

# SKIPET

NORSK SKIPSFARTSHISTORISK SELSKAP



*Hilmar Rekstens turbintanker Hadrian*

**Sjømannsminner fra nordsjøfart**

**Norske VLCC/ULCC'er**

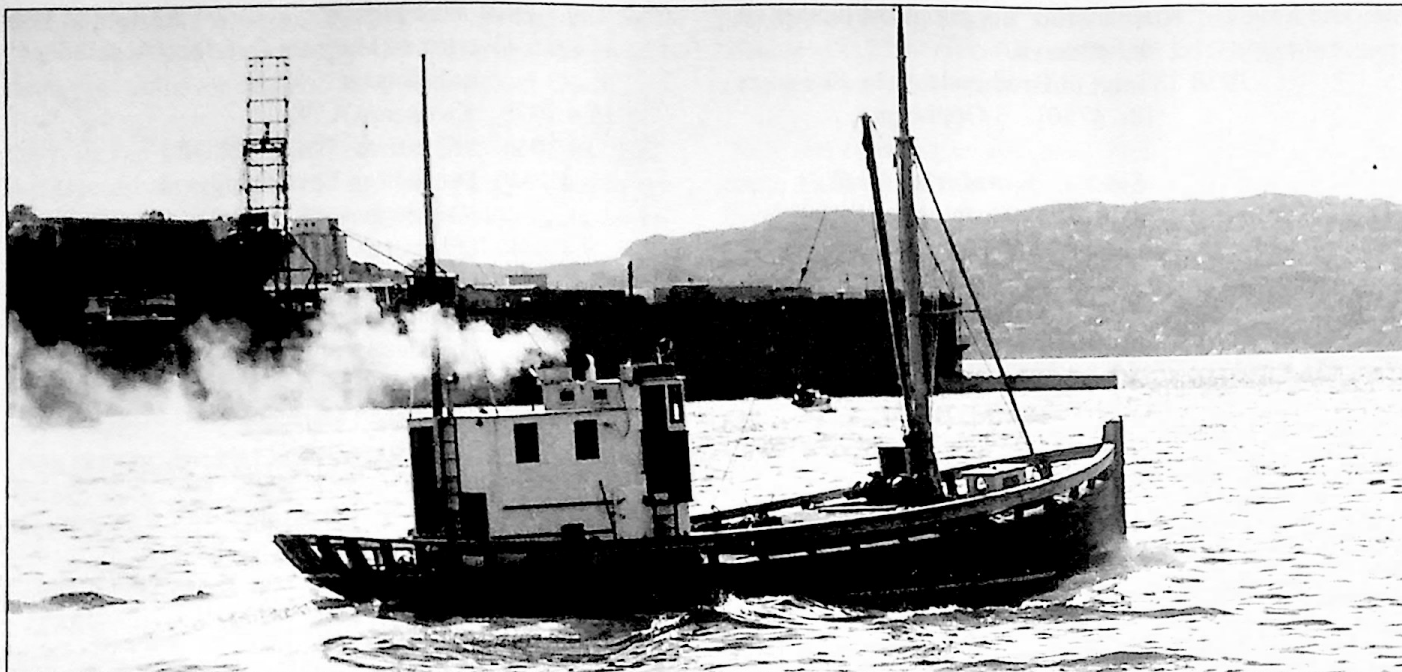
**Mineforsvarets kranfartøyer**

**Båttrafikken på Breimsvatnet**

Løssalg kr 50

Nr. 4 – 1997 – 23. årgang





*Motorkutter Hausten fotografert i Bergen 1. juli 1977 av Per Alsaker.*

## Motorkutter *Hausten* seiler fortsatt

### Noen minner fra barndomstiden i Uskedalen

Av Gerhard Flatebø

**A**LLEREDE SOM GUTT VAR JEG INTERESSERT I BÅTER, maskiner og ikke minst i *Hausten*. Denne kutteren kom til hermetikkfabrikken i Uskedalen (i Kvinnherad) i 1926, hvor far var bestyrer. Skulle far ut å kjøpe brisling, sild eller andre turer med *Hausten* hendte det at vi guttene fikk være med. Enkelte lengre turer var med overnatting, f.eks. til Stavanger.

Far fikk bygget en modell av *Hausten* da jeg var 5-6 år. Det var en handicappet mann fra Rosendal, som satt i rullestol som laget den. Prisen var visstnok 35 kroner. Modellen er tatt godt vare på, og mine interesser for sjø og båter har gjort at jeg nå nedskriver noe om denne båten.

Første verdenskrig, hvor Norge jo var nøytralt, medførte sterk oppgangstid for landet. Skipsfarten blomstret, og priser på fisk, sild mm var skyhøye. Det var virksomhet og penger overalt i landet.

Treskipsbyggingen gikk også for fullt, det var jo et råstoff vi hadde i landet. Motorkutter *Hausten* ble bygget i 1918 i Ølve. Under byggingen falt den ned, og dette resulterte i at baugen var litt skjev sett forfra. Den var heller ikke spesielt vakkert bygget, fasongen kunne vært bedre. Under ombyggingen i 1936 gjorde Eidsvik den mere velskapt, den ble en pen kutter.

Den første eieren brukte kutteren til fiske og føring av forskjellig. Få år etter krigens slutt kom nedgangstider og

vanskeligheter. Etterspørsel og priser på det som Norge hadde å tilby ble mindre, og mange fikk vanskeligheter med investeringer og spekulasjoner som var foretatt under krigen. Eieren slet med å beholde kutteren. En mulighet måtte prøves: Smugling.

I tyveårene hadde vi i landet det som betegnes som "Forbudstiden". "Fanatikere" hadde kjempet frem at landet skulle tørrlegges for alkohol! All import av brennevin ble stoppet. (De forsøkte det samme i USA).

*Hausten* gikk til Tyskland og lastet sprit, hvor mange turer er aldri klarlagt. Økonomien kom i orden for eieren, og han var reder på en måte. Siste turene leiet han bort båten og var hjemme og ordnet med mottak etc.

Det gikk greit. De hermet etter ham: "Begge vent til *Hausten* kjem, så ska' da bli nok av sprit, gutar". *Hausten* kom og det ble liv og spel ved kaien i Haugeund. Tollvesenet beslagla kutteren, og hva folkene ellers fikk av straff er uklart.

Hermetikkfirmaet Concord Canning & Co i Stavanger hadde også fabrikken i Uskedal. De kjøpte båten av Tollvesenet, og den ble da hjemmehørende i Uskedal og bemannet med folk derfra. Båten fikk navnet *Concord II*, men på folkemunne var det alltid *Hausten*. Det navnet fikk den igjen da den ble solgt fra Uskedalen til Norwegian Preserving & Co i Bergen i 1946.

*Fortsettes side 33*

Mens båten var hjemmehørende i Uskedalen ble den brukt til brisling- og sildeføring og annen transport til og fra fabrikkene. De første årene var de bare to mann ombord, og i brisling-sesongen gikk de både natt og dag. Lastet f eks i Sunnhordland og leverte i Stavanger dag etter dag. Råstoff-farten var regnet for å være en "hard" fart. Senhøstes gikk de opp til Trøndelag-Møre og hentet mussa (småsild). Lastet fullt, også på dekket. Dette var ferskt råstoff som fabrikkene stod klare til å legge på boks.

Folkene ombord hadde naturligvis et press på seg til å komme frem tidsnok. Senhøstes på norskekysten kan det være ruskevær, ikke minst forbi Stad. Båter og folk viste sjømannsskap av høyeste klasse. Ofte tøyet de litt mer enn forsvarelig. Det hendte at 2-3 av kuttrene holdt sammen og mer enn en gang krysset redningsskøyten med dem fordi Stad.

*Hausten* gikk som de andre og opplevde kritiske situasjoner. Over radiotelefon holdt de jevnlig kontakt med kontoret. En gang forsvant kontakten og skapte stor engstelse. Far ringte til de nærmeste pårørende i Uskedalen, men sent på kvelden meldte de seg; alt OK.

Humor var det også.

Bergen Preserving som senere eide fabrikkene i Uskedalen, hadde en disponent Sætre, dyktig og drivende. Råstoff-sjef Bergsvik, en eldre kar fra Askøy, fisker, gravkjent på kysten, indremisjonsmann og stø som fjell. En høst var båtene til Bergen Preserving på vei sør- over med råstoff, men det var full storm

og de kunne ikke gå forbi Stad. Disponent Sætre maste på Bergsvik i helgen: - Er det noe nytt, er de kommet forbi? - Nei, de lå, alle ligger å venter.

Sætre holdt det gående utover søndag med tanke på at råstoffet måtte fram til fabrikkene mandag morgen.

- Har du hørt noe, Bergsvik, de kan jo prøve?

Da brast det for gamle Bergsvik:

- Skjøna du ikkje at det e' uver? Du e' den stø'ste tosk i heile byd'n! Og røret ble lagt på.

Sætre unnskyldte seg dagen etter. Men mange mente han hadde fått svar som fortjent.

På skolen - to-delt - hvor vi tilegnet oss en smule boklig lærdom, fikk vi av og til i oppdrag å skrive stil. De 2-4 beste stilene leste læreren opp i klassen. Så vidt jeg husker hendte det bare en gang at jeg hadde skrevet så bra. Emnene var forskjellige: På bærtur, På skuletur, Ein vinterdag, Våren kjem, *Hausten* kjem osv. - forskjellige kulturelle innslag i hverdagene. Jeg husker jeg stervde kolosalt med en: Stoveblomane heime. Mor måtte trå til, jeg fikk ned noen linjer. Den var kort, ble nok ikke opplest, lå nok langt nede i bunken.

En gang fikk vi oppdrag å skrive "Når *hausten* kjem". Sønn av maskinisten på M/K *Hausten* var lovet gummisko av faren når de kom fra Stavanger. Han hadde nok de i tankene, for han skrev om at ventetiden falt lang. Men, endelig kom *Hausten*, og gummiskoene ble omgående tatt i bruk.

På skolen og med leksene ble det ikke

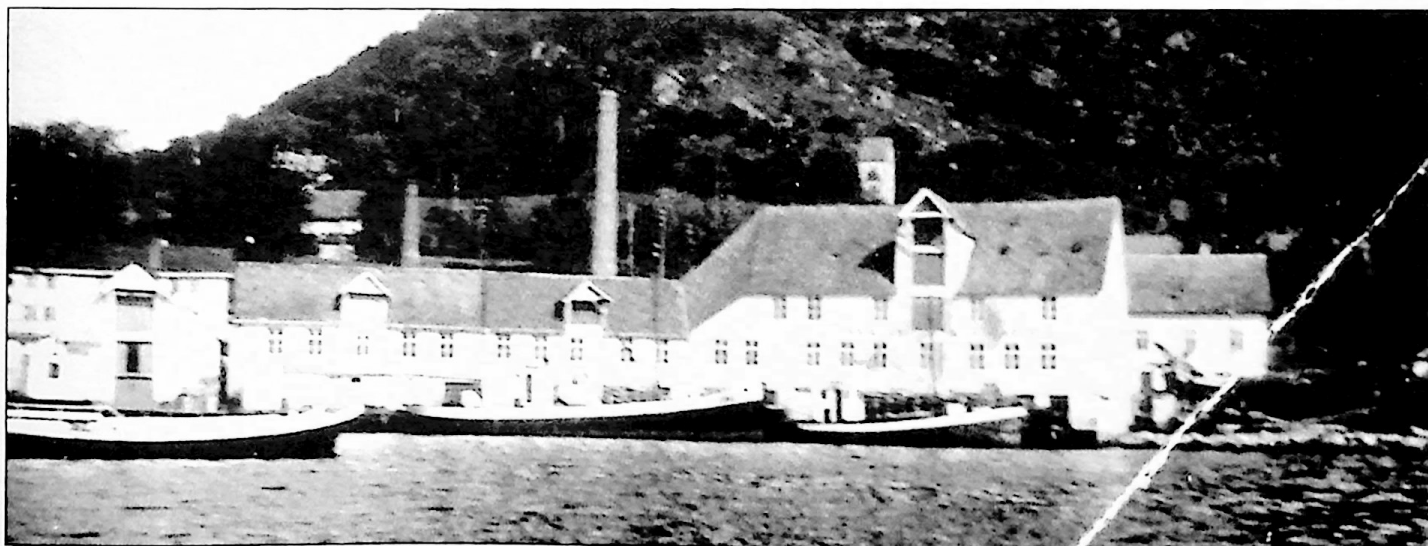
gjort mere enn nødvendig. Noen ambisjoner om å ligge i teten fantes ikke.

Motorer - det var noe annet. Vi var gutter da vi fikk lov av far å starte motoren i gavlbåten til notbruket, en 12 hk Rubb. Senere tok jeg verkstedstid på Rubbestadneset, planen var å bli maskinist. Det ble i stedet Teknikken og ingeniør, med med tilknytning til skip og sjø. I den tiden motorene var ensylindrede med dunk dunk som kunne høres på lang avstand, kunne jeg skjelve de fleste på lyden. Hører jeg en sjelden gang en 50 hk Rubb slå taktfast i dag, er det som den fineste musikk.

En liten episode jeg minnes viser hvor dyktige folkene ombord kunne være. Første krigsårene var jeg på skole i Bergen. Passet det, fulgte jeg gjerne *Hausten* hjem en tur.

Senhøstes ble jeg med hjem en helg. Vi gikk fra Bergen, ikke uvær, men regntjukke og mørkt som det bare kunne være under krigen med blendingen. Sverre styrte og jeg sto med ham i styrehuset. Det gikk greit, vi passerte Vattestraumen, men det forundret meg litt at han gikk gjennom Bukkensundet. Det er en lei hvor det var trangt, med få meters klaring mellom staker, holmer og bergvegger. En sparte noen minutter, men det var en lei for dagslys. Vi gikk for full fart; plutselig slår Sverre på lyskasteren og setter lyset rett på en stake som strøk noen meter fra skutesiden. Alt under kontroll, snakk om å kunne seile! Jeg minnes engang *Hausten* var ute i forferdelig vær.

*Hermetikkfabrikken i Uskedalen, trolig like før krigen. M/K Hausten (Concord II) ligger i midten, med gavlbåten som ble brukt som "følger" for notbruket til venstre og skøyten Svanen til høyre. Foto via forfatteren.*





Mellom jul og nyttår 1946 skulle de gå til Bergen med hermetikk og hjem igjen med blikk bl a. Min far og bror skulle være med, samt noen fra nabolaget. Det var ofte folk med, som der-ved sparte billett-pengene. Om ettermid- dagen da de skulle gå fra Bergen blåste det opp til full storm. Vi ringte til kon- toret i Bergen og fikk beskjed om at de var gått, men skulle opp til Kolltveit på Sotra og hente noen varer.

- De ligger sikkert der, trodde mor og jeg hjemme og gikk til ro for natten. Det blåste så det ulte om nåvene og ski- ferhellene klapret på taket - uvær.

*Hausten* var på vei og kjempet seg fram, gikk mye for sakte. Maskinisten sto vakt i maskinrommet med oljehyra på og Sverre, skipperen, stod i styrehu- set med vinduet åpent. Det var ikke snakk om å gå over dekket. Sjøen brøt og spylte inn alle veier. Motoren, Rubben, gikk som den skulle og Eid- sviken hadde gjort godt arbeid. Mann- skapet kunne seile den. I grålysinga hørte vi *Hausten* kom, og vi ble både overgitt og glade.

Men for en natt de hadde hatt ombord, og ingen søvn naturligvis. Fra Kolltveit hadde de brukt mer enn dob- bel gangtid, 9-10 timer. Fridtjof'en hadde kjøpt seg ny hatt i Bergen; den lå og seilte i bestikken - så ikke ut, bare å kaste den.

Jenny, kona til skipperen, kom ned på kaien og skjente på Sverre: - Det er galskap å gå i sånt vær. Sverre: -Eg trudde Flatebøen ville heim.

Jo, de kom hjem, men var ganske bleike etter turen.

Jeg var ikke gamle karen før jeg fikk lov til å stå til rors når vi var ute med *Hausten*. Rakk ikke helt opp, men sto på en kasse. Du verden, det er klart jeg ble "båtfrelst" i ung alder.

Om sommeren ble kutteren også brukt til lystturer. I den tiden var det vanlig med tre stevner i bygdene: Sangerstevnet (alle sangkor), Horda- stevnet (ungdomslagene) og Indremi- sjons-stevnet. Var det fint vær kom det båter med folk fra alle kanter. Folk møttes og traff slekt og venner.

Ungdomslaget i Uskedalen besøkte nærmeste bygdene med spelstykke, dans mm en helg om sommeren. Disse turene var ofte noe livat.

I 1936 var det flom inne i Simadalen i Hardanger (hvor den store kraftstasjo- nen er i dag) og flere hus ble feid på sjøen. Samme året ble broen over Fykkesund ferdig, et stort ingeniørar- beid for sin tid. Det ble arrangert tur med *Hausten*; vi startet tidlig søndag morgen, for til Fykkesund og så på broen, dernest Simadalen. Derfra hjem til Uskedalen, 7-8 timers gange. En fantastisk sommernatt utover Har- dangerfjorden, og jeg fikk stå til rors.

Det er vel ikke noe enestående med *Hausten*, mange fartøy langs kysten har sin historie, ofte mer dramatisk. Hva som er litt spesielt med *Hausten* er at den overlever de fleste av oss. Ved

ombygging i Polen i 1995 ble praktisk talt hele båten fornyet. Den er nå rig- get for seil og brukes til lyst- og char- terturer.

Bygget 1918, fornyet over vannlin- jen i 1936 og endelig alt fornyet i Po- len i 1995.

Den kan fortsette å seile i mange år.

## Motorkutter *Hausten*

Lengde o.a. 62,80 fot

Bygget: 1918 av Jens Nerhus, Ølve

Ombygget: 1936 av Gjert Eidsvik, Snillstveitøy

Ombygget: 1995 i Polen

Maskiner: 1918: 30 hk Avance  
1927: 40 hk Wichmann (Rubb)  
1939: 50 hk Union  
1983: 180 hk Detroit Diesel

Eiere: 1918: Erik Hammerhaug, Ølve  
1926: Concord Canning & Co, Stavanger/Uskedalen  
1940: Bergen Preserving & Co, Bergen/Uskedalen  
1946: Norwegian Preserving & Co AS, Bergen  
1956: Sverre Nordeide, Austevoll  
1978: Tannlege Kjellehold, Bergen  
1986: Steinerskolen, Bergen  
1990: Petter Johansen, Moss

## GTS Tilbud nr 2

Bilder i svart/hvitt:

|                    |      |                           |
|--------------------|------|---------------------------|
| ms Bandeirante     | 1960 | Fred Olsen & Co           |
| ds Binna           | 1953 | Fred Olsen & Co           |
| ds Bjørgvin        | 1910 | Arendals Dampskibsselskab |
| ms Bysanz          | 1947 | Fred Olsen & Co           |
| ms Diskos          | 1967 | Chr J Reim                |
| ms Korsnes         | 1947 | Kristian Jebsens Rederi   |
| ms Margrethe Bakke | 1938 | Knut Knutsen OAS          |
| ms Ogeka Bakke     | 1945 | Knut Knutsen OAS          |
| ms Raknes          | 1948 | Kristian Jebsens Rederi   |
| mt Wilchief        | 1961 | Anders Wilhelmsen & Co    |
| ms Foglarö         | 1944 | Red AB Regulus            |
| ms Kungsholm       | 1953 | Svenska Amerika Linien    |
| ms Lao             | 1947 | Red AB Nordstjernen       |
| ds Monita          | 1950 | Arnold de Champs AB       |
| mt Roland          | 1968 | Ångf AB Tirfing           |
| ms Aurelia         | 1939 | cruiseskip = Romantica    |

Pris kr 15, - per stk  
+ kr 10 i porto/emballasje.  
Innebetales til konto  
2601 10 73467 ved bestilling.

Bestillingsfrist: 1. februar 1998,  
med utsendelse 14 dager senere  
Bestillingsfrist: 1. april 1998, med  
utsendelse 14 dager senere

*Gunder Tande Sandersen*  
*Barnålveien 10*  
*3960 Stathelle*  
*Tel 35 96 14 36*