

Jørgen Myking forteller:



Norge - verdens rikeste land i 2004  
men hva under krigen i 1942 ?

## En artig matauk tur



### Utne i Hardanger.

Utsikten fra hvor Johannes Utne's hus.

Storfergen har nettopp forlatt kaien.

Husene her er en del av SMEA-GARDEN i dag.

Ljåfabrikken lå på området ved det store røde huset.

Forord fra Auto Inform til:

#### Minner fra den gang (1942)

9. April 1940 kom krigen til Norge, den skulle herje landet i 5 år før den tok slutt. Det kom ikkje til kamphandlinger alle steder, men flere steder i Hardanger var det harde tak mellom nordmenn og tyskere. Nytt om kampene kom etterhvert til bygdene, og det oppstod snart rykter om både ene og andre. Tyskerne skulle ha tatt med seg hele griseslakt fra slaktebenken og tømt hus for både likt og ulikt. Tyske soldater i Indre Hardanger, tok seg til rette på hoteller. De ble sendt videre ut over bygdene og med ett virket Hardanger å være fulle av gråkledde soldater. Våpen og utstyr hadde de hengende overalt. Med mye styr og ståk for de fra hus til hus, og søkte etter radioer og våpen.

Rykter spredde seg sammen med fremferden til soldatene og bygde opp under redslene hos hardingene. I disse dagene ble

også mye rart bært til skogs og gjemt unna i urer og holer.

Etterhvert grov tyskerne ut stillinger, satte opp veisperringer til passkontroller og etablerte seg i kommunene. De okkuperte hus og satte opp brakkeleirer. Med tiden ble det og satt opp leirer for russiske krigsfanger, som skulle være med på å holde Hardangervidden åpen om vinteren.

Etter at tyskerne kom til Hardanger måtte alle gårdene gi en viss del av buskapen sin til soldatene, men noen var lure og sendte et par lam til skogs eller gjemte de unna. Alle varer kom på rasjonering og varene var ofte dårlige. Melet gav en mørkegrå grøt og dårlig bakst. Det var vel også mange som ble avvent fra å røyke under krigen, fordi det var så vanskelig å få tak i tobakk. Mange folk fikk heller ikke vasket seg godt nok siden det var vanskelig å få tak i såpe. Jordbruk var også under krigen den viktigste hovednæringen i Hardanger. Folk syklet,

rodde og gikk langt for å komme seg til steder når det var fest.

Våronnen kom tidlig i gang den første krigsvåren. Det ble satt poteter alt 1. mai og det var tidlig. Bøndene mente det var om å gjøre og dyrke mye poteter, korn og grønnsaker da det ville bli stor behov for mat. Alt første krigshøsten kom det folk på hamstreturer og tyskerne krevde tvangslevering av både poteter og kjøtt.

Kjøtt og poteter ble forlangt utlevert, men dette kunne være vanskelig når det var lite folk til alt som måtte gjøres. For Tyskerne var dette bare et lite problem og de truet å skyte alle som ikke fulgte ordre. En liten gård ble pålagt potetkvoter 2 - 3 tonn og 500 kg kjøtt.

Potetene ble fylt i sekker, og alt ble hentet av tyske biler. Maten ble kjørt til nærmeste kai og tippet i lasterommet på en båt. Tyskere med hirdmann hadde det travelt med å springe fra hus til hus under innkrevningen. De ville passe på at alt gikk rett for seg, og at potetene var av fin kvalitet. De gjorde gjerne folk oppmerksomme på at potetene gikk rett inn i lasterommet på båten, uten videre kontroll. Dermed hev bøndene litt ekstra småpoteter og annet rask innimellom. På den måten sparte de levering av noen hundre kilo poteter. Folk på gårdene hadde godt med mat under krigen, og var derfor aldri sultne. Men en skulle ikke lenger enn inn til industristedet på Tyssedal og Odda før det var verre med mat. Det kom ofte folk med morgenbussen til gårdene, det kom koner og jenter, ja mannfolk og. De bad om mat, ville kjøpe eller bytte.

I slaktetiden om høsten før jul var det stor pågang og det var sjelden folk reiste tomhendt hjem igjen. Maten ble delt på så godt det kunne la seg gjøre. Folkene som bodde på gård på den tiden hadde en stor fordel i matveien. Når det gjaldt mat i det daglige, så var potetene nytt til mye. Det ble kokt potetgrøt, laget potetmel, potetsmør, potetkaker og det hendte folk prøvde å ha poteter i brødeigen og. Bønder var så heldige at det var korn på gårdene, som ble malt på en kvern. Epler og pærer ble tørket, og brukt til supper, dessert og til knask. Den sjokoladen det var rasjoneringskort på så en ikke mye til,

Klær var heller ikke lett å få tak i, men gammelt tøy ble sydd om. Strikkeplagg ble rekket opp og garnet brukt om igjen. Folk var oppfinnsomme og flinke å få ting til. Såpe fikk en kjøpt, men det var ofte B-såpe som var veldig dårlig. Hver høst etter slaktingen laget bøndene såpen selv. Den var både god og dryg og var særleg fin til å vaske klær med. Tyskerne opprettet tidlig flere baser i Hardanger og fant snart ut at de beste flatene var fine til å ha manøvrer på. Det var mange ganger bøndene opplevde at det kom bilkolonner forbi. Det krydde av biler og kanoner. Det ble stilt opp kanoner ved inngangsdører og andre steder. Folk følte det nifst da tyskerne kom like inntil husene med kanoner. Bøndene fikk ordre om å gå i kjelleren under slike øvelser og opplevde dette som krig selv om det bare var øving. Tyske soldater skjøt mot skogen, og i mange år etter krigen var slutt ble det funnet kanonkuler ute på markene. Det nærmeste til virkelige krigshandlinger i Hardanger, var den dagen Ulvik ble skutt i brann. Først hørtes mange skudd, og ikke lenge etterpå kom det tjukt med røyk ut fjorden, det var uhyggelig fordi folk visste ikke hva som stod på, men det varte ikke lenge før de fekk greie på at Ulvik som kjent ble evakuert.

Levekårene i Hardanger var ikke så bra under krigen, fordi det var rasjonering. Rasjoneringskort ble utlevert i kommunehuset. Det var en nemnd som stod for utdelingen av kort for brød, kaffe og tobakk. Men det ble mindre og mindre av tobakkskort etter som årene gikk. Folk på skogsarbeid, som ble kaldt tungarbeid, fikk noe mer som ble benevnt tilleggs kort. Når en hadde fysisk hardt arbeid fekk

en ekstra kort som lønn.

De som hadde det best var de som dreiv med jordbruk, for der var sauer som gav kjøtt og kyr som gav melk og smør. De som ikke drev med jordbruk hadde ikke disse fordelene. Av og til hadde folk ingenting igjen å spise, da måtte de kjøpe eller bytte til seg matvarer.

En kunne f. eks bytte tobakk mot smør, dersom du ikke brukte så mye tobakk. En kunne også bytte skosåler. Det var rasjonering på lær, derfor var det vanskeleg å få tak i skotøy.

Tyske soldater stod på vakter langs veiene. Dersom en skulle ut å reise, måtte en vise frem pass med bilde, navn og adresse. Skulle en lenger måtte søkes om et spesielt reisepass.

Her forteller Jørgen Myking om en opplevelse fra "den gangen":

## En artig matauktur:

Som noen av oss eldre enda husker begynte Mathisen Auto Co A/S straks etter krigsutbruddet i 1940 å konstruere aggregat for kjøretøy som ved hjelp av karbidgass kunne brukes istedenfor bensin, som i stor grad var forbeholdt tyskerne,

Mange anlegg var allerede i drift. Justeringer og forandringer foregikk daglig og alle var ekstra engasjert med dette arbeidet fordi vi her fikk gjøre noe nyttig i denne ellers så vonde krigens tid.

Man kan i dag med god grunn riste på hodet med tanken på hvordan vi nokså lettvindt, nærmest tåpelig behandlet denne eksplosive karbidgasen. En dag kom et så ekstra kraftig smell at alle ruter ut til gaten røk. Også noen vindusruter helt bort til Danckert Krohns stiftelse ble knust. Men i løpet av noen timer ble alt reparert og det hele dysset ned for å unngå naboprotester.

Monteringen av karbidannlegg på biler gikk snart videre og vi gledet oss hver gang nye anlegg kom i drift.

Men overgangen fra bensin til karbidrift var dog ikke uten problemer. Det ergret oss når motorer titt og ofte hostet ganske kraftig og vi funderte på årsaken til dette. Noen ganger var smellene så kraftig at motor panseret ble kastet av eller lydporten gikk istykker. Vi mistenkte at denne plagen på en eller annen måte skrev seg fra den elektriske tenningen siden noen motortyper var mere plaget enn andre.

Vi studerte all litteratur om emnet, både tyske og engelske. I et hjørne av verkstedet laget vi et lite eksperimentbord og rigget der til et tenningsanlegg, drevet av en elektrisk motor. Ved kjøring i mørket der var det interessant å se en synlig induksjonen mellom høyspentledningene. I tillegg gjorde vi eksperimenter på en gammel Ford varebil vi brukte på verkstedet, populært kaldt løperguttbilen. Bilen var dårlig vedlikeholdt, blant annet var det noe kompliserte bremse systemet på forhjulene plukket helt vekk.

Motoren var bra og påmontert vårt Cargass karbidanlegg med den store vannbeholderen foran radiatoren. Etter mye funderinger og eksperimenter syntes det av og til svake falske gnister i tennpluggene, men når ledningene ble holdt et lite stykke vekke fra pluggtoppen forsvant de falske gnistene. Da var det bare å gå bort til min gamle gode venn Ernst Pedersen i dreiebenken og få ham til å lage små fiberrør med innvendig gnistgap og sette disse imellom tennpluggen og ledningene.

Denne lille dingsen vi konstruerte gjorde underverker og det gikk ikke lang tid før det ble gjort avtale med Bergen Fagskole som igangsatte masseproduksjon til glede for de mange av elevene som slik tjente noen kroner. For å sikre at disse fiberrør med innmat holdt over lengre tid, monterte vi dem på verkstedets varebil og tok mange korte og lengre turer omkring i landskapet rundt Bergen. Motoren her gikk tydelig bedre uten de plagsomme små eksplosjonene som var tidligere.

Det hendte vi ble stoppet for kontroll, men fikk alltid kjøre videre. Dette at vi kunne kjøre ganske fritt gav noen på verkstedet ideen til at vi måtte kunne bruke denne bilen til å skaffe oss noe mer å spise enn det daglige tørre brødet. Mange maset på at jeg som var så godt kjent i Fana og ikke minst innover i Hardanger måtte kunne skaffe noe skikkelig middagsmat og tenkte da selvfølgelig på både gris, okse og smaleslakt.

Mine mange protester som blant annet å hen vise til manglende erfaring innenfor varehandel eller at bilen var helt uten bremses på forhjulene, nyttet ikke. De fortsatte å planlegge og gjorde avtale med Olaf Mathisen personlig. Karbid skulle jeg få med så mye jeg ville.

Etter å ha fylt en verktøykasse og plassert denne i førerhuset og iført meg en kjeledress, er jeg en morgen på vei ut av byen med retning til Hardanger.

Bak i bilen i det overbygde lasterommet hadde jeg med et fullt fat karbid og en stor bøtte for vannbyttning. Litt optimistisk tok jeg også med 2 tomme fat i tilfelle behov for en plass til, om noe måtte gjemmes. Fatene var spylt kraftig innvendig og restene av karbid fjernet.

Det var liten trafikk på veien innover Skyggestranden mot Trengereid. Der ble stopp ved en bekk for å bytte vannet på karbidbeholderen. Det var et nødvendig onde og jo oftere det ble gjort dess bedre ble karbidgassen til motoren. Oppover alle svingene til Gullbotten gikk det greit og også fra Tysse til Kvamskogen.

Litt ut på dagen var jeg kommet frem til Norheimsund. I årene før krigen var det å komme til Norheimsund en herlig følelse etter å ha trampet alle motbakkene på sykkel fra Bergen og videre nedover de ville svingene i Tokajelet og nå skulle begynne på den nydelige fine veien mot Ljones og den her-



Johannes (Joans) Utne's hus  
og vedhuset der jeg hentet sykkel

lige badeviken der. Nå var denne stemningen borte.

På veien utover besøkte jeg gårder hvor jeg såvidt var kjent. Men det resulterte oftest i lett hoderysting eller til nød tilbud om noen grønnsaker eller poteter.

Det var tydelig å merke en viss forsiktighet hos dem til fremmede folk som kom kjørende med bil fra Bergen.



På Røyrvik, litt forbi Ljones, visste jeg der var i gang stor oppbygging av festning med kanoner innebygget i terrenget og mange vaktsoldater.

Jeg bestemte meg for å snu og reiste tilbake til Norheimsund men syntes dog litt flaut å svinge i retning Bergen og rullet heller videre innover fjorden og prøvde meg på nye steder, med dessverre enda bare små resultater. Det var langt ut på dagen og jeg lurte på hvor jeg kunne overnatte.

På Utne som lå langt inne på den andre side av fjorden var der mange slektninger på mors side. Der var onkler, tanter og kusiner. To av onklene hadde for lengst overtatt Ljåfabrikken fra sin far, altså min bestefar Jørgen Utne. Onkel Johannes eller Joans som vi kalte ham, var forlenget blitt enkemann og bodde alene i den gamle velholdte eneboligen med flott utsikt utover Utne.

I årene før krigen hendte det ofte at han ringte og bad meg komme inn på besøk. Da diskuterte han ofte Ljåfabrikkens fremtid og hvem som skulle overta. Han selv hadde bare døtre. Det var ingen tvil om at jeg kunne få overnatte der. Men hvordan komme over til Utne? Fra Kvanndal lenger inne i fjorden, gikk fergen både til Utne og til Kinsarvik, men jeg hadde hørt flere si at der var også en meget streng kontroll av alt som ikke var lovlig ifølge våre "gjester" (tyskerne). Av noen fikk jeg vite at siste fergen denne dagen forlenget var gått.

Noen kilometer før Kvanndal ligger en liten gård



Interiør fra fabrikken Smeagården på Utne

på nedsiden av veien som heter Lussand. Der svingte jeg ned og parkerte. Jeg visste at folkene her var gode venner av mine slektninger på Utne og det ble ja ved første ordet da jeg spurte om å få låne robåten deres. De forundret seg litt da det allerede var begynt å bli mørkt. Men jeg var ung og sprek og brukte ikke lange tiden på å komme meg over til Vines på andre siden.

Derfra trasket jeg den ganske lange veien i nattemørket frem til Utne hvor jeg vekket opp min gode onkel Joans. Han ble jo litt forundret men snart satt vi i en hyggelig prat der jeg forklarte hvorfor jeg var i Hardanger, blant annet å få noe som var litt mere saftig enn det vanlige sild og poteter til meg selv og mine arbeidskolleger på verkstedet. Plutselig ble han ivrig.

**- Du har altså en lastebil stående på Lussand som går på karbid. Hør her, i morgen skal der i all hemmelighet være en samling av bønder fra Hardanger på seteren Nybu oppe på Hardangervidda. Der skal der være slakting av reinsdyr og det må gå så stille for seg. De vil sikkert ha visse problemer med hvordan de skal få kjøttet brakt ned til bygden. Dersom du kan tilby dem kjøring med bilen din vil du sikkert ha glede av det. Du kan si du vil ha betaling i form av en viss porsjon kjøtt. Han så på klokken. Jeg må bli med deg. De vil ikke godta en fremmed, men vi har meget liten tid. Du må omgående avgårde og hente bilen din og nå første fergen fra Kvanndal fordi om morgenen er det så godt som aldri kontroll. Når fergen kommer her til Utne går jeg ombord og blir med. Altså kom deg ut i vedboden og ta ned sykkelen som henger i taket, Fyll luft i dekkene og sykl omgående tilbake til Vines, ro over til Lussand og lever båten fra deg. En takk for lånet der, skal jeg ordne med.**

Dette var mildest talt "Eine grausame salbe". Her satt jeg helt utslitt, sulten og søvnig, men tanken på at den hittil håpløse ekspedisjon kunne ende i noe bedre fikk meg til å våkne. Også frykt for at jeg ikke ville nå den første fergen fikk med plutselig til å sette i gang. Sykkelen kom ned fra taket. Jeg fylte luft i

dekkene og i det jeg satte i gang hørte jeg han rope etter meg: - **Jeg skal ta med noen gode reinsdyr kjøttkaker til deg når jeg kommer ombord på Utne.**

Dette var jo en hyggelig bemerkning å ta med seg i nattemørket på sykkelen til Vines. Jeg hadde fått vite hvor jeg kunne anbringe sykkelen. Båten ble igjen satt på sjøen og til Lussand kom jeg meget tidlig om morgenen. Jeg vekket ikke folkene der, men tok bilen i all stillhet og kjørte til Kvanndal og som eneste bil ombord, gikk turen til Utne.

Jeg husker jeg var litt melankolsk der jeg stod alene og så Utnebygden vokse langsomt der foran. Der hadde jeg mange minner fra fortiden. I sommer månedene når jeg sammen med mor og søsken bodde der var det en yndet sport å klatre i de kjempestore morelltrærne og mer eller mindre lovlig spise moreller. Litt eldre gikk turen ofte oppover i fjellet bakom for å nyte utsikten utover Hardangerfjorden. Men noe av det mest spennende var å være nede på Ljåfabrikken eller Smien å få se hvordan glødende jernbiter ble formet til elegante ljà med de fotregulerte bråkende fjærhammerne som banket ut stålet.

Sammen med andre vekstedsmaskiner ble alt dette drevet av en vannturbin nede i gulvet under smien. Elektrisk strøm var dengang enda ikke kommet til Utne. Vannet til turbinen kom fra et vannkraftsystem med demning lenger oppe i lien som ble tilført vann fra fossen vi ser opp i fjellet på Utne.

I høysesongen var her ofte et helt lite mannskap ansatt på fabrikken som produserte tusenvis på tusenvis av ljà som ble sendt til Wallendahl i Bergen som var eneforhandler.

Da båten fløytet før kaien på Utne kom jeg tilbake fra drømmeriene til virkeligheten, blant annet gledet jeg meg til kjøttkakene. På kaien så jeg imidlertid ingenting til onkel Joans, men 2 andre som stod der med ryggsekker. Det viste seg å være min andre onkel, onkel Ola sammen med Jens i Holmen som ofte arbeidet i smien. De vinket og kom smilende ombord. I korte setninger fortalte de at onkel Joans hadde følt seg litt for gammel til denne ekspedisjonen og bedt dem overta for å hjelpe meg. Det var jo greit. Etter noen øyeblikk begynte jeg forsiktig å spørre om de kjente til noe om noen kjøttkaker? Det resulterte i at Jens plutselig stivnet i ansiktet og deretter serverte en tirade av eder og forbannelser. Deretter dukket han ned i ryggsekken og kom frem med et fint fenalår, en tollekniv og en brødstomp.

**- Sett i gang og et ropte han.**

Til onkel Ola's høylytte latter fikk vi nå servert at Jens var av onkel Joans bedt om å finne frem en boks med hermetiske kjøttkaker, sette denne på kokeplaten og lunke den for at jeg skulle få. Den første delen var gjort utmerket, men han hadde glemt resten.

**- Boksen står der fremdeles. Eg lurar på korleis da**

**ser ut på kjøkkenet dar nå**, sa han

Kjøkkenet ble forøvrig senere beskrevet og var ikke pent.

Uten problemer kom vi til Kinsarvik, som bar preg av krigen og tyskernes forsøpling av landskapet rundt omkring. Vi startet bilen og kjørte innover fjorden mot Eidfjord.

Som ganske rimelig var jeg nokså ivrig etter å komme opp på Hardangervidda til stedet Nybu, men begynte litt å ane at mine 2 passasjerer ikke var helt orientert om min egentlige situasjon.

Jens hadde riktignok fortalt at han var meget godt orientert om hvor vi skulle finne stedet inne på vidda. Men det hastet ikke så voldsomt, mente han. Det resulterte i at da vi hadde kjørt noen mil og kom forbi en stor gård ba de pent om at jeg måtte stoppe. De ville inn og hilse på en kjent og bad meg med. Jeg benyttet isteden anledning å kjørte til en nærliggende elv og byttet for sikkerhets skyld vann med tanke på den kraftige oppstigningen for veien senere. Tilbake til gården var det fortsatt ikke noe å se til mine passasjerer, så jeg gikk inn og fant dem vel plassert i gårdens store kjellerrom med et fat med krane, sikkert inneholdende Hardanger's berømte Sider i bakgrunnen.

Vertskapet satt der og smilende og vinket meg inn.

**- Da e ikkje kvar dag me har so fint besøk av smeane på Utne så du får unnskylda**, sa de.

Egentlig burde jeg jo ha kost meg sammen med denne hyggelige forsamlingen og det gjorde jeg og en lang stund før jeg til slutt klarte å få dem tilbake i bilen igjen.



Johannes (Joans) og Jens maler huset

Nå var disse to glade passasjerene mine kommet i stemning og funnet ut at de hadde egen bil med privat sjåfør og Ola satte seg frem til meg ved førersetet. Etter noen kilometers kjøring kom han til at her var og en gård hvor de måtte besøke eierne. Jeg ble litt motvillig med dem inn til de nye vertskapene. Det gikk ikke lang tid før det hele var i gang igjen som forrige gang og stemningen steg ytterligere. Til slutt har vertskapet tydelig blitt klar over at jeg var litt amper og jeg så at gubben hvisket noe til madammen som forsvant ut og straks etter kom tilbake med to digre poser fulle av flotte epler.

**- Her har du noke te gje venene dine i bydn**, sa hun og lo. **- Men då må du la oss få sittja noke lenger når vi har så fint besøk.**

Langt ut på dagen kom vi da omsider til Eidfjord hvor Ola's kone hadde slekten. Der var det ikke tale om å reise gjennom uten å hilse på dem. Der ble det riktig oppdisking med mat og drikke og da vi endelig etter mørkets langsomme frembrudd kom oss ut i bilen, hadde de fått med seg hver sitt spann med Sider. Dermed startet jeg den seige stigningen opp gjennom Måbødalen med de to sittende bak der de henholdsvis satt på gulvet med hvert sitt spann og koste seg eller med visse mellomrom reiste seg og slo lens ut gjennom bakdøren. Da vi kom opp svingene og passerte Fossli noterte jeg at de var sovnet der bak og skjønnte at det ikke ble tur videre til Nybu denne natten.

Langt der fremme dukket endelig Dyranut opp i mørket og naturlig nok var alt slukket. Om der i hele tatt var folk, visste jeg ikke da jeg dundret på døren.

Fra vinduet i andre etasje viste vertinnen fru eller frøken Varberg seg. Henne kjente jeg fra tidligere besøk på stedet. Forsiktig forklarte jeg hvem vi var og fatningen til passasjerene mine. Hun lo og sa at det var i orden og at vi kunne komme inn. Så var det å manøvrere de to bort til den store stentrappen som huset hadde foran den gangen. Men ved synet av trappen i mørket våknet begge plutselig og utbrøt: **- Dette e jo Dyranut, me ska te Nybu** og annet kom ikke på tale ifølge dem.

Vertinnen stod hoderystende å så på at jeg måtte ta en i hver arm og starte på vandrigen innover vidda mot Nybu. Hun hadde i all hast pekt ut retningen for meg. Det hele var jo ganske mye galskap men dersom disse to i den tilstanden de var i, mente de kunne gå til Nybu, skulle også jeg klare det og hadde jo heller ingenting imot at vi kom til Nybu snarest mulig.

I ettertid har jeg mange ganger forundret meg over at det gikk bra. De forlangte som rimelig var av og til å få legge seg ned å sove litt. Det var en stjerneklar natt og jeg brukte da himmelen til orientering. Men Jens var i lyse øyeblikk en god stifinner. Det begynte langsomt å lysne av dag da jeg langt der fremme så en liten bu som da tydeligvis var Nybu. Et antall hester stod bundet utenfor. Jeg var gru-

somt trett etter ikke å ha vært i seng på to netter og husker egentlig lite av det som videre skjedde annet enn at jeg havnet i en seng og sovnet.

Ut på formiddagen kom jeg til bevissthet igjen og oppfattet at blant Hardingene var det en viss dyster stemning. Det var tydelig hendt en ulykke. En eller annen hadde ved overgangen over en elv eller vann med hesten, druknet. Mine to medhjelpere hadde allerede gjort avtalen med noen at det ville være en fordel om jeg kunne få vedkomendes kjøttkvantum til bygds. Det var allerede satt i gang transport av dette kjøttet med hest bort til Dyranut. Det ble fortalt at der var satt av en god porsjon kjøtt til meg. Mine to følgesvenner hadde også fått seg noe opp i sine ryggsekker.

Dermed vandret vi tre med god samvittighet tilbake til Dyranut. Bilen der ville bli godt nedlesset, i tillegg til at vi selv var 3 personer, viste det seg at også Vertinnen og betjeningen på Dyranut hadde tenkt å lukke denne dagen og de ba pent om å få sitte på. Jeg tenkte på bilen med de skrale bremsere bare på bakhjulene og der bare var betjent av to tynne stenger bakover fra pedalen. Jeg så på dekkene som tydelig viste at de var overbelastet.

Turen nedover Måbødalen gikk derfor i rolig tempo i første og annet gear.

Turen videre var en utidig nervepåkjenning. Med tom bil og verktøykasse på siden av meg på veien innover dagen før skulle jeg alltid klart å prate meg fra en eventuell kontroll. Nå var det langt verre. Men i Øvre Eidfjord gikk mine ekstra passasjerer av sammen med det jeg skulle transportere. Da vi var kommet til Kinsarvik sammen med mange andre biler som skulle over med fergen, først til Utne og så til Kvanndal, fikk jeg av mine gjester beskjed å absolutt holde kjeft og ikke la noen høre at jeg var fra Bergen.

På Utne der Ola og Jens igjen skulle på land, stod min onkel Joans på kaien. Han fortalte om det nydekorerte kjøkkenet sitt, men også sa stille at jeg måtte stoppe på Lussand.

Det jeg da ikke visste var at han sammen med sin eldre bror Jørund hadde kontaktet folk i bygden og samlet sammen frukt og gode grønnsaker samt en del frossent kjøtt. Betaling kunne vi snakke om senere. Han kunne ikke komme med dette her til fergekaien og hadde samlet alt i sin motorbåt som lå ved hans brygge straks bortenfor med motoren igang. Han ville med mannskap dra omgående over til Lussand og lovet å bære alt opp til bilen. Og slik ble det.

De hjalp meg også der å stue alt kjøtt nederst i karbidfatene. I stedet for å skulle betale for leie for båt til folkene på Lussand hadde de her laget

til to kasser med nydelige epler som også ble lempet inn i bilen. Betaling var det ikke snakk om.

Med tanke på den ofte sterkt kontrollerte strekkingen som nå stod igjen til Bergen, stoppet jeg på Kvamskogen hos vertskapet til de vi på verkstedet i mange år hadde leiet hytten hos. Jeg ville vente med videre kjøringen til det ble godt mørkt. Med nervene på høykant gikk så turen senere på kvelden videre med slukkete lykter og lønlig håp om at eventuelle kontrollører satt inne i hus og ikke gikk ut på veien før de så en eller annen bil komme kjørende. Det stemte bra og jeg husker jeg var kommet helt til i nærheten av Nesttun før det hendte noe pussig. Jeg hadde jo hele tiden kunne skimte den sandstrødde grå veien foran meg i mørket og hadde bestemt meg for å ikke kjøre innom Nesttun med mulighet for å bli kontrollert der. Derfor svingte jeg av i retning Sandbrekkesvingene. På toppen der var det den gang ingen bebyggelse men en stor flate og på veien bortover der forundret det meg at jeg ikke lenger så noen vei foran meg. Jeg tente forsiktig på de ellers blandede forlyktene.



Stor ble forskrekkelsen da jeg så utover et hav av tyske soldater kanoner, hester og biler spredt utover hele området og en tysk offiser komme løpende mot meg. Det var tydelig en tysk nattmanøver og offiseren var rasende for at jeg var kommet kjørende inn i flokken deres og

uten lys. Jeg fortalte ham fort at jeg måtte spare på det dårlige batteriet og til min egen store forbauselse var jeg plutselig i gang med en voldsom kritikk til den forbausede offiseren fordi de her sperret veien for meg som var på vei til torget i Bergen med varer som skulle selges. Han ble fullstendig paff, stod et øyeblikk men snudde seg og gikk foran bilen og ropte til de som var på veien at de måtte flytte seg øyeblikkelig. Etter denne episoden kjørte jeg optimistisk videre i retning Birkelundsbakken, men den klarte ikke motoren.



**Ford last 1930 modell**

Forklaringen var enkel. Jeg hadde kjørt alt for langt uten å skifte vann på generatoren.

På Nesttun var der tappestasjon, men der våget jeg ikke å troppe opp. Løsningen ble å lesse av halve lasset på en murkant og med diverse av og på lastinger kjøre Birkelundsbakken to ganger.

Passelig søvnig satte jeg bilen inn i verkstedets underetasje i Danckert Krohnsgt, skrev en orienteringsseddel og gikk hjem og la meg.