

SØR-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE



Enhet for regional utvikling

M j ø l k e r a m p a r - Selbu og Tydal



Innhold

Innleiing s 7

“Kva er det med Selbu?”

Fellestrekk og særtrekk

Del I: Historie s 11

Meierihistorie

Smørlag

Selbu og Tydal

- Levering til Stjørdalen, pakkhus
- Mjølkebilar, -sjåførar, -ruter
- Varelevering
- Eigarforhold
- Utforming
- Avslutninga av mjølkerampeperioden
- Mjølkerampene som samlingsstad

Del II: Registreringar s 21

Oversikt over mjølkerampar og mjølkeruter

Registrering av mjølkerampar og pakkhus

Kjeldeliste s 116

Vedlegg s 118

Innleiing

På slutten av 1800-talet og starten av 1900-talet vart mjølka frakta til meieria med hesteskyss. Dei som budde langt unna meieriet laga ost og smør sjølv. Frå 1920-talet, da bilruter for å frakte mjølka vart etablert, kom etter kvart kravet om at bøndene bygde mjølkerampar. Bygginga skaut fart på slutten av 30-talet og etter krigen. Hovudperioden for levering av mjølk på mjølkerampar var i 1940-, 50- og 60-åra.

Mjølkerampane er eit merke på ei viktig tid i norsk landbruk. I 1950-åra skjedde mange endringar i landbruket, og tida var ein stor framgangsperiode. Maskiner og teknikk overtok mykje av arbeidet for folk og hestar, både mjølkemaskina og traktoren kom i bruk. Dette var eit teknologisk skifte, minst like viktig som da slåmaskin og separator kom i bruk rundt 1900. Mjølkeproduksjonen vart bygd ut og transporten til meieriet vart ekstra viktig. No fekk bøndene sjølv hand om omsetjing og vidareforedling, og dei kunne auke produksjonen og vere sikker på å få avsetjing for mjølka. Før måtte dei kinne eller yste sjølv. Inntektene auka med dette betrakteleg.

Der gardane låg tett, var mange bruk saman om ein stor mjølkerampe, i utkantane kunne det vere ein rampe for kvar gard. Mjølkerampane vart bygd for å kunne lempe mjølkespanner og kraftfôrsekkar på og av lastebilen, men der dei stod i kort avstand til gardane, vart dei òg møteplassar for folk i grenda.

Enkelte meieri i Trøndelag starta med tankbilhenting av mjølk i 1966/1967, og i løpet av 1970-åra var det slutt på henting av mjølk i spanner frå mjølkerampane. Tankbilane henta mjølka direkte frå garden. Da det vart slutt på spannelevering, og det ikkje lenger var så mykje bruk for rampane, forsvann dei fort mange stader, gjerne på grunn av at dei kom i konflikt med vegutvidingar og snøbrøyting. Det var heller ikkje alltid så stor vilje til å vedlikehalde rampane når dei ikkje lenger skulle huse mjølkespanner.

“Kva er det med Selbu?”

Arbeidet med å registrere mjølkerampar i Sør-Trøndelag fylke, starta i Selbu og Tydal kommune. Dette hadde bakgrunn i at ein der hadde kjennskap til ein del rampar frå før. Regionkonservator Birgitta Odén ved Trøndelag Folkemuseum har fotodokumentert ein del av rampane under sitt arbeide i Selbu og Tydal. Det har i tillegg vore publisert artiklar om mjølkerampane i Selbu i Adresseavisen, der dei òg har vorte fotografert.

Medan det i Tydal berre er funne ein (to) mjølkerampar som står att, er det i Selbu langt fleire enn dette. Kvifor er det så mange mjølkerampar her: “Kva er det med Selbu?”. Og det har det vist seg å vere vanskeleg å finne noko klart svar på. Er det berre tilfeldig at det er bevart så mange mjølkerampar i Selbu, eller ligg det meir bak det enn som så? Som ein gardbrukar sa: “Ein riv dei ikkje så lenge dei ikkje er rotne eller dett ned av seg sjølv”. Men andre stader er det jo nettopp det som har hendt.

Men ein finn òg i Selbu ulike haldningar til mjølkerampane, og bevaringa av dei. Mange rampar vart rivne på 70-talet, etter kanskje å ha vore i bruk i rundt femten år. Det var sjeldan verken betongpålar eller trykkimpregnert treverk som vart bruka. Mange av rampane hadda pålar av gamle kreosotbehandla telefonstolpar, men dei kunne likevel vere både rotne og skeive da det ikkje var bruk for dei lenger. Mange verken orka eller tykte det var meining i å setje rampane i stand att når det ikkje lenger var spanner på rampen. Ofte var dei òg i vegen. Sjølv om det framleis er ein del som har den haldninga, er det i dag andre igjen som ser verdien av mjølkerampane og vil ta vare på dei. Dei er ein del av vår nære fortid, og ei ny bevisstheit rundt dei kan kanskje gjere at dei som står att i dag, òg vil stå i framtida.

Kan så forklaringa på mjølkerampetettleiken i Selbu ha noko med meieriet å gjere? Mange av rampane i Selbu vart bygd til meieriet i Innbygda starta opp. Meieriet eksisterer framleis og er i dag spesialisert for produksjon av normannaost. Mange i bygda har hatt, og har, sin arbeidsplass ved meieriet. Meieriet har vore trua av nedlegging, men folket har mobilisert til kamp for å få behalde det – og klart det. Kanskje folk i Selbu har eit anna forhold til meierihistoria, mjølkerampeepoken og mjølkelevering enn i andre kommunar der meieria har vore nedlagde i mange år? Om det er bevisst eller ikkje, er vanskeleg å seie, men kanskje er det slik at forsvinn mjølkerampane, forsvinn òg ein stor del av historia til meieriet?

Fellestrekk og særtrekk

Denne samanlikninga er basert på 18 (20) mjølkerampar i Selbu og Tydal. Samanlikninga gjeld delvis òg tre pakkhus – sjølv om dei ikkje er direkte samanliknbare.

Dei fleste rampane som er bevart i Selbu og Tydal i dag har både veggjar og tak. Dette kan ha den naturlege forklaringa at taket har beskytta rampen mot vêr og vind, og gjort at den ikkje rotne så fort. Men ein kan likevel gå ut frå at dei fleste rampene hadde tak, i alle fall dei som ikkje var av den tidlege typen. Av dei rampane som står att i dag, er det berre to som ikkje har tak (nr 13 og nr 14). Desse er berre ein liten platting og dei er dei minste i utstrekning. Begge hadde ein leverandør. Alle pakkhusa er bygd over same mal, og har tak, veggjar og dører.

Alle rampane har platting der ein sette frå seg mjølkespannene, med unntak av nr 22 og nr 18 som i seinare tid har vorte ombygd til mellom anna busstur. Plattingane har varierende høgde. Borda i plattingen går i alle rampane, bortsett frå tre (nr 9, nr 13 og nr 21), frå bakveggen og fram. Dette er sannsynlegvis for at det var lettare å flytte på spannene når det var slik. Kvifor dei andre tre er forskjellige, er vanskeleg å seie. På rampen på Selbustrand (nr 9) kan det vere fordi rampen er sett opp på nytt, der ingen lenger skal flytte på mjølkespanner og retninga har noko betydning. Det har heller ikkje vore mjølkelevering på rampe nr 13, berre varelevering. Alle rampane har platting der borda er lagt med mellomrom, sannsynlegvis for å sleppe mjølkesøl og skit lettare i gjennom. I pakkhusa der plattingen er meir beskytta, er borda lagt tett saman.

Elles er kledninga hos alle rampane ståande, bortsett frå ein (nr 16). Dette gjeld òg pakkhusa. Kledninga er enten låvepanel eller tømmermannskledning, eller ein kombinasjon av desse to. Kledninga er som oftast måla, berre to av rampane står

ubehandla (nr 10 og nr 16). Dei rampane som berre er ein platting, er heller ikkje behandla. Fargen er enten vanleg fjøssraud, eller ein mørkare burgunderraud farge. Fleire av rampane er òg måla innvendig; fire er kvitmåla, tre er raudmåla og ein er måla i ein lys gul farge (nr 4). Vindskier og anna detaljar er ofte måla kvite. Nokre har òg platting som er måla, det finst to raude og ein blå (nr 1, nr 11 og nr 21). Men det verkar ikkje som det er det vanlege. Det er òg muleg at dette er gjort i ettertid, etter at rampen har gått ut av bruk. Alt i alt er fargevalet ofte det same som på fjøs eller uthus, og det er nok gjerne ein gammal malingsskvett frå desse som er bruka.

Alle taka er utan unntak pulttak, og dei fleste har bølgeblekk som tekking, men med noko ulike profilar. Ein finn flest av den tidlege typen, med sinuskurveforma profil. Der taktekkinga har vore skifta ut, eller der det er bygd nye rampar, finn vi forskjellige profilar. Det kan vere både kanta profil og taksteinsetterlikning. Ein av rampane har eternittplater som tekking (nr 2), medan to har trebord (nr 1 og nr 4). Desse er svært rotne. Rampe nr 11 har både trebord og bølgeblekk som tekking, der blekket sannsynlegvis har komme seinare.

Alle mjølkerampane står på pålar, men her finn vi forskjellige løysingar på korleis konstruksjonen i understellet er gjort. Dei fleste rampane (8 stk) har pålar av rundtømmer. Mest utan unntak verkar dette som gamle kreosotbehandla telefonstolpar. Muleg det opprinneleg har vore ein større andel rampar med ubehandla pålar, men at det er desse som står att fordi dei ikkje rotne like fort. Nokre av rampane har trepàlar med firkanta tverrsnitt. Det fins òg ein rampe som har støypte pålar av betong med firkanta profil. Kva for materiale som vart bruka til å bygge rampane, kom vel an på kva materiale ein hadde liggande, eller tilgang på.

Pàlane kan både vere gjennomgåande til tak, eller stoppe ved plattingen, slik at rampen har ein ny konstruksjon over dette. Det er vanlegvis dei små rampane som har den enklaste konstruksjonen. Viss pàlane stoppar ved plattingen, har stolpane i overbygget firkanta profil, i kombinasjon med spikarslag og skråavstivningar, alt etter kor stor rampen er. Åtte rampar har trapp (ei av desse er fjerna i seinare tid), men det verkar ikkje som dette nødvendigvis har noko med storleik å gjere. Det er små rampar som har trapp, og store som ikkje har. Alle trappene er i tre, bortsett frå ei som er i stål.

Forholdet mellom tak og vegg, og trapp er løyst på forskjellige måtar. Dette gjeld òg forholdet mellom overbygg og platting. Hos seks av rampane er veggen trekt inn i forhold til tak og platting på den sida der trappa kjem opp. Tre av desse har ein stolpe som går ned i hjørnet der det er ope. Alle desse rampane har trapp. Fire av rampane har både tak og vegg trekt inn i forhold til platting og understell. Berre ein av desse har trapp. Det fins òg ein type der platting, tak og vegg går like langt ut. Ingen av desse tre rampane har trapp. Rampe nr 8 har platting og tak som kragar ut i forhold til understellet. Dette gir rom for trappa på utsida av stolpen.

Den einaste rampen (nr 16) som har liggande kledning, finn vi ved Gullset, Vikvarvet. Her er borda lagt kant i kant, og det er berre bakveggen og eine kortveggen som er kledd, den siste veggen er open. Rampen skil seg òg ut ved den skrå veggen som kragar ut på høgre side. Taket er tekt med ei stålplate, i motsetning til bølgeblekket som vi finn på mange av dei andre rampane. Rampen har ein del likheitstrekk med nokre av rampane ein finn i Rindal og Surnadal, og mindre med dei i Selbu.

Del I: Historie

Meierihistorie

Dette er eit samandrag av meierihistoria i Selbu, basert på utdrag frå “Meieridrift i Neadalføret – Trøndermeieriet /Trøndelag Meieri avd. Selbu gjennom 30 år” og “Melkomsetningen i Trondheim gjennom hundre år, Trøndermeieriet A/L 1948 – 1972”, av Eivind Wekre, gjeve ut av Trøndermeieriet A/L, Trondheim 1973.

1880 – 1930

I 1880 vart det sett ned ein komité som skulle undersøke kva for mulegheiter det var for å få i gang eit fellesmeieri i Selbu. Men det var stor ueinigheit om kor dette skulle plasserast, og saka vart derfor utsett. I 1882 såg ein ny plan dagens lys, eit meieriselskap vart stifta i 1883, og året etter kunne drifta settast i gang. Men oppslutninga var lita. Meieriet tok imot berre 200-300 liter mjølk per dag. Meieriet produserte smør som vart levert til Trondheim. Selbu Meieri vart nedlagt i 1898.

I 1899 vart Vikvarvet Meieri oppretta. Dette kom kanskje som ein avløysar for det tidlegare Selbu Meieribolag. For året 1905 er den leverte mjølkemengda ved det nye meieranlegget oppgitt til 104 300 kg. Også der vart det produsert smør, i tillegg til at meieriet stod for retur av skumma mjølk. Dei siste åra det var i drift, fungerte det som silingsstasjon, heilt til det brann ned i 1932.

Det tredje meieriet ein kjenner til i Selbu, låg på Selbustrand. Meieriet kom i gang i 1901 og var i drift til 1911.

1930 – 1948

Alle meieria som hittil er omtala, produserte smør som ikkje gav stor fortjeneste, og drifta påførte produsentane tap. Dermed måtte dei gi tapt. Sjølv om det til tider var tre meieri i bygda, var avstandane likevel store nok. Det var óg lang veg for å transportere det ferdige produktet frå Selbu og for eksempel til Trondheim. På den tida var dessutan seterhald ein nødvendig driftsform om ein skulle greie å skaffe nok fôr til dyra. Dette førte til at dei i sommarmånadene praktiserte den gamle foredlingsforma; ysting og kjerning på staden. Meieria tapte dermed store mengder råstoff i desse månadene. Dei mange handelssamlaga i bygda dreiv òg med mottak, elting og vidareending av smør. Jordbruket var i tillegg så hardt kjørt økonomisk at trass i den eksisterande viljen, så mangla den økonomiske evna til å satse på noko som gav gevinst først på lengre sikt. I 1926 vart ein del mjølkeprodusentar på Selbustranda teke opp som leverandørar til Trondhjems Melkforsyning, mot at dei vart trekt 1 øre i utbetalingsprisen. Ein del andre mjølkeprodusentar i Selbu leverte til Stjørdal Meieri, men elles var produsentane i Selbu utan mulegheit for å levere mjølk.

1948 – 1954

Framleis mangla altså store delar av Selbu og heile Tydal mulegheit til å levere mjølk på meieri. I oktober 1948 vart det halde allmannamøte i Selbu for å drøfte meierispørsmålet. I den samanhengen skreiv Melksentralen den 14. september eit brev til Landbruksdepartementet der dei peika på fleire grunnar for bygging av meieri i Selbu, og da med tilslutning av dei produsentane som allereie leverte mjølk til Stjørdal. Departementet stilte seg positiv til desse planane og gav tilsegn om statsstøtte. A/L Selbu Meieri vart konstituert 30. desember 1949 med Per P. Evjen som formann.

Det vart lagt fram tilbod om å leige tomt på Selbu prestegard sin grunn. I tillegg vart to andre tomtealternativ foreslått: Ole B. Voldseth sin eiendom, Borsetmoen, og Selbu kommune sin eiendom ved Tømra. Styret vendte seg til Trøndelag Melksentral for å få hjelp til å vurdere desse alternativa. Samtidig ba styret Melksentralen om hjelp med planlegginga. Dei meinte òg at det beste ville vere om det vart oppretta kontakt med Melksentralen om drifta av meieriet dei første åra. Melksentralen gav 6. juni 1950 uttrykk for at Borsetmoen ville vere det beste valet.

Etter at Trøndermeieriet var oppretta, søkte fleire produsentar i Selbu om å få levere mjølk, og ein del søknader vart innvilga. Men leiinga i Trøndermeieriet meinte at eit eige meieri måtte bli oppretta for Selbu. Dei var i tilfelle villig til å løyse ut andelseigarane sine i bygda når det nye meieriet vart ein realitet. Andelseigarane i Selbu ville derimot framleis stå tilknytta Trøndermeieriet. Med dette ville det bli ei lite rasjonell deling av mjølkeleveransen i bygda og grunnlaget for å opprette eit eige meieri ville kunne bli svekka. Talet på leverandørar frå Selbu til Stjørdal hadde auka til 213. 57 av desse var andelseigarar i Trøndermeieriet. Under eit møte i 1952 vart det lagt fram ønske frå Trøndermeieriet sine medlemmer i bygda om at Trøndermeieriet skulle ta over Selbu Meieri. Trøndermeieriet var ikkje uvillig til dette, men dei kravde visse garantiar for at drifta i Selbu ikkje ville gi selskapet tap. Etter forhandlingar om dette mellom Trøndermeieriet, Selbu Meieri, Landbruksdepartementet og Trøndelag Melksentral, lyktes dei til slutt med å komme fram til ei ordning som gjekk ut på at Trøndermeieriet skulle bygge og drive Selbu Meieri, mot at Melksentralen garanterte drifta dei første ti driftsåra. Landbruksdepartementet ga tilsegn til lån og garanti for lån til finansiering av meieribygget. I 1952 sa Trøndermeieriet A/L seg villig til å overta de teikna andelane i Selbu Meieri A/L og å byggje meieri.

1954 – 1983

Det nye Selbu Meieri vart teke i bruk 27. mai 1956 og overleveringa skjedde 28. september 1957.

Frå Trøndermeieriet vart stifta, til Selbu vart med, hadde selskapet endra seg mykje. Bl.a. hadde fleire avdelingar vorte nedlagt. Denne nedleggingstendensen fortsette, og da Trøndermeieriet vart oppløyst og gjekk inn i Trøndelag Meieri hausten 1983, eksisterte tre avdelingar: hovudanlegget på Tunga, Stjørdalsavdelinga og avdelinga i Selbu.

Smørlag

I tida før det det kom i gang meieridrift i Selbu, vart mjølka foredla på gardane i Neadalføret. Smøret og ei lita mengde mjølk til lokalt konsum var dei einaste salgsprodukta. Prisen på smøret hadde derfor stor betydning for økonomien til brukarane. Smøromsetjinga foregjekk i hovudsak gjennom dei lokale handelsforretningane og i form av varebytte. Denne omsettingsmåten var ikkje særleg bra for smørkvaliteten. Det kunne liggje i fleire dagar før det vart elta og pakka. Smøret skulle blandas i margarin, og krava til kvaliteten på smøret vart større. Noko måtte gjerast med fjell- og gardssmøret. Dermed vart smørlag oppretta på stader der det ikkje var moglegheit for å levere mjølk til meieri.

I 1935 starta 5 smørlag opp i Neadalføret: i Mebonden, på Selbustrand, i Vikvarvet, Øverbygda og Tydal. No vart forholda rundt smørmottaket meir ordna. Dei fleste stader stod butikken framleis som mottakar av smøret, og produsentane kunne få butikkvarar i bytte som før. Det var smørleveringsdag ein dag i veka, og smørlaget sin eltar overtok smøret dagen etter for å elte, salte og pakke det. I 1946 vart "Norske Fjell- og Gårdssmørprodusenters Landslag" stifta med regionale avdelingar. Av desse utgjorde Trøndelag ei, med namnet Trøndelag Smørlags Avdeling. Dette vart oppløyst i 1962.

Ei tid herska det eit konkurranseforhold mellom smørlagssmøret og meierismøret. Smørlaga hevda at meierismøret hadde dårlegare kvalitet, og at dette øydela for marknadsmulegheitene. Mange av smørmeieria tok imot mjølk frå nokre leverandørar, fløyte frå andre og smør frå dei som låg lengst unna meieriet. Dette gjorde at det vart vanskeleg med både kontroll og rettleiing av produsentane. Smørlaga var dei fleste stader betre stelt i så måte. Dei bruka òg eit eige kvalitetsmerke: "Smørblomsten".

Alle smørlaga vart avvikla da leveransen til Selbu Meieri starta.

Selbu og Tydal

Levering til Stjørdalen Pakkhus

Leveringa av mjølk til Stjørdalen kom for alvor i gang i 1949, sjølv om det framleis ikkje var alle gardane som leverte. Ruta vart kjørt av NSB og kalla Selburuta. Dei stilte krav til vegen dei skulle kjøre på, og det vart derfor òg litt begrensa kven som kunne levere mjølk.

Spannene vart sett på stoppestadene til ruta der det kunne stå pakkhus. Dei vart bygd rundt 1940 og hadde fleire bruksområde. NSB sette att varene her, mjølka vart levert, og her kunne folk vente på bussen. Pakkhusa var av ulik storleik – og hadde dører slik at varene kunne låsast inn. Dei større typane kunne både ha rom for oppbevaring og eit kontor. Da var det nokon som hadde ansvar for å låse opp og ta i mot post som kom. Pakkhusa kunne òg ha eit venterom for dei som skulle med bussen. I Tydal finn vi i dag tre eksempel på slike pakkhus. Desse er av den mindre typen med berre eitt rom. Dei er heva noko opp frå bakken, og har dører framme som kan lukkast.



Da meieriet i Innbygda starta opp, auka talet på leverandørar. Det vart da bygd fleire og større rampar. I tillegg vart det etter kvart betre vegar fleire stader, så mjølkebilten kunne kjøre nærmare gardane, og dei slapp å frakte mjølka så langt. I Tydal starta ikkje mjølkeleveringa før meieriet i Selbu starta opp. Dette gjaldt òg for ein del gardar i Selbu. Før dette separerte dei sjølv, og kinna smør som dei leverte til smørlaget. I Tydal skjedde leveringa til ei smørbu ved samvirkelaget på Ås.

Mjølkebilar, -sjåførar, -ruter

Da meieriet i Innbygda så starta opp, vart det etablert egne bilruter for henting av mjølk. Meieriet hadde både bilar sjølv, og dei leigde inn sjåførar som hadde eigen bil og kjørte privat.

Mjølkebilrutene gjekk stort sett på dei same stadene i heile perioden. Dei kunne forandre seg i forhold til antal leverandørar, men òg hvis det vart bygd nye vegar, eller dei gamle vart utbedra. Det var ei eige rute på Selbustrand som starta ved Solem og tok med seg mjølka frå alle rampane på Stranda, opp til Alset og bort til meieriet i Innbygda. (Viser til kart i vedlegg). Ei anna av rutene gjekk frå Vikvarvet gjennom Mebonden og bort til meieriet. Den tredje ruta kjørte riksvegen, og starta ved Rollset. Det var òg ei rute som starta over brua for Rollset, gjekk over Mosletta og over elva ved Hårstadengene. Den siste ruta tok med seg mjølka på rampene i Tydal og Stugudal. Denne ruta starta ved øvste garden i Stugudalen og gjekk ned til Rollset. Mjølka på rampane nærast meieriet vart henta av ekstraruter. Det var enten bilar som kjørte dei ordinære rutene, og kjørte ut att etter at dei hadde vore på meieriet og lasta av spannene, eller det kunne vere bilar som kjørte ut direkte frå meieriet. Dei produsentane som budde nærast meieriet, kjørte dit og leverte mjølka sjølv.

Ved lange avstandar til rampen, kunne dei ha såkalla kjørelag der fleire gardar kjørte saman. Det kunne vere ordna slik at dei bytta på å kjøre, kvar sin dag, eller gjerne ei veke om gongen. Da kjørte dei innom alle nabobruka og henta mjølkespannene, før dei så leverte dei på rampen.

Å kjøre mjølkebil var hardt arbeid. Spannene fanst i ulike storleikar, både 10-, 15-, 20-, 30- og 50-literspanner. Dei største var tunge å flytte på. Mange fekk vondt i hender og rygg og klarte det ikkje i lengda. Det var tungt for bøndene òg å løfte spannene opp på rampen, men dei hadde kanskje 3 – 4 spanner å flytte, medan sjåførane hadde langt fleire enn dette i løpet av ein dag. Det var ikkje mykje som skulle til i høgdeforskjell mellom rampe og lasteplan før det vart ein tung jobb å flytte på 50-litersspann og 50-kilos kraftfôrsekkar. Litt av ei overrasking kunne dei òg få seg viss dei tok skikkeleg i for å løfte ei spanne dei trudde var full – før det viste seg at den kunne vere mesta tom! Men mange utvikla teknikkar for å gjere arbeidet lettare – dei kunne bikke spannene opp på sida og rulla dei bortetter rampen før dei så vippte dei over på lasteplanet med låret.

Mjølkebilsjåførane hadde det ikkje alltid så travelt. Nokre gardar kunne ha rampane ved garden, sjølv om det betydde at det ikkje var snaraste vegen for mjølkebil, eller at den måtte snu og kjøre tilbake. Og viss dei såg at nokre på neste rampe på ruta ikkje hadde vunne seg til å få levert mjølka enda, tok dei seg heller litt god tida og slo av ein prat med gardbrukarane medan dei venta til spannene hadde komme.

Bøndene måtte frakte mjølka til rampen. Om sommaren kunne dei ha ei lita vogn med hjul som dei trilla spannene i, om vinteren kjørte dei med ein slede eller liknande. På Græsli kunne Harald Græsli fortelje at kvinnfolka på gardan oppe i lia drog spannene på kjelke ned til hovudvegen om vinteren. Det var både langt og tungt.

I Selbu leverte dei mjølk kvar dag, medan dei i Tydal leverte annakvar dag. I mellomtida måtte mjølka stå til kjøling på garden. For å hindre formering av uønska bakteriar måtte mjølka kjølast ned til under 8°C så snart som muleg. Utover på 1950-talet mangla det enno mjølkemaskin i mange fjøs, slik at handmjølking var vanleg. Mjølka hadde med dette lett for å komme i kontakt med den varme, fuktige fjøslufta som var velegna for ein uønska bakterieflora. Å kjøle ned mjølka kunne gjerast på forskjellige måtar. Enten kunne dei ha ein stor kum med eit kjøleelement nedi vatnet der spannene stod. Eller det kunne vere eit kjøleelement med vatn rundt kvar spanne, med ein visp nedi spanna.

Denne rota opp mjølka slik at den vart jamt kald. På ein gard på Selbustrand kunne ein nabo fortelje at i starten da dei leverte mjølk, kjørte dei spannene bort til rampen kvelden før, og la dei til kjøling i ein bekk like ved. Neste morgon sette dei så spannene opp på rampen til mjølkebilen kom og henta dei. Men det var mange bruk som mangla mjølkebu med kjølekum. Det same gjaldt tilgang på nok og kaldt vatn. Trass i godt reinhald hadde mange mjølkeprodusentar vesentlege problem i varme sommarmånader.

Varelevering

Viss bøndene ønskte det, kunne dei få sendt varer i retur frå meieriet. Det var innkjøpslag på meieriet – og mjølkebilen kunne komme med både krafffôr og ostepakkar. Krafffôret måtte ein ringe og bestille spesielt. Når dei leverte nysila mjølk, kunne dei hekte på ein lapp på spannene eller legge ein lapp i lokket – om kva vare dei ønskte i retur. Det kunne vere skumma mjølk til dyra, eller for eksempel smør. Dei vart så trekt på meierioppgjeret for dette.

Eigarforhold

Dei var ikkje så nøye med eigarforhold før i tida. Mange av rampane er derfor å oppfatte som felles eigedom, såframt det ikkje var berre ein leverandør på rampen, eller det er nokre som har teke ansvar for å halde rampen vedlike i ettertid. Rampane vart ofte sett opp på dugnad, der alle stilte med kvart sitt av spikar og materiale. Det kunne òg vere slik at den første som starta å levere mjølk sette opp rampen, og kom det fleire etter kvart, delte dei denne, eller bygde ein ny og større rampe. Sjølv om det ofte ikkje var nokre eigentlege eigarar av rampen, stod dei likevel på den eine av gardane sin grunn.

Utforming

Når det gjeld utforming av mjølkerampane vart det mellom anna sett krav til høgde på plattingen. Denne skulle vere i nivå med lasteplanet. Men i løpet av perioden vart bilane fleire gonger bytta ut og høgda på lasteplana varierte med dette.



Viss ein samanliknar dei rampane som står att i Selbu og Tydal i dag, ser ein òg at dei har svært forskjellig høgde. Alle er heva opp frå bakken, men kor mykje varierer veldig. Det var nok heller ikkje krav til veggar, tak og trapp, i alle fall ikkje i starten, men mange hadde det likevel. Slik vart ikkje spannene blaute, og plattingen så glatt. Det var òg meir lett vint for både sjåførane og bøndene viss rampen hadde trapp, spesielt viss det var ein stor og høg ein. Sjåføren måtte ut av bilen og opp på rampen for å flytte over spannene, og det vart òg nokre turar opp og ned på bøndene.

Elles måtte leverandørnummera stå på rampen, slik at sjåføren visste kor han skulle sette att tomspannene. Mjølkespannene var merka med leverandørnummeret til garden.



Avslutninga av mjølkerampeperioden

Som alle andre stader vart det også i Selbu slutt på slutt på henting av mjølk i spanner frå mjølkerampane. Per P Evjen, tidlegare formann i Selbu Meieri og Trøndermeieriet, hugsar at tanklevering vart introdusert i 1971, men at mange held fram med å levere i spanner ei stund til. Tankbilutbygginga gjekk litt i etappar, og nokre ruter vart bygd ut først. Men etter kvart vart det full utbygging der alle gardane gjekk over til tankbillevering. I løpet av åra 71-73 hadde dei fleste gardane i Selbu fått sett inn tank. I Tydal kom overgangen til tanklevering i 1974. Det var ein stor dag da tanken kom til gards.

Mykje skjedde på den tida på gardane som forenkla arbeidet. Dette letta kvardagen for gardbrukarane, samtidig som nye investeringar og krav gjorde at det vart vanskeleg for mange å fortsette. Det var meieriet som sette inn tankane, men bøndene sjølv måtte koste det som kom i tillegg til dette. Det måtte for det første vere rom for tanken inne i fjøset, gjerne med innlagt vatn – kaldvatn i det minste. Det var òg krav til framkommelegheit for mjølkebilen. Den skulle no kjøre heilt til gards, og det var ikkje alle som hadde retteleg veg. Anna utstyr i tillegg til tanken kom òg. Mange som berre hadde nokre få kyr og hadde tenkt å slutte om ikkje så lenge, framskunda gjerne dette slik at dei slapp dei ekstra investeringane det var å få tanken i hus. Andre kunne

fortsette å levere i spann nokre år til. Men etter kvart kom sterkare krav til hygiene og kjøling av mjølka, som vart vanskeleg å følgje opp. Mange fann ut at denne overgangen var eit passande tidspunkt å gje seg på. Dette gjaldt òg i Tydal, der det på den tida i tillegg var mykje anleggsarbeid som tok over for gardsarbeidet. For dei som fortsette å levere mjølk, var det slutt på mange års slit den dagen tanken vart sett inn.

Mjølkerampane som samlingsstad

Mjølkerampane stod kort veg frå gardane og vart eit samlingspunkt – både midt i veka og i helga. Her kunne ein treffe folk, og her vart informasjon og siste nytt utveksla. Dette vart før tv-en si tid, og rampen fungerte både som nyheitsbyrå og lokalradio. Bøndene kunne møtast til ein prat på rampen og utveksle synspunkt om nye reiskap og nye metodar. Her kunne ungane leike, både inne i rampen og til og med oppe på taket. Plattingen kunne vere svært skiten, spesielt på kanten etter alle spannene og det beste var å ha ei tomspanne å sitje på. Nødvendige varer kunne bli levert på rampen av Selburuta om butikken var stengd. Eller den kunne gje ly etter ein fuktig kveld: “Da vi skulle på fest, møttest vi som regel ved rampen først. Her vart det tatt både ein røyk og ein dram på luringa, og det hende vel at ein og annan sov ut rusen her når vegen heim vart for lang”.

Om dagane var det stort sett karane som stod og snakka på rampen, og dei kunne stå både ein og to timar og løyse verdsproblem. Kvinnfolka hadde ikkje tida til dette, dei var oppe for å mjølke om morgonen. Så kom karane for å levere spannene på rampen og der vart dei gjerne ei stund. Kvinnfolka kunne ofte lure på kva i all verda dei hadde å snakke om i desse lange stundene.

Geir Nyheim, utflytta selbygg, kan fortelje om mange stunder på rampen. Han og nokre kameratar hadde dette som base i barndommen, både på ettermiddagane og i helgene. Rampen låg ved Marienborg og der tilbrakte dei mang ein time. Enten kunne dei ta fart oppe frå rampen og sette til på kjelken nedover bakken. Eller dei satt på rampen og noterte bilnummer. Ikkje langt unna rampen var det kiosk der dei kunne kjøpe seg noko godt, for så å sette seg på rampen med godteriet og blokka og speide etter nye bilnummer.



Foto: Dan Ågren

Mange gode historier vart fortalt medan ein møttes på mjølkerampen, men ein del hadde òg sitt utspring herifrå. Per P. Evjen kunne fortelje at sonen hans og ein kamerat ein gong kila fast ein haglepatron mellom borda i platingen på mjølkerampen deira. Avstanden var slik at den satt godt. Så slo dei på den med ein spikar..., og det small! Dei fekk det heldigvis ikkje utover seg.

Ei anna historie oppstod da han sjølv gifta seg. Utpå morgonen bestemte nokre seg for å ha det litt moro. Dei fordelte mjølka frå spannene til Evjen over på spannene til dei andre leverandørane på rampen. Da mjølkebilsjåføren kom skjønnte han fort kva som hadde skjedd. Han hengte på ein lapp på spannene til dei på meieriet slik at dei skulle skjønne kor mjølka hørte til. Men på meieriet misforsto dei dette, dei andre leverandørane fekk mjølka godskrivi og fekk i tillegg mjølk sendt i retur!

Like greitt gjekk det ikkje i eit bryllup på Selbustrand. Der vart det servert tettemjølke og nokre tok to av spannene med tettemjølke i og sendte dei i veg på rampen. På meieriet merka dei ikkje dette før det var for seint og dei allereie hadde slått tettemjølka oppi saman med resten av mjølka. Det var visst eit svare strev å få gjort rein att røyra.

Rampene kunne òg bli bruka for å måle styrke. Det kunne vere konkurranse om å klare å velte ein rampe – det var ein skikkeleg manndomsprøve. Mang ein rampe har nok blitt velta etter ein fest ein laurdagskveld og aldri meir fått sjå dagens lys.

Per P. Evjen meiner mjølkerampene er i ei særstilling i mange si bevisstheit. Motstanden som folk viste mot nedlegginga av meieriet i Selbu kunne ha mykje med mjølkerampene å gjere. Nedlegginga av andre foretak, som til dømes slakteri, har ikkje mobilisert dei same kjenslene hos folk. Da tankbilane vart introdusert på starten av 70-talet, var det òg mykje motstand mot desse – mjølkerampene ville da gå ut av bruk.

Mange av mjølkerampene blir i dag bruka som postkassestativ. Og naboane kan framleis møtast til dugnad for å ta vare på dei rampene som står att. Vi ser at rampene mange stader framleis er naturlege møteplassar. Eit eksempel på dette kan vere resultatlista frå Østrungrennet 2003 som ser ut til å gå frå mjølkerampe til mjølkerampe.

Del II: Registreringar

Mjølkeramper og mjølkeruter

Mjølkerutene forandra seg opp i gjennom tida. Det gjorde òg talet på leverandørar. Nokre kom til, men mange fall frå etter kvart. Da måtte rutene forandrast, slik at leverandørane vart nokolunde jamt fordelt på dei ulike rutene. Andre forandringar kunne skje når dei bytta bilar eller når vegen vart lagt om eller bygd ut. Med dette vart nokre ramper flytta til den nye vegen, evt dei gamle vart rivne og nye sett opp langs nyvegen. Dette er i hovudsak ei oversikt over ramper og talet på leverandørar da leveringa av mjølk til meieriet var på det høgste. På det meste var det elleve bilar og to hengarar tilknytta meieriet i Innbygda.

I dag er det rundt ca 110 mjølkeleverandørar i Selbu og Tydal til saman. 84 av desse er frå Selbu og 26 frå Tydal. Da leveringa i spanner på mjølkerampane var på det største kunne det vere 400 – 500 leverandørar i desse to kommunane, der rundt 60 var frå Tydal.

Eg viser til kart i vedlegg der dei ulike rampane er merka av.

Denne oversikta er laga etter samtalar med:

- Per Magne Moen, bonde og kontrollassistent i husdyrkontrollen frå 1955 til 1970
- Thomas Melan og Anders Mosleth, tidlegare mjølkebilsjåførar og tilsette ved meieriet i Innbygda i dag
- Per P. Evjen, bonde og tidlegare formann i Selbu Meieri og Trøndermeieriet
- Harald Græsli, bonde – Græsli og leiar i Tydal bondelag
- Kristen Flønes, bonde – Flønes
- Bjarne Bjugan, bonde – Vikvarvet
- Kristian Lindseth, bonde – Flora
- Leif Arne Aashaug, bonde – Ås, Tydal
- Johannes Rotvold, bonde – Stugudal

Rute 1: Selbustrand og Innbygda

Rute frå Solem, Selbustrand om Røet - opp mot Alset, til meieriet i Innbygda. Vegen til Alset går rundt i dag – ”rundkjøring”. Vegen har vorte forandra – det var opprinneleg ein blindveg der ein måtte snu ved Alset. Det vart bygd fleire ramper da den nye vegen på øversida vart bygd – nokre av bruka flytta leveringa si frå gammalvegen og opp til nyvegen. Til saman på denne ruta var det 32 ramper og 95 leverandørar.

Solem: 4 leverandørar

Nygården: 3 leverandørar

Nr 11 i tilstandsregistrering

Dambekken: 3 leverandørar

Fuglemsmoen: 1 leverandør

Grøtte: 8 leverandørar

Fuglem: 4 leverandørar

Nr 18 i tilstandsregistrering

Høyby: 1 leverandør

Engan: 2 leverandørar

Balstad: 4 leverandørar

Sandvik: 4 leverandørar

Nr 9 i tilstandsregistrering

Svinås: 5 leverandørar

Fossdalen (Fossan): 4 leverandørar

Stamnes Vestre: 3 leverandørar

Stamnes Østre: 2 leverandørar

Moen: 1 leverandør

Rampen forsvann, ikkje lenge etter at dei gjekk over til tank.

Setsås Vestre: 8 leverandørar

Mjølkerampen vart riven i 1976, den var roten og ”sto i veia”. Turid og Nils Setsaas fekk

rørmjølkinsanlegg i 1971. Flyfoto frå 1952/ -53/ -54 viser rampen, ein enkel plattung utan tak, med ein lastebil ved sida av, kanskje mjølkebil?

Setsås: 1 leverandør

Nr 8 i tilstandsregistrering

Espet: 8 leverandørar

Røet: 3 leverandørar

Dette var siste rampe på vegen mot Stjørdal som leverte mjølk til meieriet i Innbygda – resten leverte til Stjørdalen.

Det stod eit pakkhus på Tømra der 3-4 gardar på Selbustrand leverte mjølk til Trondheim Melksentral, før det vart levering til Stjørdalen (?).

Granby: 1 leverandør

Sirum Nordre: 2 leverandørar

Sirum Søndre: 2 leverandørar

Garberg Nedre: 1 leverandør

Denne garden blir kalla Stasjon - har vore skysstasjon der frå gammalt av.

Garberg Øvre?: 3 leverandørar

Avlsgård: 1 leverandør

Langset: 2 leverandørar

Alset: 1 leverandør

Kjelstad: 1 leverandør

Sølvhaug (Myran): 2 leverandørar

Langli (store): 6 leverandører

Slettenbrenna: 1 leverandør

Størset: 3 leverandører

Rute 2: Riksvegen

Da Selburuta slutta å kjøre mjølkebil, starta Sigurd Svendgård å kjøre Øverbygda. Han kjørte privat og hadde eigen bil. Dette gjaldt visst heile perioden – at det var privat kjøring. Denne ruta skal ha gått frå Rollset og nedetter riksvegen. Ruta har hatt rundt 30 mjølkerampar, nokre til forskjellige tider, og noko over 100 mjølkeleverandører.

Rampar som ligg/låg ved vegen der den går i dag:

Rollset: 4 leverandører

Rollset: 4 – 5 leverandører

—

Vegen gjekk om desse gardane før den vart lagt om. Men mjølka skal framleis ha vorte henta langs gammalvegen, sjølv når det vart ny veg – dei kjørte bort til gardane og snudde.

Rønsberg: 2 leverandører

Rønsberg: 2 leverandører

—

Bårdsgård: 6 leverandører

Nr 1 i tilstandsregistrering

Mebost: 6 leverandører

Kyllotrøa: 3 leverandører

—

I starten var det berre traktorveg her, og dei kjørte spannene ned til riksvegen med hest og

vogn. Kyllotrøa leverte rett nede ved riksvegen, alle dei andre gardane på sløyfa leverte ved Libekk – der vegen kom ned tidlegare. I 1967 kom det bilveg rundt Lia. Da vart det bygd seks nye rampar på strekninga, og dei slutta å levere på riksvegen.

Kyllotrøa: 3 leverandører

Tryggstad: 3 leverandører

Nr 10 i tilstandsregistrering

Synnåsen: 3 leverandører

Hånnåmyren: 4 leverandører

Lia: 3 leverandører

Lia: 3 - 5 leverandører

—

Kallar: 5 leverandører

Stubbe: 5 leverandører

Libekk: 8 leverandører.

Alle leverandørane på sløyfa (bortsett frå Kyllotrøa) leverte hit før bilvegen kom i 1967, gammalvegen gjekk ned her.

Evjardet: 14 – 16 leverandører.
Rampen vart riven for ca 20 år sidan. Han vart ramponert etter ein fest av nokre gutar, og vart aldri lik seg. Det var ein rampe av den store typen, lik den som står ved Velve. 401 var spannummeret til Per P. Evjen.

Velve: 6 leverandører
Nr 2 i tilstandsregistrering

Røset: 14 leverandører
Nr 3 i tilstandsregistrering

Berge: 7 leverandører
Denne vart òg riven etter ein fest. Var av den store typen.

Berge: 2 leverandører
Nr 4 i tilstandsregistrering

Hoem: 7 leverandører
Nr 5 i tilstandsregistrering

Brattlia: 4 leverandører

Gammalvegen
Vegen gjekk tidlegare på nedsida av der vegen går i dag. Nyvegen kom rundt 1960. Gammalvegen gjekk heile vegen frå Bårdsgården til Libekk.

Rønset/ Bårdsgard: 3 leverandører

Moslett bru: 4 leverandører
Hit leverte alle gardane fra Bårdsgården til Kyllø – Mebost – før nyvegen kom.

Kyllobekken: 1 leverandør

Litlevja: 1 leverandør

Rute 3: Mosletta

I følgje Thomas Melan og Anders Mosleth starta ei rute ved Stokke Østre, over brua frå Rollset. Ho gjekk først ned til krysset ved Brauta/Kleaset og så over brua. Da dei skifta bil frå Volvo til Mercedes vart brua for smal, og dei måtte legge om ruta noko. No kjørte dei ned om rampen ved Hårstadengene før dei kjørte over elva. Der tok dei òg med seg spannene langs riksvegen mot meieriet. På denne ruta var det 20 rampar, med til saman rundt 75 leverandører.

Ysterstokkan: 2 leverandører
Her sto ingen rampe, dei henta mjølka inne i garden.

Midti-Stokkan: 2 leverandører

Stokkmoen: (2-) 4 leverandører

Litj-Stokkan: 2 leverandører

Brudalsrampen: 3 - 4 leverandører
I krysset der brua gjekk over

Krokstad: 4 leverandører

Mosletta: 11 leverandører

Mogarden: 3 leverandører

Trondset: 5 (-6) leverandører

Bogstad: 2 leverandører

Elvebakk: 1 leverandør

Kolstad: (2-) 6 leverandører
Nr 7 i tilstandsregistrering

Kolset vestre: 1 (-2) leverandører

Ved Kolset skole: 2 (-4) leverandører

Marienburg: 8 leverandører

I krysset ved brua: (2-) 3 leverandører

Bellshagen/Kulvik: 2 leverandører

Hårstadengene: 7 leverandører

Nr 6 i tilstandsregistrering

Prestegården: 1 leverandør

Med atterhold om at denne rampen hørte til denne ruta. Kunne evt og vere med på ruta frå Vikvarvet, i alle fall i starten, da ruta frå Moslett gjekk over brua ved Hoem i staden.

Hove: 8 leverandører

Rute 4: Vikvarvet

Ruta starta på Kjøsnes og tok så runden om Gullset og Aftret. Ho gjekk vidare mot Seter og Samstadgardane før ho gjekk ned att til Overvik- og Nervikgardane. Denne ruta tok sannsynlegvis med seg mjølka på rampane ved Kvello og Eggen. Spanneruta i Vikvarvet var det meieribil som kjørte, sjåfør var Ola Veiseth. Runden om Seter og Samstad kom ikkje lenge etter at meieriet i Innbygda starta opp. Før dette kjørte dei mjølka med hest og vogn, og leverte ho nede på hovudvegen ved rampe der. Runden om Gullset skal ha vore med heile tida. Ein del av leverandørane i Vikvarvet starta òg å levere mjølk til Stjørdaalen, sannsynlegvis i 1949. Men det vart fleire som leverte mjølk da meieriet i Innbygda starta opp. Gardane i Sjøbygda (frå Aftretsåsen til Renå) skal ha starta å levere mjølk først da det vart meieri i Selbu.

NSB henta mjølka på strekninga frå Renå (Sjøbygda) og fram til Aftretsåsen. Dei kjørte skulerute med kombinert buss og lastebil, der spannene stod på lasteplanet bakpå. Det vart aldri kjørt mjølkebil på denne strekninga, det fungerte slik i heile perioden. Skuleruta tok med seg spannene frå Sjøbygda – fram til Aftretsåsen, 8 rampar – og skal ha kjørt dei heilt fram til meieriet.

Denne ruta hadde rundt 30 rampar, med ca 80 mjølkeleverandører til saman.

Renå: 3 leverandører

Mjølke bilen kjørte ikkje heilt til enden, den stoppa ved NSB sin garasje. Dit kjørte dei mjølka med hest og vogn, og kunne bytte på å kjøre kvar sin dag eller kvar si veke.

Okstad: 1 leverandør

Høyås/Sanden: 1 leverandør

Eggen Østre og Vestre: 2 leverandører

Hammer: 1 leverandør

Nr 17 i tilstandsregistrering.

Kolvika: 1 leverandør

Kolvikodden (Larsen): 1 leverandør

Israelssveet (hører til under Aftretgardane): 1 leverandør

—

Kjøsnes: 3 leverandører

Kjøsnes: 2 leverandører

Kjøsnes: 4 – 5 leverandører

Aftret: 2 leverandører

Aftret: 2 leverandører

Denne vart etter kvart kutta ut, og leverandørane leverte i staden på neste rampe (på lista – den som fortsatt står).

Aftret: 4 leverandører (2 i starten – sjå over)

Nr 16 i tilstandsregistrering

Gullset: 3 - 4 leverandører

Gullset: 6 leverandører

Nr 15 i tilstandsregistrering

Aftret: 1 leverandør

Slind (Labbi): 2 leverandører

Slind: 7 – 8 leverandører

Aune: 7 leverandører

Ved hovudvegen:

Denne rampen vart bygd til dei starta å levere mjølk til meieriet i Stjørdal. Berre nokre få gardar (eit par stykke) leverte dit. Dei kjørte spannene med hest og vogn ned til vegen. Denne gjekk ut av bruk da det vart meieri i Innbygda – da kjørte mjølkebilten runden om gardane på strekinga. Rampen vart likevel ikkje riven, og sto ei stund etter at den gjekk ut av bruk.

Seter: 2 leverandører

Heggli: 1 leverandør

Nr 14 i tilstandsregistrering

Samstad: 2 leverandører

Denne sto midt i mellom to Samstadgardar. Rampen var berre ein platting – utan veggar og tak, men var forholdsvis høg og hadde trapp. Rampen vart riven ikkje lenger etter overgangen til tanklevering.

Samstadhaugen: 5 leverandører

Samstad: 3 leverandører

Overvik: 4 leverandører

Overvik: 1 leverandør

Overvik: 5 leverandører

Overvikgardar, Nervikgardar og Bergsneset leverte hit langs hovudvegen.

Kvello: 3 leverandører

Kvello, Nordby og Stuedal.

Eggen/Haverneset: 1 leverandør

Rute 5: Tydal og Stugudal

Anders Mosleth var ein av dei som kjørte denne ruta. Han budde på hybel i Stugudal og kjørte derifrå. Ruta starta ved Negarden (evt Oppgarden), dei øverste gardane i Stugudalen og tok med seg spannene helt ned til Rollset(?). Det var NSB som kjørte Tydalsruta, med ein lastebil med stor plattning og hyllesystem slik at ein kunne sette to spanner i høgda. Tidvis vart det òg kjørt med tilhengar. Spannene frå Stugudal vart sett innerst, nederst på tur nedover, og så fylte dei på etter kvart. Med tomspannene var det likeins, dei som skulle av først vart sett ytst på toppen og etter kvart som dei lessa av kunne dei fjerne hyllene i to etasjar. Tydalsruta henta mjølka annakvar dag og den starta opp da det vart meieri i Selbu.

Denne ruta hadde 35 mjølkeramper og pakkhus, og noko over 100 leverandørar (inkl setrer).

Negarden (Oppgarden): 6

leverandørar

Nr 21 i tilstandsregistrering.

Rotvollen: 1 leverandør

Stuguvollen: 2 leverandørar

Her stod det både pakkhus, "Kasse 4", og mjølkerampe.

Gjetvollen: 1 leverandør (seter)

Jensvollen: 1-2 leverandørar

Nr 25 i tilstandsregistrering

Dette var eit pakkhus, "Kasse 3", som òg vart bruka til mjølkelevering.

Jehanvollen: 1 leverandør (seter)

(Kyrkvollsvollen: 1 leverandør (seter)?)

Bønsvollen: 1 leverandør (+1 i starten)
(seter)

Jenshaugvollen: 1 leverandør (seter)

Setermoen/Valset: 1 leverandør

Nr 24 i tilstandsregistrering.

Pakkhus, "Kasse 2" som òg vart bruka til mjølkelevering.

Sakrismo: 5 leverandørar

Nr 23 i tilstandsregistrering.

Her stod det både pakkhus, "Kasse 1" og mjølkerampe.

Fossan: 1 leverandør

Kirkvoll: 1-2 leverandørar

Berggardsmyra: opp til 6 leverandørar

Olorsmyrbakken: 3 leverandørar

Ås: 3-4 leverandørar

Denne rampen stod lenge etter at det vart slutt på mjølkelevering. Den vart flytta, stod opprinneleg lenger vest.

Østby: 7-8 leverandørar

(Ås: Smørbu)

Nygarden: 3-4 leverandørar

Det kunne i tillegg til dette vere 3 leverandørar frå Berget, viss dei ikkje hadde eigen rampe.

(Berget: 3 leverandørar)

Søråsen: 2 leverandørar

Lian: 2-3 leverandørar

Svellmoen: 1 leverandør

Henmo: 3 leverandører

Nr 22 i tilstandsregistrering

Aunet: 3 leverandører

Her skal det ha stått eit pakkhus som det òg vart levert mjølk på.

Aunemo: 1 leverandør

Myrmo: 3 leverandører

Per-Hansagarden: 6 leverandører

Denne rampen vart etter kvart roten og datt ned i 1976 eller -77. Den hadde tak.

Gjerdesenget: 1 leverandør

Hilmo: 6 leverandører

Dette var kombinert mjølkerampe og pakkhus, med rom der ein kunne gå inn. Leverandørane var mellom anna; Kvernmo (to gardar), Gullbrekken og Aune. Nedkjørt for ikkje så lenge sidan.

Nekkåbjørga: 6 (-7) leverandører

Leverandørane hit var Tjønnli, Skjettenås, Bakkmyr, Myrli, Evsjø og Myrvoll, (evt òg Furumo).

Det har i alt vore tre mjølkeramper her. I tillegg stod det eit pakkhus ved sida av. Den første rampen vart sett opp i 1957 og var forholdsvis stor med tak og vegg. Denne vart nedkjørt. Det vart så sett opp ein ny rampe på same staden, den òg med tak og vegg. Ikkje lenge etter vart denne òg kjørt ned. Til slutt vart det sett opp ein jarnrampe med sveisa ramme og treplating, tak og vegg. Da denne vart kjørt ned, var det slutt på mjølkeleveringa.

Heggset: 2 leverandører

Leverandørane var Heggset og Bjerken

Brunåa – Flora Handelsforening: 8 (-9) leverandører

Leverandørane på rampen: Tuset Nordre og Vestre, Bakken, Ness, Øvermo, Sandmoen, Nessmoen og Sør-Flakne (evt òg Fjeset).

Uthus: 5 leverandører

Leverandørane var Uthus, Skogan, Haugen, Petter Bakken og Skogbakken.

Flakne: 1 leverandør

Ekstraruter

Mjølkespannene på desse rampane vart henta på ekstraturar, og var ikkje med på dei store rutene. Dei kunne kjøre til meieriet og lesse av, for så å kjøre ut på nytt – eller det kjørte ut bilar direkte frå meieriet. Veggen rundt Eidem vart bygd tidleg på 60-talet. Før det kjørte dei spannene med hest til riksvegen. Da nyvegen kom vart det bygd nye rampar langs den nye ruta. Rampen ved riksvegen var framleis i bruk etter dette, Eidem Østre bruka denne framleis – i tillegg til ein annan leverandør.

Også her starta ein del gardar å levere mjølk til Stjørdalen, rundt 1949. Fem gardar på Flønes (Eidem Øvre, Nedre og Østgard, og Flønes Vestre og Østre) leverte mjølk til riksvegen. Alle rampane på Flønes skal ha komme til meieriet starta opp. Da var det ikkje lenger nokon som leverte til riksvegen.

Dei som budde nærast meieriet kjørte mjølka dit og leverte sjølve.

På denne ruta var det 11 rampar, og ca 26 leverandørar.

Flønesaunet: 4 leverandørar

Nykkelmo: 1 leverandør

Siste rampe før meieriet.

Tangen (Tangåsen, Tangen øvre): 3 leverandørar

Flønes Vestre: 1 leverandør

Flønes Østre: 1 leverandør

Rampen stod nokre år etter overgangen til tanklevering, og hadde veggjar og tak.

Eidem: 3 leverandørar

Nr 17 i tilstandsregistrering

—

Riksvegen: 5 leverandørar

—

Eidemsbakken: 2 leverandørar

Eidemsnesset: 1 leverandør

Eidmsgjerdet: 3 leverandørar

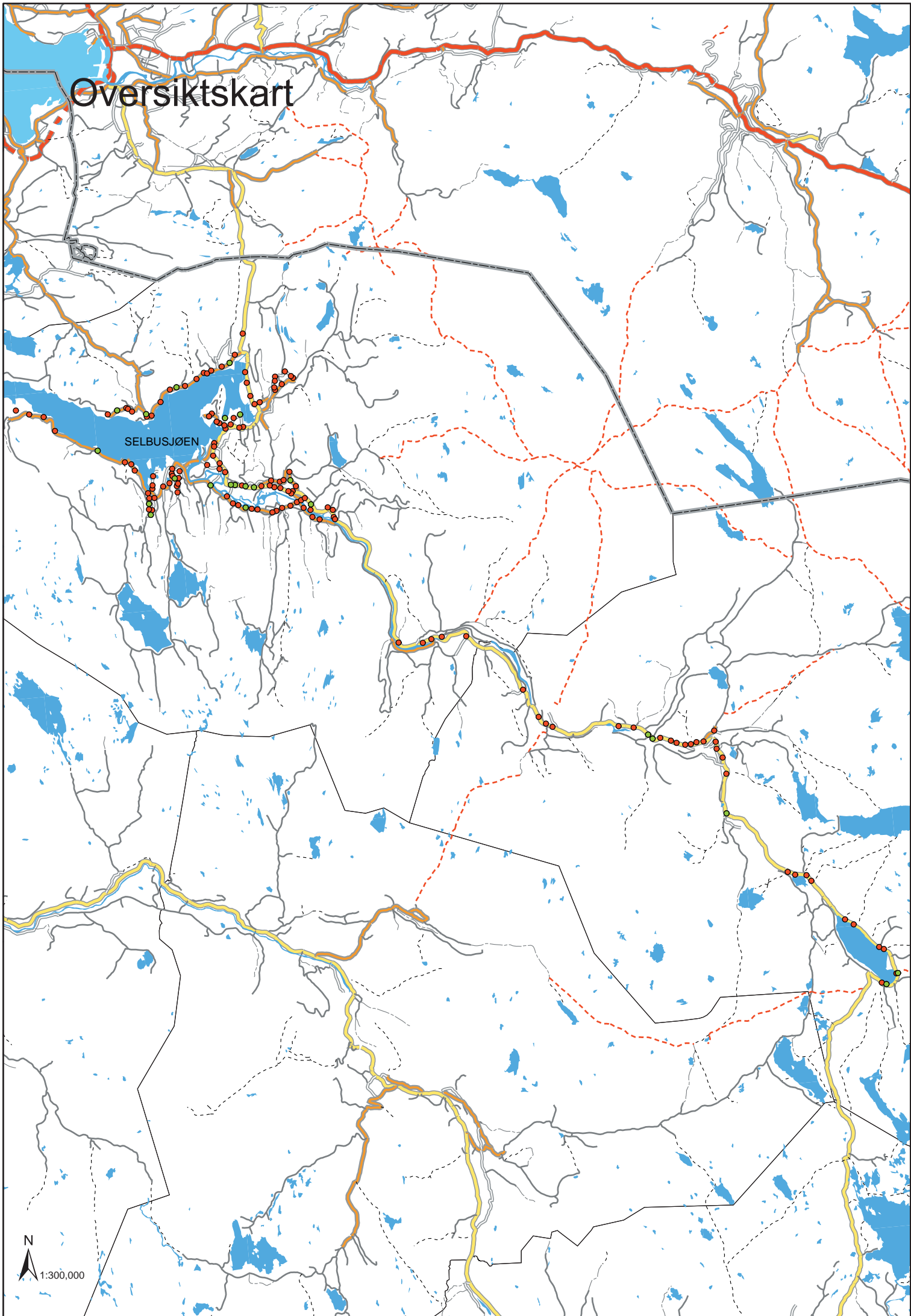
Nr 12 i tilstandsregistrering

Ved riksvegen: 2 leverandørar

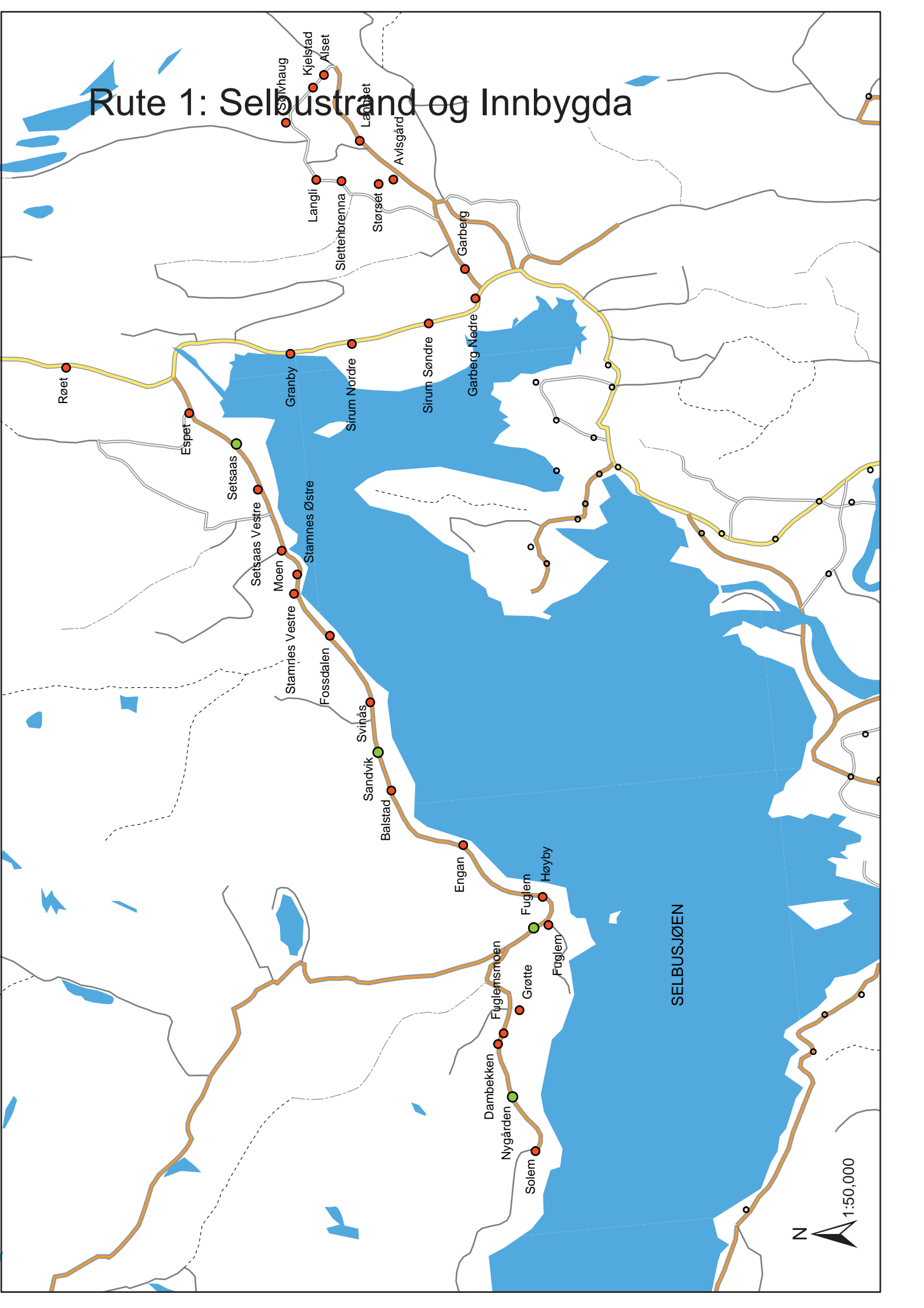
Øversiktskart

SELBUSJØEN

N
1:300,000



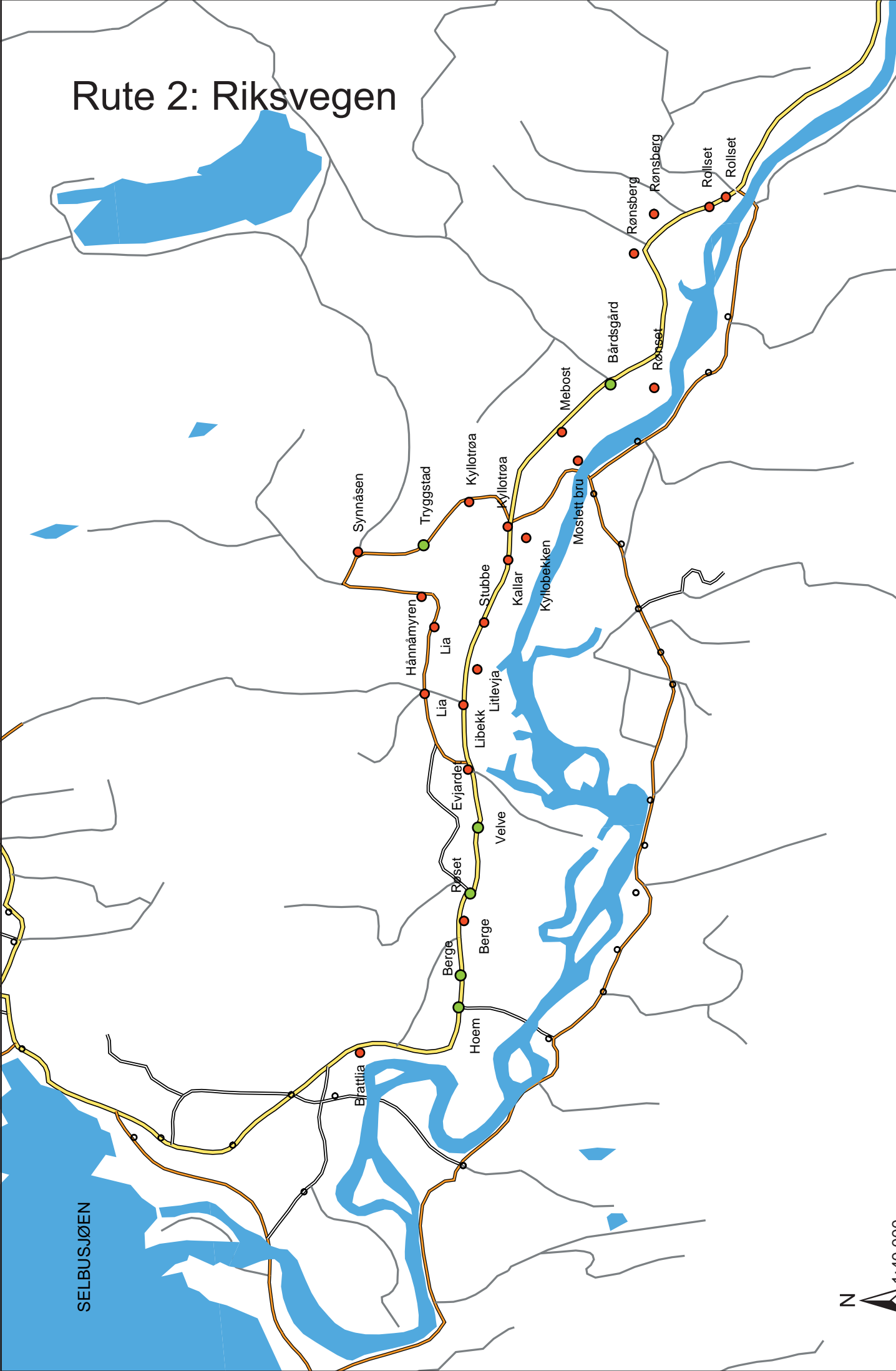
Rute 1: Selbustrand og Innbygda



SELBUSJØEN

N 1:50,000

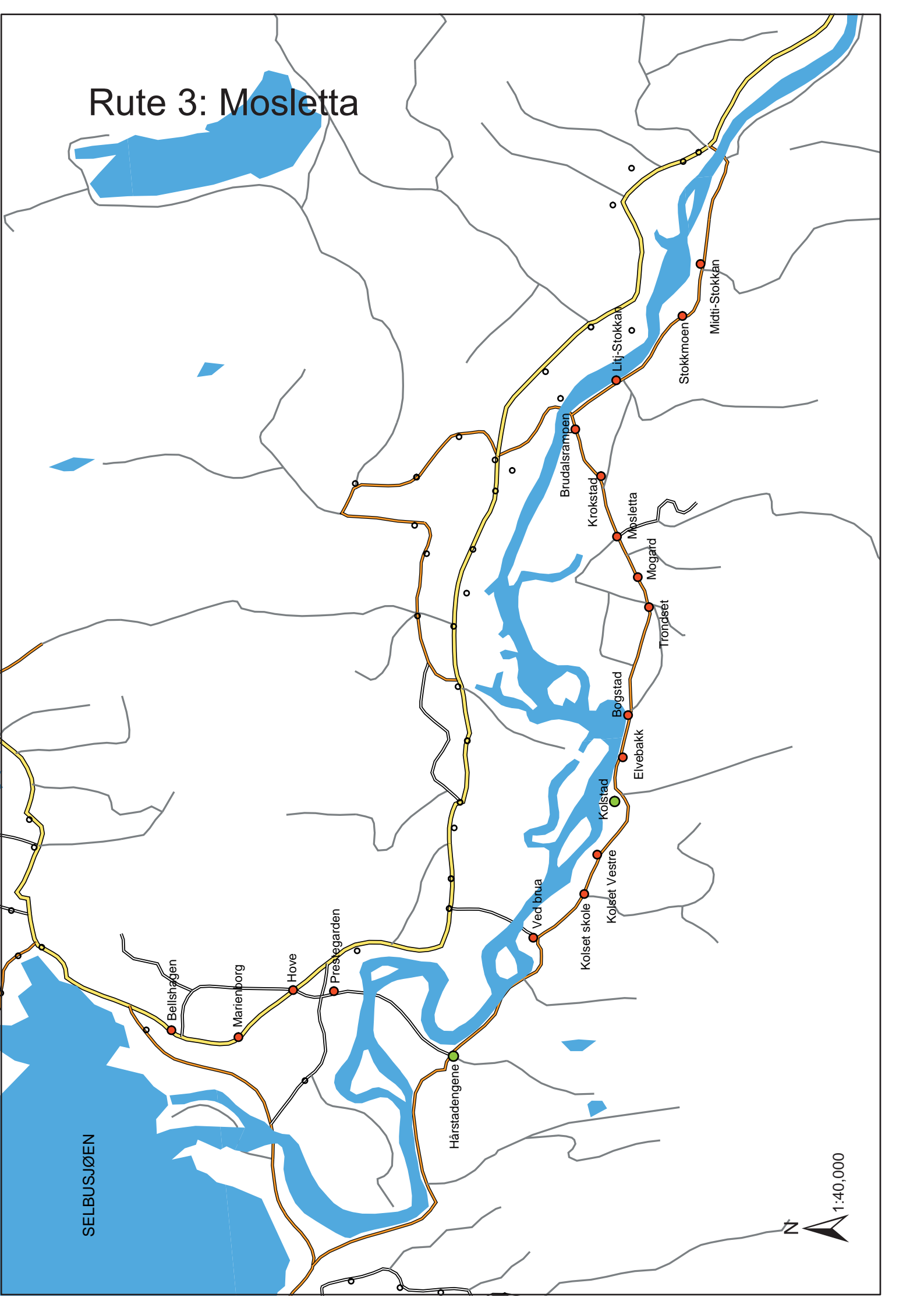
Rute 2: Riksvegen



SELBUSJØEN

N
1:40,000

Rute 3: Mosletta

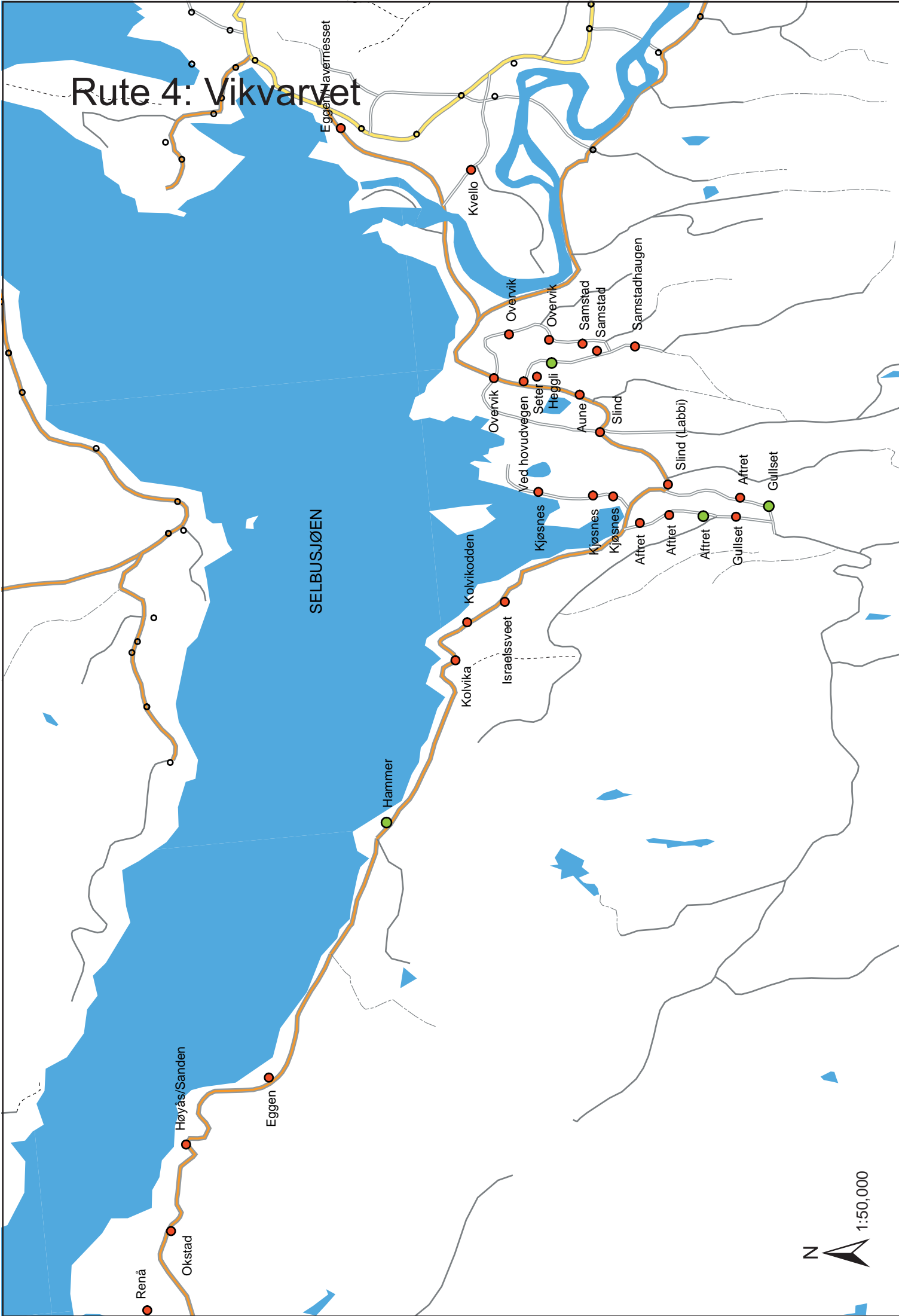


SELBUSJØEN

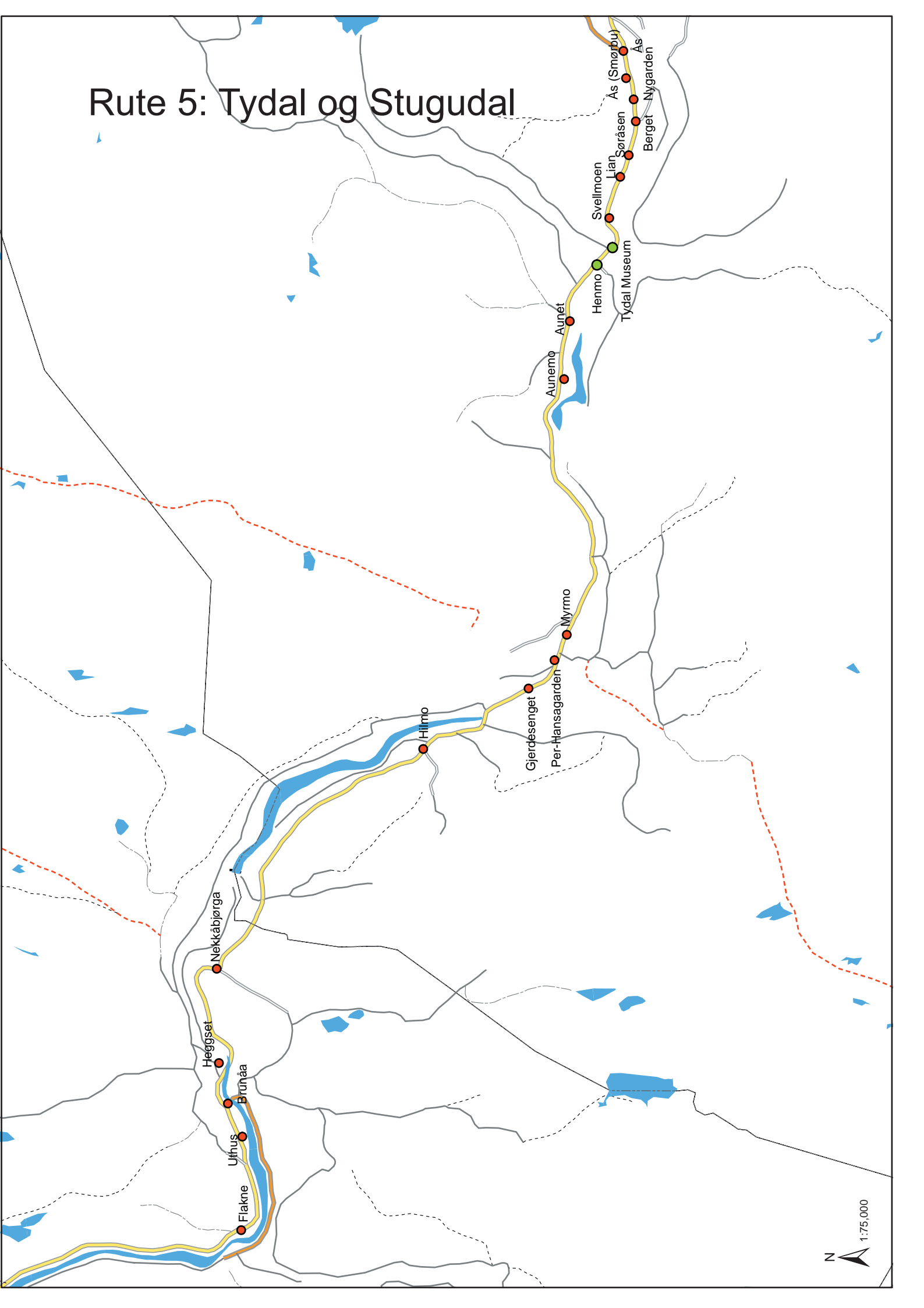
1:40,000



Rute 4: Vikvarvet



Rute 5: Tydal og Stugudal



Ekstraruter

