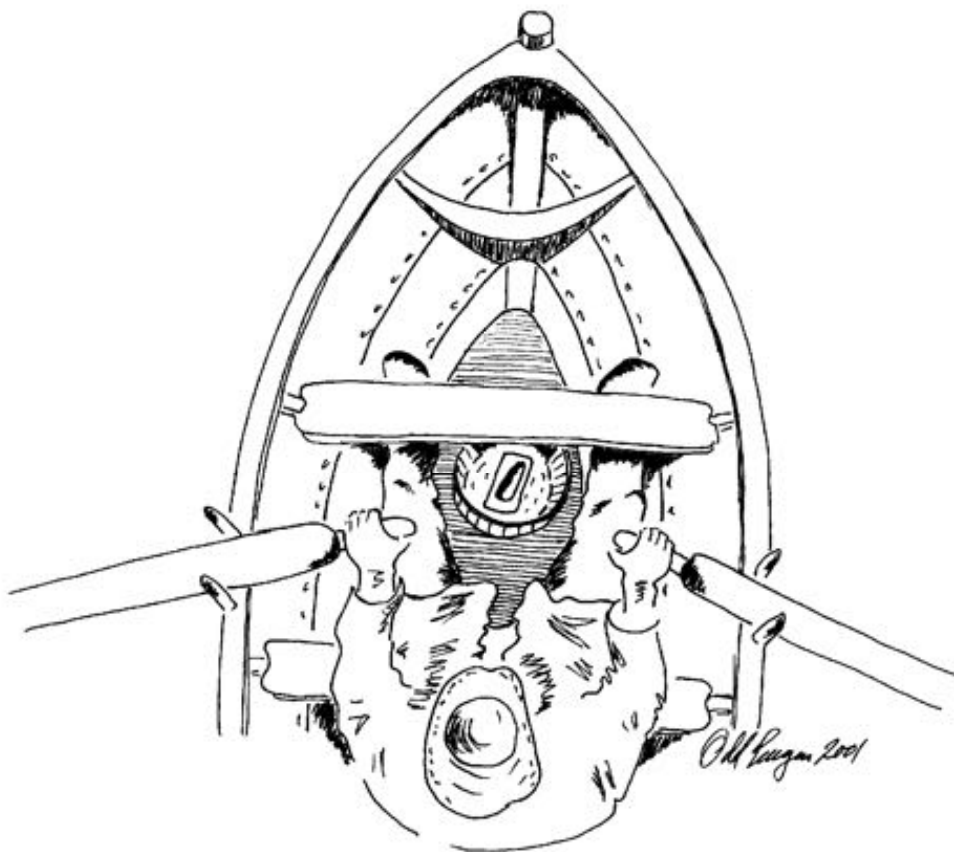


Leidarsteidn



Årshefte 2011
Bømlo Tur- og Sogelag

Pris kr 100,-

Innhald

Forord ved leiar i Bømlo Tur- og Sogelag.....	s. 3
Tillitsvalde.....	s. 4
Tvedt-familien på Bømlo.....	s. 5
M/K "Nordsjøen" og flukta til Shetland.....	s. 16
Dei som drog med "Nordsjøen".....	s. 24
ESBO - skøyte med mange liv.....	s. 26
Birger Strand - utflytta bømbling.....	s. 31
M/S "Tysnes" - en trufast sliter.....	s. 37
M/S "Nyholt".....	s. 41
"Eidesvåg" - min siste fiskebåt.....	s. 43
På jobb i Haugesund.....	s. 44
Baksidebilete.....	s. 52

Forord

Enno eit år er gått. Synest ikkje det er lenge sidan forrige Leidarsteidn kom ut. Når me tenkjer tilbake og skal oppsummera kva som har skjedd i laget siste året, så må ein nesten klypa seg i armen og spørja, var det i år eller for 2-3 år sidan det og det vart gjort. Har det likevel nokolunde klart for oss enno. I år som i fjor har det vore mest aktivitet rundt Bergeshuset. Me kan snart seia at det er heilt restaurert. Det ligg att mange kroner og dugnadstimer der. Me kan tenkja tilbake på "mottagjengen" og seia, det var tider det. Men nostalgi er ikkje lenger kva det var det heller. Alt arbeid krev i dag mykje pengar. Men penger åleine vert det ikkje noko av utan dugnadsfolk, og omvendt. I år har huset vorte malt, det er kome opp hyller oppe og ordna i samlingane der. I tillegg er smia no restaurert og klar til bruk. Eit kjempearbeid er vorte gjort der.

Ådnahytta har òg fått ei god "vøla". Der har me òg 1-2 mann som gjer ein framifrå jobb. Tusen takk for arbeidet de har gjort. Ser i boka der oppe at Ådno vert meir og meir besøkt.

Dei 10 stiane våre òg har fått ein liten oppgradering. Me har m.a fått pengar frå Gjensidigefondet til sikringsarbeid på stien til Bergeseidet. Bømlø Tur og Sogelag har òg vore med å stifte Bømlø Turlag. Me ser fram til godt samarbeid og ynskjer det nye laget velkommen som samarbeidspartnar.

Me fekk no på slutten av året den triste meldinga om at Olaug Kalve Størkson var død. Ho har, saman med mannen sin, vore ein av dei mest trufaste støttespelarane til Bømlø Tur og Sogelag i mange år. I samband med begravelsen hennar vart det gitt ei stor pengegåve til sogelaget. Tusen hjarteleg takk til familien.

Båtbok-komiteen har og begynt å røra på seg att. Historien vert aldri ferdigskriven, og det har dei tatt konsekvensen av og oppdaterer historien om båtane på Bømlø .

Ellers har det ikkje skjedd så mykje i sogelaget. Det er vel med vårt lag som med mykje anna, tida går og tida kjem utan dei heilt store hendingane. Kanskje me får seia oss einige i ordtaket "Lykkelige er det folk som har ein kjedeleg historie", sjølv om me kanskje skulle byta ut ordet kjedeleg for vårt vedkomande.

Vil med dette ynskja alle lesarane av Leidarsteidn ei God jul, og eit Godt Nyttår.

Norvald Nyteveit
Leiar i BTS

Vi støttar Bømlø Tur- og Sogelag



Haugesund Sparebank

Sentralbord: 03240
Telefaks: 52705001

Tillitsvalde for Bømlo Tur- og Sogelag, valde på årsmøtet 23. februar 2011

Styret

Faste medlemmer av styret

Leiar	Norvald Nytveit, 1 år (gj.val)
Nestleiar	Bernt Emil Vika, 2 år (gj.val)
Kasserar	Lene Tendeland, 2 år (ny)
Sekretær	Odd Engen, 1 år
Styremedlem	Kåre Skippervik, 1 år
Styremedlem	Mie Grover, 2 år (gj.val)

Varamedl. til styret:

Nils Peder Holme, 1 år
Torunn Skippervik, 1 år (ny)

Arrangementsnemnd

Bernt Emil Vika, 2 år (gj.val)
Endre Barane, 2 år (gj.val)
Anne Karin Pedersen, 2 år (gj.val)
Elisabeth Urangsæter, 2 år (ny)
Torhild N. Vika, 2 år (gj.val)
Orcun Matben, 1 år
Tjerand Pettersen, 1 år
Signe Lønning, 1 år
John Kr. Bauge, 1 år
Ivar Barane, 1 år

Restaureringsnemnd

Bergehuset	Knut Hegle, 2 år (gj.val)
	John Harald Bauge, 1 år
Fridtun og Hilleborgst.	Arne Vorland, 2 år (gj.val)
	Gisle Monsen, 1 år
Kvernhus og Karinestova	Ingvar Lønning, 2 år (ny)
	Normann Larsen, 1 år
Saga	Arvid Samdal, 2 år (gj.val)
	Geir Vold, 1 år
Ådnahytta	Lars Inge Vestvik, 1 år
Kvernhus på Bergesidet	Reinert Hovland, 2 år (gj.val)

Nemnd for merking av stiar

Mie Grover / Lise Vestvik, 1 år
Helge Glærum, 2 år (ny)
Reinert Hovland, 2 år (gj.val)

Skriftstyre

Bernt Emil Vika
Odd Engen
Norvald Nytveit
Berge Olson

Valnemnd

Ivar Barane
Torunn Skippervik
Øyvind Monsen

Internett

http://www.b-ts.no
Mail: post@b-ts.no

Org.nr.

985056761



Tvedt-familien på Bømlo.

Av Bernt Emil Vika

Opp gjennom tida har mange familiar flytta til Bømlo og såleis sett sitt preg på utviklinga og miljøet i bygda. Tvedt-familien, som det skal handla om her, er eit godt eksempel på ein slik familie.

Bakgrunn

Tilbakeblikket på Tvedt-familien startar på Vorland, på gardsnr. 59, bruksnr. 6. Dette var eit etter måten stort gardsbruk på søre delen av Bømlo. Her hadde det budd folk i uminnelege tider, men vi går inn i historia på slutten av 1880-talet då det var ekteparet Johan og Gyri Størksen som åtte og dreiv bruket. Johan døydde i 1888, berre 36 år gammal. Gyri sat då igjen med fire barn, og det vart tungt for henne å driva aleine. Ho bestemte seg difor for å lysa bruket ut for sal. Sjølv flytta ho til Steinsvåg og gifte seg opp att der.

Tunet på gards bruket vart gjerne kalla "Størkatunet". Dette var næraste nabo med kyrkja, og på preikesøndagar vart gardshuset jamnt brukt som "sakristi" for brudepar,

dåpsfylgje o.l. medan dei venta på å sleppa til i kyrkja. Folk hadde ofte langt å gå, og det var gjerne behov for å "fjelga" seg litt før den heilage handlinga. Alle vart godt mottekne, og det vanka gjerne ein matbit og noko å drikka for dei som hadde trong for det. Det var òg vanleg at presten budde i huset i samband med gudstenester.

At det no var eit gardsbruk til sals på Bømlo kom Nils Olai og Kari Tvedt frå Tysnes for øyra. Dei slo til og kjøpte bruket, og det er grunn til å tru at dei flytta til Bømlo rundt 1893. Salet vart tinglyst 8. februar 1897. Nils Olai og Kari vart begge fødte i 1856 og var altså i underkant av 40 år gamle då dei kjøpte. Med seg frå Tysnes hadde dei fire barn; Johannes f. 1883, Marie f. 1886, Hans f. 1888 og Kristian f. 1890.

Bakgrunn frå Tysnes

På Tysnes vaks Nils Olai opp på ein liten husmannsplass kalla Kjorrbeito. Foreldra var Johannes Johannesson Landrøyo og Mari Nilsdtr. f. Hånes. Desse fekk husmannskontrakt i 1843 og dyrka opp noko jord ved ei lita tjørn kalla Kjorrbeitetjødno på bruksnr. 2, Tveit. Namnet Kjorrbeito kom av at husdyr måtte tjørast for ikkje gå seg fast i evja rundt tjørna. Plassen var liten, og til vanleg hadde dei berre ei ku og sådde ei halv tønne poteter. Far til Nils Olai døydde i 1872. Mora døydde i 1883 av spedalsksykje (spillsjuka) på Pleiestiftelsen i Bergen.



*Huset på garden Nese på Tysnes der Kari vart fødd.
Slik ser huset ut i 2011.*

Nils Olai, som hadde to brøyr og ei søster, vart no den som sat igjen med plassen. Rundt 1880 avslutta han drifta. I 1881 gifta han seg med Kari Hansdtr. Nese frå br.nr. 3, Øvrabødn, og flytta til Nese, ein annan gard på Tysnes. I gards- og ættesoga for Tysnes er dei no registrerte med slektsnamnet Tvedt. I 1883 vart ein del av jorda skilt ut til Nils Olai og Kari som ei gåve frå far til Kari. Dette bruket fekk br.nr. 6 og namnet Vestrebødn. Dei budde i eit hus på garden i om lag ti år før dei flytta til Vorland på Bømlo. Nils Olai livnærde seg av jorda og av los-teneste. Allereie som 19-åring hadde han sertifikat på strekninga Skudenes – Kirkenes. Seinare vart dette utvida til å gjelda strekninga Kristiania – Kirkenes. Nils Olai reiste også på Nordland og seinare i utanriksfart. Nokre år før dei flytta til Vorland på Bømlo, i 1889, selde dei jorda på Tysnes og vart leigebruarar i huset der dei budde.

Til Vorland

Då dei kom til Vorland, tok Nils Olai straks til med å driva garden, men her òg hadde han stilling som los. Han kunne ikkje symja, men overlevde likevel to forlis.

Kari hadde fleire søstre, og to av dei flytta også til Bømlo. Desse var Gurianne, gift med Matias Knutson Kalavåg og Ingeborg Serine, tenestejente på Vorland. Far til Kari, Hans, eller "Post-Hansen" som han vart kalla, flytta som enkjemann også til Vorland og budde saman med Nils Olai og Kari til han døydde i mellomkrigsåra.

Etter omlag 20 års drift selde Nils Olai og Kari gardsbruket på Vorland til sonen Johannes. Salet vart tinglyst 17. juni 1918. Kari levde til 1929 og Nils Olai til 1949.

Nils Olai og Kari sine barn

Johannes

Då Johannes overtok gardsbruket, bygde han eit stort våningshus austom kyrkja på oppsida av vegen. Han var gift med Sofie Bjaanes frå Sokndal i Dalane. I tillegg til å driva garden var Johannes kyrkjesangar og lærar i bygda i ei årrekkje. Han vart tilsett i 1917 og slutta i 1945. Johannes og Sofie fekk tre gutar, Neumann,

f. 1916, Birger, f. 1920 og Sverre, f. 1923.

Neumann og Birger flytta til Haugesund, medan Sverre slo seg ned i Sokndal. Ved sida av arbeidet som lærar og kyrkjesangar var Johannes ordførar i dåverande Bømlo kommune i ein periode, frå 1934 - 45.

Johannes selde bruket til Johannes Rasmussen Kallevåg, tinglyst 7. mai 1942. Bruket på Vorland var dermed ute av Tvedt-familien si eige.

Sofie døydde i 1956 og Johannes i 1966.

Johannes omkom på tragisk vis under bråtebrann i nærleiken av huset sitt på Vorland.

Marie

Marie gifta seg med Gabriel Larsen, Eide, gardsnr. 57, bruksnr. 2 (i dag Solheim). Dei fekk sonen Lars, f. 1922. Gabriel overtok bruket på Eide i 1916 og dreiv til han døydde i 1925, 33 år gammal. Marie leigde dreng og heldt fram med gardsdrifta. I tillegg til å vera gardbrukar, var Gabriel også emissær. Han vart mykje nytta som talar på bedehuset i Olsabrekka. Han åtte eit stort naust, det såkalla "Gabrielnauuset", innerst i Langevåg. Dette vart seinare selt til Kristoffer Eidesvik, Storhaug, og sett opp att på austsida av Olsahuset, der det står i dag. Marie døydde i 1933, 47 år gammal.

Hans

Hans gifta seg med Berta Johanna (Hanna) Andal som var 6 år eldre enn han sjølv. Ho var søster til Anna Andal som var gift med Hans Tollevik. I 1909 kjøpte Hans Tollevik husgrunn i Larsastrando på Hovland ved Langevåg og bygde hus der (Tollevikhuset / tante Anna huset). Tre år seinare, i 1911, kjøpte Hans Tvedt og Hans Tollevik saman ein sjøgrunn litt lenger inne i Langevåg. I 1913 delte dei eigedomen. Hans Tvedt fekk den innerste delen, og her bygde han og kona Berta Johanna bustadhus med stort sjøhus ved sida av. Det vart tillaga med bryggjer langs eigedomane.

Hans og Berta Johanna fekk seks barn; Karen f. 1911, Nils f. 1912, Eli f. 1914, Kristine f. 1915, Kristian f. 1917 og Hans f. 1919.



Hovland sett frå Vorland. Til venstre huset til Hans og Anna Tollevik, til høgre huset til Hans og Berta Johanna Tvedt. Dieseltanken midt på biletet. Båten på bileter er "Seira".

Foto frå Tvedt-familien.

Hans Tvedt og Hans Tollevik hadde fleire samarbeidsprosjekt. M.a. var dei i lag om kjøp av båtar. To av desse var "Content" og "Excelsior". Både Hans Tvedt og Hans Tollevik var dyktige skipperar og var fleire år på makrelldorging i Nordsjøen. I 1916 var "Content" på ishavsfangst og kom heim med tre levande isbjørnungar i ein garde på dekk. Dette vakte sjølv sagt oppsikt i bygda.

I ungdomen var Hans Tvedt ei tid på forretninga til Lauritz Larsen i Espevær. Kanskje var det her han fekk interesse for å driva handel. I underetasjen på Tollevikhuset etablerte han og Hans Tollevik kolonialhandel og dreiv med oppkjøp og salting av sild og makrell.

1920-talet var eit vanskeleg tiår for mange som dreiv butikk eller anna verksemd. Mange fekk økonomiske problem etter som kundane hadde vanskar med å gjera opp for seg. Nokre gjekk

konkurs, men Hans Tvedt såg framover og satsa friskt. I 1927 sette han opp ein landhandel på garden Vold innerst i Langevåg. Allereie i 1919 hadde han kjøpt ein eigedom der av Anders Reinertsen Vold. I 1923 låg det føre skøyte utstedt på kona Berta Johanna. Eigedommen fekk gardsnr. 55, bruksnr. 8, og namnet var Solstrand.

Bygningen var avlang og hadde flatt tak. Tidlege bilete viser at bygningen var kvitmåla, medan den på 1960-talet hadde ein grøn farge. Det vart etter kvart sett opp eit lagerbygg med ein støypt gangveg framfor nedover mot sjøen. Ved sjøen vart det bygt ei lita bryggje med ein krane.

Langs Langevåg var det på den tida fleire som dreiv handel. Nils Olson i Kåså innerst i Langevåg hadde etablert seg i 1923. Lenger ute i Langevåg var det handel både hos Ole Barene på Vorland og hos fru Inger Zahl på Zalahuset. I tillegg var det handel i Bømmelhamn. Ein trong



*Kåså med "Tveitakrambua" til høyre rundt 1928.
Foto frå Tvedt-familien.*



*Martha Marie Olsen, kona til Hans Tvedt "Tveiten". Krambua i bakgrunnen.
Foto frå Tvedt-familien.*



Kåså rundt 1938. Til venstre ser vi dei to skulehusa i bygda på den tida. Midt på bildet ligg Olsahuset der Nils Olson hadde drive handel sidan 1924. Bak Olsahuset ligg bedehuset. Dette vart rive i 1954 og flytta til Vold. Heilt til høgre ligg Fridtun, opphavsleg bygt i 1845 som bedehus, men seinare brukt m.a. til skulehus, bank og posthus. I forgrunnen til høgre ligg "Tveitakrambua". Lageret til krambua nede til høgre.

ikkje knyta til seg så mange husstandar for å leva av ein handel i den tida som ein må i dag.

Men Hans fekk ikkje driva handelen så lenge. Han døydde i 1934, berre 7 år etter at han hadde starta opp på Vold. Hans vart 46 år gammal.

Kristian

Kristian var den yngste av barna til Nils Olai og Kari. Han flytta til Moksheim sør for Haugesund. Kristian var emissær og gift med Anna Engeline Hjertaker frå Onarheim på Tysnes. Dei fikk tre barn, Nils f. 1923, Olav f. 1925 og Anna f. 1927. I tillegg tok dei seg av Lars, son til Kristian si søster, Marie, som døydde i 1933. Lars kom til dei då han var rundt ti år gammal. Seinare hadde han i mange år hytte i Eidesvik.

Kort om fastlandsforbindelsen. Korleis kom varene til butikkane?

Frå siste halvdel av 1800-talet hadde Langevåg fast anløp av "dampen". Hardanger Søndhordlandske Damskipsselskab vart stifta i 1880 og dreiv ruta Bergen - Sunnhordland - Haugesund - Stavanger. I førstninga var stoppestaden i Langevåg ved Grønedal på Rundøy. Ekspeditør Nils Nilsen, Vorland, måtte ut med båten sin for å frakta varer og folk til Zahlahuset og Vorland. I 1890-åra vart det bygt kai både på Zahlahuset og Vorland, og dampen la vekselvis til ved desse to kaiane.

I tillegg til anløp av "dampen", kom det på 1930-talet fast forbindelse over Bømlafjorden mellom Langevåg og Eltravåg. Meir av varene til butikkane kom no denne vegen. Båten ein brukte var ei skøyte frå Mælandsvågen kalla "Sollys". Ole Barene gav skøyta utnamnet "Pikkå" etter lyden av motoren. "Sollys" var ei relativt lita skøyte og kunne leggja til kai ved den enkelte butikk med varer og reisande.

Under krigen, i 1942, vart "Sollys" rekvirert av tyskarane og forliste i bergensområdet

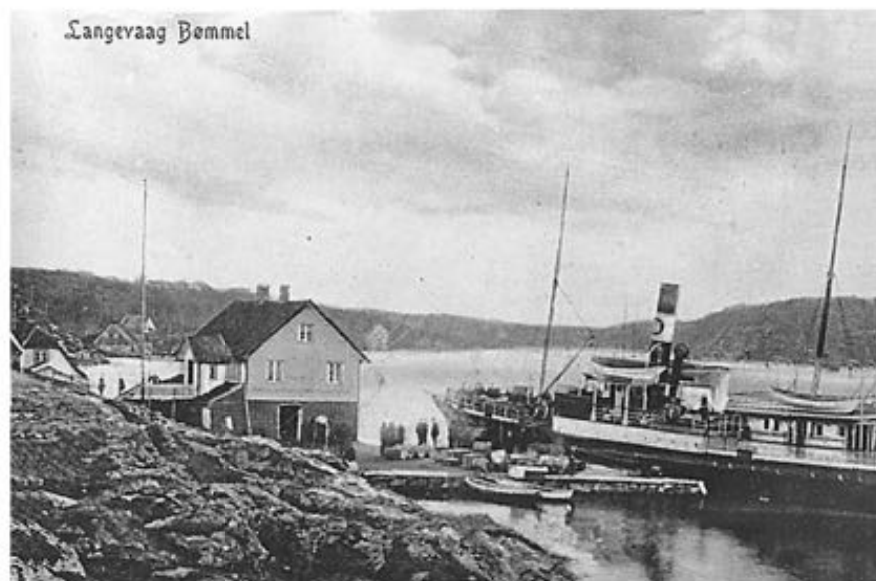
i 1944. Som erstatning vart båten "Schumann" sett inn. Den gjekk også under namnet "Pikkå". Seinare vart "Schumann" omdøpt til "Samband".

Tidleg på 1950-talet vart det bygt ferjekai innerst i Langevåg, og i 1952 vart ei lita bilferje, "Samband", sett inn i trafikken mellom Bømlø og fastlandet. Denne kunne ta nokre få bilar og gjekk 4 – 5 turar over fjorden kvar dag.

Forbindelsen over Bømlafjorden vart driven av Sveio Billag AS fram til 1967. Då sette Haugesund Dampskipsselskap inn ei større ferje som kunne ta 20 bilar og 200 passasjerar. Framleis kom ein del handelsvare, spesielt brød frå Haugesund, med denne ferja, men dette gjekk meir og meir ut, og godsbilane overtok. Ferja vart seinare overtatt av HSD. Ny ferjekai vart opna lenger ute i Langevåg den 1. sept. 1975. "Samband" brukte denne ferjekaien i mange år, heilt til det vart behov for større ferjer, først "Kinsarvik" så "Odda", "Strandebarm" og no "Utstein". Mykje av handelsvarene til den noverande butikken kjem framleis med ferja, men no på godsbil. Berre unntaksvis kjem varer i laust denne vegen.

"Tveitn" og "Tveitakrambua"

Då Hans gjekk bort i 1934, overtok ein av sønene, Nils, handelen. Ved sida av å driva handelen, kjøpte Nils seg inn i lokale fiskebåtar og notbruk.



"Dampen" ved kai på Zahlahuset tidleg på 1900-t.

Han sette også opp ein dieseltank for bunkring av fiskebåtar bak heimehuset på Hovland. Nils dreiv fram til han døydde i 1945. Han vart berre 33 år gammal. Berta Johanna sat då att med landhandelen.

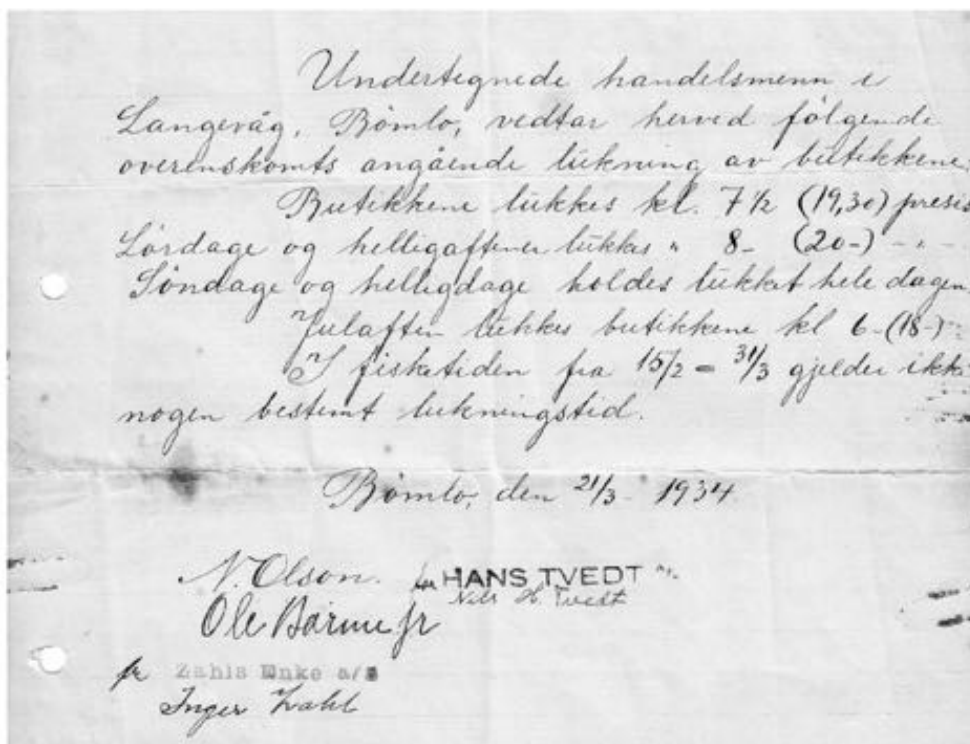
Den yngste sonen hennar, Hans, flykta til Shetland med M/K "Norsemann" den 8. oktober 1941. Han kom med i dei norske styrkane i Skottland og tenestegjorde der til krigen var over. Hans var gift med Marta Marie Olsen frå Skudeneshavn, og saman fekk dei barna Kåre, f. 1942 (busett i Skudeneshavn) og Herdis, f. 1944 (busett i Molde).

Då Hans kom tilbake frå Skottland i 1945, gjekk han på handelsskulen i Haugesund og overtok deretter drifta av butikken etter Nils. Hans og Marta vart skilde i 1948. Mor til Hans, Berta Johanna, døydde i 1951, og Hans, eller "Tveiten" som han til vanleg vart kalla, dreiv no butikken aleine, med søstrene Karen og Eli som "nestkommanderande".

Som tidlegare nemnt leverte den vesle bilferja "Samband" mykje av varene til butikkane langs Langevåg. Men ferja gjekk ikkje lenger innom kvar butikk, og butikkeigarane måtte sjølv henta varene ved ferja. Butikken til Hans Tvedt låg nær ferjekaien, men ei lita bukt hindra direkte



Hans Tvedt, "Tveiten", i England under krigen.
Foto frå Tvedt-familien.



Kontrakt om lukningstider inngått mellom handelsmennene på søre Bømlo den 21.03.1934. Faksimile av kontrakten utlånt av Tvedt-familien.



Ferja "Samband" som trafikkerte Langevåg - Buavåg frå 1952 til juli 1967. "Solveig" i framgrunnen. Foto frå Tvedt-familien.



Ferja "Samband" vart sett inn i sambandet Langevåg - Buavåg i juli 1967. Foto frå Tvedt-familien.

tilgang. Ei gangbru i betong på jernbaneskinner vart difor bygt frå lageret og over til ferjekaien. Hans henta varene sine på eit sekkehjul i jern som han drog langsetter gangbrua. For mange sit nok lyden av jernhjula mot betongen i øyrene enno.

Etter som bakeria på Zahlahuset og i Bømmelhamn no var nedlagde, var det vanleg å få brød og brødvare frå Haugesund. Brødkassane var grå-måla, tunge trekassar, gjerne stempla med logoen til Hauge & Lindås. Eit sekkehjul var godt å ha, og Hans kunne dra brødkassane heilt inn i butikken. Kom det større mengder varer med ferja, hadde Hans ei tralle med fire hjul som var hendig til transporten bort til butikken.

Når Hans hadde fått dei ferske varene på plass, var også kundane der for å handla. Han hadde det meste av kolonialvarer og trippa raskt att og fram bak disken og plukka fram den eine vara etter den andre, alt etter kunden si befaling. Hadde ein ønskje om det, fekk ein kjøpa halve brød. Enkelte kundar klaga over at dei vart gitt den minste delen av brødet. Til tider vart Hans irritert over dette og bad dei dela brødet sjølv. Eit brød som skulle seljast vart alltid pakka inn i brunt papir, og ein hyssing vart knytt rundt. Trass i murring frå enkelte om deling av brød, hadde Hans stort sett trufaste og nøgde kundar. "Alt for kundane - her er det ope til siste kunden går heim", brukte han å seia til dei som jobba for seg.

På disken stod eit godteskap med sjokolade og andre godsaker. Dette var svært freistande for barna som var med foreldra sine og handla. Ikkje sjeldan gav Hans bort ein sjokolade e.l. til dei godtesjuke barna. Sjølv likte Hans ofte å ha eit drops i munnen, og lyden av drops mot tennene blanda seg med orda når han snakka.

Butikken var i høgste grad assortert, og viss "Tveiten" ikkje hadde ei vare kunne han i alle fall skaffa henne. Til venstre innanfor døra var det utstilt diverse steintøy, koppesett, skåler, drikkeglas o.l. Dei fleste kolonialvarene var bak disken rett fram innanfor inngangsdøra. Elles hadde han arbeidsklede, beksaumsko, parafin, maling, spikar og mykje anna. I tillegg hadde han agentur for gravstøtter frå Eide på Nord-Møre.

I lageret, som var i ein bygning for seg sjølv, hadde Hans "tyngre" varer som t.d. salt, dynamitt og fenghetter. Her var det òg spikar, glasruter, ammunisjon, tofler, røyr og røyr-deler. Batteri til radioapparata (akkumulatorar) kunne ein også få tak i her. Det var lite eller ingen restriksjonar på sal av dynamitt, og sikkerheita rundt lagringa stetta nok langt frå dagens krav. Det var inga nedre aldersgrense på kjøp av dynamitt på den tida. Her stolte ein på at dynamitten vart brukte til det den var tenkt til.

I 1952 kom elektrisiteten til søre Bømlo, og folk trong no elektriske artiklar. Her såg Hans ein moglegheit til å få opp salet. I ein del av butikken vart det etter kvart eit rikt utval av elektriske artiklar, m.a. lysekrunar, til kundar som ønskte det. Elles skaffa han det meste, som komfyrar, varmeomnar o.l. Agentane frå Haugesund kom her til god nytte.

Kjøt og kjøttvarer stod på disken til høgre når ein



Lageret.

Foto frå Tvedt-familien.

kom inn i butikken. Vile ein ha salt kjøt måtte ein i lageret der tønnene med kjøtet var plasserte. For sirup i laus vekt måtte ein også på lageret. Eit glas eller spann vart plassert under tappen, og medan sirupen sakte fylltest opp, kunne handelen gå vidare. Til tider vart det gløymt at ein fylte sirup nede på lageret, og sirupen rann over og seig utover golvet.

Bak disken med kjøttvarer var det eit lite lagerrom og dør ut mot det store lageret. Her òg var det fylt opp med diverse varer, m.a. maling, olje og twist til å tørka seg på nevane med.

På kvar side av inngangsdøra var der tillaga benkar slik at kundane kunne setja seg nedpå. Mennene nytta seg som regel av dette, og drøsen gjekk livlig til tider.

Kontoret låg i den vestre delen av butikken. Her stod det eit stort arbeidsbord med skrivemaskin, eit arkivskap og ein safe. Ein stor telefon med to ringeklokker hang på ein av veggane. Veggane var elles dekkja av mange bilete, m.a. av lokale båtar som "Bømmelfjord", "Bømmeløy" og

"Pet". Her var òg benkar for gjester med eit salongbord framfor. Mannfolka samla seg her, og piperøyken låg tjukk i rommet når ein diskuterte fisket og andre hendingar i bygda. Alt papirarbeidet i samband med butikken var utført her på kontoret. I tillegg førte Hans rekneskap og gjorde oppgjer for nokre av snurparane han var medeigar i, t.d. "Bømmelfjord" og "Bømmeløy". Han var kjent for å vera svært flink med rekneskap og rask når det gjaldt å rekna i hovudet.

Til venstre, like innafor ytterdøra i butikken, hang det diverse prøvar av biletrammer. Det var Berner Lodden som profilerte seg her. Berner var svært dyktig med innramming, og hadde avtale med Hans om å ta imot bilete for seg. For kunden var det berre å levera eit bilete til Hans og velja ut ei ramme han eller ho yngste. Så kom Berner og henta biletet, og etter nokre dagar kunne kunden plukka opp det ferdige produktet i butikken.

Hans hadde ein liten lastebil som han brukte til å henta varer på "dampen" og elles til å levera varer ut til folk. Etter krigen vart det av kommunen kjøpt inn ein minnestein over dei falne i bygda. Denne vart frakta med båt til Bømmelhamn og heist opp på Hans sin lastebil. Men steinen var stor og motoren liten, så bilen greidde ikkje brekka opp frå hamna med den tunge lasta. Ein gjeng med ungdommar samla seg og fekk skubba bilen opp det brattaste stykket. Resten av turen gjekk bra, og steinen vart plassert i krysset innover mot Vorland, seinare flytta til parken ved nyekyrkja.

Det var mange som jobba hos "Tveiten" i periodar, m.a. Berta Barane, Else Dagsland, Sigurd Hovland, Bjørg Vold og Hans si dotter, Herdis.

Framfor lageret mot vest var det ei lita pøyle med evjebotn. Rundt denne var det til tider mange rotter, og pøyla fekk difor det eksotiske namnet Rotterdam.

På andre sida av vegen låg barneskulen. For nokre av elevane var det svært freistande å stikka ned til "Tveiten" for å snopa. Ungane vart godt mottekne hos han, men lærarane mislikte denne

trafikken sterkt, og det vanka kjeft og straff for dei som vart oppdaga.

Etter endt barneskule fekk mange av gutane i bygda hyre på ein av dei lokale fiskebåtane. Brislingfisket utover sommaren og hausten var for mange det første møtet med arbeidslivet. Det blir fortalt at det var på dagar med fint ver at fiskebåteigarane spurde gutane om dei kunne vera med på fiske. Det var lettast å få eit ja då. Gutane trong arbeidsklede, sko, støvlar o.l., men ofte hadde dei ikkje pengar til å kjøpa slikt utstyr kontant. Då var "Tveiten" god å ha. Dei kunne berre ta ut det dei hadde bruk for, og så kunne dei gjera opp for seg når sesongen var over og hyra var vel på plass i lomma. Det skal nemnast at dei andre butikkane i Langevåg og Bømmelhamn også hadde denne praksisen.

Hans var svært sosial, men på den tida var det ikkje så mange plasser ein kunne gå for å treffa andre folk. Bedehuset var eit alternativ, og her var Hans ofte. Som regel sat han på galleriet. Her gjekk det an å slå av ein prat med folk han kjende innimellom programmet. Det var til og med lov å ta seg ein røyk på galleriet på den tida.

Hans var òg opptatt av tekniske ting. Han var ein av dei aller første i bygda som skaffa seg fjernsyn. Ein bandopptakar hadde han òg, der han kunne ta opp stemmene til folk og spela det av etterpå. For enkelte var dette reine trollskapen.

For å koma seg frå butikken til der han budde, hos søstera Karen, brukte Hans ei lita tresnekke. Lyden av Marna-motoren når han drog att og fram til Hovland er nok eit kjært minne for mange enno. Han hadde aldri problem med å handtera båten, og var svært sikker og kjapp når han skulle leggja til eller gå frå bryggjene. Han hadde alltid pause midt på dagen og drog heim til Karen og Herdis for å eta middag. Då var butikken lukka ei stund, men det var ingen fast tid for lukking av butikken om ettermiddagen. Butikken var open så lenge det kom folk for å handla.

Hans var ein snill person og ville ingen noko vondt. I samtalar med folk der ein kom inn på tema som kunne minna om sladder eller kontroversielle utsegn sa han alltid; "Ikkje eit ord



Herdis Tvedt Morstøl, Nils Tvedt og Kåre Tvedt

Kristi himmelfartsdag, den 2. juni 2011, samla etterkomarane seg til slektstreff på Bygdaturnet på Langevåg på Bømlo. Dei var ikkje heilt fulltalige, men 23 personar hadde høve til å møta. Sju personar frå lokalmiljøet var også inviterte til slektstreffet, m.a. representant for Leidarsteidn. Nils Tvedt (88), barnebarn av Kari og Nils Olai heldt eit interessant innlegg om historien til Tvedt-familien, og Magne Eidesvik presenterte ein del minnestoff omkring Hans og Tveitakrambua. Elles gjekk praten friskt over bordet om tida med Tvedt-slekta på Bømlo.

i aviså”. Dette var standard uttrykk for å dyssane ned noko som var sagt eller gjort.

Utetter slutten av 1960-talet og byrjinga av 70-talet gjekk ikkje butikken så godt lenger. Tidene forandra seg, og i 1972 var det kroken på døra. Trass i svak omsetnad den siste tida, hadde ikkje Hans opparbeidd seg gjeld i det heile. Søstera Karen overtok no eigedomen. Hans fekk seg jobb på Stord Verft, og ei stund var han også på plattform i Nordsjøen. Krambua blei utleigd i nokre år til Andreas Bunes som dreiv Bømlo Elektriske, og frå 24. september 1984 leigde Kari Barane butikklokala og dreiv blomsterbutikk der.

Hans døydde den 31. okt. 1984 og er gravlagd på den eldste gravplassen ved Bømlo gamle kyrkje.

I 1989 selde Karen lokala til Kari og Arne Barane. Blomsterbutikken vart driven vidare til år 2000 då både den gamle butikken og lageret vart rivne for å gi plass til nytt bygg med blomsterbutikk nede og husvære oppe.

Slektstreff

I dag bur det ingen av Tvedt-familien igjen på Bømlo. Alle etterkomarane etter Kari og Nils Tvedt frå Tysnes er no busette andre stader i landet. I omlag hundre år sette dei sitt preg på bygda, og ein må vel kunna seia at dei har sett djupe spor etter seg.

Sjølv om ingen i Tvedt-familien bur på Bømlo lenger, føler dei alle sterk tilknytning til staden og kjem med jamne mellomrom på besøk til bygda. Herdis Tvedt Morstøl, dotter til Hans, arva huset etter onkel Johannes og tante Karen på Hovland. Ho har eigd huset i 21 år etter at tante Karen døydde. Også barna hennar, Janne Tvedt Morstøl, Kjersti Tvedt Morstøl (begge Oslo) og Hans Sigurd Tvedt Morstøl (Bergen) brukar huset ofte. I feriar er det alltid liv i huset, så banda til staden er ikkje heilt brotne, sjølv om ingen har fast tilhald i bygda lenger.

Hans etterlot seg to barn, Kåre (Skudeneshavn) og Herdis (Molde), 7 barnebarn og 13 oldebarn. Det er altså mange som framleis vil ha tilknytning til Bømlo.

Kjelder:

Kari Shetelig Hovland: Bømlo Bygdebok III
Ernst Berge Drange: "Tysnes Gards- og Ættesoge Band I"

Nils Tvedt
Kjersti Tvedt Morstøl
Kåre Tvedt
Herdis Tvedt Morstøl
Ingvald Hovland
Magne Eidesvik
Sten Lodden
Ove Søreide (Tysnes)

M/K “Nordsjøen” og flukta til Shetland

Av Kjell Lønning og Bernt Emil Vika

Bakgrunn om båten

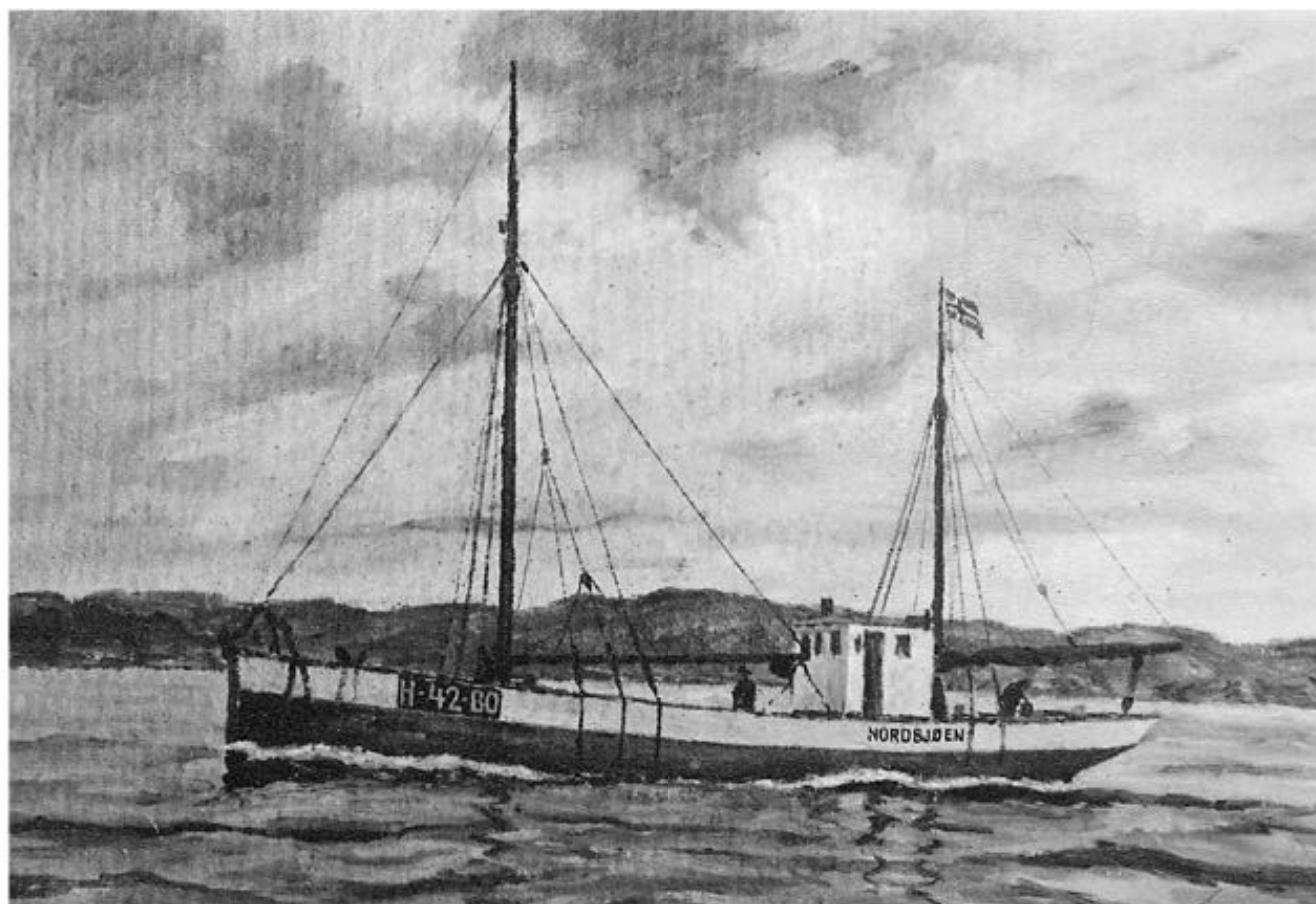
M/K “Nordsjøen” blei bygd i Lowestoft i 1883 som sildedrivar. Båten var eit seglfartøy, og lengda var 60 fot. Kjenningbokstavar var M.R.T.C. Dette blei forandra den 8.8.1934 til L.G.W.Z, ifølgje Norsk målerbrev frå 10.4.1918. Drektheten var 100 netto reg. tonn. Eigaren var Valnum Helgesen & Johan Valnumsen, Utsira. Båten blei kjøpt til Utsira den 1. aug. 1925, og brukt til fiske.

Den 12.2.1931 blei kutteren kjøpt til Bømlo av

Kristoffer Å Lønning og Steinar K Lønning, sistnemnde stod som reiar. Båten hadde då vore nytta til lossementa under fiske. Motoren no var 35 HK Normo, og kjøpesummen var kr 2.400,-.

I 1932 blei det skifta ut hud i vanngangen i botnen. Denne var tynn på grunn av at det hadde vore brukt laus singel til barlast, og huda var oppfilt i kimmingen mellom spanta.

I 1936 blei båten totalt ombygd. Steinar Lønning var då med båtbyggjar Johan Pile Løfalstrand og



M/K “Nordsjøen”. Måleri av A. Bertelsen

henta tømmer til ombygginga i Hardanger. Han førte det til saga, fekk det skore, lasta det ombord og førte det tilbake til Løfalstrand. Båten blei så sett på land og ombygd. Han blei no forlengd med 7 fot, så lengste lengde blei 67 fot. Kjølens blei ikkje skoren av. Han blei løyst, dregen ut og forlengd fram til stammen. Der blei skifta ny stamm, ny hud, ny garnering, og der blei sett inn eit nytt spant mellom dei som var frå før. Ein la ned nye deksbjelkar, nytt dekk og sette opp nye rekkestøtter og ny skanseledning. Akterenden blei letta med 13 tommar, dette blei gjort for å få ein finare spring i båten. Då båten var ferdig, meinte båtbyggjar at Steinar måtte byggja nytt styrehus med det same, men det meinte han dei ikkje hadde råd til. Då sa båtbyggjaren at han skulle gjera det gratis dersom Steinar ville betala materialane. Han syntest det gjekk ikkje an at ein så fin båt som det no hadde blitt kunne gå med eit så stygt styrehus. Og slik blei det gjort.

Båten blei no meir rekna som eit nybygg. Motoren som stod ombord var ikkje alltid like enkel å bala med. Steinar fekk vondt berre han hørde dei nemnde ordet Normo i seinare år. Han måtte startast med hand. Nett før dei skulle ut på fiske den siste vinteren dei hadde han, tok han så ut ein gong dei skulle starta at dei sleit av to av øyene som sylindere var skrudd fast til veivhuset med. Dei sette då skoror frå styrehusdørken og ned på toppen av sylindere og det reiste dei på vintersildfiske med.

Etter vintersildfiske 1938 blei det skifta til ny 40 HK Wichmann motor. Dette blei ein stor forbedring for dei som skulle driva båten. Han blei frigåar og det var ikkje nokon i den klassen som heldt følge. Nordsjøen var også ein ualminneleg god båt på sjøen, og svært god å ta seg fram i dårleg ver.

Motoren kosta innmontert kr 9000,-. Det gjekk med 13 veker å montera. Dette blei gjort på Rubbestadneset. Steinar sykla att og fram måndag og

laurdag, det var ikkje saman-hengande veg til Rubbestadneset på den tida, han måtte bera sykkelens fleire stykke. Det gjekk med ein dag på kvar tur.

I 1938 blei det montert elektrisk lys ombord. "Nordsjøen" var ein av dei første fiskebåtane i Bømlo som hadde elektrisk lys. Dei dreiv etter sild langs kysten om vinteren og nordsjødriving om våren og sommaren. Elles var det fraktfart og turar til Nordland på sildesalting.

"Nordsjøen" var ein båt som dei var svært heldige med. Dei gjorde gode turar, og då nokre ungdomar frå Bømlo tok han til Shetland i 1941, var han gjeldfri. "Det var folkevett i den båten", sa Steinar alltid.

Krigen

Den 9. april 1940 gjekk Hitler-Tyskland til angrep på Noreg. Det tok omlag to månader før heile landet var okkupert. Mange som var involvert i illegalt motstandsarbeid måtte koma seg over til Storbritannia, som regel til Shetland, for å koma i sikkerhet der. Andre, spesielt ungdom, ville gjera motstand mot okkupasjonsmakta, og desse tok gjerne ein lageleg fiskebåt til flukta mot Shetland. Her på Bømlo vart mange båtar brukte til slik flukt, m.a. "Nordsjøen". Vel framme i Storbritannia vart ungdomane innrullerte i dei norske styrkane som opererte derifrå, marinen, hæren eller flyvåpenet.



*Den siste sildelasta før dei gjekk til England.
Foto frå Kjell Lønning.*

Flukta til Shetland

Når og korleis reisa blei planlagt er uvisst, men det var Albert Vestvik og Anton Vestvik som kjøpte inn proviant og lagra i Hermann Vestvik sitt naust. Om kvelden 3. august 1941 blei ein del ungdomar einige om å ta ein båt og reisa til Shetland. Dei visste at ein del båtar låg i Bømmelhamn, difor prøvde dei der. M/K "Havbris", M/K "Nordsjøen" og M/K "Haraldson" låg ved kaien. Medan dei haldt på å peila bunkersolja på "Havbris", kom Lauritz Lønning. Han var maskinist på M/K "Nordsjøen". Han fortalde at det var full bunkerstank på M/K "Nordsjøen". Lauritz blei spurd om å vera med, og etter ei stund betenkningstid, svarte han ja.

Dei som då vart med var:
Anton Vestvik, Kallavåg
Albert Vestvik, Vestvik
Lauritz Lønning, Lønning
John Strand, Hovland
Jørgen Lodden, Vespestad
Aanen Hovland, Vespestad

M/K "Nordsjøen" låg mellom to båtar, så dei måtte få han ut og fortøya M/K "Haraldson", som låg ytterst. Medan dei heldt på med dette, kom Jakob Gåsland, som låg ombord i "Haraldson", på dekk. Han forstod kva som foregjekk, men lova å ikkje seia noko. For ikkje å vekkja folk i nærleiken blei "Nordsjøen" taua utfor havna før motoren blei starta ved midnatt, natta til 4. august. På vegen rundt Ådno såg dei at den tyske vaktbåten i Bømlafjorden låg borte ved Lyngholmen. På vestsida gjekk dei inn på Kallavåg og sette lett båten ut og førte radioen og Steinar Lønning sine klede inn i naustet til Hermann Vestvik. Så tok dei ombord provianten som stod lagra der. Då alt var komme ombord, blei det gjort sjøklart, og dei fortsette reisa

Til oppslag i styrehuset.

ADVARSEL

Forbindelse med fienden straffes med døden.

Bergen, den 20. januar 1941.

Der Admiral der norwegischen Westküste.

Kystfolket «feiltolket» den første versjonen av dette oppslaget som måtte stå oppslått i alle styrehus. Snart kom en ny versjon som gav mindre rom for misforståelser.

Til oppslag i styrehuset.

ADVARSEL

Forbindelse med Tysklands fiender straffes med døden.

Ved trafisering av de sperrede områder må regnes med at fartøyet tilintetgjøres uten varsel.

Bergen, den 19. desember 1941.

Der Admiral der norwegischen Westküste.

nord Espeværsundet og gjekk til sjøs mellom Nordøyane og Holsøyane med kurs for Shetland.

Veret på overfarten var fint, så reisa foregjekk utan nevneverdige hindringar. Kl. 0400 den 5. august kunne ein sjå konturane av land og dei stoppa for å venta på dagslys. Då det lysna av dag og dei fekk landkjenning, viste det seg at dei låg et stykke nord for Bressay. Dei sette så kursen mot Lerwick. Då dei kom inn mot Lerwick, blei det morsa frå land. Dei stoppa og venta på vaktbåt som kom ut og losa dei inn på havna der



*Bømmehamn.
Nærast "Sturlason". Dei andre f.v. "Havbris IV" og "Haraldson"
Foto frå Kjell Lønning.*



*Mannskapsbilete med fire av dei som flykta med "Nordsjøen."
Bak f.v. Aanen Hovland, Albert Vestvik, Lauritz Lønning.
Framme f.v. ukjend, ukjend, Anton Vestvik.
Foto etter Aanen Hovland v/Annbjørg Sætre*

dei fortøydde. Mannskapet blei no tatt i land og innkvartert i ei brakke. Det bles opp til kuling som stod rett på kaien, og tre mann, Lauritz Lønning, John Strand og Aanen Hovland, blei sende ombord for å forhåla M/K "Nordsjøen" til ein tryggare stad.

Båten blei no overtatt av britiske styresmakter som sidan overleverte han til Den Kgl. Norske Marine. Han blei laga til for minelegging under norskekysten for resten av krigen. Det blei skore ut luker i skutesida på begge sider i kimminga framme. Dette svekka båten svært mykje, så denne løysinga blei ikkje gjort på fleire av båtane som Shetlands-gjengen disponerte under krigen.

Inn i Marinen

I Lerwick bleimannskapet verande nokre dagar i brakka for å vente på rutebåt til Aberdeen. I Aberdeen blei det opphald over natta, før reisa gjekk vidare til London. Dei var framme i London den 9. eller 10. august og blei internerte i Patrick School. Patrick School var ein gammal skule der utlendingar som kom til England blei internerte, forhøyrd og granska før dei kunne gå fritt i landet. Etter grundig utspørjing og gransking, bleimannskapet sett fri og innrulla i Den Kgl. Norske Marine den 15. august 1941.

Den 18. august begynte alle seks som drog med "Nordsjøen" på rekruttskule i Normanaheim, ein liten bondegard i nærleiken av Skegness. Her vart dei verande i åtte dagar til dei blei overførte til H M S "Royal Arthur", ein stor marineleir for 4000 mann som låg like ved sida av. Den 17. september var rekruttskulen slutt, ogmannskapet blei sendt til Helenslee i Dunbarton utanfor Glasgow for å gå på kanonskule. No begyntemannskapet sine vegar å skiljast, men den 26. september kom mesteparten av dei, bortsett frå Anton Vestvik, ombord i "Acanthus", ein ny korvett som blei tatt ut frå verkstad i Troon og sett i aktiv teneste.

Nordsjøen sin vidare lagnad

Den 19 oktober 1941 gjekk M/K "Nordsjøen" frå Lunna på Shetland til Norge, nærare bestemt Trondheimsfjorden.

Mannskap ombord var;
Skipper N.N. Gjertsen frå nærleiken av Bergen.

Maskinist Anders Merkeddal, Austevoll.
Kjentmann Palmer Bjørnøy, 19 år, Søvik.
Leif Larsen (Shetlands-Larsen), Fyllingsdalen.
Karsten Sangolt, Sund.
Otto Pletten, Lindås.
Nils Nipen, Bjelkarøy.

Dei hadde med seg 42 miner som skulle leggjast ut syd for Edøy i Trondheimsfjorden. 41 miner blei lagde ut på line. Ei av dei fall først ned om bord og horna blei bøygde. I neste forsøk på og få ho ut, blei ho på grunn av tung sjøgang kasta inn att på dekk. Difor tok Bjørnøy og Nipen ut mekanismen på mina, og ho låg ombord då båten seinare gjekk ned.

Den 22. oktober 1941 var oppdraget på Norskekysten utført, og M/K "Nordsjøen" var på retur til Shetland. Det var nord vest full storm og grov sjø då dei gjekk ut ved Grip. Då dei var ca. 9 n.m. vest av Grip, fekk båten eit kraftig slag av ein brottsjø, og han blei slått lekk. Dei måtte gjera vendereis inn mot land att. Då dei var ca. halvvegs, stoppa maskinen etter som båten hadde tatt inn så mykje sjø. Dei segla då med fokk og mesan unna vind og sjø inn mot land. Sikten var minimal på grunn av regn og sluddbyer. Dei dreiv inn mot Tustna. Då dei nærma seg land og dei såg brotta av grunnane innimellom snøkavane, slepte dei ankeret. Men det var for djupt, så det sang ikkje opp i ankeret før dei var like i nærleiken av eit skjer. Då var det lite av "Nordsjøen" som var over vatnet.

Mannskapet sette livbåten på vatnet og gjekk i den. Palmer Bjørnøy var den siste som forlét "Nordsjøen" etter som han skulle prøva å berga med seg ein sekk med proviant som låg framme i lugaren. Denne måtte han fiska til seg med båtshaken, då lugaren var full av sjø. Dei rodde mot eit lite skjer i nærleiken og gjekk på land der. Det var så lite at det var mest ikkje plass til dei på skjeret. Der måtte dei stå natta over til det blei dag.

Mannskapet sin lagnad

Då morgonen kom, rodde dei inn til Tustna og tok inn i eit hus. Der budde det to familiar. Det første dei gjorde var å skjera vekk dei blanke knappane i sjøtrøyene sine og erstatta dei med vanlege svarte

knappar. Dette blei gjort for at dei ikkje skulle vekkja oppsikt når dei var ute og gjekk.

Palmer og Nipen gjekk ned i havna. Der låg det ein krabbeoppkjøpar som skulle sørover. Dei spurde om dei kunne få følgja med han, men han ville ikkje ha noko med dei å gjera. Nipen blei verande igjen i havna, medan Palmer gjekk opp att. Seinare kom Nipen også att og kunne fortelja at lensmannen visste at dei var komne inn til Tustna.

Då kvelden kom, bestemte dei seg for å gå over fjellet til andre sida. På veg ned blei dei liggjande oppe i fjellsida. Ein av karane gjekk ned til gards då det lysna av dag for å prøva å få nokon til og skyss seg over til Averøy. Dette var ikkje så enkelt, sa han dei traff på, for dei visste ikkje alltid kven dei kunne stola på. Men han skulle prøva å få kjøpa ein båt til dei. Om kvelden var det i orden med båt, og dei rodde inn ved Langøy og over til Averøy, der dei tok inn i eit sjøhus. Her var det to av dei som ville ta seg over til Sverige, det var skipper N.N. Gjertsen og ein med han.

Neste kveld blei dei skyssa over til Eide med rutebåten og kom seg med bil til Elnesvåg der dei tok inn i ei løe. Dagen etter blei dei skyssa, etter mykje att og fram, vidare sydover med ein mindre fiskebåt til Tressfjord, der dei tok inn i eit sjøhus. Neste dag fekk Palmer låna ein sykkel og sykla til Vestnes for å prøva å ordna med skyss vidare. Dette var ikkje så enkelt då dei som køyrde bil måtte ha løyve frå lensmannen når dei skulle køyra eit lengre stykke. Men dei fekk ein lastebil til å køyra seg eit stykke på veg, og måtte gå eit lengre stykke fram til Tomrefjord. Neste dag gjekk dei så til Fiksdal, fekk leigd ein bil til Vatne og vidare til Tennfjord. Men dei måtte vidare, kom seg til Hamsund og så til Søvik. No var Palmer på heimlege trakter. Dei blei stoppa fleire gonger av tyske vakter og måtte forklara kva dei dreiv med. Palmer var den som måtte ordna opp i

dette då han var frå distriktet. Dei gav seg ut for fiskarar som hadde vore på sildefiske på fjordane lengre nord og skulle ombord i ein annan båt som dei kom for seint til kor dei kom. Det var nervepirrande mange gonger.

No var tyskarane etter dei. Det blei sperra av alle sjøvegar ut, frå Kristiansund i nord til Stadt i sør. Dei hadde no tatt inn hos kjentfolk. Palmer venta berre på å høyra noko frå Shetland om å koma seg over att.

Ein dag fekk Palmer beskjed om å møta ein mann på ein bestemt plass til ei bestemt tid. Han møtte opp til avtalt tid for å høyra nytt. Då klokka var der, var det far sin han møtte, og han spurde; "Er det du som er her?" Han fekk beskjed om å ta M/K "Fram" og gå over til Shetland med. Dette var ordre frå Shetland. Men Palmer synest ikkje han kunne ta denne båten, da det var familiefolk som eigde han og hadde nyleg overtatt han. Han gav faren beskjed om at denne båten ikkje blei tatt.

Han ville heller ta M/K "Arthur" då det var ungdommar som åtte denne. Faren meinte at ordren var "Fram", men dei valde "Arthur". Då alle sjøvegane var strengt bevokta, blei det diskutert mellom dei to kva slags rute som måtte benyttast. Palmer sa at han måtte gå ut Jøsundet, men faren meinte at skulle dei gå den vegen, ville



*Modellen av "Nordsjøen" som vart gitt til Scalloway museum.
Foto frå Kjell Lønning.*

han vera med. Han meinte at sonen ikkje var kjend nok til å gå ut Jøsundet nattes tider. Men Palmer ville ikkje høyra snakk om det, og han ville ikkje ha faren med. På dette skilde dei lag.

Den 30 okt. 1941 om natta gjekk dei ut Jøsundet, for å komme seg klar vaktbåtane, og vidare ut mellom Giske og Erkna og over til Lunna på Shetland. Då dei nærma seg Jøsundet, og alle stod langs rekka for å sjå etter når dei skulle passera det trongaste sundet, hørde det slik at det var eit raid med engelske fly over områda ved Ålesund, og dei slepte ut fleire fallskjermlys, slik at heile sundet blei opplyst idet dei passerte. Dei blei ikkje oppdaga og turen over gjekk greitt.

Palmer Bjørnøy var seinare maskinsjef på Shetlandsbussen "Vigra" som opererte i Shetlands-gjengen under krigen. Han var også med på raidet då dei skulle ta "Tirpitz" i Trondheimsfjorden. Palmer Bjørnøy var då ca. 20 år gammal, og det var han som var kjentmann på dette raidet. Han hadde 52 - 53 turar over Nordsjøen under krigen.

Dykking på "Nordsjøen"

På 1980-talet vart det dykka ein del på M/K "Nordsjøen" der han ligg ved Tustna. Ein del vrakrestar av båten låg då utover på 18 – 20 m djup. Treverket var borte, men nokre metallrestar vart tekne opp.

Modell på Scalloway museum

Ein modell av M/K "Nordsjøen" blei i slutten av mai 1997 overlevert til museet i Scalloway på Shetland. Det var Kjell Lønning, saman med Odd Garvik, som tok initiativet til dette. Modellen blei svært godt tatt imot på Shetland og står som eit minnesmerke over alle dei båtane som var med i Nordsjøtrafikken under krigen.

Kjelder:

Kjell Lønning: Kompendium over historia til M/K "Nordsjøen"

Aanen Hovland sitt hefte om eige liv

Bømlo Tur- og Sogelag: Fartøy til fiske og frakt

Frithjof Sælen: Shetlands-Larsen

Alf Lodden, Annbjørg Sætre, Bernt Strand, Georg Westvik, Knut Lønning



Modellen av "Nordsjøen" i hendene til Jack Moore, verkstad- og slippeigar i Scalloway som utførte reparasjonar på dei norske båtane under krigen. F.v. Herdis Lønning, Maggie Moore, Jack Moore, Kjell Lønning, Odd Garvik og Berit Garvik. Foto frå Kjell Lønning.

Dei som drog med “Nordsjøen”



Aanen Hovland

Aanen Hovland vart fødd 1. juli 1920. Han var såleis rundt 21 år då han flykta med “Nordsjøen”. I England gjekk han inn i marinen og kom med der den 15. august 1941. Etter rekruttskulen kom han med på korvetten “Acanthus”. Seinare tenestegjorde han på minesveiparen “Grimstad”. Då krigen var over, reiste han saman med regjeringa og mesteparten av administrasjonen med D/S “Andes” til Oslo. Dit kom dei den 31. mai 1945. Han blei verande i Oslo ei stund, og vart dimittert i Bergen den 28. september 1945. Etter ein vinter på M/K “Daisy”, reiste han i juni 1946 til sjøs og mønstra på D/S “Fido” av Kristiansand. Seinare var han m.a. styrmann og skipper på oljeselskapet Vestenfjellske Nor sin tankbåt “Norskjell”. Han døydde 24. mars 1996.



Jørgen Lodden

Jørgen Lodden vart fødd 25. november 1919. Då han flykta med “Nordsjøen”, var han 22 år gammal. I England melde han seg for marinen og kom med der 15. august 1941. Han var i saniteten og gjorde teneste på korvettane “Tunsberg Castle” og “Acanthus”. Han vart dimittert den 2. november 1946. Etter krigen heldt han fram i Marinen som sanitetsoffiser, først på Marineholmen og seinare på Håkonsvern. Dei siste 11 åra av yrkeskarrieren tenestegjorde han ved Sjøkrigsskolen i Bergen. Ved oppnådd pensjonsalder flytta han og kona Gudrun til Spania og busette seg der. Dei var fleire gonger tilbake i Norge på besøkt til slekta, m.a. på Bømlø. Jørgen døydde 24. februar 2001 i Spania, men vart bisett i Bergen.



Lauritz Lønning

Lauritz Lønning vart fødd 26. mai 1919. Han var i underkant av 22 år då han flykta med “Nordsjøen”. I England gjekk han inn i marinen og gjorde teneste på “Acanthus”, “Rose” og “Buttercup”. Ein periode hadde han òg teneste på jagaren “Glaisdale”. Medan han var om bord her, vart båten minesprengd i Den Britiske Kanal den 23. juni 1944. Han var òg på korvetten “Rose” då den vart pårend av ein britisk fregatt i Nord-Atlanteren den 26. oktober 1944. Lauritz vart dimittert den 28. november 1945. Etter krigen var han på fiske, m.a. med “Lønnøy”, der han var medeigar, og “Bellatrix”. Etter at “Bellatrix” vart seld i 1974, arbeidde han nokre år på Stord Verft. Lauritz vart innvilga krigspensjon. Han døydde 3. oktober 1993.



John Strand

John Strand vart fødd 30. desember 1921 og var såleis i underkant av 20 år då han flykta med "Nordsjøen". I England vart han teken opp i marinen den 15. august 1941. Etter rekruttskulen kom han med i korvettavdelinga og tenestegjorde på korvettane "Acanthus", "Heimdal", "Rose" og "Buttercup". Medan han var på "Rose" vart dei pårende av ein britisk fregatt i Nord-Atlanteren den 26. oktober 1944. "Rose" gjekk ned, men John vart berga. Tre mann omkom. John vart dimittert den 6. februar 1946. Nokre år etter krigen drog han til USA og busette seg i Brooklyn i New York. Han arbeidde som taubåtskipper på dei store innsjøane (Lakene) i mange år. Medan han budde i Amerika, var han ofte heime på Bømlo for å besøka slekta. Han døydde 22. november 2007.



Albert Ulversøy Vestvik

Albert Ulversøy Vestvik vart fødd 2. mai 1919. Då han flykta med "Nordsjøen", var han 22 år gammal. I England gjekk han inn i marinen og vart teken opp der den 15. august 1941. Han gjorde teneste som sanitetsmann i korvettflotiljen og var om bord på følgjande korvettar: "Acanthus", "Tunsberg", "Potentilla" og "Buttercup". Ei tid var han og om bord i jagaren "Stord". Albert vart gift i England. Etter krigen var han ein periode stasjonert i Tromsø som kvartermester. I 1952 busette han seg i Kopervik og dreiv ein fiskebutikk der ei stund. Han var òg til sjøs i periodar. Han var eigar av båten "Kvikk" nokre år på 1950-talet og dreiv med fiske. Albert vart innvilga krigspensjon. Han døydde 3. september 1993 i Kopervik.



Anton Vestvik

Anton Vestvik vart fødd 15. april 1917. Før krigen tenestegjorde han i Kystartilleriet. Han var stasjonert på Oskarsborg i Oslofjorden den dagen "Blücher" vart senka. Då han var 24 år gammal, flykta han med "Nordsjøen" til Shetland. I England melde han seg til teneste i marinen og kom med der den 15. august 1941. Etter fullført rekruttskule, vart han stasjonert i korvettavdelinga og tenestegjorde på korvettane "Rose" og "Tunsberg Castle". I løpet av krigen var han med på å bli torpedert to gonger. Han deltok i dei allierte sin invasjon i Normandie, D-dagen. Etter krigen var han ein periode på Det Bergenske Dampskipsselskap sine båtar "Venus" og "Leda". Seinare reiste han til sjøs som stuert i bergensrederiet Jacob Kjødes rederi. Han vart gift i Bergen og busette seg der. Anton vart innvilga krigspensjon. Han døydde 7. januar 1987.

“ESBO”

- skøyte med mange liv

Opplysningar samla av Rolf Nesse og Kjell Birger Sønstabø

Skøyta vart bygd som fiskefartøyet ”Veranda” til Sveio. Deretter var den skyssfartøy mellom Espevær og Eidesvik i 16 år, som ”Esbo”. Frå 1978 og fram til i dag har den vore fritidsfartøy, først i Espevær, deretter i Hardanger, for så i mange år å høyre til på Austlandet. Båten kom i 2009 til Sunnmøre. Der høyrer den heime i 2011, som ”Veranda”, og er for tida under restaurering.

Motorskøyte ”Esbo” L.A.4651
Bygd av Ola Lindås Trebåtbyggeri i Liereid i Sveio i 1948 som bygg nr. 4
Tonnasje: 16 br. t
Dimensjonar: 42,0 x 14,0 x 6,7 fot
Motor: 20 HK. Union (frå 1942 innsett 1948), 100 HK B.M.C Diesel. (innsett 1968).

Fiskeskøyte i 14 år i Sveio.

”Esbo” vart bygd for brørne Sigve T. og Nils T. Hovda, Eltravåg i Sveio og fekk namnet ”Veranda”, med fiskerinummer H - 6 - SO.



”Esbo” som ”Veranda” i Sveio tidleg på 50 tallet (avfotografert frå Johannes Hovda)

Den var bygd av furu med eik i kjøll og stemn. Maskinen tok dei frå den eldre listaskøyta si som også heitte ”Veranda”, men som no vart seld til Stord.

Om vinteren vart skøyta brukt til sildefiske med botnagarn langs vestlandskysten. Elles var den på seiefiske med garn. Dette gjekk mykje føre seg vest av Hiskjo og Geitung. Om sommaren var den på makrelldriving på Sørvestlandet.

Som liggjehamn hadde ”Veranda” Eltravåg, og store deler av hausten kom skøyta til å liggje i opplag der. Skøyta vart svært godt vedlikehalden. Skutesidene var tjærelage i tida den var heimehøyrande i Sveio.

Sigve døydde alt i 1951, berre 46 år gamal, men broren Nils fortsette med fiske til 1961, då han selde ”Veranda”.

”Esbo” i rute og skyssstrafikk mellom Eidesvik og Espevær, 1962-1978.

Skøyta vart kjøpt av Lars L. Amundsen i Espevær på hausten i 1961 og vart gitt namnet ”Esbo”. Den vart sett inn i skyssstrafikk mellom Espevær og Eidesvik tidleg i 1962, og

kom til å ta over skyssing og sjuketransport som Gabriel Garvik i Espevær hadde gått i med skøyta "Nansy" i fleire år. Denne vart no seld til Auslandet som fritidsfartøy. "Esbo" kom til å gå i ruta i heile 16 år, og var ikkje i fiske i perioden på Espevær. Den fekk målebrev 25.04.1962. Etter at skøyta kom til Espevær, vart skipssidene skrapa for tjære, for deretter å bli olja. Namnet fekk den frå dei to første bokstavane i sambandet Espevær-Bømlo; ESBO.

Først vart lugaren forut innreia for passasjerar. Seinare, på slutten av 1960-talet, vart lasterommet også innreia for passasjerar. Lukekarmen vart òg laga større på den tida. Det vart bygt ny ruff med kappe framfor styrehuset, for nedgang til den nye salongen under. Dette arbeidet utførte Lars sjølve i Espevær.

I første tida hadde Lars ein avgang om morgonen og ein om kvelden. Dette var for HSD (Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap), som fekk oppretta nokre rutetider for passasjertrafikk til/ frå Bømlo. På denne tida vart skøyta også nytta til skuleskyss. Det var for dei som skulle til



*Lars Amundsen.
Foto frå Rolf Nesse.*



"Esbo" i rute mellom Bømlo og Espevær på 1970 tallet (Foto frå K.B.Sønstabø samling)

Hillestveit på framhaldskule, og etter at 9-årig skule vart innført i 1965/66 var det for ungdomskuleelevar. Turen frå Espevær til Eidesvik ein veg tok litt over 15 minuttar. Lars var aleine som mannskap. Skulle det bli ekstra mykje folk, gjekk skøyta fleire gonger.

Det var HDS (Haugesund Dampskipsselskap) som hadde rutetrafikken i ytre lei mellom Haugesund og Bergen. Denne ruta vart brukt av espeværfolket når dei skulle til Haugesund, eller få frakta varer til og frå øya. Men etter kvart vart det også svært viktig med fast båt- og skyssrute mellom Espevær og Eidesvik for øyfolket.

På Espevær var det i den tida legekantor. Lege og sjukepleiar hadde faste kontordagar, og Lars førte disse til og frå Espevær med "Esbo". Vart nokon sjuk på Espevær og ein trong ekstraskyss utanom kontortida, så frakta "Esbo" lege og sjukepersonell ut til den sjuke. Lars var då om bord i "Esbo" og venta til dei skulle skyssast til Eidesvik igjen.

For Kraftlaget og Televerket var det også svært viktig med denne skyssinga. Det same gjaldt for røyrleggjarar, elektrikarar og andre handverkarar som hadde arbeid å utføra på Espevær.

Ved gudstenester og andre kyrkjelege handlingar vart prest og organist henta i Eidesvik, og skyssa tilbake. Dessutan var "Esbo" mange turar med folk som ville til Nordøyane for å sjå på det gamle grønsteinsbrotet i Hespriholmen.



"Esbo" ved bryggja i Espevær (Foto Magne Lund)



"Capella" ex "Esbo" i Oslo 2003 (Foto B.Engen)



*"Capella" ex "Esbo" 23.08.2003 Engelsviken Østfold
(Foto T.B.Jensen)*

I 1968 sette Lars inn ein ny 100 Hk BMC diesel. Seinare vart det sett inn nye frontvindauge i aluminiumskarmar i styrehuset. Livbåten stod oppe på ruffen, og ein flåte var sett på bardbord side av styrehuset.

Lars Amundsen var svært samfunnsengasjert og var med i kommunepolitikken i gamle Bømlø kommune. Ei tid var han varaordfører. Også etter kommunesamanslåinga, i perioden frå 1963 til 1976, var han aktivt med. Han representerte bygdelista for Søre Bømlø, dei siste åra som varaordfører. Han var også ei årrekke i fylkeskommunen for KrF og var då med i fylkesfriluftsnemnda, dei siste åra som formann. I denne tida var han også jurymedlem i Gulating lagmannsrett.

I denne tida måtte han ofte skaffe seg avløyssarar i ruta. Her fekk han god hjelp av Per Paulsen frå Espevær for føring av "Esbo".

På slutten av 1970-talet var det klart at skøyta hadde utspelt si rolle i skysstrafikken. Nye hurtiggåande skyssbåtar med betre komfort tok over. I tillegg var denne ruta blitt meir og meir viktig for espeværfolket, i motsetnad til westamaranruta som framleis gjekk mellom Haugesund og Bergen i ytre led. I eit intervju i 1976 sa Lars at han ville at HSD, eller eit anna ruteselskap fekk ta over ruta. Han kunne òg fortelja at skøyta hadde gått kvardagar som helgedagar med lite og ikkje fri for han sjølv. Han seier vidare at dersom det var nødvendig hadde det ikkje hendt at han ikkje hadde kome over det til tider svært vêrharde sundet mellom Espevær og Bømlølandet.

I denne tid kosta det kr 3 per vaksen ein veg med skøyta.

Våren 1978, etter over 16 år i skyssruta, ville Lars trekkje seg ut av rutefarten. Han var då 63 år gammal. Helsa var også begynt å svikta. Den 30. juni 1978 var det slutt med "Esbo" i skyssruta.

Agasøster Båtservise, Rubbestadneset, tok no over rutetraffikk og skyss mellom Espevær og Eidesvik. Her vart Torfinn Nesse, Espevær, båtfører. Han fortel at Lars Amundsen var svært

hjelpsam og tok turar for han når det var trong for det.

I tida etter rutefarten vart så "Esbo" nytta til fritidsfartøy av Lars Amundsen. I 1981 selde han fartøyet til Grimo i Hardanger.

Lars L. Amundsen var fødd på Espevær 07.07.1915. I ungdommen reiste han ei tid i utanriksfart i eit bergensrederi. Seinare vart han kystskipper og førte fartøy i fraktfart og i råstoff-fart. I 1949 vart han medeigar i den nybygde "Skifjord". Han vart førar og stod for drifta av denne til den vart seld i 1961.

Lars døydde 14.05.1988.

Som fritidsfartøy "Veranda", seinare "Capella", frå 1981 til i dag.

Skøyta fekk tilbake namnet "Veranda" då den kom til Hardanger. Ikkje lenge etter vart den seld til ein student som budde i Moss. Han kom til å ta skøyta med til Gøteborg i Sverige, for å bu i den under studiar der.

I 1985 vart den så seld vidare til Bjørn Engen, Oslo, og skøyta fekk namnet "Capella". I 1987/88 låg den ved Moen trebåtbyggeri i Risør i Aust Agder, der det vart skifta dekk, laga ny ruff og styrehus. I tillegg vart det skifta garnering og spant i framskipet. Den fekk også ny seglrigg, ein Collin Archer type rigg, samt nye mastrar. Maskinoverhaling, som skifte av toppakning og overhaling av gir, måtte også gjerast. I tida etter vart skøyta mykje nytta for familien Engen, som lystfartøy i sesongane. Det vart mange turar i Oslofjorden, nedover Svenskekysten og over til Skagen i Danmark. Lengst vest ein var på tur i denne tida, var til Kristiansand. Dette fortel Bjørn i slutten av mai 2011. I dei siste åra Bjørn hadde skøyta, vart det mindre med vedlikehald og forfallet kom gradvis.

I juli 2008 vart "Capella" seld til Bjørn Jensen i Porsgrunn. Han fekk skifta skipshuda og rekkestøtter på babord side. Dette vart utført på ein treskipsverkstad på Nøtterøy i Vestfold.

På grunn av manglande tid, selde Bjørn Jensen

skøyta. Den nye eigar var ein finsk kirurg ved Volda sjukehus på Sunnmøre, nemleg Juha Hietanen. Skøyta vart henta av en slepebåt i Porsgrunn i oktober 2009, og slept til Volda. Den første vinteren låg skøyta ved Leikanger båtreparasjon for overhaling av maskinen. Det var framleis den "gamle" BMC'en som vart montert av Lars i 1968 som stod i skøyta. Sommaren 2010 låg den i Sæbø i Hjørungavåg for vidare reparasjonar. Lekkasjar i styrehuset og nedgang til salongen var tetta, samtidig var dette malt. Dekket vart slipt ned, og nata på nytt. Våren 2011 vart ruffen slipt ned og malt. I tillegg vart fronten på styrehuset pussa ned og olja. Nokre bjelkar i akterdekket vart også skifta. Det neste prosjektet var å skifte ein del plank på styrbord side.

Utbetringa går gradvis framover sommaren 2011. Det er å håpe at skøyta blir i "fin" fart igjen om

ikkje så altfor lenge, slik at skøyta "Capella" ex "Esbo" ex "Veranda" igjen kan få fleire gode år på sjøen. 63 år er ingen alder for eit fartøy med slik sjel og historie.

Informantar:

Johannes Hovda, Haugesund, november 2010

Torfinn Nesse, Espevær, hausten 2010

Bjørn Engen, Oslo, hausten 2003 og mai 2011

Bjørn Jensen, Porsgrunn, januar 2010

Juha Hietanen, Volda, januar 2010 og august 2010

Kristian Grutle, juni 2011

"Fartøy til fiske og frakt", november 2004

Artiklar frå Haugesunds Avis, juni 1976 og juni 1978

Artikkel frå Bømlo Nytt, juni 1978



"Capella" ex "Esbo" på Sunnmøre juni 2011 (Foto frå J.Hietaen)

Birger Strand - utflytta bømbling.

Av Bernt Emil Vika

Birger Strand vart fødd 21. mai 1920 på garden Strand ved Åkrafjorden. Foreldra var Stine og Sivert Strand. Då Birger var rundt to år gammal, flytte familien til Fjellberg og budde saman med Stine sine foreldre i omlag eitt år. Sivert var på fiske, m.a. med båtar frå Espevær.

Utetter 1920-åra var det vanskelege økonomiske kår for mange familiar. Folk hadde dårleg betalingsevne, og mange måtte gå frå "gard og grunn". Dette hende med Severin Endresen og kona hans Hanna, eigarar av bruk nr. 5 på Kalavåg. Gardsbruket kom "under hammaren" i 1923, og Stine og Sivert på Fjellberg la inn bud og fekk tilslaget. Dei vurderte det slik at dei ville få eit betre livsgrunnlag ved å flytta til Bømlo enn ved å bli verande inne i fjordane. Dei kjøpte difor bruket og flytta til Kalavåg. Kjøpet vart tinglyst 2.10. 1923.

Birger hadde to eldre søsken då dei flytta til Bømlo; Lars, f. 1916 og Else, f. 1918. Ein bror, Erling, kom til i 1927.

Då Birger byrja på skulen i 1927, var skulehuset (det seinare grendahuset) fire år gammalt. Som lærarar hadde han Klara Hermansen, Ingeborg Øye Lodden og Johannes Tvedt.

Elleve år gammal, i 1931, opplevde Birger ein stor tragedie. Faren, Sivert, omkom under fiske i Sørøyane. Etter ulykka stod det følgjande i Haugesunds Avis:

Drukningssulykke ved Espevær.

Sivert Strand fra Kallevåg omkommet ved Raudholmen onsdag kveld, mens hans 16 års gamle sønn så på.

Onsdag kveld er der inntruffet en beklagelig ulykke ved Raudholmene like sør for Espevær, idet Sivert Strand fra Kallevåg i Bømlo er omkommet under fiske.

Han var sammen med sin eldste sønn, en gutt i 16 års alderen, rodd utover til Raudholmene for å fiske. De var her så ulykkelige å komme inn på en farlig båe, og båten gikk rundt. De var begge svømmedyktige og satte kursen for nærmeste



Sivert Strand 1888

Stine Strand født Nilseteig 1894

*Foreldra til Birger Strand, Sivert og Stine Strand.
Foto frå Einar Kallevåg.*

holme. Kommet et stykke på vei snudde sønnen imidlertid og svømte tilbake til båten hvor det lyktes ham å komme opp på båt-hvelvet. Etter hvad gutten forklarer var faren kommet like til lands da han kom bort for ham. Der var visstnok høit og meget vanskelig å komme iland der hvor han var kommet til lands, og sannsynligvis har han vel vært meget medtatt efter svømmingen. Så sank han like under holmen.

Gutten drev avsted på hvelvet og kom ved 22-tiden til lands på Klovningen ved innseilingen til Espevær, men først om morgenen blev folk inne i Espevær opmerksomme på ham og rodde ut og fikk høre om ulykken.

Sivert Strand var en mann i 40-årene. Han efterlater sig og fire barn hvorav den eldste som nevnt er 16 år.

Den tragiske ulykka gjekk sterkt innpå 11 år gamle Birger, og han beskriv det som ei forferdeleg oppleving.

Mora, Stine, sat no igjen med fire barn ho skulle forsørgja. Det vart vanskeleg for henne å få endane til å møtast. Etter tapet av mannen Sivert fekk ho 20 kr i gåve frå Lars Eiken i Espevær, etter som mannen hadde arbeidd på båten hans "Kapp". Ho fekk også fast 50 kr i månaden i fiskeritrygd. For å hjelpa ytterlegare på økonomien dreiv ho som bakstekone og sydde klede til folk. Ho hadde to kyr, nokre sauer, høns og gris, men mjølka og egga hadde ho ikkje råd til å behalda sjølv. For å få



Tre av barna til Sivert og Stine Strand, f.v. Birger, Else og Lars.
Foto frå Gunnar Strand.



"Magne" på brislingfiske.
Foto: Magne Eidesvik



*Bak frå venstre: Ola Anddal, John Vespestad, Hans Holme, Jørgen Loddnen, Nils Tveit, John Anddal, Olav Olson, Birger Strand.
 I midten frå venstre: Inger Nilsen, Ingeborg Langåker, Kristine Toft (Vika), Erna Kallevåg (Vespestad), Ingeborg Øye Loddnen (lærer),
 Gurine Vørland, Gerda Hovland (Vespestad), Gunnhild Eidesvik (Breien). Framme frå venstre: Johanna Kallevåg (Aga), Gunvor Hovland,
 Hanna Tveit, Cecilie Vestvik, Abhild Vold (Kallevåg), Mary Kallevåg, Solveig Tuv, Ingeborg Lønning.*



*Gardsbruket som Sivert og Stine Strand kjøpte i Tyssadalen på Kalavåg.
Foto frå Kjell Gunnar Strand.*

økonomien til å balansera, måtte ho omsetja så mykje som mogeleg av det ho produserte. At det var ein klausul om vilkår på bruket som omfatta melk, poteter og brensel, gjorde ikkje situasjonen betre. Eit lån på bruket på ca 3000 kr. var også tøft å betala på, men familien greidde seg relativt bra, og det var aldri snakk om å gå svolten til sengs.

Etter endt skulegang bar det på fiske for Birger. Han var med Simon og Mathias Eidesvik si skøyte, "Magne", ei stund. Skøyta gjekk under namnet "Smakkå" og vart m.a. brukt til sildefiske og brislingfiske.

Men Birger ville vidare, og det var utanriks fart som lokka. I 1937 fekk han hyre på "Salonica" av Haugesund. Båten tilhørde reiarlaget Brummenes og Torgersen, eit spesielt reiarlag ettersom det var to kvinner som dreiv det. Dei kledde seg som menn og budde i same huset. Ei tid var desse kvinnene store på skipsfart.

Med "Salonica" reiste han rundt store deler av verda, Murmansk, Vest-Afrika, Canada, Europa. Då krigen braut ut i september 1939, var han i Rouen i Frankrike. Han vart ståande om bord til mars 1940 og hadde då avansert frå dekksgut til matros.

Seinare på året tok Birger hyre på "Torgeir I" frå Fjellberg, no som båtsmann. Johannes Hovland var stuert om bord og Nils Lødden maskinist, begge frå Bømlø. Om vinteren skulle dei gå frå Haugesund til Hirtshals med 4000 kassar sild for tyskarane. Dei hadde ein stopp i Kristiansand og skulle kryssa Skagerrak om natta. Om båten vart senka eller gjekk ned på grunn av is er usikkert, men dei forliste og vart like etter plukka opp av ein tysk båt. Denne frakta dei til Hirtshals. Der vart dei sette ombord i haugesunds båten "Force" som tok dei over til Kristiansand. Herfrå gjekk turen heim med tog til Stavanger og båt vidare.

I 1941/42 gjekk Birger på styrmannsskulen i Haugesund. Etter det fekk han hyre som 2.styrmann på båten "Henry". Her var han ei stund, men vart sjuk og måtte mønstra av.

Etter at han var frisk igjen, var han ei stund på fiske og i råstoff-farten med lokale båtar. Så fekk han hyre hos Chr. Bjelland & Co i Stavanger og mønstra på som styrmann på snurparen "Sardinien", ein båt som vart brukt både til fiske og fraktfart. "Sardinien" var opphavelig bygd som trålar i Hull i England i 1894 under namnet "Blackbird". Før den vart kjøpt til Norge utpå 1900-talet, hadde den vore

ein periode i Skottland. I Norge fekk den først namnet "Hillevaag" for deretter å bli omdøyp til "Sardininen" og overtatt av Chr. Bjelland & Co i 1917.

Då Birger mønstra på "Sardininen" i 1944, var Norge okkupert av Tyskland. Engelske fly hadde regelmessige tokt over Norge og hadde ordre om å bomba båtar som gjekk i konvoi med fem båtar eller meir.

Den 14. november 1944 var "Sardininen" på veg frå Årdalstangen til Bergen. Ein stad ute i Sognefjorden tok dei ombord ei last med generatorknott for Bergen kommune. På slep hadde dei ein stor lekter. Ved 14-tida, like vest av Dingja lykt, møtte dei Fylkesbåtane sin båt "Gula" på veg nordover. Brått høyrde mannskapet flydur over båten og ein sverm av engelske fly frå Banff Strike Wing gjekk til angrep. Kuler frå mitraljøsene flisa opp styrehuset og bomber og granatar hagla rundt dei. Birger sprang så fort han kunne fram mot lugaren forut. Saman med han sprang 2. maskinisten. Han vart treft av kuleregnet og fall død om på dekk. Sjølv kjende Birger eit stikk under armen, men her var det ikkje tid til å pleia verken seg sjølv eller andre, og nærast i panikk hoppa han overbord og la på sym. Sjølv medan han låg og kava i sjøen vart han skoten på. To bomber slo ned i sjøen like ved, men til alt hell gjekk dei ikkje av og sokk til botnars. Etter omlag 20 minutt i sjøen kjende Birger seg heilt utmatta. Han var like mykje under vatn som over. Han tok ut sine siste krefter og sparka frå oppover. Til alt hell hadde nokre av mannskapet fått ut ein lettboat, og desse tok tak i han og fekk han oppi. Han spytta blod, og blødde frå eit sår under høgge armen. Buksene var flisa opp og hang som filler nedover beina hans. Birger hadde tofler på seg då han hoppa uti, og desse sat fast på føtene også etter den dramatiske symjeturen.

"Gula" vart også skoten på, og to personar omkom. Mange vart skada.

"Sardininen" flaut på knotten, og vart etter angrepet buksert inn på grunnare vatn. Mennene i lettbooten vart tatt hand om av folka i eit hus i Dingja. Birger fraus og hakka tenner, men det vart fyrt kraftig i ovnen slik at han skulle få opp

varmen. Etter ei stund kom tyske sanitetssoldatar frå fortet på Riseneset. Dei bandasjerte sår og delte ut smertestillande medisin til dei medtadde mennene. Dei skada vart så frakta vidare til Høyanger sjukehus i rommet på ei skøyte. Det viste seg at Birger hadde ein granatsplint i høgge lunge, den sat fast like i nærleiken av hjarta. Han hadde også granatsplintar andre stader i kroppen. Ingen av desse har seinare vorte fjerna, og han har levt med metallet i kroppen heile livet etterpå.

I ettertid viste det seg at leiar for flystyrken, Richard Atkinson, gjorde fleire feilvurderingar før angrepet, både når det gjaldt talet på båtar og storleiken på dei.

Fjorten dagar før angrepet ved Dingja hadde Birger gifta seg med Karen Ness og flytta til Skånevik. Broren Lars hadde avløyst han nokre dagar på "Sardininen" slik at han kunne feira bryllaup.

Etter krigen vart "Sardininen" slept til Haugesund for reparasjon. Den fekk nytt styrehus, og det vart sett inn ein 390 hk Wichmann motor. I 1946 var "Sardininen" igjen i drift som frakt- fiske- og føringsbåt, og Birger var tilbake om bord som styrmann. Her vart han verande til sommaren 1947, då han fekk jobb i HSD.

I HSD fekk han først jobb som styrmann på dampbåtane "Ullensvang" og "Stord". Desse gjekk i ruta Bergen – Hardanger – Sunnhordland – Stavanger. Det var anløp i Langevåg enten på Zahlhuset eller på Vorland. Anløp av "dampen" vart sett på som nærast underhaldning av bygdefolket, og mange skuelystne møtte opp. Kva varer vart sett i land? Kven skulle på reise? Kven kom heim? Her fekk ein påfyll for sladder, og samtidig trefte ein likesinna bygdefolk på kaien.

I 1952 bygde Birger hus i Skånevik. Seinare fekk han jobb på HSD sine ferjer. Det er knapt ein einaste ferjestrekning i HSD sitt område som ikkje Birger har vore innom. Han avanserte etterkvart til kaptein, og på nokre av HSD sine nybygg var han inspektør under byggeprosessen. Den lengste tida i karrieren som ferjekaptein var han på MF "Stord" som lenge gjekk mellom Leirvik og Valevåg.

I 1978 gjekk Birger av med pensjon. Som pensjonist har han drive mykje med småfiske frå ein liten sjark han eig.

Birger og kona, Karen, fekk tre barn. Karen døydde i 1997.

I 2011 bur han framleis i huset sitt i Skånevik og greier seg godt der. Han er sprek og har god helse, men føler seg noko redusert etter som synet har svekkast ein del i det siste.

Gjennom arbeidsgivaren HSD er Birger er tildelt Norges Vels Medalje for lang og tru teneste.

Kjelder:

Samtale med Birger Strand sommaren 2011
Gunnar Strand



Birger Strand sommaren 2011.

Foto B.E.Vika



Dette biletet er teke i 1907, lenge før Birger Strand si tid, men her på Zahlahuset hadde han mange anløp medan han var styrmann på dampbåtane "Ullensvang" og "Stord". Foto frå Per Arne Lønning.

M/S "Tysnes"

- en trufast sliter

Av Einar Kallevåg

Fra 1880-talet til rundt 1960 hadde "dampen" regelmessige anløp av Langevåg i ruta Bergen – Hardanger – Sunnhordland – Stavanger . Den la vekselvis til ved Zahlakaien på Hovland og Hidleskaien på Vorland. For mange var anløpa en populær begivenhet. Her kunne en følge med på hvem som kom og hvem som reiste, og her fikk en oversikt over hvilke varer som ble heiste i land og om bord. Da dampbåtene etter hvert ble borte, ble ruta erstattet av noe mindre lokalbåter med dieselmotor. En av de trufaste båtene som da var innom Langevåg i en årrekke var M/S "Tysnes", eller "Litlebåten" som den ble kalt av mange. Fra Einar Kallevåg har redaksjonen i Leidarsteindn fått følgende tekst om denne båten.

I likhet med Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane bygget Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap en del mindre motorbåter for å kunne gi et bedre rutetilbud til småstedene i ruteområdet. HSD's båter skilte seg imidlertid fra FSF sine båter på den måten at de var konstruert slik at de også kunne frakte biler.

Den første av disse motorbåtene ble kontrahert høsten 1929. Båten fikk navnet "Tysnes". Den ble levert fra verftet Mjelle og Karlsen sensommeren 1930.

"Tysnes" var bygd av stål. Dimensjonene var følgende: 76,1 fot lang, 16,1 fot bred og 8,2 fot dyp. Tonnasjen var 75 br.t. Den ble utstyrt



*"Tysnes".
Fra Per Alsakers samling.*

med en fremdriftsmotor av typen Bolinder. Dette var en råoljemotor med 2 sylindere og 96 Bhk. Dette var en motor med omkast. "Tysnes" kunne plassere 2 stk personbiler på dekket.

"Tysnes" traffikerte i sin tid de fleste av lokalrutene i Sunnhordland. Sunnhordlands snøggrute D/S "Stord" ankom Leirvik fra Bergen kl. 18.30 og korresponderte med disse små motorbåtene. Ofte kunne 4 – 5 båter ligge å vente på innlasting fra D/S "Stord" for så å forsvinne i hver sin retning..

En ny korrespondanse fant sted etter midnatt med videre forbindelse til Bergen.

En av disse båtene var M/S "Tysnes". En tid ble "Tysnes" benyttet som ferge i Åkrafjorden. Den trafikkerte da mellom Kyrping og Fjæra. "Tysnes" kom også til Bergen når den vikarierte i Fitjarruta.

Om natta låg "Tysnes" på Leirvik. De to gangene i uka den anløp Melkevik, ble den liggende der til neste dag.

Det hendte at "Tysnes" gikk i vinteropplag. Da var det "Eidfjord" som overtok.

I 1951 ble "Tysnes" noe ombygget. Den fikk fast rekke og skanseledning i baug og hekk (hadde tidligere åpent rekkverk). Nedgangskappa til lugaren ble fjernet og dør inn fra salongen montert.

"Tysnes" anløp også Langevåg to ganger i uka. Den benyttet da Hidleskaien og det var Ole Barene som fungerte som ekspeditør. Kapteinen gjennom mange år het Skår og var ironisk nok fra Tysnes. Kaptein Birger Strand var også om bord og løste av Skår. Matros Ludvik Larsen fra Hidle var om bord på "Tysnes" i hele 20 år. Johannes Hovland var også om bord en tid som stuert.

I 1963 ble Sunnhordland lokalrute overtatt



Her ved Hidleskaien på Vorland hadde "dampen" anløp i mange år. Denne "dampen" er ikke "Tysnes". Foto fra Kjell Lønning.

av "Eidfjord". M/S "Tysnes" ble nå opplagt i Bergen. Her kunne vi tatt farvel med den vesle sliteren gjennom 33 år, men la oss følge den videre på ferden.

I august 1963 ble M/S "Tysnes" solgt til Olav O. Osnes, Nordbø på Karmøy for kr. 35.000. "Tysnes" ble nå ombygget til frakteskip ved Øklandsnes slipp, Auklandshamn i Sveio. Styrehus og bro ble flyttet akterover. En brukt 50 Bhk type K Wichmann fra 1938 vart innmontert. Denne motoren hadde tidligere stått om bord i M/S "Nial". "Tysnes" ble nå 78 Br.t / 120 Dw.t.

I 1964 kom "Tysnes" i fart igjen, nå som M/S "T.J.Osnes". Den ble nå for det meste brukt i lokal sandfart.

I 1971 ble "T.J.Osnes" solgt til Tor Vargevik, Jørpeland og registrert i Stavanger. Den ble nå omdøpt til M/S "Vartun" og ble fortsatt brukt til sandfart.

I 1977 ble "Vartun" solgt til Jacob Jacobsen, Førland i Tysvær og registrert i Haugesund. Fortsatt gikk den i lokal sandfart. Samme år ble den noe ombygget. Siste rest av åpent rekkverk langs lasteluke ble erstattet med fast rekke og skanseledning. Teakdør i front av overbygget ble erstattet av ståldør. Lasteluka noe forlengt. BR.t. 77,39.



*Handelsmennene Hans Tvedt, Anton Bie og Tønnes Olson om bord i "Tysnes" ein fin sommardag.
Foto frå Ingeborg Olson.*



*"Tysnes" som fraktesfartøyet "Vartun" i Øklandsvågen på 70-tallet.
Foto fra K. B. Sønstabø fotosamling.*

I 1980 ble "Vartun" solgt til Malvin Olsen, Haugesund. Den beholdt navnet "Vartun" og fortsatte i lokal sandfart. Den 10. mars 1987 ble den solgt videre til Geir Røsland, Fana ved Bergen, men fortsatt registrert i Haugesund.

I 1988 ble M/S "Vartun" lagt i opplag i Bergen. Vedlikeholdet fortsatte. I oktober 2002 ble den flyttet til Dåfjorden slipp, Dåfjorden i Fitjar. Motoren, 50 Hk Wichmann Type K ble tatt ut og er kommet til heder og verdighet på Eidesvik motormuseum på Bømlo.

"Vartun" er nå under restaurering og skal tilbakeføres til M/S "Tysnes" slik den opprinnelig var. En brukt motor er anskaffet, en to-sylindra Brunvoll, 125 Bhk, type 2L. Denne motoren har tidligere stått ombord i M/S "Mågøy".

Gamle lokalbåten M/S "Tysnes" vil nok vekke til live mange gamle minner. Geir Røsland ønskes hell og lykke med båten.



"Tysnes", som fraktesfartøyet "Vartun", er kome til Dåfjorden på Stord for å verta bygt om i november 2002.

Foto Svein T. Sønstabø.

Kilder:

Kjell Birger Sønstabø

Dag Bakka jr.: "Båtene våre - hvor ble de av?"
(for Bergens Tidende)

Geir Røsland



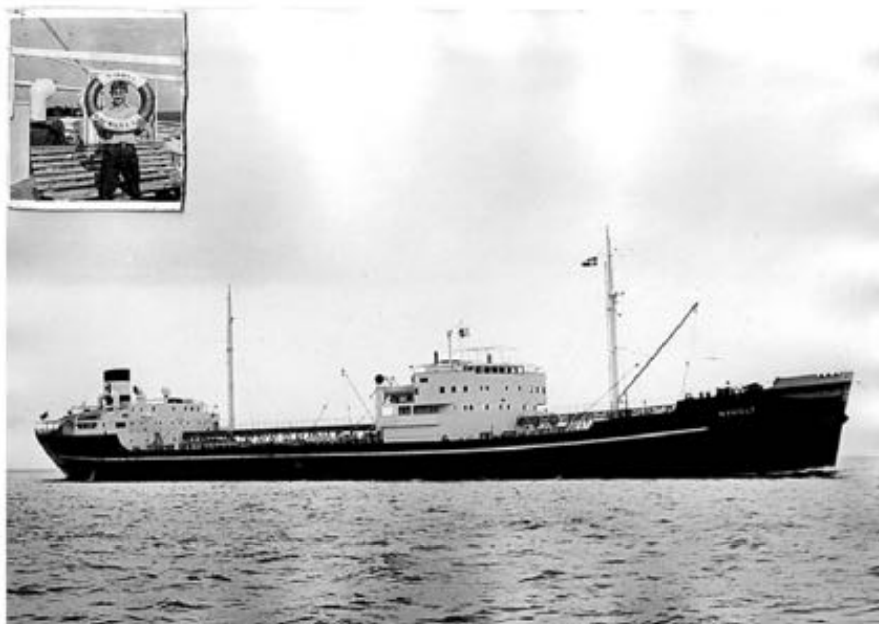
"Vartun" ex "Tysnes" i Dåfjorden 13.05.2011.

Foto K. B. Sønstabø

M/S "Nyholt"

Fire bømlingar på jordomsegling

Av Artur Vestvik



"Nyholt" 16220 tdw. Christian Haalands rederi Haugesund

Dette var den første båten eg var med som seilte på langfart. No var det slutt på fiskeskøyter og slingring på Stadhavet. Me var fire stykke frå Bømlø som mønstra på denne tankbåten 4.5.1957. Det var Peder Toft, Kjell Lønning, Arne Lodden og Artur Vestvik. Turen gikk frå Haugesund med englandsbåten "Leda" til Newcastle. Herfra reiste me vidare med buss til Syd-England der me blei liggjande på hotell i fleire dagar og venta på at båten skulle koma. Første turen gjekk til Taranto i Italia. Her var me i dokk, bunnsmurde og sjekka skroget under vatn. Det tok ca. ei veke før me var ferdige og kunne seila igjen. Etter dokkinga sette me kursen for Odessa i Ukraina der me skulle henta ei last olje til Island. Turen til Odessa var veldig fin. Bosphoros-stredet var ein opplevelse, det samme var reisa gjennom Svartehavet.

Lossehavnene på Island var Reykjavik og en liten plass lenger nord. Under opphaldet på Island, var me i land og gikk på bar. Her serverte dei noko

som vart kalla for Svartedauden, eit slags brennevin. Du såg stjerner hvis du drakk det. Islendingane var veldig høflige, vennlige og greie.

Frå Island gikk me i ballast til den persiske Golf. Seilasen fra Island, vidare gjennom Gibraltar og Middelhavet var flott. Suezkanalen var noko for seg sjølv, med båtmenn og salgsfolk kor du snudde deg. Her måtte du vita kor du hadde tinga dine elles så blei du rundestolen. Ein araber spurte meg kor eg kom frå; -Haugesund, sa eg. -Er du frå sjølve byen? -Nei frå ein holme rett utenfor. Da såg araberren på meg og sa; -Rubbestadneset. Han hadde vore med der og montert motor i en taubåt.

Gjennom Rødehavet var det i varmeste laget, det samme i golfen der me hadde opp i 48 grader i skyggen. Her låg me til ankers i ca. tre veker og venta. Då me endelig fekk ny last, så var det til den amerikanske vestkysten. Forventningane var store over å koma til Amerika. Nedover og gjennom Malakkastredet var temperaturen og klima heil ideelt. Det blei ein lang tur over Stillehavet til Statene. Me hadde fint ver på heile turen over, bortsett for ein liten hurricane.

Losseplassen i Statene var like innanfor San Francisco. Under lossing der, var me fem stykke som reiste med drosje inn til storbyen. Det var ein fantastisk opplevelse å kjøra over The Golden Gate Bridge, brua som går over innløpet til byen,

samt å spasere i gatene i denne storbyen. Etter nokre dagar var me ferdiglossa. No blei det ny tur over Stillehavet, til den Persiske Golf.

No blei det to turar til Japan. Begge gongene var det til Kawasaki. Her blei båten overfylt med seljarar. Det gikk helst på spelledåsar og allslags krimskrams. Kjøpte ein kikkert her, den bytta eg mot fire klokker i Hongkong, men det var et dårlig bytte.

Hongkong var me innom på retur fra Japan. Her var me i dokk og bunnsmurde. Kowloon var ein by kor det myldra med folk kor du snudde deg. Me var på tur med Sjømannskyrkja og fekk sett litt av byen og området rundt.

Vidare herfrå gikk me til Sumatra og lastet for Melbourne i Australia. Dette var ein svært fin tur, og no kunne me også skryta av å ha kryssa Ekvator. Atter ein gong tilbake til Golfen for ny last. Dette blei den siste turen med denne båten.

No gjekk me tilbake til Europa. På reisa oppover var me innom Gibraltar og bunkra.

Lossehavnene var Randers i Danmark og Göteborg i Sverige. Etter ferdig lossing, gjekk me til Bøvågen på Karmøy og gjekk i opplag. Eg var ombord i denne båten i ca. eitt år. Det blei stor stas då eg kom heim. Hadde tenkt at det skulle vera ein overraskelse. Harald i Grindadalen hadde sett meg i byen, så da blei det kringkasta over heile Kalavåg. Fekk forresten brev frå Harald medan me var i Statene. Han hadde nok også veldig lyst til å reisa ut, men eg trur ikkje han torde. Trur at han også sette stor pris på at eg var heime igjen. Det blei ein stor velkomst, har ofte tenkt på historien om han med gjøkalven.



På veg inn til Tarano



Peder Toft, Arne Lodden og Jens Jensen. Suezkanalen 1958



Messegut, Kjell Lønning og Peder Toft i Hongkong

“Eidesvåg”

- min siste fiskebåt

Av Artur Vestvik

Ei stund etter at eg var komen heim fra “Nyholt” blei eg kontakta av Lauritz Eidesvik og spurt om eg ville vera med på størjefiske.

Hadde helst tenkt at eg skulle ha ferie, men eg blei med og det er noko eg ikkje har angra på. Det var eit fantastisk fiske, med høg fart, og spenning til tusen. Den kvelden me skulle gå frå “Vikjå” Eidesvik, nærma klokka seg 2400 og fredag. Fortøyningane blei kasta i land og turen starta før midnatt. Alle var overtruiske, og meinte at å starta fiske på ein fredag ikkje var bra. Kanskje det er noko i det, for fisket blei svært brukbart. I løpet av natten gjekk me nordover til Bulandet, og tidlig mandag morgon bar det ut på feltet. No måtte alle mann vera med å sjå etter fisk.

I tønna oppe i masta var det Alfred på Tre (AlfredKallevåg) som hadde fast plass. Der kunne han stå i timevis berre avbrutt av nokre få hurtige måltid. Alfred var ein person som hadde stor respekt blant “Eidesvikarane”, og han var også medeigar i bruket.

Lauritz var bas (sjefen), og Martin Eidesvik var skipper. Det blei ikkje så mange størjene den første turen. Men etter at me hadde hatt eit opphald og starta igjen, blei fisket bedre. No var me heldige og fekk mange brukbare kast, deriblant et storkast på 238 størjer.



“Eidesvåg”.



Leif Kolbjørnsen passar lossinga

Totalt fekk me 734 størjer, 665 levert i Hordaland og det resterande til sløyarar. Me blei nr. 3 på feltet og dette var svært bra etter som effektiv fisketid var svært kort. Det blei også ein veldig god lut. Har aldri tent så mykje på fiske på så kort tid.

På jobb i Haugesund

Av Odd Engen

I 29 år har Odd Engen pendlet fra Søre Bømlo til Haugesund på jobb. Redaksjonen i Leidarsteidn har mottatt nedenforstående tekst fra Odd, der han forteller om utfordringer han har hatt som ingeniør i Haugesund kommune.

Kontoret i 2. etasje er stort, det rommer også et kombinert møte- og spiserom. Takvinduene gir godt lys til tegnebordet, men klarer ikke alltid å holde den påtrengende vestlandske fuktigheten ute.

Jeg har fått jobb i Haugesund kommune, og sommeren er i lange perioder både varm og solfylt. Vi er kommet til 1972. Som nyansatt tekniker i parkvesenet får jeg mange arbeidsoppgaver som har ligget på vent. Kontorene over det gamle slaktehuset i Strandgata har både sjel og vindustrekk.

Tegning med tusjpenner, tegnemaskin og sjablonger er møysommelig og krever en stø hånd når blyanttegningene skal rentegnes. Kopiering skjer borte ved Byparken hos Knut Fagerland.

Det er godt å ha en kritisk læremester i parksjef Kasper Opdal, som er landskapsarkitekt og perfektjonist, samt en viden anerkjent kreativ prosjektutvikler / urban designer.

Jeg finner fort min plass i prosessene og lager etter hvert tekniske planløsninger og beregninger, samt bidrar med kritiske kalkylevurderinger. Uten noen tidligere arbeidserfaring fra offentlig virke, sliter jeg med holdninger til kalkyler og budsjetter, det er lett å få tilleggsbevilgninger når prosjektene er kommet i gang. Ikke alle forstår den standhaftige økonomiske edruligheten min, kommunale sedvaner er til for å aksepteres.

Ny blokkleilighet i Ramsdalen ventet på det

vesle ungers-flyttelasset mitt fra Trondheim og jeg har gangavstand til jobben. I den store stua har jeg radio og platespiller i ei enkel hylle og 2 Tandberg høyttalere på 4 mursteiner på gulvet, salonggruppe og teak skrivebord. Bare velstand.

Etter hvert krever arbeidsomfanget at jeg må forflytte meg med egen bil fra bygrensa i sør til Årabrot i nord. Det blir en 1958 modell Opel Captein, som får en naiv og billøs trønder som ny eier, hos Magnus Hope i Skjoldavegen. Sofasete, rattgir og romslig askebeger er staslig innredning, i tillegg kan en starte bilen med for eksempel skrujern hvis bilnøkkelen ikke er for hånden. Senere blir Opelen skiftet ut med ei "boble".

Får snart innpass i byens havfiskeklubb og blir styremedlem. Vi har eget klubbkart, en gammel skyssbåt med stor misvisning i kompasset. Årlige Nordsjøfestivaler er festelige høydepunkter blant nye venner.

Etter å ha tegnet og beskrevet noen små utendørsanlegg, får jeg ansvaret for å lage anbudsokumentet og oppfølging med byggeledelse av Haraldsvang fotballbane. Et anleggsgartnerfirma fra Asker, Torvaldsen, spesialist på sportsanlegg, får tildelt anbudet. Banen blir på grunn av div. topografiske forhold, pluss økonomivurderinger, lagt med ensidig tverrfall og kontaktdrenasje under gressmatta. Røyrvatnet går i flomperioder opp i kummer og drensssystem. Råtafjellmassen som blir rippet opp med en bulldoser fra entreprenør Selmer på Karmøy, viser seg i ettertid å være

for tett som dreneringslagsoppbygning. Mine trønderske vurderinger, blir noe overfladiske i et ukjent fagområde. Noen har laget et planmateriale som ikke holder helt mål. Mulige faglige støttekontakter er fraværende i hektiske feriemåneder med full anleggsvirksomhet. Så får jeg da etter hvert erfare vestlandsk fjellkvalitet med sine variabler. Stusslige erfaringer.

Haugesund stadion ble bygd i 1920 og hadde en kostnadskalkyle på kr. 44.000,- inkl. garderobebygg. Ferdig bane, uten garderobe, kom på kr. 60.000,-, så de hadde noen overskridelser i de dager også.

Fritjof Hansen er banemester på stadion, han var i sin ungdom en habil 100 m-løper, 10,7 som beste resultat. Etter eget utsagn kunne han ha satt div. nye kretsrekorder, men det iset slik i tennene hans når han løp for fort, så han måtte begrense seg. Han hadde rogalandsrekord i lengdehopp på 7,13 m fram til Terje Haugland slo han i 1968.

Fritjof og fru Andrea bor på stadion over garderobebygget, han ble ansatt som kommunal banemester i 1948. Jeg er ofte på besøk hos de. Det er hos Fritjof jeg første gang smaker genever. Det lukter gamle ullfiller, men smaker godt, er Fridtjof sin omtale av denne favorittdrinken på hollandske leirkrukker.

Den neste fiaskoen skjer på anbudsarbeider med opparbeidelse av nye gravkvartaler på Vår Frelsers gravlund på Rossabø. En gravlegger på denne tiden i to dybder, for å spare areal. Tildelt budsjettbeløp tilsier at jeg skal benytte stedlig overskuddsmasse som ligger lagret på utbyggingsområdet. Arbeiderne på gravlundens advarer meg om at massene er uegnet til formålet, de er for tette og vil ikke slippe igjennom regnvann. Etter å ha lagt fram problemet for rådmannen, får jeg grei beskjed om benytte massene som er tilkjørt anleggsområdet. Faglige vurderinger fra kirkegårdsarbeidere, skal jeg ikke ta hensyn til. Resultatet blir et gravlundskvartal med graver som står fulle i vann i øverste gravsjiktet, over tett jordmasser og tørre dreneringene i

bunn av gravene. Prosten truer med å stenge hele kvartalet og jeg får ekstrabevilgninger til å legge nye supplerende drenasjerør i øvre gravsjiktet, samt noe masseutskifting.

Vestlandsnedbøren som stiller spesielle kvalitet til bærelagsmasser i gravlunder, gangstier, rekreasjonsarealer, vannledningsgrøfter, idrettsanlegg, gågater og kaianlegg, har fulgt meg som en skygge i alle år som anleggsutvikler på vestlandet.

Opparbeidelser av gravplasser på andre kvartaler på Vår Frelsers gravlund, på Udland og på Røvær, blir etter hvert utført med grusblandet matjord og bare i enkel dybde, med tilpassning av drenasjesystemet. Kirkegårdsrådgiveren i Oslo er langt fra enig i mine vurderinger, men jeg har i ettertid sett at noen på det statlige kontoret, etter hvert har tenkte samme tanker som meg. Uverdige gravlundsforhold skal jeg ikke etterlatt meg i mitt virke, der går grensen.

Haugesund Mekaniske verksted på Risøy er for Haugesund kommune et budsjettbarometer, med svingninger i forhold til verkstedets opp- og nedturer. Jeg registrerte også det samme med Trondhjems Mekaniske verksted i sin tid. Der er det nå bygd en tilnærmet kopi av Oslos Aker brygge, med leiligheter og restauranter.

Perioder på Risøy med UMO og senere Aibel, har i Haugesund bykommune, vært med å opprettholde en verdifull identitet midt i bysentrum. Skipsverft/ offshoreverksted, byens hjørnesteinsbedrift i årtider, dette er en uhyre vesentlig virksomhet som gir muligheter for videreutvikling av "sildabyen ved havet".

At Tor og Bjørn Kyvik på Hasseløy, fortsatt er tilvirkere av sild for lokalsalg og eksport, er også et lokalhistorisk under. Uten disse brødrene, som bla. har pusset opp Stålehuset med egne midler og i 2011 etablerte sildehistorisk museum på fabrikken sin, har byen vært fattig på sild og historie. Jeg har hatt glede av mange kreative samtaler med disse to karene. Lasse Skjoldal føyer seg også inn i denne kystkulturfolden, men sine utrettelige

Havnedager og kreative ideer. Bybildet har heldigvis inneholdt et mangfold av kreative stabeist i gjennom årtider.

Etter at jeg oppgir min ungarstilværelse i 1973 overtar vi barndomshjemmet til Anne Grete på Kallavåg på Søre Bømlø i 1976. Dette blir vårt ferieparadis fram til 1978, da flytter familien vår til Kallavåg og blir fastboende bømlinger. Jeg starter mine daglige pendlinger til byen med ferge og bil i de neste 29 årene.

Parketaten får etter hver betegnelsen Park- og idrettsetaten, 1992 - 95. I perioden 1995 – 99 blir vi omorganisert til et nytt utvalg for oppvekst, kultur og idrett.

På Søre Skeisvann, blir det bygd ut fotballbaner. Vi får årlige bevilgninger på kr. 1 mill., helt til vi har fylt opp hele det gamle vatnet med fyllmasser. Vi får en periode med tilkjøring av brannmaterialer fra Bårdsen på kaien, trevirke, armering og teglstein i skjønn forening. Jeg har div. fighter med byingeniør Jens Lindås, vedr. manglende fyllmassekvalitet. Gjett hvem som taper den diskusjonen, etter å ha blitt innkalt på teppet i rådhuset? Teknisk rådmann Gabriel Valen og finansrådmann Kåre Gåsvatne kan nok av og til styre sin begeistring for synsing fra gulvplanet i kommunen. Noen år etter at de første fotballbanene blir bygd, raser det ut et 4x4 m krater midt i den ene fotballbanen, der har trematerialene fra Bårdsen tatt kvelden. Jeg har en god dag på jobb den dagen. Sover godt om natta. Til tross for dette, har jeg mange positive samtaler med teknisk rådmann i forbindelse med forslag til tekniske løsninger på div. jobber. Han er levende interessert og følger godt med.

Sykehusmaterialer fra rivingen av den gamle fløyen på Hgsd. sykehus, havner også som fyllmasse på Skeisvatnet. Her har jeg div. kritiske vurderinger av bevilgninger og anbud. Spørsmålene mine blir behørig kneblet og jeg får beskjed om å passe de sakene jeg er ansatt til å utføre. Rabiater trøndere med kritiske spørsmål skal en ha seg frabedt under budsjettarbeidene. Det går raskt over, så legger sjøen seg.

Vi bygger et ganske omfattende gang- og sykkelnett rundt om i byen på 70-80 tallet. Alle skoler blir forbundet med nye boligfelt og sammenføyd nord / sør gjennom hele kommunen. Hagland området og Saltveit skole er de områdene som ikke får skikkelig gangforbindelse. I ettertid har det ikke vært like stort omfang på slik utbygging og en har sakket etter med tilrettelegging for syklistene.

Utendørsanlegg ved Havnaberg eldresenter, Stølen sykehjem (her lager vi et vannbasseng med en sildrende bekk, som etter hvert forstyrrer pasientene og vannet må stenges av) og ved skolene på Gard, Hauge, Austerheim, Solvang, Håvåsen, Rossabø og Skåredalen for å nevne noen, inneholder varierte oppgaver.

På Gard skole blir ballbingevantet ikke godkjent av naboene. Det blir for mye ballstøy i veggene. Etter å ha fundert over problemet noen dager, kommer jeg på at det etter krigen ble brukt sand som lydisolasjon i gulvene i leiegårdene i Trondheim. Vi lager dobbel vegg i vantet og fyller opp med løs Leca. Naboene blir fornøyde og vi henter inn lydteknikere fra Oslo som foretar prøver. Den gode lyddempingen tilfredstiller de siste nye anbefalingene fra departementet og vårt produkt blir fort landskjent og omtalt i presse og i flere fylkesutvalg. Senere får jeg hjelp av entreprenør Torgeir Myge og ansatte ved Avaldsnes forskningscenter, til å utvikle en ny type ballvegger / ballbingevant med liggende trespilevegger som gir enda bedre lyddempning. I tillegg gir disse spalteveggene innsyn til brukerne, noe som også er ønskelig i forhold til å oppsere om uønskede personer oppholder seg sammen med barn / ungdom. Myge bygger en slik ballbingeløsning ved Rossabø skole i 2008, her er nærmeste bolighus ca. 30 m fra ballbingen og alle er fornøyde med lyddempingen.

Landmannstorget, byens drosjeholdeplass nedenfor Saga hotell og restauranten Snorre, blir etter hvert en beryktet arena med nattlige slåsskamper i endeløse drosjekøer. Onsdagsdansen på balustraden på Saga, trekker bestandig fulle hus. Fredagene og lørdagene

blomstrer det livlige utelivet både på Saga, La Mer, Festiviteten og Bellevue. Nettene syder ofte og lenge, med heftige seanser på godt og vondt. Lørdag formiddag, er på 70-tallet promenadedagen. De "pene damene" viser fram de nye hattene sine, der de spankulerer på fortauene i Haraldsgata, før de samler seg oppe på balustraden på Saga, til lunch, the, kaffe, snitter og kaker. Damer uten hatt, møtes gjerne på Festiviteten restaurant.

Den nattlige drosjearenaen, blir etter hvert for voldelig for byens politi og politikere. Her må det gjøres noe. Det blir vedtatt å flytte hovedmengden av drosjene til Torggata, til heftige protester fra drosjenæringen. Kasper Opdal og jeg bretter opp ermene og starter planlegging av nytt parkanlegg / torg på Landmannstorget. Vi bruker dager og netter, uker og måneder. Etter å ha fått vraket 3 planløsninger av forskjellige politiske vurderinger, noe blir for dyrt og noen planer for kontroversielle, får vi nok. Vi utformer en siste endelig planløsning, etter at vi begge hadde fått dempet det skyhøye blodtrykket vårt. Dette blir en politikertilpasset løsning, radikalt mindre spenstig enn de andre løsningene. Vår hverdag med kreative og visjonære planarbeider, får ofte en utakknemlig politisk skjebne. Den 2. mai 1980 fjerner vi drosjehytta og drosje-eierne må kapitulere, anleggsarbeidene begynner. Her ligger bla. nedgangen til byens største tilfluktsrom og til den underjordiske kloakktunnelen som ender nede på kaien, under Lothes mat og vin.

Landmannstorget, eller Steinparken som enkelte kaller den, blir bygd opp med brostein og granittlementer. Noen mener at mange av brukerne som går på diverse rusmidler, bidrar til at "stein" kom inn i parknavnet. Parken tilpasses den nye gågata. Første gågatekvartal blir også påbegynt i 1980.

Gågater dukker opp som paddehatter på kontinentet. En delegasjon, jeg blir ikke invitert, reiser til Danmark på befarings. Deretter får vårt kontor i oppdrag å utrede Haraldsgata som gågate i Haugesund i 1978. Jeg kontakter Bærum kommune som har laget gågate og får

tilsendt utførlige data på deres opparbeidelser. Vi utarbeider foreløpige kalkylevurderinger og en påfølgende lite konstruktiv budsjettbehandling resulterer i 0 bevilgninger.

Kjøpmann Hilmar Bastholm er formann i Haraldsgatas Vel og i møter med han skjer det etter hvert noe. Jeg utarbeider prinsippvurderinger av eksisterende gatekvalitet og kalkyle for ny gate med total masseutskifting til riksvegstandard. Gateløpet er fullt av rørledninger og kabler på kryss og tvers, noe er så gammelt at det ikke er registrert. Her står masse utfordringer i kø.

Bastholm starter sitt møysommelige arbeid med bearbeidelse av de forskjellige huseierne i gata. Vi lager en strategi om at den enkelt huseier skal betale for opparbeidning av sin fasadelengde og ut til midten av gata. Kryssene skal Haugesund kommune dekke inn på sine budsjetter. Etter hver får Bastholm finansiert første kvartalet og Opdal og jeg bruker lange nattetimer for å få utarbeide planer, beskrivelser og eksakte kalkyler for dette kvartalet. Vi vet ikke på forhånd i hvilket kvartal Bastholm klarer å få med alle huseierne til felles finansiering. Dette er en møysommelig prosess, som aldri har blitt gjennomført hvis vi ikke hadde hatt med oss besluttsomme og standhaftige Basthold som megler og forhandler. Vi får ikke fullfinansiert alle kvartalene i årene som går, noen gårdeiere bidrar ikke av forskjellige årsaker. Da må Bastholm finne kreative finansielle løsninger. I snitt har vi en finans- / plan- og byggetid på 2 år pr. kvartal, og da går det fortløpende med opparbeidning av totalt 6 kvartaler. Parketaten er på dette tidspunktet organisert med en egen anleggsavdeling, som får prioriterte framdriftsoppgaver med gågateoppbeidelsen. Jeg lager framdriftsplaner som er målrettet vedr. definerte arbeidsoppgaver, samtidig med at vi holder løpende kontakt med de enkelte huseierne, Haraldsgata Vel og andre utførende etater. Daglig tilkomst til alle eiendommer, er et ufravikelig krav som arbeidsstokken må forholde seg til.

Hovedledningsnett med offentlige vann- og avløpsledninger blir skiftet i de fleste kvartalene. Der dette av div. årsaker ikke blir gjort, må noen forholde seg til dette i ettertid. I prinsippet beskriver jeg og forventer full utskifting av gamle ledninger og kabler i gategrunnen, men noen etater følger ikke opp, beklageligvis.

Televerket legger bla. ned støpte trekkekanaler i ett kvartal av gata for framtidig kabeltrekk, men dette blir ikke videreført.

Hilmar Bastholm blir i 1983 invitert til Stjørdal for å holde foredrag for en nordtrøndersk næringslivsforening, med deltagere fra Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer. Tema er gågateprosjektet vårt i Haugesund. Hilmar inviterer meg med på turen og jeg supplerer under foredraget med lysbildefolier og omtale av planløsninger og tekniske utfordringer. Det er litt stas å få bidra med gågateinfo til trønderske næringslivsrepresentanter. På denne turen legger jeg spesielt merke til Hilmar sine hilsener til alle han møter. Han ønsker alle, både taxisjåfører og flyvertinner, om at de må ha "en fortsatt god dag". Dette har også jeg erfart, gir en oppmerksom tilbakehilsen fra folk en treffer. Folk setter generelt, stor pris på litt høflig oppmerksomhet. Hilmar har med seg denne tiltalen fra USA, hvor han har studert økonomi. Sosialdemokraten Bastholm, innehaver av butikken Maxim i Haraldsgata, nord forbi Hornelandshjørnet. Der selger han klær til godt voksne damer i 1. etasje og har gardinutsalg nede i kjelleren. Han gir inn gardin-ansøknader på alle offentlige bygg i byen, skoler som aldershjem. Jeg har inntrykk av at han vinner de fleste ansøknadene og han utfører selv monteringsarbeidene.

Heftige diskusjoner i avisene, utløses etter at noen av oss frimodige i kommunen foreslår forskjellige løsninger med glasstak over gågatekvartalene. Brannvesenet slukker snart den "brannen", de ser det som håpløst å foreta brannslukking under tak. Bodø kommune bygger en kort gågate under tak, men vi ser ikke tiden moden i Haugesund. Bergen kommune bygger glassbaldakiner ut fra

fasadene på hver side av Torvallmenningen. Det skjer noe rundt omkring, men haugesunderen skal fortsatt "nyte regnværet" i fulle drag.

Etaten flytter etter hvert til nye kontor i Karmsundgata 178, rett vest for Stadion. Dette er i en hektisk periode hvor jeg i løpet av 1980 – 81, jobber med flere forskjellige prosjekter.

Anleggstart på det første gågatekvartalet krever mye deltagelse nede i sentrum. Anbudsstart på bygging av ny gravlund på Udland kommer skjært ut, konsulenten fra Stavanger har glemt å utarbeide stikningsdata for de nye kvartalene. Det blir å jobbe med manglende stikningsdata til gravlund på lørdag kveld, for å ha de ferdig til entreprenør mandag morgen. Jeg hører friidrettsaktørene igjennom det åpne vinduet mitt på kontoret. NM i fridrett 1981, er i full gang med nasjonalsang og fullsatt stadiontribuner. Da har vi hatt en anleggsstart i 1980, med omlegging av fotballmatta fram til E-cupkamp i november 1980. Samtidig pågår det graving og sprenging for nye løpebaner og nytt drenasjesystem ut til Djupaskarsvegen, via en ny pumpestasjon som blir etablert en heftig høstmåned.

Det syntetiske løpebanedekket blir også lagt under variable værforhold, noe som medfører at de jugoslaviske arbeiderne får lange dager i den tyske campingvognen de bor i under oppholdet. Noe egenprodusert plommevin blir fortært, registrer jeg. De har akkordlønn og er lite begeistret for regnfulle vestlandsdager.

Hele stadion blir totalt ombygd og nye krav fra forbundene medfører bevilgninger til elektronisk tidtagerutstyr, nye garderobefasiliteter, lokaliteter til TV, radio og presse, forsterket strømforsyning, nye tribuner med stoler og mye annet utstyr. Flomlysanlegg får jeg utførlig utredet fra Phillips Lys, men det blir ingen bevilgninger tross årlige budsjettforslag.

Jeg overtar driften av de kommunale småbåthavnene i byen, etter byingeniør Lindås som pensjonere seg i 1984. Drifter dette noen år, men får omsider etablert avtaler med Hgsd.

motorbåtforening i 1990, som ender opp i en ny giv for havnene. Båtforeningen finansierer og legger ut bås-adskillere, strøm og vann, samt lager en plan for utskifting av gamle brygger. Alt dette var ikke mulig å få utført i kommunal regi, jeg fikk ikke gehør på rådhuset.

Etter fullføring av 6 gågatekvartaler, er det planlegging og bygging av nye gravlundsutvidelser, bygging av nye fotballbaner på Skeisvannet og nye utbedringer og fornyelser på Stadion. Bygger et nytt anlegg i Torgbakken, med vannløp og stort pumpeanlegg for resirkulering, granitt- og brosteinsarbeider. Vi flytter ikke statuen av fiskerne, selv om det blir heftig avisdebatt om muligheten for å flytte statuen opp i gågata. "Tusen hjem" og "Risøytunet" blir rehabilitert for ubemidlede personer. Marilyn Monroe kommer på sokkel ved Smedasundet i 1993. To kvartaler av Torggata mellom Nils Sund/gågata og kirka opparbeides med brosteinsdekke, samt i Torggatekvartalet mellom Strandgata og kaien.

Kasper gir seg i 1998. Jeg overtar alt planansvar noen år før han slutter. Da har han møtt både motstand og trakassering pga. sine vyer og ideer for etaten og ønsker om realisering av allsidige prosjekter. Han er til tider en krevende og knalltøff forhandler, som fighter for sine ideer. Opdal har gjennom mange år, etablert gode kontakter i det private næringslivet, med utbyggere som har ønsker om realisering av kreativ urban utvikling. Jeg savner de visjonære diskusjonene med han.

Etaten omorganiseres og jeg velger å bli overført til planseksjonen på teknisk driftsavdeling og flytter til teknisk bygg i Åsbygata.

Det blir 5 år med utbygging av nytt vannledningsnett i nordre bydel, på Hagland, samt høydebasseng. Fra Kattanakk og ned til Gardstøl skal det bygges ny hovedvannledning som supplement til den eksisterende hovedvannledningen som kommer ned Ramsdalen. Dette blir et omfattende arbeide med mye konsulenthonorar, delvis i en periode hvor jeg blir nakkeoperert og har 1-3 mnd.

sykefravær. Anbudsarbeidene går med god framdrift og alle takler utfordringen med duktil rørtype som er utstyrt med ny type isolering mot injisering. Budsjettet holder til alles forbauselse, det kan jeg takke en driftig og pålitelig entreprenør for.

Indre kai ved Smedasundet, har vært gjenstand for mange planutkast og synsinger i mange år. Jeg får forespørsel fra forvaltningsseksjonen om å ta prosjektledelsen på en ny kaiopparbeidelse, med utservering, gangareal, kjøreareal og havnepromenade med plass til yrkesfartøy. Forslag til finansiering er urealistisk og jeg begynner på min vandring ut i mørket, på jakt etter å se lyset.

I Bergen kjenner jeg heldigvis landskapsarkitekt Arne Smedsvig, utflyttet haugesunder som har etablert et firma med godt renome. Vi lager i fellesskap en kostnadsvurdering for 3 utbyggingsetapper av Indre kai. Jeg får anledning til å forelegge denne vurderingen for formannskapet i Haugesund. Der klarer jeg å overbevise det politiske fora om at det nå er på tide med realisering av ny Indre kai og at de bevilger årlige kr. 10 mill. til hver kvartalsopparbeidelse, pluss planleggingmidler. Ansvaret for prosjektledelse får jeg også innvilget, etter å fallbydd mine erfaringer som beskjeden trønder.

November 2004 annonserer jeg første anbudsutlysning for etappe I fra Torggata til Kaigata. Neste år blir hektisk. Til tross for at jeg har anbudsbeskrivelsene fra havnevesenet fra den gang kaien ble bygd første gang, oppdager vi snart at det er 10 meter dybde med skjellsandfylling som ikke er fjernet i nord. Indre del av kaifronten og fortøyningspullertene blir avdekket og avslører elendig fundamentering. Nye oppgaver må avklares og utføres så snart som mulig og det dukker opp utfordringer av en karakter som jeg ikke hadde forutsett. Kaien skal være farbar og tilgjengelig for varedistribuering, kunder, næringsdrivende og fartøy av alle kategorier i anleggsperioden. Media øyner store budsjettoverskridelser og jeg må raskest mulig konkretisere opplagte merkostnader.



Odd Engen under arbeidet med tredekket på kaien ved Risøybroa.

Både politikere og administrasjonen forstår og aksepterer merkostnadene, selv om de syns jeg har holdt høyt anleggstempo under avklaringsperioden. Forsterkninger med innstøping av ekstra armering, bestilling av nye fortøyningspullerter og utskifting av skjellsand ned til akseptabelt nivå, holder på å forskyve hele framdriftsplanen min, men vi tar igjen tapt tid etter hver.

Brosteinsdekket har jeg beskrevet skal fuges med bitumenemusjon, dvs. flytende asfaltlim. Dette klarer ikke entreprenøren å utføre og det medfører i en lang og ubehagelig forhandlingsprosess. Det blir i stedet brukt en betongfugemasse som jeg hadde får utprøvd før anleggstart.

Fredag 5. august 2005 rigger vi til scene på kaien, gjestene kommer med flyttbåt og etter behørig snorklipping av ordfører Petter Steen,

blir det familieshow og ballongslipp med "Crescendo Compani", gratis kveldskonert med "Return" og tenning av alle de nye fasadelysene. Jeg har fått etablert tivoli på kaien denne uken, noe som gir kommunen kr. 20.000,- i inntekter. For øvrig besørger handelsstanden på kaien finansiering av konsertband i størrelsesorden kr 70.000,- . Bjørn Gerry Viksund i Inventum gir meg uvurderlig hjelp til å dra åpningsshowet i mål. Jeg har ingen tilgjengelige budsjettmidler til disse åpningsarrangementene. Lasse Skjoldal blir konferansier på alle åpningene.

Neste etappe fra Kaigata til Kråkerei er forholdsvis uproblematisk. Gatedekket bygges opp med steinfylling, fiberduk, geonett og 2 lag med vanngjennomtrengelig asfalt under sandlag og brosteinsdekke / granittheller.

Nå har den engelske betongfugeprodusenten kommet på banen og han kommer på besøk sammen med danske representanter fra laug og teknisk skole i København. Vi legger ut den røde betongfugemassen som jeg har bestilt til dette kvartalet. Mange undres over mine spesielle materialvalg, men alle blir overbevist om at dette blir spektakulært og den engelske tekniske direktøren har aldri sett fugemassen sin brukt på denne måten. Senere får jeg beskjed om at den engelske fabrikken har utviklet en blå fugemasse som de skal legge ut i et anlegg på Gibraltar. Jeg bestiller sporenstreks blå masse til neste kvartal. Men det viser seg at det blir tilsatt for mye kobolt i denne fugemassen, slik at bruddstyrken blir for svak. Det blir ingen blå fuger på kaien.

Senere drar entreprenør Torgeir Myge og driftsjef Joakim Hjertum i Oslo kommune, på befarig til Strasbourg hvor det er brukt bitumenfuger på brostein i sentrum. I Strasbourg har de trikk som går oppå et 70 cm tykt armert betongfundament under brosteinen. Det er minimalt med lyd fra trikken på grunn av dette og nesten alle sentrumsarealene er uten setninger. Vi oppretter en brosteinsfugegruppe med entreprenører fra Haugesund, Stavanger og Bergen, kommunale repr. fra Haugesund og Oslo samt laboratoriesjefen ved Universitetet i Stavanger. Representanter fra franske og norske Shell kommer på besøk til Haugesund og demonstrerer utlegging av bitumenmasse. Lab.sjefen ved universitetet i Stavanger jobber med styrkeprøving av fugemassen for norske forhold. Han vil ta et halv års permisjon og jobbe med dette, hvis vi klarer å finansiere et prosjekt. Oslo kommune ser et stort potensiale i å kunne bruke fugemassen i sine sterkt trafikkerte rundkjøringer i Oslo sentrum.

Vi klarer ikke å skape nok entusiasme og finansiering, samt at franske Shell begynner å stille spørsmål ved om vi har tenkt å "stjele" patenten deres. Sånn går nå dagene opp og ned.

Etappe 2 fullføres etter planen i 2006 og vi har skaffet Kirkens bymisjon plass til et festivalkapell under brua. Biskopen innvier kapellet, før ordfører har nok en snorklipp og

vi får servert sild og kålstappe av Tor Kyvik på scenen. Deretter blir det familieshow med "Carton" og gratiskonsert med Kine Nesheim og Maria Mena. Ved hjelp av tiggerbrev, har jeg klart å finansiere 4 stk. blålys under Risøybrua. Disse tenner Morten Haraldseid fra Jatec om kvelden. Morten har gjort masse gratisarbeider for meg på kaien. Vi prøver før jul med røde lysfilter under brua, men pga. gråfargen som brua er malt med, klarer vi ikke å få rene fargegjengivelser. Så det blir ingen rød julebru.

Kunstneren Ivar Rudi lager sildjazz-kontrabass, som Gunnar Jæger spurte om jeg kunne skaffe i 2007. Ting tar tid, men privat finansieringen faller på plass og i 2008 blir sildjazz-kunstverket avduket sør for Kråkereiaret. Jeg har da vært medlem av rådet for kunstnerisk utsmykking, i noen år.

Etappe 3, fra Kråkereiaret til brua, inneholder ombygging av den gamle fergekaien / hurtigbåtkaien og bygging av ny trekai i eik, fram til Risøybrua. Det peles ned til 11 m dybde. Eappen åpnes i 2007 med sedvanlige seremonier, gratis pølser og is, 500 stk., det blir magi og ballongshow, Johannes Støle, Erlend Bratland, Cortina og Matti Røssland har gratiskonsserter. Bjørn Gerry og jeg blir enige om å bruke bare lokale artister denne gangen. Finansieringen av showet henger lenge i en løs tråd, men Bjørn Gerry klarer også denne gangen å tigge inn behørig beløp. Brua over til Hasseløy får også blålys på seg denne kvelden. Nok en tiggerrunde fra prosjektlederen gir flere blå brulys.

Så er prosjektet i boks, men sannelig får jeg aksept på å gjøre noe med tverrgatene fra Strandgata til kaien. Mellom Risøybrua og Kråkereiaret ferdigstiller vi en allmenning med trapper og repos i granitt og brostein i 2008. Da har jeg brukt drøye kr. 40 mill. på kaien siden jeg startet.

Kassen er tom.

Jeg går av med AFP.



Garvika i Espevær rundt 1965.

Biletskanning, formgjeving og sideombrekking:
Bernt Emil Vika
Trykkeri:
Leirvik Trykkeri, Stord
Opplag:
800 stk.