

Frå hellebroti ved Norheim

Av Eirik L. Fjose

Eirik L. Fjose var fødd i 1887. Han byrja arbeida på hellebrotet då han var 16 år gamal og arbeidde der til han var 74 år.

Det største skiferfeltet på Voss ligg på eller millom eigedomane til Norheim, Lemme, Kyte og Nedkvitne. Gardane Helleve og Fjose i Tjukkebygdí har frå gammalt hatt slåtteteigar midt inne i skiferområdet, og soleis overteke noko av den beste skiferen. Alle desse skiferbrota har med ei sams nemning vore kalla Norheimsbergi. Det har òg vore større skiferdrift på Saues og Mønsberget. Men driftsmåten har mykje vore den same, der òg.

Vosseskiferen har vore vide kjend både i Noreg og andre land dei siste hundra åri. Men det er mykje lenger sidan dei byrja kløyva skiferhellor til tak på løbygningar og andre uthus på Voss. På stovehus måtte det vera never og torv, for det var varmare, og dei hadde ikkje so mykje å isolera med på den tid. Til å byrja med kløyvde dei nok hellone av store steinar eller lausfrosne bergstykke frå skiferfjell. Sprengstoff var ikkje kome i bruk då, slik at dei kunde mina noko laust frå heilt fjell. Dei kløyvde hellone med jarnkilar, lange trekilar og jarnstaur.

I lang tid bruka dei å leggja hellone på taket uskanta, slik dei var kløyvde av steinane «villhellor». Seinare byrja dei å skanta til rastehellor dei kalla. Dei var rektangulære, og kunde vera opp til to alner breide og tre alner lange og vart lagde i raster på taket. Dei skanta til med hammar. Me veit ikkje kor lenge det er sidan dei byrja å skanta, men løbygningen på garden Nesheim var bygd i 1797 og vart tekt med store tilskanta hellor som enno ligg på taket. Og truleg kan dei liggja på taket 180 år til.

Kor lenge det er sidan dei tok til å laga hellor til sal i skiferbrota ved Norheim veit me heller ikkje, men Lars Kindem skriv i Vossaboki at i 1865 vart hellebrotet til Fjose verdsett til 30 sp. dalar for året.



Foto: Lars Helleve

I skantehytta vert siste hand lagt på skiferhellene. Andreas Hårklau står t. h. og kløyver skiferen i tunne flak som ligg på skantebordet. Broren Petter står med soksa og skantar til. Heilt t. v. ser ein ferdig «halanstein» eller endestein, og framfor bordet står skanten. Dette karane held oppe tradisjonen, både faren og bestefaren arbeidde òg på helleberje.

I 1860-åra byrja dei å laga lapphellor, dei var ovale på 12 x 18 tommar. Seinare vart det òg mindre sortar. Det var postfører og stortingsmann G. M. Seim på Dukstad som kom med den formi frå Valdres. Og han var den fyrste som tekte med lapphellor då han bygde ny stovebygning på garden kring 1865.

Lapphellone vart også skanta til med hammar for det fyrste. Ein mann kunde skanta 100 hellor om dagen på den måten. Men då Arne Rene laga skantesaks gjekk det mykje snøggare. Denne skantesaksi vart noko betre med kvart til ho for 40—50 år sidan fekk si endelege form. Slik saks vart òg teke i bruk på hellebrot andre stader i landet. Med saks kunde ein mann skanta 600—700 hellor for dagen.

Fram til 1890-åri var det berre haust og vår dei arbeidde på helleberget. Mest alle hadde gard eller husmannsplass å onna, og det var mellom onnene heime dei kunde driva skiferarbeid. Og om vinteren var snøen og kulden til meins. Skiferen må vera fri for snø når han skal kløyvast og skantast. Men kulden er verst. Då frys skiferen, vert sprø og

får lett feil under arbeidet. Sume freista bota på dette med å bløyta skiferen i saltlake før dei kløyvde han. Det hjelte noko, men vart for tungvint og seint. Då dei i seinare tid fekk arbeidsbarakkor og elektriske omnar, så steinen kunde tinast, gjekk det bra å arbeida med klaka stein.

Til vanleg var det ikkje dei som åtte grunnen, grunneigarane, som dreiv fram hellone eller leigde arbeidsfolk. Grunneigarane sette bort *benkjer* til folk som dreiv på eigen vågnad *benkjedrivarar*, og desse leigde då dei arbeidsfolk dei hadde bruk for. Benkjedrivaren svara so ei avgift *berglodd* til grunneigaren. Avgifta var på so og so mange prosent av salet for ferdige takhellor. Som regel hadde benkjedrivarane nokso frie hender til å driva arbeidet på benken sin. Både drivar og grunneigar tente på at fjellet gav mest mogleg ferdig skifer.

Når ein drivar byrja på helleberget fekk han tilmælt eit visst tal kvadratmeter av fjellet — ein benk. Denne måtte han so reinska for jord og ofte harkafjell før han kom ned på skiferen. Det kunde ta mange år å arbeida ut ein stor benk. Der er døme på at eit arbeidslag på 3—4 mann hadde arbeid på same benken i 40 år. Då var det teke ut mange kubikkmeter fjell, og det vart svært mange helletak. Sume stader er det arbeidt 25—30 meter rett ned i fjellet. Både skiferfjellet og harkafjellet ligg lagvis. Skiferlaget kan vera frå ein til nokre meter tjukt, med lag av harkafjell på ymse tjukn imellom. Harkafjellet rydjer dei bort med dynamitt, men det må brukast krut til skiferen for å få laust store heile stykke.

På hellebenkene vert det skantegrus og anna avfall. Lenge bruka dei trillebåra til å køyra dette vekk med. Fyrst etter 1905 byrja dei leggja skinnegangar og fekk seg vagnar. På den tid var det meste av arbeidet på Bergensbanen, frå Voss og oppover ferdigt. Brukte skinnor, vagnar og anna verktoy vart selt rimeleg. Benkjedrivarane nytta seg av dette og kjøpte slikt som kunde letta arbeidet for dei.

Etterkvart auka bruken av skiferhellor mykje, og serleg etter at grunneigarane på Norheimsbergi, Møns- og Sauesbergi i 1895 gjekk saman om å skipa A/S Voss Skiferbrud som overtok omsetnaden. No vart det mange som hadde skiferarbeidet til leveveg, og det vart meir vanleg å arbeida «på berget» heile året. Dei nytta då mest mogeleg vinteren til å sprengja laust og få bort harkafjell. Arbeidet vart òg meir oppdelt. Sume bora og skaut laust og la alt til rette, sume kløyvde

skiferen, og andre skanta hellone til. Alt var arbeid som kravde tame og røynsla og når kvar streva med sitt kom dei betre inn i arbeidet.

Til sine tider kunde det vera mange mann i arbeid. Og det vart bygt ein del små hus og hyttor ved eller på hellebrotet der arbeidarane budde. Summe budde rundt på gardane. Det vart nok ofte trengt om plassen, men alle sette små krav den gongen.

Fram til 1915 var det berre handboring i fjellet og det tok mykje tid. Ein mann sat og snudde boren, og ein — ofte to — slo, eller ein mann både styrde boren og slo «einpikka». Det var so ymse djupn på holi, oftast frå ein til tre meter. Gitle og Nils Norheim bygde boreverk for maskinboring med trykkluft i 1915. Trykklufti gjekk då i vanlege springrøyrer kring på benkjene. Det var oljemotor som dreiv dette boreverket. Mange gjekk då over til maskinboring. Då det vart elektrisk kraft å få, skipa alle benkjedrivarane lutlag som overtok det fyrste anlegget, utbygde det vidare med elektrisk motor og større kompressor. Og den gamaldagse handboringi tok då slutt.

Noko som letta arbeidet mykje var at dei i slutten på 1930-åri på mest kvar benk kjøpte småe elektriske heisekranar. Med desse kunde dei letta opp og svinga til rettes lyft på opptil to tonn. Kranane tok dermed bort noko av tyngste slitet.

På so stor arbeidsplass med skjoting og steinbrjoting er ein utsett for arbeidsulukkor. Og nokre dødsulukkor har det vore diverre, men helst har det gjenge godt. Det kunde nok ofte vera surt og ufyse på helleberget i snøslaps og regndrev — serleg so lenge dei berre hadde heilt opne skantehytter der vinden stod tvers igjennom. Der måtte dei sitja å eta i uver og kulde — ofte klaka mat og kaldt drikka. Arbeidet var hardt, men karane var korkje kulsne eller krusne av seg. På Berget levde dei fritt og friskt og heldt seg helsuge.

I den fyrste tidi måtte dei køyra hellone frå skiferbrotet på vinterføre. Det var skrale vegar med bakke opp og bakke ned og vanskeleg å koma fram til hellebroti. Når det var hellor som skulde kring i Vossebygdi, brukte dei ofte dugnadskøyring. Dei som hadde tinga hellor, passa på når det var godt sledaføre og heldt dugnad. Grannar, slekt og vener samla seg so det vart 10—15 hestar. Slik dugnadskøyring var i bruk til det kom bilar.

Den rotelagde vegen til Kytes, Norheims, Repåls og Lemmes gjekk om Tønademmo, Aurgötna, opp den bratte bakken med Verjütreet og

kløyvde seg der. So var det fleire bakkar opp til Repåls og vegen heldt fram om Hallingahaugen og Øvre Geilane til Lemmes. Vegen til Kytes og Norheims svinga burt på Verjuhaugen, ned bratte bakkar til Nedre Kytes, gjekk gjennom tunet der og opp den bratte Krokabrekko. Derifrå var det gardsveggar til Norheims og Øvre Kytes.

Men det var òg ein vinterveg til Norheims og Kytesgardane. Han gjekk frå Aurgotna innover Verjumyri til Nedre Kytes og var lettare enn den rotelagde køyrevegen. Kring 1898 vart det bygt vanleg køyreveg same leidi. Vegen over Sumpen midt på myri seig ned i den blaute grunnen. Bøndene køyrde år om anna hundravis med steinlass til påfyll. Men var det mykje regn, gjekk vatnet yver vegen slik at ein måtte vassa eller og gå rundt myri. Det gjekk fleire tiår før det var fast grunn i Sumpen. Krokabrekka vart omlagd i 1928. Likeins Stigabakken på Tøn. Litt seinare vart det bygd veg Norheim — Klyve. Sidan bruka Repål og Lemme òg dei nye vegane, og den gamle bratte vegen vart gløymd.

Det var vanskeleg — for ikkje å seia rådlaut — å få veg til alle benkene. Og alt i 1880-åri vart det bygt togbana frå Norheimsberget ned til Lønavatnet. Der var ringtrossa, slik at dei lasta kassone som gjekk nedover drog dei tomme kassone oppatt. Hellone måtte først med båt over vatnet til Ensmoen, og vart køyrd med hest til Lagerplassen på Voss Stasjon. Ei tid gjekk det dampbåt over vatnet, men i 1900 vart togbana bygd over vatnet til hovudvegen på Sau. All skiferen frå Norheims- og Fjoseberget vart frakta den vegen. Men frå brota til dei andre grunneigarane vart hellone køyrde med hest til jarnbanestasjonen på Vangen. Det var lang veg so dei rakk berre eitt lass for dagen. Hellevogni var firhjult med karm. Skiferen var tung, dei tok omlag eitt tonn i lasset so vogni var sterkbygd, eit lite lass i sjølve vogni. Hesten kunde ikkje halda det tunge lasset der undabakkane var bratte, so der måtte dei bruka «reist» (slepesko) slik at eine hjuli vart læst fast og stod.

Hestar som gjekk i hellekøyning, stogga av seg sjølv når dei kom fram på ein undabakke so køyrekaren fekk sett på reisten. Og når det vart flatare att, kasta hesten seg sjølv mint av all makt i bakselen, for å få vogna attyver slik at karen fekk ta reisten av.

Vegen gjennom storåsen var smal og hjuli på alle hellevognene vart gåande i same faret og grov fleire tummar djupe spor i vegen. Det var

uråd å kryssa hjulspori med sykkel og ein måtte sykla stødt om ein skulde greida halda seg på den smale vegkanten utanfor hjulsporet.

Då Bergensbana vart opna frå Voss og austyver, vart det bygt lasterampar på Ygre og på Klyve. Til Ygres køyrde dei med hest frå Kytesberget, seinare med bil. Togbana over Lønvatnet vart nedlagd, og dei bygde ny togbana til lasteplassen på Klyve i 1908. Denne togbana var 2500 m lang med sidelinor til benkjene på Nedkvitne, Norheim, Fjose, Helleve og Lemmesbroti. Togbana var i drift mest femti år, og der vart frakta mange millionar takstein der. Dei siste tjue åri heldt det seg kring 5000 tonn for året. I 1957 vart det bygt bilveg opp til benkjene, og togbana vart nedlagd.

Bortsett frå litt ruteheller (kvadratiske) var lapp i ymse storleik lenge einaste hellesorten. Etter fyrste verdskrigen byrja dei laga rektangulær takstein. Denne vart til å byrja med helst førd til utlandet, og vart kalla eksport. Etter siste krigen har det òg vore laga mykje «flis», kvadratiske heller til å leggja på golv og veggjer. Ssiste åri har salet av takstein minka, andre taktekkjingsmåtar er tekne meir i bruk. Voss Skiferbrud omsette frå 1895 til 1945 skifer til tekkjing av 10 mill. kvadratmeter takflate.

Talet på arbeidararar som laga heller lutlaget omsette har ymsa mykje. Eit par gonger har det arbeidt omlag 400 mann. No er det vel berre tjuge. For nokre år sidan vart det sett i gang ein liten fabrikk der det vert drive meir med maskinor.