så da huskar eg ingenting i frå.

4. Kva bru var mest nødvendig for deg, for å komme deg fram?

Reint praktisk er det enklast får oss og køyra over Radøy, fordi me bur så langt sør på øya. Så Fosenstraumbua er nok den me brukar mest, men før den kom køyrde me over dei andre fordi Fosenstraumbua kom jo mykje seinare.

5. Korleis har bruene i Austrheim vore med på å påverke livet ditt?

Bruene kom i forbindelse med utbygginga av Mongstad, og på slutten av 60-tallet begynte Austrheim og bli avfolka, det var fordi dei ikkje fekk seg jobb her ute. Eg er sikker på at visst det ikkje hadde kome bruer til Austrheim, hadde ikkje dette vore ein plass der folk budde fast.

6. Korleis trur du det hadde vore og bu på Austrheim visst det ikkje blei bygd bruer?

Det hadde ikkje vore så mange jobbar på Austrheim som ein kunne levd av, før i tida så kunne ein jobbe med fiske, fraktebåtar, smågardsbruk og så hadde me ein fabrikk i Mastrevik, og det var ein damearbeidsplass. Det var vel alle dei store plassane ein kunne få seg jobb, så det hadde vore veldig vanskeleg og få seg jobb. Eg trur dette hadde vore meir ein ferieplass enn ein plass ein kunne bu fast.

7. Kva slags bru hugsar du best at blei bygd?

Den brua eg hugsar aller best er nok ei lita bru, rett borti her, Njøtenbrua. Dette fordi då hadde eg flytta heim igjen, og bygd meg hus her. Og då gjekk alle pensjonistane på Solen på morgontur for å sjekke kor langt bygginga av Njøtenbrua hadde kome. Etter brua kom har det blitt bygd mange nye hus der.

8. Kva transportmiddel bruke du for å kome deg fram før bruene kom?

Før bruene kom til Austrheim var det veldig få som hadde bil, så då brukte me sykkel. Men etter bruene kom så hadde dei fleste bil.

9. Kva tenkjer du om brusituasjonen i Austrheim no, burde me byggje fleir bruer eller er det greitt med dei me har no?

Eg trur eigentleg ikkje det er nødvendig å byggje fleire bruer, fordi eg veit ikkje om nokon fleire plassar som treng bruer. Før bruene kom uti øyane så køyrde dei frå øy til øy med båt for å plukke opp elevar og lærarar, for og så køyre til skulen på Rongevær. Men etter dei fekk bruer der ute så blei jo skulen stengt ned, og alle elevane begynte på Årås. Så eg trur ikkje eg kjem på nokon fleire øyar som me hadde trengt bru i frå.

Me takkar for eit lærerikt og kjekt intervju med Kari Brugger Sætre, Thaline & Leah.

No håper vi du har lært noko om Austrheim, om korleis det var å leve her før bruene kom og etter at dei kom, og om alle båtane som fraktafolk og dyr på Austrheim.

Bakkøybrua



Brua er 214,7 meter lang. Brua går frå Fonnes til Bakkøy.

Med desse tre bruene fekk Austrheim i si tid fastlandssamband. Opninga skjedde laurdag 14. august 1971, midt på Kilstraumbrua. Kostnadene for dei tre bruene var kr 5,9 mill., og totalkostnaden med bruer og veg vart kr 10 mill. Det tilsvarar kr 71,6 mill. i dagens pengeverdi.

Kjelde: Høyringsframlegg på namn på bruer i Austrheim

Kilstraumbrua



Denne brua er 205,7 meter lang. Brua går mellom Utkilen på Bakkøyna og Kilstraumen på Ulvøyna.

Ulvøybrua



Denne brua er 35,7 m. Brua bind Ulvøy til Fosnøy.