



Lokalrutebåten «Møst'n»

Av TERJE HOLM og GJØRAN STORSÆTHER



De lokale båtrutene var livsnerven mellom bygdene og byene langs kysten gjennom mange år. Oris Lillevik startet rutedrift med «Møst» (bygd 1928) fra Flatsetsundet, Flatsetøya, øyene i Møstavågen og Vadsteinsvika til regionsenteret Kristiansund. Like etter 2. verdenskrig overtok «Møst II» (bygd 1943) ruten. På folkemunne ble rutebåten kalt for «Møst'n». I 2019 ble «Møst II» (bildet) hentet hjem til Møstavågen av Oris Lilleviks barnebarn, Terje Lillevik Skundberg. (Foto: Terje Holm)

Behov for lokalrutebåter

I perioden fra 1930-tallet frem til 1960-tallet var det behov for mange lokale båtruter med transport av passasjerer, gods, melkespann og av og til dyretransport fra bygdene inn til byene. Ut fra Kristiansund var det etablert et rutenett med fjordabåtruter i siste halvdel av 1800-tallet. Disse hadde mange anløpssteder med et ruteopplegg som ikke passet like godt for alle reisende fra bygdene rundt omkring. Fjordabåtene startet turene ut fra Kristiansund. Med lange ruter og mange stoppesteder måtte reisende fra bygdene overnatte i byen. Derfor ble det startet opp



flere lokale båttruter med avganger fra bygdene om morgenen og retur samme dag om ettermiddagen. Fra Averøy, Eide og Lyngstad gikk båtene «Bremsnesfjord», «Breitus» og «Marta» i dagsruter til Kristiansund. Vi hadde også «Årsundfjord» som gikk i ruter fra Halså, Årsund og Tustna til Kristiansund, «Vega» som gikk i ruter fra Tustna til Kristiansund og «Vigra» og Grip» som trafikkerte på ytre Averøy. På Freiøya opprettet Oris Lillevik i Møstavaågen dagsruter med båttransport fra 1930-tallet. Han hadde to rutebåter som etterfulgte hverandre, «Møst» og «Møst II». Dette er historien til begge rutebåtene.

Familien Lillevik

Bernhard Lillevik, far til Oris, ble født i 1878 på Bergsøya. Som mange andre på denne tiden dro han til Amerika i ung alder, som 23-åring i 1901. Bernhard giftet seg i Amerika med Oline Halset (f. 1879), som også kom fra Bergsøya. I Amerika drev Bernhard med laksefiske i Alaska sammen med John Amundson Orset. Han hadde reist til Amerika samtidig med Bernhard. Mellom laksesesongene arbeidet Bernhard på skipsverft. I 1911 kom familien til Bernhard Lillevik tilbake til Norge på ferietur for at de skulle gjøre opp dødsboet etter foreldrene til hans kone på Bergsøya. Planen var å dra over til Amerika igjen, men John Orset hadde da etablert seg med fiskehandel i Kristiansund, og Bernhard slo seg sammen med ham. Nå ble det turer med båten «Terningen», bygd i 1914, til Finnmark og Lofoten etter saltsild.

Etter første verdenskrigen ble det dårlige tider og de tapte penger på fiskehandelen. Den 10. desember i 1919 kjøpte Bernhard og Oline garden Nerbø (gnr.110/b.nr. 8) i Møst og bygde sjøhus der. Oline var glad i dyr og ønsket seg et hjem på landsbygda. I 1921 begynte Bernhard med landhandel i en av stuenene på garden (se artikkel i årbok 2017). Han var også politisk interessert og ble varaordfører i Frei i en periode fra 1931.



«Marta»



«Bremsnesfjord»



«Årsundfjord»



«Vega»



«Vigra»



«Grip»



Bernhard og Oline kjøpte garden Nerbø i Møstavågen i 1919. Fra venstre: Margot Kippervik, Bernhard Lillevik, Oline Lillevik og Arne Lillevik. Bernhard hadde to båter (bak til høyre), «Likjbåten» og «Maaken». (Bilde fra familien)

Bernhard hadde to båter, «Maaken» på 70 fot og en mindre motorbåt som ble kalt for «Likjbåten». Han kjørte vanligvis to dager i uken til byen for å kjøpe varer til butikken. «Likjbåten» ble brukt til disse byturene. Den hadde også plass til passasjerer. Den andre båten, «Maaken», ble kjørt opp på Møstleira og demontert. Materialene fra denne båten ble brukt til bl.a. ny kai, låvebru m.m.

Oris Lillevik ble født 01.10. 1907 i Astoria i Oregon i USA. Han døde den 04.07.1982.



Oris var gift med Aslaug Hjelset, f. 1904. De fikk tre barn: Inger, Olav og Johanne. Terje Lillevik Skundberg er sønn av Johanne. Oris og Aslaug kjøpte gården Vestre Møst i 1936. Gårdsdrifta ble etter hvert satt bort til andre. Oris sin tvillingbror, Bjarne Lillevik, døde 03.01.71. De hadde også en bror til, Arne Lillevik (f. 1915).

«Maaken». (Bilde fra familien)



Den første rutebåten, «Møst», ble bygd ved Silvolneset i 1928. I tillegg til vanlig rutedrift, ble båten også leid ut til turer med ungdomslag, musikkorps m.m. Her ligger «Møst» ved Amundøya i forbindelse med en begravelse på 1930-tallet. (Utlånt av Nordmøre museum)

Oris Lillevik starter opp lokal rutedrift

Møst og flere av bygdene rundt om på Freiøya hadde dårlige kommunikasjoner. Med mange i arbeid med klippfisk ved øyene i Møstavågen-området, butikker, gårdsdrift samt skipsverft i Flatsetsundet, var det behov for passasjer-, gods- og melketransport til og fra Kristiansund. Oris så derfor muligheten for å starte opp en lokal båt rute til Kristiansund. I 1931 fullførte han kystskipperskolen. Sammen med sin far skaffet han seg en egnet båt som var bygd av Martinus Strømsvåg ved Sildvolneset på Frei i 1928. Den fikk navnet «Møst» og ble satt i rute fra Flatsetsundet med anløp av Flatsetøya, Blomneset, Flatøya, Amundøya og Vadstenskvik til Kristiansund med retur om ettermiddagen. I Tidens Krav 24. desember 1931 kunne man lese: «Stormen i går forvoldte adskillig forstyrrelse og skade. Men ingen alvorlig ulykker er spurt. Her i byen var man engstelig for M.B. «Møst» som var på tur til Møstavågen, men det viste sig heldigvis at den tilslutt kom frem i god behold».

Med «Møst» i rutetrafikk fikk anløpsstedene en nærmere tilknytning til byen. Gode kommunikasjoner har alltid har vært viktig for vekst og utvikling, også for disse stedene ved Freiøya. Det var god trafikk utover 1930-tallet, noe som gav en bra lønnsomhet for Oris Lillevik.





«Møst» ved Flatøy kai med brudefølge mot slutten av 1930-tallet. Brudeparet er Paula og Gunnar Flatøy. (Utlånt av Nordmøre museum)

Krigsårene og bygging av ny båt

Like før krigsutbruddet i april 1940 var «Møst» med på evakueringen av familier med flyttelass til nabobygdene. Den fraktet også emballaselageret fra Goma Fabrikker i Vågen i Kristiansund til bygga ved Blomneset, for en tryggere oppbevaring til bombingene var over. Under krigen måtte «Møst» gå innom «Oljekaia» på Innlandet for kontroll av passasjerer og mannskap før de fikk legge til på Stor-kaia ved Piren. Denne kontrollposten ble kalt «Oljekaia» fordi det stod oljetanker der. Hver passasjer måtte vise pass/legitimasjon. De tyske soldatene greide ikke si «pass», så de kommanderte «pess» til hver enkelt. Dette var til stor forlystelse for de reisende i en ellers trasig tid.

Inn mot 1940-tallet så Oris at båten begynte å bli for liten til en voksende trafikk. Derfor ble det bestilt en ny og større båt ved Bremsnes Båtbyggeri som fikk bygge-nummer 111. I sjøfartsdirektoratets lister står den oppgitt med målene 46,7 x 13,1 x 7,4 fot. Båten var ferdig bygd i 1943 og fikk navnet «Møst II». På grunn av krigen var det vanskelig å skaffe motor til båten. Tyskerne hadde en forlegning ved Oldenborg seilerhytte i Møstavågen. De brukte derfor lokalrutebåten til transport og hadde interesse av at den nye båten fikk motor, men Oris ønsket ikke noen tysk motor og avslo tilbudet. Oris fikk likevel brukt båten noe

ved at «Møst» av og til slepte «Møst II» med seg som føringsbåt når det var mye varetransport til byen.

Først etter freden i 1945 ble det satt inn motor i båten ved Furseth Mek. Verksted på Innlandet i Kristian-

*Tidens
Krav
4. oktober
1945:*

M-B Møst.

Fra og med 6/10 blir avgangen fra Kr.sund framsatt til kl. 15.30 for samtl. rutedager.

Lørdagene fra Kr.sund kl. 13.30 til Møst.



Innlandet i Kristiansund i 1962. Midt i bildet ser vi «Oljekaia» hvor tyskerne inspirerte passasjerene om bord i båtene under krigen. Til høyre ligger Furseth Mek. Verksted som satte inn motor i nye «Møst II» like etter krigen. (Bilde fra Nasjonalbiblioteket)

sund, en ny Union 30 HK semidiesel med startpatron. Da kunne «Møst II» betjene den opprinnelige ruten med både persontrafikk og last. Båten hadde et lasterom foran rorhuset og det var ellers godt med dekksplass. Bak rorhuset var det en liten røkesalong og toalett helt bakerst mot hekken. Under dekk var det en trivelig passasjersalong. I Tidens Krav 4. oktober 1945 kunngjøres det i en annonse at avgangen med M-B «Møst» fra Kristiansund blir framsatt til kl. 15.30 for samtlige rutedager fra 6. oktober. Lørdagene blir avgangen fra Kristiansund kl. 13.30 til Møst.

«Møst'n» – en populær rutebåt

«Møst II», eller «Møst'n» som folket kalte den, fraktet folk, kyr, melk og andre handelsvarer fra anløpsstedene inn til Kristiansund, som var regionsenteret for Nordmøre. Om natten lå båten ved Flatsetsundet. Oris Lillevik gikk da hjem til gården i Møstavågen for å overnatte. Det var godt og vel en times spasertur. Om morgenen gikk han tilbake til kaia ved Flatsetsundet hvor det var avgang kl. 08.00. Etter anløp på Flatsetøya ankom båten Blomnenset kl. 09.00. Derfra var det anløp av Flatøya, Amundøya og Vadstensvika før ankomst til Kristiansund ca. kl. 10.00. Her hadde «Møst II» fast anløpsplass ved Piren. Om ettermiddagen var det retur med samme rute fram til Flatsetsundet. De reisende hadde da god tid til sine ærend i byen. Båtenes mannskap brukte tiden til å losse og laste varer samt levere melken på melkepannene til meieriet som lå ved Storkaia. I nærheten til båtens kaiplass ved Piren lå Fishanbua til Fru Moe, som ble populær hos lokalbefolkningen. Fishan (smultstekt



«Møst II» i rute. Den ble bygd ved Bremsnes Båtbyggeri i 1943. Båten ble forlenget ved Flatsetsund Verft i 1950. (Bilde utlånt av Inger Roksvåg)

fisk og chips), som Elvira Moe hadde tatt med seg fra hjemlandet sitt, Australia, var en helt ny rett i Norge. Aldri har kristiansunderne og tilreisende noen gang smakt så god fishan! Det var sikkert ikke utenkelig at Oris og hjelpemannen om bord kjøpte seg en god porsjon fishan av og til.

Toralf Saltkjelvik forteller at «Møst'n» satte passasjerer og noe gods i land ved Piren. Så gikk turen rundt om på havna for å levere og hente varer. Fra Møst var det i hovedsak melk som ble levert meieriet i spanner. I krabbesesonen fraktet Oris Lillevik en del krabbe fra fiskere i Møst, bl.a. fra Oluf Blomvik. Både kjøtt, potet og annet ble sendt med «Møst'n» til byen. Disse varene ble hentet ved Piren. Før returen om ettermiddagen måtte det hentes last som skulle tilbake til Møst. De var bl.a. en tur innom kullkrana i Vågen og Jonas Eriksen brygga for å hente salt. En del

varer til butikken i Møst ble også fraktet med «Møst'n».

Oris Lillevik fikk ny førstereisgutt rundt 1950. Det var Bjarne Simonsen. Da båten var på tur innom kullkrana i Vågen, tok Bjarne et godt tak i løkka på tampen og skulle hoppe i land. Men tampen var alt for kort slik at han falt i sjøen mellom båten og kaia. Det ble litt lærdom å ta med seg videre.

Fishanbua til Fru Moe lå like ved Piren der «Møst'n» satte i land passasjerene.

(Bilde fra Nordmøre museum)





Kaia ved Blomneset var fast anløpssted. Her ligger en båt ved kai og losser klippfisk.
(Bilde fra Nordmøre museum)

I 1950 ble «Møst II» forlenget ved Flatsetsund verft og fikk bedre sjøegenskaper. Etter at båten var sjøsatt, skjedde det en sørgelig ulykke ved verftet. Båtbygger Johan Lillerud ble funnet druknet ved kaia på Flatsetsundet dagen etter. Han hadde vært om bord i M-B «Møst II» kvelden i forveien sammen med noen kamerater for å markere at ombyggingen var ferdig. «Møst II» lå da ved en mindre kai ved siden av dampskipskaia. Han forlot båten ved 21-tiden og alle trodde at han hadde gått hjem til huset sitt, som lå et stykke fra kaia. Lillerud arbeidet og drev Flatsetsund Slip og Mek. Verksted sammen med sin bror. Ulykken skapte stor sorg i bygden.



M-B „MØST” II
fra 20-11 er ruta:
Mandag og onsdag vanlige turer.
Fredag fra Møst som før, men
Flatsetsundet er sløffet på retur.
Lørdag er ruta uforandret.

*Meddelse i Tidens Krav
18. november 1950.*

*«Møst II» på tur med
skipper Oris Lillevik (t.v.)
og Gjertrud Midtsæther.*
(Bilde utlånt av
Bjørn Midtsæther)



«Møst II» på tur til sangerstevne i Surnadal på 1950-tallet. I rorhuset fra v. Ingrid Lillevik, Ole G. Flatøy som står til rors og Peder Nordli. Gutta på dekk er fra v. Arne Flatøy Lillevik, Odd Petter Flatøy og Martinus Strømsvåg. (Utlånt av Bjørn Midtsæther)

«Møst II» hadde vanligvis et mannskap på to. Oris Lillevik var både skipper og altmuligmann. Hjelpemannen fikk også opplæring i å manøvrere båten. Dette gav en bedre sikkerhet i tilfelle det skulle skje noe, dessuten kunne Oris få avløs-



Frei Hornmusikk spiller ved Aspøya 17. mai 1953 ombord på «Møst II». (Nordmøre museum)

ning i rorhuset når han hadde behov for det. «Møst'n» ble en populær rutebåt for de reisende. Lenge etter at ruten var lagt ned, kunne man høre folk fortelle om den trivelige båten. «Møst'n» ble også leid av ungdomslaget til diverse turer, bl.a. sangstevner. I Tidens Krav 19. august 1948 står det i en annonse: «Til stevet på Frei søndag går m-b «Møst» fra nykaia kl. 09.30. Anløp av Flatø og Blomneset». «Møst II» ble brukt til bryllup og var utleid til Riksteateret som dro på turne til Nord-Norge. Lasterommet var da overnattingsplass med madrasser. På 1950-tallet var «Møst» også reservebåt for noen av Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF) sine lokale båtruter, bl.a. Gripruten og båtruten i området ved Bergsøya og Karihavet.



«Møst» ble solgt til Hans Møst (t.h.) for bruk som reisendebåt. (Utlånt av Svein Møst)

Den første «Møst» blir solgt til Hans Møst

Den første rutebåten, «Møst», ble solgt i 1950/51 til Hans Møst for bruk som reisendebåt. I Tidens Krav 16. juni 1951 står det en annonse hvor Hans Møst søker etter kokk på sin reisendebåt. Noen år etter salget forlangte Oris Lillevik at bokstavene fra gammelbåten skulle tas av og at den måtte bytte navn. Den gamle «Møst» fikk da nytt navn, «Reis». Den nye «Møst II» endret da navn til «Møst».

Hans Møst fikk etter hvert overta en del av kundene til agenturene for Berserk og Bergene sjokolade fra Oris sin bror, Bjarne Lillevik, da han ikke hadde kapasitet til å betjene alle. For å få en bedre funksjon som reisendebåt, bygde Hans Møst etter hvert et nytt og mer hensiktsmessig overbygg. Skanseledningene også ble oppgradert. Først på 1970-tallet kjøpte Hans Møst en større reisendebåt som fikk navnet «Freikoll». «Reis» ble da solgt til Arnt A. Wærnes. Han tok godt vare på båten. I 2020 ligger «Reis», tidligere «Møst», i meget god stand ved Mellemværftet i Kristiansund.



Til venstre: «Møst» skiftet navn til «Reis» og ble ombygd av Hans Møst. Over: «Reis» (tidligere «Møst») ved Mellemværftet i 2020.

(Bilder: Svein Møst og Terje Holm)



Kaia på Flatsetsundet var utgangspunktet for ruten. På Flatsetøya (t.v.) var det anløp ved Øyakaia (nedenfor eiendommen til Alvheim). (Utlånt av Nordmøre museum)

«Møst II» var en viktig lokalrutebåt

Egil Djupvik (f. 1939) vokste opp på Flatsetøya og kan fortelle oss noen minner fra sin barndom med lokalrutebåten. I Flatsetsundet var det flere møbelfabrikker, Lunvik Trevare, M. Romuld og Pettersen. Under gjenoppbyggingen etter krigen var det stor etterspørsel etter dører og vinduer i Kristiansund. For trevarefabrikkene var lokalruten med «Møst'n» viktig for å kunne frakte disse produktene til kundene i byen. Enda viktigere var leveransene av melkespann til meieriet. Bøndene på Flatsetøya kjørte melkespannene ned til Øyakakia, som lå ved Alvheim sin eiendom. Fra kaia i Flatsetsundet kom det melkespann helt fra Oterneset som skulle fraktes med «Møst'n» til meieriet på Storkaia i Kristiansund.

Egil husker også godt Johan Kjørsvik som bodde ved Kvitneset. Han hadde agenturvirksomhet med bl.a. maling og reiste fast med «Møst'n». Som «storkunde» fikk han en egen lugar gjennom en spesialavtale med Oris Lillevik. Johan Kjørsvik var en «akkurat» personlighet som alltid møtte opp presis når båten skulle gå fra Øyakaia. Ellers var det en liten begivenhet i hverdagen å samles på Øyakaia ved anløpene til «Møst'n». For barna kunne det av og til bli noen drops som de voksne hadde kjøpt i byen.

Egil reiste på mange byturer sammen med sin mor og far. Folket langs ruten måtte til byen for å handle de fleste varere samt å gjøre andre ærend. Far til Egil leide en fryseboks ved fryseriet i Kristiansund. Det ble derfor også en del byturer for å



Rutebåter ved Nordmørskaia i Kristiansund tidlig på 1950-tallet. Fra venstre: D/S «Solskjel», M/B «Grip» (bak Solskjel), M/B «Most II» og M/B «Tresfjord». Helt til høyre brannsprøyta «Slukk II». (Utlånt av Nordmøre museum)

hente kjøtt m.m. fra fryseboksen. En annen tur som Egil husker godt var i 1952 da «Møst'n» gikk til Grip sammen med «Bremsnesfjord» for å frakte Frei Fotballklubb med supportere til en kamp mot Grip Fotballklubb. Fotballbanen lå så nær sjøkan- ten at linjemannen satt i en egen robåt. Egil og kameraten Tor Harald Blomvik ble så sulten på turen at de tok med seg noen klippfisker som de spiste på hjemturen med «Møst'n».

Av mannskapene husker Egil bl.a. Sverre Flatset. Når lokalrutebåten ble nedlagt, skiftet Sverre jobb til bussjåfør med kjøring av melketransport på Frei for Kristian- sund Frei Billag.

Henning Ødegård (f. 1926) drev som bonde og slakter på Flatsetøya og reiste ofte med «Møst'n» til byen og solgte kjøttet til de lokale slakterne, bl.a. Ansgar Løvold. Han kunne fortelle at kaia på Flatsetøya ble kalt for «Eiakaia» (lokal dialektuttale for Øyakaia). «Folket gikk uti Eia for å ta «Møst'n» te byen», sa de på Freidialekt. Johan Blomvik var også mannskap om bord på «Møst'n». Han bodde ved Fager- eng på Flatsetøya, like nedenfor huset til Henning Ødegård. Henning husker også godt folkelivet ved Eiakaia. Folket skulle reise til byen for å handle, kjøpe og selge bær, frukt, poteter, kjøtt m.m. Noen kom også med en trillebår full av varer som f.eks. potetsekker. Petter Klokseth og Eilert Volla var ofte med rutebåten. Petter var ikke bare passasjer, han ordnet også med fortøyningene m.m. Henning fortalte

også at etter at «Møst II» ble satt i drift etter krigen, ble den av mange omtalt som «Nymøst'n», mens den første «Møst» gikk under navnet «Gammelmøst'n».

Økonomiske utfordringer

I Tidens Krav 21. november 1950 står det referert fra herredstyremøte i Frei kommune hvor Oris Lillevik hadde sendt en søknad om tillatelse til å høyne passasjerfraktene med M-B «Møst II» i ruten Flatsetsundet-Kristiansund med kr. 0,25 pr. tur. Herredstyret gikk enstemmig inn for at søknaden ble innvilget med begrunnelse i at «disse øyer og Møstavågen i det hele er helt avhengig av denne rute. Skulle Oris Lillevik bli nødt til å nedlegge sin rute med M-B «Møst II» vil det bli et stort tilbakeskritt for folket som bor på rutestrekningen». De nevner videre at Møre og Romsdal Fylkesbåtar har en rutetakst på kr. 1,80 for Flatsetund-Kristiansund, mens M-B «Møst II» etter forhøyelsen får en rimeligere takst på kr. 1,25 for samme strekning. Dette var et tydelig signal at Oris Lillevik allerede i 1950 hadde bekymringer rundt økonomien ved å drive båttruten.

Fra sommeren 1952 kom det bussruter til og fra byen til Kvitnes, som hadde blitt et samferdselsknutepunkt i den nye ferjeruten Kvitnes-Gjemnes (se artikkel i årbok 2020). Dermed fikk også Møstavågen rute med kombinertbuss til Kristiansund. Det førte til at trafikkgrunnlaget for rutebåten falt bort.

I Tidens Krav 15. desember 1952 kunne man lese følgende: «Møst-øyene, Vadstensvik og Flatsetsund blir totalt isolert fra Kristiansund. Bussforbindelsen med Flatsetsund sløyfes og M-B «Møst II» vil også innstille ruten». På møte i Frei herredstyre ønsket de å ta saken opp med samferdselskonsulenten. I henstillingen understrekes det

M-B «Møst» vil innstille trafikken fra 30. juni

Bremsnes kommune ber om at ruten forsetter

Vadstensvik står i fare for å bli uten rutesamband med Kristiansund, idet Oris Lillevik, med sin M-B «Møst», som har trafikert ruten Møstadvågen—Vadstensvik—Kristiansund har sagt opp trafikken som vil bli innstilt fra 30. juni.

John Vadstensvik hadde sendt en forestilling til Bremsnes herredstyre om saken og framholdt i denne at det var store vansker med å komme til en ordning med samferdselskonsulenten om spørsmålet.

Han henstilte til herredstyret at dette vedtok å rette en alvorlig anmodning til konsulenten om å sette alt inn på å få en ordning i stand, slik at rutesambandet kunne bli opprettholdt.

Herredstyret gjorde vedtak om å rette en henstilling både til samferdselskonsulenten og Oris Lillevik at begge legger godvilje til slik at ruten ikke ble innstilt. Vedtaket var enstemmig.

Tidens Krav 6. juni 1953.



Oris Lillevik måtte legge ned rutedriften 30. juni 1953 da den ikke var lønnsom lenger. Bussen hadde tatt over frakt av gods og passasjerer. «Møst II» gikk nå inn i en ny fase som faktebåt med reisende. Det ble fraktet tønner, årer, salt og andre varer til bl.a. Hitra, Frøya og videre nordover. (Utlånt av Ole G. Flatøy)

at de var meget godt fornøyd med M-B «Møst II» og at det fortsatt må bli daglig anløp av Flatsetsund av hensyn til posten og vareforsendelser til og fra Flatsetsund. Ved Møst-øyene, Vadstensvik og Flatsetsund ligger 10 klippfisktørkerier, derav 8 på øyene, som beskjeftiger ca. 100 arbeidere. På Amundøy og Møst er det også forretninger som er helt avhengig av ruteforbindelse med byen. I Kystvågen er det også båtbyggeri med slipp.»

I Tidens Krav 6. juni 1953 gir Oris Lillevik beskjed om at hvis det ikke blir en bedre økonomisk løsning fra samferdselskonsulenten, må han innstille ruten fra 30 juni. Herredstyret på Frei jobber iherdig med å kunne finne en løsning. John Vadstensvik hadde sendt en forespørsel til Bremsnes herredstyre om saken hvor han fortalte at det var store vansker med å komme til en ordning med samferdselskonsulenten. (Vadsteinsvika var en del av Bremsnes kommune frem til 1964).

Fra rutebåt til fraktebåt med reisende

I Tidens Krav 6. juli 1953 kunngjør Oris Lillevik at han måtte legge ned ruten med M-B «Møst» fra 30. juni fordi den ikke lenger var lønnsom. Det var for dårlig støtte til båtruten samtidig som folket hadde begynt å reise med bussen, som også tok

med gods og melkespann til meieriet med sine kombinertbusser. I en kortere periode satte MRF inn rutebåten «Vigra» med anløp av Møstavågen kombinert med ruten til Bergsøya og Karihavet.

Oris Lillevik benyttet nå «Møst II» i en frakterute fra Kristiansund til Hitra, Frøya og videre nordover til Ørlandet, Brønnøysund og Sandnessjøen. Av og til ble ruten forlenget til Bodø. Om bord ble det fraktet tønner fra Endresen Tønnefabrikk i Flemma, årer, salt og andre varer. Et vanlig syn på fordekket til «Møst II» var at det var stuert fullt med tønner som skulle selges til kunder på turen nordover. Endresen Tønnefabrikk hadde også en egen liten fraktebåt, «Von». Denne hadde sommeren 1928 startet opp en av de første bilferjerutene på Nordmøre, Flemma-Sandvika (Gyl). Denne ruten tapte etter hvert i konkurransen med sambandet Angvik-Tingvoll som ble startet i 1929, litt lenger inn i fjorden.

Oris sin tvillingbror, Bjarne, var også med som reisende med agenturer for Berserk Fabrikker, Bergene sjokolade og Goma Fabrikker. Også Jonas Eriksen og Herlofsen benyttet seg av disse turene med sine reisende. Hver tur varte i ca. 14 dager.

I denne perioden var Ole G. Flatøy hjelpemann om bord. Han kunne fortelle en del om «Møst» både som rutebåt og fraktebåt med reisende. Etter at båten ble solgt, jobbet han ved Kystvågen Verft, avbrutt av en periode ved Kristiansund Lettmetall som bygde busskarosserier utover 1960-tallet. Ole beskriver Oris Lillevik som en omgjengelig person som ikke var redd for å ta et tak. Han var rolig og avbalansert og trivdes med jobben sin på «Møst'n». Sverre Flatset og John Furseth var mannskap om bord på «Møst II» i den første perioden når den gikk i rutetrafikk.

Bjørn Midtsæter var mannskap om bord i «Møst II» i 1956/57

På denne tiden var «Møst'n» innleid av MRF og gikk i forskjellige ruter på helg om sommeren. Det ble derfor brukt MRF-billetter om bord.

På lørdager var det avgang fra Møst kl. 08.00. Ruten gikk videre til Flatøy, Brattøy, Amundøy, Vadsteinsvik og Kristiansund. Senere på dagen var det retur til Møst med samme anløpssteder.

Lørdag ettermiddag gikk «Møst'n» fra Møst til Kristiansund. Ca. kl. 17.00 var det avgang fra Kristiansund via Omsundet til Nålsund. Her var det ikke kai, så passasjerer og varer ble ekspedert med småbåt. Videre var det anløp av Sallaupen, Aspa, Faksvågen, Kvalvåg i Gjemnes, Berge og Halset med retur til Møst.

På søndagene var det samme rute fra Møst via øyene til Kristiansund. Her var det avgang ca. kl. 17.00 til Nålsund, Aspa, Sallaupen, Faksvågen, Kvalvåg i Gjemnes, Berge og Halset med retur til Kristiansund. Søndags kveld gikk «Møst'n» fra Kristiansund til Faksvågen i Karihavet. Der de lå over til mandags morgen. På retur til byen gikk den innom Blomneset. Fra Nils O. Ulsets båtbyggeri i Faksvågen hadde de enkelte ganger nybygde båter på slep. Disse skulle leveres til kunder i byen. Det ble også fraktet trillebårer som ble produsert av Kr. Faksvåg A/S i Faksvågen til Kristiansund. Da var dekket på «Møst'n» fullstabelt. «Møst'n» hadde i hovedsak rutekjøring i helgene. Resten av uka var det mye reisendekjøring til Aure, Tustna,



«Møst II» som fakte- og reisedebåt ved kai i Aure i 1956/1957. (Utlånt av Bjørn Midtsæther)

Smøla og Vinjefjorden – helt inn til Vinjeøra. Det var også en del fraktkjøring bl.a. til båtverftet i Sveggen, som Leif Strømsvåg drev. Han var bror til Ole Strømsvåg som startet og drev Kystvågen slip og båtbyggeri.

«Møst II» var også innleid av MRF til Gripruta en periode. MRF sin båt, «Tresfjord», gikk også i ruta til Møst-øyene, Vadsteinsvik og byen. Etter det Bjørn kan huske, gikk den ruta enkelte hverdager.

Nye eiere av «Møst II»

I 1960 ble det slutt på frakteruten med reisende for «Møst II». Oris Lillevik bestemte seg da for å selge båten. I 1961 kjøpe han båten «Nerholm», som ble brukt som fraktebåt i en rute nordover med tønner, årer m.m. den ene veien og slofart på returen. «Møst II» ble samtidig solgt til Bud Auto som brukte den i en båtrute til Bjørnsund. Det ble satt inn en ny motor i 1969, en Scania Vabis 200 HK. Båten fikk etter hvert en omflakkende tilværelse utover 1970–1990-tallet med mange eiere i Sogn, Moss, Horten, Karmøy og Oslo før den ble hentet i en sørgelig forfatning til Bygdøy utenfor Oslo.

Terje Lillevik Skundberg får «Møst II» tilbake til Møstavågen i 2019

Etter hvert fikk Oris Lilleviks barnebarn, Terje Lillevik Skundberg (bosatt på Hamar), kontakt med daværende eier fra Bømlo. Terje hadde hørt mye om «Møst'n» når han vokste opp, spesielt ved besøkene i Møstavågen. Han bestemte seg derfor for å ta sjansen på å kjøpe båten. Det var et 100% kjøp med hjertet, som han selv har uttrykt det. Båten trengte reparasjoner og det ble hentet inn tilbud fra Skibstømreren i Sagvåg. Her ble «Møst» liggende på slipp i flere måneder før den ble sjøsatt



«Møst'n», en historisk lokalrutebåt ved Orisbrygga i Møstavågen i 2020. (Foto: Terje Holm)



og satte kursen tilbake til brygga i Møstavågen. Det ble en uforglemmelig tur med mange positive opplevelser. Det ble felt mange tårer når «Møst'n» klappet til kai i Møstavågen i 2019, etter nesten 60 år. Kaia der båten ligger, har nå fått hedersnavnet Orisbrygga. Her er det også kommet opp hytter i bryggestil for utleie til turister.

En samferdselshistorisk rutebåt

Terje Lillevik Skundberg ønsker å ta vare på den historiske rutebåten i det området båten opprinnelig var bygd for i 1943. «Møst» representerer en del av samferdselshistorien på Nordmøre. Derfor er det viktig at båten kan få økonomisk støtte slik at den kan få et nødvendig vedlikehold for å kunne brukes på Nordmøre. «Møst» blir lagt merke til der den pynter opp ved Orisbrygga i Møstavågen eller når den tar en tur og ligger ved kai i Kristiansund.



Det planlegges å bruke båten til kulturhistoriske turer i nærområdet. Her er mulighetene mange, som f.eks. turer fra Kristiansund til kulturstedet Kvernes hvor det er arrangementer ved stavkirken og museet. Det kan også være turer fra Kristiansund langs fjorden til Flatsetsundet i den gamle ruten sammen med overnatting, middag og en historisk temakveld i Møstavågen, eller turer til Ringholmen i Hammarsundet på Tustna. Det var på Tustna klippfisk-eventyret startet med Jappe Ippes på slutten av 1600-tallet. Mulighetene er mange for en kulturhistorisk opplevelse med «Møst'n» i årene fremover.

En stolt eier, Terje Lillevik Skundberg, sammen med Astrid. Han har tatt vare på morfarens rutebåt, «Møst II». (Utlånt av Terje Lillevik Skundberg)