

## NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 2

Tilleggsspørsmålnr.

Emne: Transport av høy.

Oppskr. av: Frank Sæbø.

(adresse): Selbekken.

Fylke: Sør-Trøndelag.

Herad: Lemsvik.

Bygdelag:

Gard: Selbekken.

G.nr. 89 Br.nr. 2 og 3.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle. Egen erfaring.

B. Eller om den er etter andre heimelsmenn: (ta også med alder, heimstad, yrke):

## SVAR

1. Det har vart stor forskjell på småbruk og husmannsplassen som ikke holdt best og på såpass store gårder at de hadde best.

Nå er det slutt med å slå i utmarka, det ble sluttet i 1920-30-åra. Det var de største gårder med liten arbeidshjelp som først sluttet, først hadde arbeidshjelpen mer å si enn gårdens størrelse. De som drev lengst med å slå i utmarka holdt vel på en 15-20 år lengre enn de som først sluttet.

For 40-50 år siden var det mest alminnelig at de som sjøl ikke hadde best måtte dra høyet heim på "dragarkjølke". I de senere årene av utmarks-slått-perioden ble det mer brukt å låne best, eller en kjerne leie bestekjøer.

2. Transporten til stakken eller høybua foregikk på den måten at høyet eller grasset, enten ble båret på ryggen i en "kølsveii" eller

2  
et fang. I brattent fering ble det dradd på slo. Der det var tørt og flatt nok kunne en tildels også bruke hest og "slea" eller slo til transport.

En "bølsvei" ble laget av et ungt bjørktré omtrent 2 m. langt. I toppen laget man en løkke av kvistene som fyttkendene ble trukket gjennom.

Sloa var av ung ukvistet bjørk eller rogn omtrent 3-4 m. lange. - Her har vi ikke noe særskilt navn på å bære tinget i "bølsvei" eller slo.

På slo varierte lasset etter feriget. Et halvt hestlass var et bra stolass. Med fustkraft og fint fering ble 2-3 stolass bundet sammen så de gikk etter hverandre.

Høybrienes størrelse og til-  
laging er omtrent de samme enten en bruker "bølsvei" eller fang, og en voksen mann bærer omtrent tre kjenner  $\frac{1}{3}$  hestlass.

"Bølsveien" eller fanget holdtes oftest over den ene skulderen, tildels over hodet under transporten. Bæreren fikk hjelp til å reise seg med børen, hvis det var noen til å hjelpe da. Hjelperen sto bak og hjalp da både

II

til å stramme tauget eller  
"bølsveien" og løfte børen opp.

3

Arbeidet ble delt som  
det høvet best. Både menn,  
kvinner og barn hadde samme  
rett og plikt til å være med.

Snorsekke eller røddsekke  
var ikke brukt her, men når  
høyet måtte ruller utover bratte  
skrenter ble det surret godt med  
tau med et lag med løv-  
knist under.

Høypesteng er ikke brukt  
her i bygda da terrenget ikke  
er så bratt.

Kiper er et ukjent red-  
skap, men trillebøren var mye  
brukt til høytransport, som  
da fikk noen store lasteplass  
enn til annet bruk.

Båer med to stenger  
og to svevler ble også ofte  
brukt under høybæring.

Trillebår og bår ble  
brukt både av voksne og barn.  
Høymengden som ble lesset på  
bår eller trillebår var omtrent  
5 kjeerner (et halvt hestlass) til  
en voksen kar, til kvinner og  
barn noe mindre etter som kreft-  
ene strakk til.

Noe redskap med fire  
langsgående treslenger festet  
sammen med en tværgående

64

Stav er ikke kjent her.

3 Fra utmarkska kumme  
høyet bare kjøres heim på  
vinterfjort da det ikke er  
veier for Sommerkjøring til fjell-  
slåttene. Austanden fra heim-  
bruket kan være en par mil,  
og strengt er enkelte plasser  
meget vanskelig å ferdes i.  
Mange steder er det bratte  
liv og blaute myrer. Like ens  
er det mange fjellvaun som  
først må frysse til med farbar  
is før det blir mulig å kom-  
me fram.

"Kjøredoringen" for høy-  
transport må deles i to grupper.  
Først tar vi de vanlige på  
heimbruket. - Utover til om-  
kring 1830 var det bare "sleden"  
som ble brukt både sommer  
og vinter når en hadde bestkøft.  
Omkring 1840 begynte en å lage  
et hjulredskap kalt rull.  
Denne hadde to hjul laget av  
treplanker uten jarnskoring og  
med en lasteplass med armer  
foran til drag. I 1860-70  
årene ble det laget forhjul  
langvogner med aluminium hjul-  
fasing og jarnskoring. (lasteplassens  
størrelse var ca. 2.5 x 1.2 m.).

I de senere årer har  
endel skaffet seg vogner med

fire hjul til høy- og korn-  
transport.

5

Hjulside og karrivogn er  
ukjente redskaper her.

Forsillingen på høyvogner  
her er en arm på hver side  
som røtter gjennom fest-  
og lasterommet på vognen.

Sledemaon er ikke brukt  
på hjulredskap.

Hjulside var et redskap  
med meier foran og to hjul  
bak.

I første halvdel av det  
18 århundre var det ingen jern-  
skoning på sledemeierne, kunken  
for vinter eller sommerkjøring.  
Ble meierne slitt brukt en  
å "drage" de med sliteplate  
av hårdt tre.

Etter 1850 ble det litt  
om sevr lagt jernbestag under  
vinterledene, men om sommeren  
brukt fremdeles kummeleden  
uten bestag.

I året 1838 faststo  
byggas herredsstyre en forordning  
om hvor en fikk kjøpe med  
meier på sommerføet, men nærmere  
detaljer for disse regler kjem-  
mer jeg ikke til, kunken for  
meier eller hjul.

Det var ingen spesiell  
vogn som ble brukt til høy-

og konkjøring, det var almindelige arbeidsvogner og så kaldt Lovogner.

Omkring 1900 begynte en å lage noe som ble kaldt høygrind. Denne var laget av ferspiler med et langt tre på ovre og nedre kant. Den besto av fire deler som ble holdt sammen med tre-pinner eller jærnkroker. Noen vesentlig forandring er det ikke blitt i manns minne.

Skindene og trikkeler til å holde høyet på vognen er utgjorte manns tre.

For høygrinda lasses høyet løst og kamps sammen av en "bjar". Et sommelass høy er 150 - 200 kg.

For høygrinden kom i bruk ble det mest av høyet først lasset på "stolass". Denne hadde samme lengde som "slean", og den ble lagt på masken under stolasset. En lasset da som regel ti kjemmer høy på hvert lass. - Høyet ble kjemmet med stukk hand-river og kjemmeren ble båret på skulderen og støttet med riveren.

Når dagens høyking var ferdig begynte markkjøringen

7

Stolassene ble bündet fast til „stoståren“ med „høyfong“ og høyfongband. Derpå ble det rullet på kant for å fippes opp på „slean“ eller lovogna. Var gårdsveien kranget måtte stolasset bündes fast med et reip.

Noen spesielle regler for det aller siste lasset var det ikke, men gamle folk var meget samvittighetsfulle med å skrape sammen alt så ingen ting gikk til spille. Den siste rest kaltes „opptak“.

Før høygrinden kom i bruk ble høyfong brukt. Den var laget av to smale lekter tilsvarende lassets lengde med tverrte på begge ender.

Tauet som lasset ble bündet med kaltes „høyfongband“. Her har vi ikke noe særskilt navn på å feste lasset med fang.

Noe bestemt forhold mellom høystakken og lasset var det ikke. Under bra fôr- og veiforhold ble to bommelass regnet for et vinterlass.

På gårder med mer enn en hest ble to hester brukt for „høyslean“. På

mindre gælder der bare en  
 best brukt. Dog hadde en på  
 små gælder tidels kirkelag  
 for høgkjøringen. For vogn-  
 kjøring blir bare en best brukt  
 for hver vogn

Felleslåtten ble lite  
 brukt her i bygda, og i disse  
 tilfeller kjøpte innen høyet  
 heim samtidig og utstykket  
 ble eventuelt delt i lass.

Tida for heimkjøring  
 av høyet fra utslottet  
 og stolslottet ble bestemt  
 av jøret og veiforholdene.

De som hadde utslott  
 når hverandre kjøpte samtidig  
 og tida for kjøringen bestemte  
 vordende. Den som var mest  
 iherdig måtte bringe mest. Hesti-  
 kyger ble ofte brukt for å ta  
 seg fram den første dagen.

Under høgkjøring ble  
 det også gjort byttekjøring  
 eller "drama" for å få høyet  
 heim mens vind var åpen.

# Kjørdagen.

Kjørdagen på de lengste  
veiene til høyest begynte  
kl. 4 om morgenen. Da  
måtte hestene føres godt for  
den lange og austrengende  
arbeidsdag.

Så måtte "slean" ordnes  
til og alt tilbehør som kunne  
benyttes for tieren, så som reip,  
øks snøskoppel, hestelugger  
med bindinger "Nst" m. m.

7 6 tida rykket kjørene  
ut og de første par tieren  
var det bare vintervirket, og de  
fulgte da den fra gamle dage  
sjøllaga byggveien som med  
sine utallige bakkekneiker  
lignet meget på en tidomurig  
berg- og dalbane.

Så kom en på Stovatrut,  
og på blankisen var det  
fristende med litt kappkjøring  
for å konstante hoven som  
hadde den raskeste trest.

Men de fornuftigste kjørene  
ville nødvendig austrengse sine hester  
i utbrengsmål på en slik stii  
dag.

Ved ytre vassenden påsertes  
Jutulstien, en ca 50 m. høy  
nesten lodrett glass fjelling med  
en stor åpning i neder kant

Et lite stykke borte  
fra "stien" ligger Jutulploget  
en ca 4-5 m. lang smal  
stein med en spiss som  
er akkurat likt et plogskjær.

Så kjørte de oppover en  
bratt li, og bar ikke snøen  
høstene måtte bygge bindes  
på, som var kaldt <sup>ubrudd</sup> barhendt i  
ny snøen. Lengen opp i  
lien passeres "Trekestolen" en  
ca 3 m. høy stein som har  
stor likhet med en prestestol.  
Denne er beskrevet som gruse-  
punkt mellom Sussvik og Hunder  
herredet.

Enda er det mange bakker  
som måtte fornes før de kom  
fram. Like ves nye "Snøsmok-  
king" og brøyting før de  
i 11-12 tiden kom fram  
til markastøtten.

Høystakkene var halvveges  
nedsnødd så det også var mye  
røkking før de kunne begynne  
å lesse på lassene. Ofte tok  
det en par timer i lesse på  
lassene og bindte de virkelig godt.  
De brukte en 5-6 høyvier og  
to tre reip på hvert lass  
når det skulle være forsvarlig  
bindet.

På heimveien var det  
mange "sprengetak" i motbakken,

11  
Kanskje veltet et lass og  
da var det bra det var  
flere i følge for å få  
det på rett kjøl igjen.

Tommet til Stornaturus  
eigen kjerne kunne sette seg  
på lassene og gnage i seg  
materen de hadde med, den  
kjerne ofte var hardfrossen.

7 riktig kaldt var og  
slingt føre som de ofte  
ikke bleiv for i 16-17 tide  
om kvelden.

Var det "durna" eller  
byttekjøring kan det om  
kvelden et lite festmille  
for kjørkamerer.

Etter en slik dag var  
appetitten i orden og rømmegraut  
og det beste eller husest kunne  
by på gled med i en fart  
og i store mengder, noe som  
alle undet dem etter en  
slit som og lang arbeidsdag.