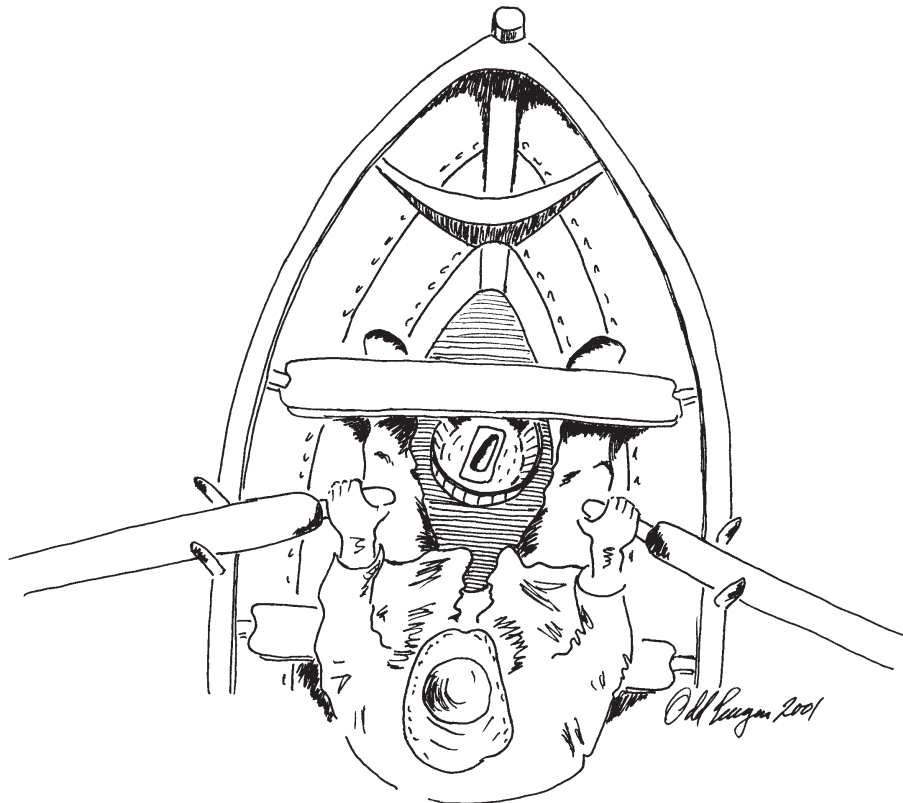


Leidarsteidn



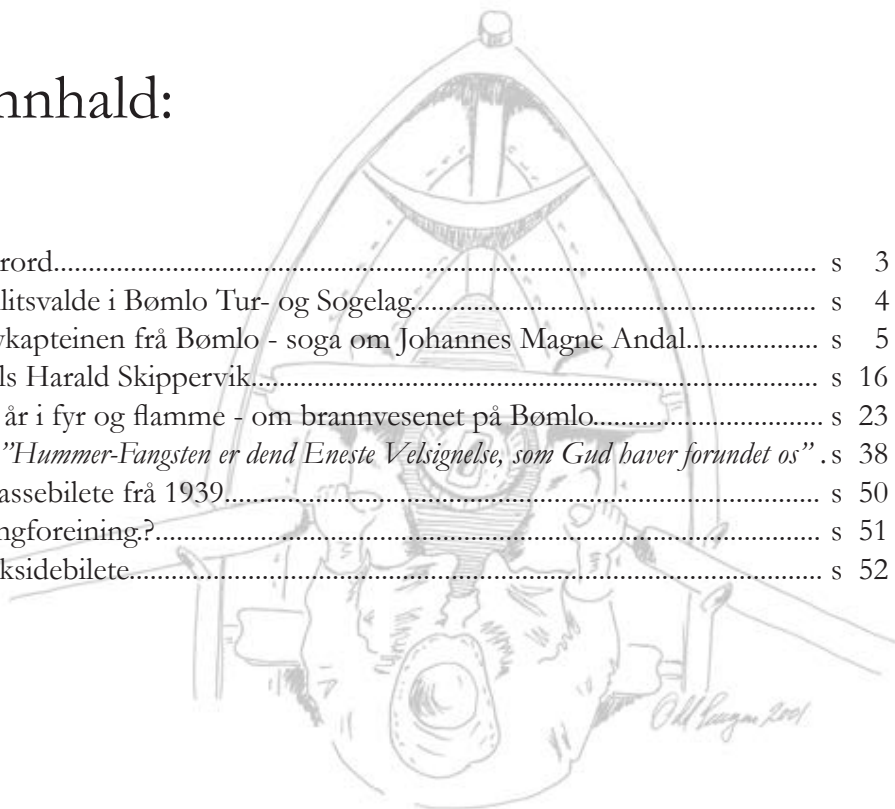
Årshefte 2012

Bømlo Tur- og Sogelag

Pris kr 100,-

Innhold:

Forord.....	s 3
Tillitsvalde i Bømlo Tur- og Sogelag.....	s 4
Flykapeinen frå Bømlo - saga om Johannes Magne Andal.....	s 5
Nils Harald Skippervik.....	s 16
50 år i fyr og flamme - om brannvesenet på Bømlo.....	s 23
... ”Hummer-Fangsten er dend Eneste Velsignelse, som Gud haver forundet os” .	s 38
Klassebilette frå 1939.....	s 50
Sangforeining?.....	s 51
Baksidebilette.....	s 52



Forord

Kjære lesar av Leidarsteidn!

Lurer av og til på om det er eitt år mellom kvar jul . Tida går fort, men jammen har me fått gjort mykje dette året òg. Når det gjeld arrangement, starta det med den tradisjonelle skjærtorsdagsturen til Bergeseidet. Mykje folk og god stemning som vanleg. I juli hadde me ”cowboyleft”/korgafest på Berge. Den håpar me kan bli ein tradisjon. Bra frammøte og fin stemning. Me arrangerte òg 50/60-tals kveld og 70/80-tals kveld på bygdatunet. Flotte arrangement med godt frammøte. I november var det kosekveld på Berge med rømmebraut og ”godsaker” til. Tusen takk til ei aktiv arrangementsnemnd. Må òg nemna 40-års jubileumet til sogelaget i mars. Var eit fint arrangement der me fekk 30.000 kr. frå Eidesvik Invest. Skal få det i 3 år framover, altså 90.000. Dette var heilt fantastisk for oss. Tusen takk, pengane kjem vel med.

Restaureringsarbeidet vårt går òg etter planen. På Karinestova på Hovland har me no fått skifta kledning på halve huset, og resten vil bli tatt i løpet av våren 2013. Dette var heilt nødvendig etter som mykje av reisverket var rote. I løpet av neste år vil huset framstå som ”nytt”. På Ådnahytta er det òg gjort mykje vedlikehaldsarbeid. Bergeshuset er no restaurert og smia der begynner å bli ferdig både ute og inne. No er ”dugnadsgjengen” begynt med innarbeid på Fridtun og Hilleborgstova. Planen vår er å skifta kledning og reparera taket på Hilleborgstova i løpet av 2013. Nokre av husa våre vil òg få informasjonstavler på norsk, tysk og engelsk. Tusen takk til den aktive og positive gjengen som utfører restaureringsarbeidet.

Sogelaget har også i år motatt gaver. I tillegg til gava frå Eidesvik Invest har me òg fått ei fin gave frå Simon Eidesviks minnefond. Hjarteleg takk for det. Vil òg få takka hovudsponsoren vår, Haugesund Sparebank for godt samarbeid og mykje støtte.

To som har bidratt mykje til denne utgåva av Leidarsteidn er Nils Henning Vespestad og Elisabeth Skippervik Larssen. Me vil få retta stor takk til dei, og oppfordrar andre til å koma med bilete og anna stoff som kan passa å ha med i Leidarsteidn.

Sogelaget er no på ”Facebook”. Der får me mange fingrar som peikar opp. Det er bra, me set pris på det. Hadde vore enno betre hvis alle desse fingrane/hendene i tillegg hadde kome og gjort noko. Me ynskjer nye medlemmer hjerteleg velkomne!

Med denne vesle orienteringa vil eg ønskja alle lesarane våre ei God Jul og eit Godt Nyttår!

Norvald Nytveit

Leiar Bømlo Tur- og Sogelag

Vi støttar Bømlo Tur- og Sogelag



Haugesund Sparebank

Sentralbord: 03240

Telefaks: 52705001

Tillitsvalde for Bømlo Tur- og Sogelag, valde på årsmøtet 19. mars 2012

Styret

Faste medlemmer av styret

Leiariar	Norvald Nytveit, 1 år (gj.val)
Nestleiar	Bernt Emil Vika, 1 år
Kasserar	Lene Tendeland, 1 år
Sekretær	Nancy Helen Olsen, 2 år (ny)
Styremedlem	Odd Engen, 2 år (gj.val)
Styremedlem	Ivar Barane, 2 år (ny)

Varamedl. til styret:

Signe Lønning, 1 år (ny)
Øyvind Monsen, 1 år (ny)

Arrangementsnemnd

Ivar Barane (leiar), 2 år (ny)
Bernt Emil Vika, 1 år
Endre Barane, 1 år
Anne Karin Pedersen, 1 år
Elisabeth Urangseter, 1 år
Torhild N. Vika, 1 år
Oddvar Tufteland, 2 år (ny)
John Kr. Bauge, 2 år (gj.val)

Restaureringsnemnd

Bergehuset	Knut Hegle, 1 år
	John Harald Bauge, 2 år (gj.val)
Fridtun og Hilleborgst.	Arne Vorland, 1 år
Kvernhus og Karinestova	Egil Lodden, 2 år (ny)
Saga	Ingvar Lønning, 1 år
	Normann Larsen, 2 år (gj.val)
	Arvid Samdal, 1 år
	Jermund Skår, 2 år (ny)
Ådnahytta	Lars Inge Vestvik, 2 år (gj.val)
Kvernhus på Bergeseidet	Reinert Hovland, 1 år

Nemnd for merking av stiar

Odd Engen 2 år (ny)
Helge Glærum, 1 år
Reinert Hovland, 1 år
Mie Grover, 2 år (gj.val)

Skriftstyre

Bernt Emil Vika, 1 år
Odd Engen, 1 år
Norvald Nytveit, 2 år (gj.val)
Berge Olson, 2 år (gj.val)
Lars Inge Vestvik, 2 år (gj.val)

Valnemnd

Ivar Barane, 1 år
Torunn Skippervik, 2 år (gj.val)
Øyvind Monsen, 2 år (gj.val)

Internett

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

Org.nr.

985056761



Flykapteinen frå Bømlo – saga om Johannes Magne Andal

Av Nils Henning Vespestad

Til våren er det 25 år sidan den store flyulykka ved fjellet Torghatten utanfor Brønnøysund i Nordland. 36 menneske miste livet, deriblant Johannes Magne Andal frå Bømlo. Han var andrepilot og styrmann i Widerøe-flyet. Ulykka skjedde fordi innflyginga starta for tidlig. På grunn av tett tåke oppdaga ikkje duoen i cockpit at dei haldt stø kurs mot den stupbratte fjellveggen.

Våren 2001 laga bømblingen Nils Henning Vespestad, som då var journalistikkstudent ved Høgskolen i Bodø, ei semesteroppgåve som besto av seks reportasjar om livet til Johannes Magne Andal. På dei neste sidene får du utdrag frå den snart 12 år gamle reportasjeserien. Publiseringa er klarert med familien. Magnhild Andal døydde i 2008.

Dagen Magnhild aldri gløymer

– Det går nesten ikkje ein dag utan at eg tenkjer på han. Spesielt til høgtidene. Eg har ingen å vente på, veit du.

Åttiåringen Magnhild Andal står på graset på gravplassen ved Bømlo gamle kyrkje. Under ein raudbrun gravstein kviler sonen Johannes Magne Andal. Johannes Magne, eller «Mange» som han også vart kalla, vart berre 31 år gammal. Han var styrmann og andrepilot på Widerøe-flyet som 6. mai 1988 kollidere med fjellet Torghatten.

Magnhild smiler, men er likevel prega av å vitje sonen si grav. Ho set seg ned på huk, og ser til at kransen og granbaret ligg slik ho la det for nokre veker sidan. Deretter har ho ei kort, stille stund føre gravsteinen.

To dagar tidlegare sit Magnhild i stova i sitt kvitmåla hus heime på garden som folk flest kallar Kaien. Ho blar i fotoalbum frå den gongen den yngste av hennar to søner framleis var i live. Johannes Magne kunne ikkje fordra å bli fotografert, men nokre bilete er det likevel blitt. Magnhild viser stolt fram ei handfull bilete frå då ho saman med ektemannen Johannes vitja sonen

i USA, der han budde i seks år. Ho held opp eit bilete frå husværet hans, frå badebassenget utanfor, og frå Disneyland. Dessutan eit bilete av seg sjølv og mannen føre det vesle, kvite flyet Johannes Magne kom og henta dei med på flyplassen i New Orleans.

Trass i dei smilande fjesa på bileta; Magnhild og Johannes var aldri særst begeistra for sonen Johannes Magne si flyinteresse. Og dei lika definitivt ikkje at han tok flysertifikat og seinare valte å gjere hobbyen til eit levebrød. Magnhild og Johannes frykta at han skulle gjere skade på seg, eller i verste fall bli innblanda i ei alvorlig ulykke i lufta.

Fredag 6. mai 1988, klokka 20.29.30, skjedde det fatale. Widerøes Flyveselskap sitt fly på rute WF-710 mellom Trondheim og Bodø, flaug rett i fjellveggen på majestetiske Torghatten. Johannes Magne sat i cockpit som andrepilot. Kort tid etter smellen fekk Magnhild den første telefonen frå flyselskapet.

– Dei fortalte at Johannes Magne sitt fly var sakna. «Oi», svara eg, og spurde om det var til sjøs eller på land. «Me veit ikkje», svara dei i andre enden, og sa

dei skulle kome tilbake til oss seinare om kvelden. Eg sat her heilt som lamma, og sa vel noko sånn som at «no har me mista han». Men Johannes sa at sånn kunne det ikkje vere, og sa han skulle ringje flyselskapet igjen. Eg trur ikkje han kom igjennom, det var vel så mange som skulle ha kontakt med dei då. I staden byrja den fortvila faren å ringje rundt til slekta.

Samstundes sat barnebarnet Øyvind Monsen - ein av Johannes Magne sine nevøar - på kjøkkenet heime på Øyrå, ikkje så langt unna. Han dreiv og smurde låsen på den splitter nye DBS-sykkelen sin, og småsøskena Jan Arvid og Rune var heime. Pappa John Helmer var imidlertid ute i Nordsjøen der han arbeidde som stuert, og difor var det mamma Laila som tok den kimande telefonen rundt kokka 21 på kvelden. Det som skjedde sit klistra i minnet til Øyvind: – Det var bessen på Kaien som ringte og sa at flyet var sakna. Så gjekk det ei stund før han ringde tilbake og fortalde at ein hadde lokalisert flyet, og at ein ikkje var sikker på om det var overlevande. Eg hugsar me var redde, heilt hysteriske, og den natta låg me alle fire i senga til mamma. Me snakka mellom anna lenge om at dersom onkel Johannes Magne kom på sjukehus, skulle me reise til Nord-Norge og vitja han. Same kor langt det var, fortel Øyvind.

Då ulykka skjedde var han 11 år gammal, og kanskje den av nevøane og niesene som hadde best kontakt med flygaronkelen. Øyvind var stolt over å ha ein kul onkel i USA, ein litt sprø onkel med flysertifikat og sprekk Camaro, som sendte han fjernstyrte bilar og andre spennande gåver i posten frå Amerika kvar jul og bursdag. Ikkje mindre stas var det då onkelen kom tilbake til Norge og byrja i Widerøes Flyveselskap. No var helten til Øyvind borte.

Tidleg laurdag morgon reiste Øyvind saman med dei andre til Kaien for å vere saman med familien. Pappa John Helmer, Johannes Magne sin eldre



Heile livet drøymte Johannes Magne Andal om å bli flygar på beilid. To og eit halvt år etter at han kom heim til Norge og Widerøes Flyveselskap, omkom han i ulykka ved Torghatten i Nordland. (Foto: Privat)

halvbror, kom seg ikkje inn til fastlandet igjen før nokre dagar seinare. Elles var store delar av slekta til stades.

– Det var masse folk der, og alle sat heilt i ro. Då namna på dei omkomne vart lese opp på fjernsynet, hugsar eg at tantene mine såg bort. Dei klarte ikkje å sjå på, og sokk saman og grein. Etterpå trur eg at nokon skrudde av fjernsynet, seier Øyvind.

Også Jorunn Habbestad, veslesystera til Johannes Magne, har sterke minne frå maihelga for 13 år sidan. Jorunn bur vel fire mil unna barndomsheimen, og det var svigerinna Laila som ringde og varsla ho om ulykka fredag kveld.

– Der og då var det akkurat som om ein stoppa verda med ein brytar. Eg er realist, og tanken om at det kunne vere snakk om håp, sveiv meg aldri. Det var over og ut med ein gong, det, fortel Jorunn. Likevel trur ho at ho ikkje fatta det heile skikkeleg før laurdag føremiddag.

– Eg var åleine i huset ei stund, og då ringde Haugesunds Avis og ville ha eit bilete av han, for dei hadde høyrte at han var omkomen. Eg sa at dei berre måtte vere snille og ringje tilbake ein annan gong, seier ho.

Johannes Magne vaks opp saman med søstera Jorunn på eigedommen Solvang ved Kaien på søre Bømlo. I huset er skinnsfoaen den same som i april

1988, da han sist var heime ein tur, og telefonen står nett same stad som då Magnhild og Johannes fekk den forferdelege oppringinga for snart 13 år sidan. På veggen over telefonen heng eit bilete av sonen i tre-fire årsalderen.

Pappa Johannes døydde av kreft vel halvtanna år etter ulykka, og i dag bur Magnhild åleine i huset frå 1957. Håret er vorte kvitt, og brilleglasa litt tjukkare enn før. Dessutan er ikkje hørsla heilt som i ungdommen. Men ulykka og den påfølgjande laurdagen, den gøymer den spreke pensjonisten aldri.

– Det var ein forferdeleg dag. Eg kan enno ikkje forstå at me klarte å overleve det heile. Eg sat her i stolen heile dagen, og kjende meg heilt skamslegen.

Utover natta og morgontimane byrja altså familien å strøyme til. Også dåverande sokneprest i Finnås, Svein J. Syre, oppsøkte Magnhild og Johannes. Som ein av dei første ringde han på dørklokka deira ved midnattstid, allereie tre-fire timar etter at flyet krasja.

– Eg har føre meg eit bilete av at Johannes og Magnhild var klar over kva som hadde skjedd då eg kom fram. Dei hadde fått meldinga om at ein ikkje kunne rekne med nokon overlevende, minnst Syre.

– Eg veit ikkje om Magnhild og Johannes hadde tenkt at slikt kunne skje i sonen sitt yrke, men eg opplevde begge to som vaksne, modne personar, som tok dette med ei trygg ballast. Det har sidan slått meg korleis ein i ein slik situasjon kan klare å få styrke nok til å hente seg inn igjen og leve vidare, seier Syre.

Inni seg kjende nok ikkje Magnhild



Huset på Kaien der Johannes Magne vaks opp. (Foto: Privat)



– Det er følt at han ikkje skulle få bli eldre enn 31 år, seier Magnhild Andal. Ho ser til at kransen ligg slik den skal på grava som sonen Johannes Magne Andal deler med bestefar og ein onkel.

(Foto: Nils Henning Vespestad)

det heilt som om ho meistra situasjonen.

– Eg fekk panikk, veit du. Syre kom og sat her til klokka to, og då sa eg at han kunne gå heim. Eg klarte ikkje å føre nokon samtale med han. Samstundes fekk eg ikkje svevn på augo den natta. Eg kunne ikkje tru at det heile var sant.

Soknepresten kom tilbake dagen etter. Også ein representant for lensmannskontoret kom på vitjing, for å låne bilete og innhente opplysningar som kunne hjelpe mannskapa med å identifisere Johannes Magne, blant dei 36 kroppane som etter kvart vart funne på ulykkesstaden.

Søndag reiste den næraste familien til Bergen, til ei av Johannes Magne sine eldre halvsøstre. To dagar seinare gjekk turen vidare til minnestunda i Brønnøy kyrkje. Først frå Bergen til Bodø, og så vidare til Brønnøysund med Widerøes Flyveselskap. Før landing kretsas flyet rundt Torghatten, slik at slekt og familie skulle få sjå ulykkesstaden med eigne augo.

– Flyturen var fæl. Den var grusom. Eg trur ikkje me var så veldig interesserte i å sjå. Men eg veit at flyet gjekk litt sakte, og hugsar at eg såg ned på sjøen, fortel Magnhild.

Jorunn valde derimot å studere Torghatten nærere frå eit av dei små, nesten ovale vindaugo i det vesle, grøn-kvite flyet.

– Me flaug rett over ulykkesstaden då dei haldt på å leite etter den siste omkomne. Eg hugsar eg såg ned, og såg alle delane, vraket og menneske som leitte etter den siste. Hadde heilt panikk for at «Mange» skulle liggje på ulykkesstaden akkurat då. Etterpå har eg tenkt at det var veldig rett å reise opp dit, sier Jorunn.



Øyvind Monsen var berre 11 år då Johannes Magne døydde, men har ikkje gløymt verken onkelen eller ulykka. Mellom anna overtok han onkelen sin samling av modellfly og -båtar. (Foto: Nils Henning Vespestad)



– Der og då var det akkurat som ein stoppa verda med ein brytar, seier Jorunn Habbestad om broren sitt dødsfall. Ho var sjølv fem år yngre enn Johannes Magne. (Foto: Nils Henning Vespestad)

Mamma Magnhild kjenner det på same måten, sjølv om ho stadfestar at påkjenninga var enorm.

– Samlinga i Brønnøysund var noko av det fælaste eg har vore med på. Me møtte så mange sorgjande, og eg innsåg at dette gjaldt ikkje berre oss. Det var ikkje lite folk som var igjen etter så mange som var om bord i flyet, seier Magnhild.

Dåverande biskop i Sør-Hålogaland, Fredrik Grønningsæter, hadde ansvaret for minnestunda i Brønnøy kyrkje. Sjølv med 37 år som prest



*Magnhild Andal og ektemannen Johannes på vitjing hos sonen i USA i 1984.
Johannes Magne plukka opp foreldra i New Orleans med dette vesle flyet. (Foto: Privat)*

på baken - og seks som biskop - opplevde Grønningsæter minnestunda som uvanleg sterk. – Det er noko av den tøffaste jobben eg har hatt. Ulykka kom brått, og fekk store dimensjonar. Veldig mange var ramma, og det var eit kolossalt ansvar å forrette, preike og finne ord som passa i ein slik situasjon, seier den pensjonerte biskopen i dag. Han hadde mellom anna statsminister Gro Harlem Brundtland som tilhøyrar i den intime steinkyrkja, som var enkelt pynta med 36 blomkross føre alterringen. NRK fjernsynet sendte direkte frå gudstenesta.

Våren 1988 var prega av fint vår på Vestlandet. Nasjonaldagen var berre halvanna veke unna då ulykka på helgelandskysten skjedde. For familie og vener av Johannes Magne vart imidlertid vårdagane prega av noko heilt anna enn solskin og førestående 17. mai-feiring. Alle dei omkomne vart sende til Trondheim for obduksjon og identifisering, og først ti dagar etter ulykka, 16. mai, vart Johannes Magne stedt til kvile på gravplassen på søre Bømlo. Han fekk same gava som bestefaren og ein onkel av seg. Sokneprest Svein J. Syre forretta i gravferda,

og svært mange av bygdefolk, vener og kjenningar kom for å vise han den siste ære. Mellom anna mange av Johannes Magne sine kolleger frå Widerøe var til stades i kyrkja, ved jordpåkastelsen og på minnesamværet på bedehuset etterpå. – Det gjorde eit sterkt inntrykk å møte dei. Kollegene kom frå ein organisasjon som hadde fått ein solid trøkk, mista kolleger, og fått enorm medfart. Eg såg kor berørte også kollegene var, at dei hadde det vondt. Det gjorde inntrykk å sjå korleis dei arbeidde for å ta vare på kvarandre og gje noko tilbake til dei pårørande, minnst Syre.

13 år etter står Magnhild ved gravsteinen til sonen. – Det er fælt at han ikkje skulle få bli eldre enn 31 år, og at han skulle kome vekk på denne måten, seier åttiåringen. Ho kastar eit siste blick på steinen, ser seg litt rundt, og går ut frå gravplassen. Det gjeld å leva vidare. Eller iallfall prøve så godt ein kan.

Sjølv om minna frå maidagene i 1988 aldri blir borte.

Gutedraumen kosta han livet

Flyging var det Johannes Magne Andal levde for. Og døydde av.

Samstundes med ulykka ved Torghatten, enda også ei minst 25 år lang, djup og ekte interesse for fly og luftfart, som starta i barneåra heime på Bømlo. Det var ikkje for ingenting at Johannes Magne Andal fekk tilnamnet «flykapteinen» allereie i barneskulealder. Johannes Magne, eller «Mange», skulle bli pilot, han. Koste kva det koste ville. I mellomtida storkosa den tilsynelatande rolege guten seg med ei stadig veksande samling flybyggjesett. Ikkje ein einaste bytur fekk passere utan at han sikra seg ei ny eske med lim og ørsmå, grå eller grøne plastdelar. Når flya var montert, sto lakkering for tur. Alle detaljer skulle stemme.

– «Mange» var voldsomt interessert i fly, og kunne namna på dei fleste. Såg han ein modell, kunne ha straks seie kva type det var. Han leste sikkert ein del om fly, trur barndomskameraten Terje Nilssen.

Terje var knappe tre veker eldre enn «Mange», og vaks opp 50 meter frå barndomsheimen hans på Kaien. Dei to gutane hang saman gjennom barndommen og grunnskulen, og fritida gjekk med til krabbefiske, elektroniske eksperient, luftgeværskyting og modellflybyggjing. Ja, det hendte endå til at tremenningane kombinerte dei to sistnemnte interessene, fortel Terje.

– Me var mykje inni dalen her og skaut på alt mogleg. Ja, det vart vel noko levande også, som fuglar og slikt. Dessutan bygde me modellfly og hengte opp i trea, og så skaut me dei ned igjen etterpå. Trur dei vart ganske øydelagt, smiler han. Gutane frå Kaien byrja på Hillestveit skule i 1963, og «Mange» utmerka seg tidlig som ein nøyaktig og ivrig elev. Den høge, tynne krølltoppen visste at dersom flygardraumen skulle bli ei realitet, måtte han jobbe mykje med leksene.

– Han var voldsomt flink på skulen, og hadde vel toppkarakterar i det meste. Han var langt betre enn meg, og tok skulearbeidet ganske alvorleg, minnast Terje.

Berge Olson stadfestar dette. Berge var klassestyrar for «Mange», Terje & Co frå 6. klasse og ut ungdomsskulen. Mellom anna minnast læraren eit foredrag «Mange» haldt i 8. klasse.

– Han fortalte om fly, og haldt på i to heile skuletimar. Han prata og sto i, utan manuskript. Han var ein skarp kar, og samstundes ein voldsomt gild gut, smilande og blid, fortel Berge. Også pensjonert rektor ved Hillestveit skule, Knut Brakestad, minnast «Mange» som ein ivrig elev. Etter ulykka i 1988 leverte han følgjande attest i eit minneord i Haugesunds Avis: «Han var alltid ein stillfarande, finsleg, snill og pliktoppfyljande elev. Skulearbeidet hans var heile tida gjort til rett tid, nøyaktig og vakkert. Ja, han var ein av dei elevene ein har berre gode minne om».



Han var ikkje gamle karen då han først fatta interesse for fly og luftfart. Slik såg Johannes Magne ut då han var tre-fire år gammal. (Foto: Privat)

I 1969 fekk «Mange» for alvor opp augo for skyting, og var ein av dei første som meldte seg inn i nystarta Bømlo skyttarlag. Også Terje byrja med skyting, men dei to barndomskameratane miste gradvis kontakten då dei etter ungdomsskulen reiste kvar til sitt. Mens Terje valte yrkesskule i Haugesund, satsa «Mange» på gymnas i Bergen. I vestlandshovudstaden kom han raskt i kontakt med Ungdommens Heimevern, der alt låg vel til rette for ein våpeninteressert tenåring. Ikkje sjeldan hadde han eit eller anna skytevåpen med seg heim til Bømlo, og det gjorde stor suksess hos den eitt år yngre Reinert Hovland.

– Han var jo ein tøffing og litt sprø av seg, sjølv om han ikkje ville stikke seg fram og vere cowboy for andre. Me to var mykje ute i båt, og hadde alltid gevær med oss. Mellom anna skaut me litt ute på Ronøyna. Då gjekk me ut til den ytterste vika og skaut på blink og fuglar. Når me fekk tak i ammunisjon, vart den raskt brukt opp, fortel Reinert.

«Mange» skaut aktivt både i Bergen og for moderklubben heime på Bømlo. I tillegg hadde han altså hyppige ekskursjonar med skarpladd borse i Guds frie natur, også dei gongane det ikkje passa for Reinert eller andre av kameratane. Den fem år yngre søstera Jorunn fortel:

– Det hendte rett som det var at han drog meg med ut i haug og hammar, og lot meg prøve både gevær og pistol. «Mange» var jo med i Ungdommens Heimevern i Bergen, og dei sleppte han heim med desse dyra av nokre gevær.

Interessene gjorde at «Mange» gjerne skilde seg litt ut frå dei jamngamle gutane heime på Bømlo. Han brydde seg ikkje særst om jenter, hang svært lite i sentrum i helgane, og var ingen hyppig gjest på ungdomsfestane i bygda. Dessutan var han ikkje interessert i å gå den meir eller mindre tradisjonelle yrkesvegen i kommunen, nemlig å dra til sjøs. Flyinteressa gjorde at skyene lokka meir enn bølgiene. Etter gymnaset vart det dermed flyvåpenet han peila seg inn på. Verneplikta vart avtent på Kjevik i Kristiansand, der han fekk dei første direkte møta med ekte fly. «Mange» byrja dessutan med fallskjermhopping, og var ifølge gamle vener ein uredd tøffing. Sjølv ikkje då han landa med brekt fot, etter brutal nærkontakt med flyet sitt høgderor fleire kilometer lenger oppe i lufta, vart han redd. Tvert imot, i lufta skulle han på nytt.

Opphaldet på Sørlandet resulterte etter kvart i eige sertifikat for småfly, og rett som det var leigde han fly og cruisa rundt over mellom anna heimbygda søre Bømlo. Til tider kanskje litt vel lavt.

– Han flaug så lavt over vågen at han nestan kunne sjå inn i stova til mora på Kaien, mener Reinert. Mamma Magnhild hugsar det på samme måte. – Alle var galne på han. Eg hugsar eg sto i stova til John Helmer, og sto og vinka ut stoveglaset at han måtte sjå til å kome seg vekk, fortel ho.

«Mange» lika seg vel i Forsvaret, og etter kvart verva han seg og vart korporal. Dermed sette han kursen mot Andøya i Nord-Norge, der han arbeidde som mekanikar på Forsvaret sine Orion-fly resten av plikttenesta. Han visste ikkje då at det var i Nord-Norge han skulle møte sin lagnad ti år seinare.

Medan «Mange» budde på Andøya, arbeidde foreldra Magnhild og Johannes på ein båt som ved ulike høve låg til kai i Tromsø. «Mange» lånte eit fly frå den lokale flyklubben, flaug til Ishavsbyen og henta dei, og brakte dei trygt med seg ut til basen på Andøya. Dette var første gongen Magnhild var oppe i lufta.

– Det gjekk bra, men eg var no redd, det var eg. Det var ikkje så stort, det flyet.

På Andøya fekk Magnhild og Johannes sjå sonen sin arbeidsplass, og Magnhild hugsar framleis ein tur inn i ein diger flyhangar på området.

– Eg fekk beskjed om å klatre opp ein stor stige, og sitje i pilotsetet. Det var eit sånn obervasjonsfly mot russarane, og når eg ser slike fly på fjernsynet plar eg alltid seie at eit slikt fly har eg vore inne i, seier Magnhild.

I 1979 ville Johannes Magne tilbake til det sivile livet, og bestemte seg for å dra til USA og bli profesjonell pilot. Han klarte opptaksprøven til North American Institute of Aviation - NAIA - og dermed såg gutedrøymen ut til å verte oppfylt. Foreldra var skeptiske til det heile, men gjekk med på å stille garanti då sonen tok opp eit større banklån før avreisa.

– Me kunne ikkje stoppe han, for Johannes Magne visste kva han ville bli. Johannes Magne var så bestemt at du ikkje vil tru det. Han var forferdeleg bestemt. Me kunne aldri be han endra på noko, nei, er du gal, seier mamma Magnhild. – Helst ville me at han skulle jobbe med fly på



*Alt såg ut til å bli ein normal dag på jobben denne maidagen i 1988. Men her, i denne stupbratte fjellveggen vest for det kjente bolet i Torghatten, enda turen for Johannes Magne Andal og dei 35 andre om bord i flyet frå Widerøes Flyveselskap.
(Foto: Nils Henning Vespestad)*

bakken. Det er jo mange jobbar der også. Me syntes også at han kunne ha dratt til sjøs. Fly er så farefullt. Når ein båt går ned, så kan folk reddast i sjøen. I ei flyulykke er det med ein gong så mykje meir alvorleg. Slik tenker eg, iallfall.

«Over there» blei han i vel seks år. Han arbeidde mellom anna som flyinstruktør ved Embry-Riddle Aeronautical University i Arizona, og som flygar for Mississippi-selskapet Flight Line. Den eitt år yngre bergensaren Lasse Alver, i dag politimann i Oslo, vanka saman med Johannes Magne store delar av USA-opphaldet.

– Han hadde ingen bekymringar, og tok ein dag om gongen. Han var alltid i godt humør, og lo av alt mogleg. Nei, han var ikkje noko hengehovud som skulle vere så veldig seriøs heile tida, fortel Lasse.

Dei to vestlendingane kjente kvarandre frå Ungdommens Heimevern i Bergen, og møttes igjen på opptaksprøva til NAIA i Oslo nokre år seinare. Først vel framme på skulen i South Carolina byrja dei å ta opp igjen kontakten. Når bømblingen ikkje sat fordjupa i skulebøkene, med kaffi og

cheesecake føre seg, var dei to vestlendingane anten ute på joggetur eller på ein av barane i området. Naturlegvis kledde i sine korte, grønne pilotjakker. – Me sat ikkje inne på brakkene og kakla. I staden gjekk me ut, drakk øl, åt pizza og prata skit. Han likte å gå ut og ta seg eit par øl, men var ikkje ein sånn som blei drita. Det var kanskje eg meir enn han, ler bergensaren.

Medan Lasse var heilt blank då han kom til skulen, hadde Johannes Magne allereie sertifikat for småfly. Ikkje sjeldan leigde han eit av skulen sine fly på fritida, og saman med mellom anna Lasse flaug han mykje rundt i det enorme landet. Med sin bakgrunn var dessutan Johannes Magne ferdig på skulen ei tid før kameraten, og flytta til Prescott, Arizona. Endeleg var målet nådd. Han var profesjonell flygar!

– Me sa tidleg at han kom til å bli noko som hadde med fly å gjere, og dette vart jo ei stadfesting av det. Me syntes nok det var litt imponerende at han tok på og vart pilot, iallfall i forhold til det som var vanlig på våre kantar, fastslår barndomskameraten Terje.

– Eg har ikkje råd til å fø på andre folk sine døtre, var alltid svaret familien fekk då dei ville vite om Johannes Magne hadde kjærast. I løpet av åra i USA hadde han likevel fleire venninner, og ei tid budde han saman med ei svensk jente. Det vart imidlertid aldri noko meir alvorleg, og han var framleis ungar og utan barn då han vende nasa heimover igjen midt på 1980-talet.

Han var mellom anna i Oslo på jobbintervju hjå eit av dei store, norske flyselskapa før han omsider fekk napp hjå Widerøes Flyveselskap. Før avreise arbeidde han nokre månadar i Malawi, aust i Afrika. Så var det på tide å bli «seriøs». Dei to første åra som trafikkflygar i gamlelandet, arbeidde han som styrmann på selskapet sin klassiske Twin Otter. Heimebasa var Florø. Tidlig i 1988 vart han overflytta til Dash 7, og flytta til ein liten hybel i Rønsvika i Bodø.

– Johannes Magne lika seg ikkje så veldig godt på Twin Otter. Han hadde mange timar i lufta, og syntes kanskje det var eit tilbakeslag å fly denne flytypen. Det vart betre då han vart overflytta til Dash 7, men han sa til meg at han ville søkje jobb i Braathens. Eg trur han hadde fått eit tja-svar berre nokre dagar før ulykka, fortel kamerat og kollega Stein Rugsveen. Han flaug Orion på Andøya medan Johannes Magne jobba som mekanikar same stad.

Han eigde småflyet som bømlingen og resten av den lokale flyklubben flaug med på fritida. Og han vitja fleire gongar Johannes Magne i USA. Då ulykka ved Torghatten skjedde, var Stein styrmann på Dash 7, akkurat som Johannes Magne, og sat bak spakane på den første Widerøe-maskinen som gjekk på vingene morgonen etter. Han sat også bak spakane i det grøn-kvite flyet som flaug familie og vener inn til eittårsmakinga av ulykka i 1989. I dag er Stein baseleiar for Widerøes i Bodø.

– Eg hugsar Johannes Magne som ein hyggeleg kar, stille og roleg og med sterk interesse for flyging. Han var ein morosam fyr, og eg kunne ramse opp ei rekkje historiar. Han var jo ungar, og me var mykje ute og festa i lag og slikt, fortel den tidlegare kollegaen medan han trekkjer på smilebandet.

Heime prata Johannes Magne om at han hadde fått Amerika-eventyret frå seg, og at han gjerne ville slå seg til ro på Sørlandet. Slik gjekk det ikkje. To og ein halv månad seinare skjedde ulykka ved Torghatten. Då hadde «Mange» allereie i mange år arbeidd som flygar. Gutedrøymen vart ein realitet - og den kosta han livet.

– Eg trur ikkje han nokon gong tenkte at «det kunne vere kjekt å prøve», utan å gjere det, fastslår veslesøster Jorunn.

Cowboyen frå Kaien

Heime var Johannes Magne alltid ein stille og roleg gut. Saman med kompisane sine var han imidlertid ein eventyrar av rang. Difor fekk han lensmannen på nakken tidleg på 1970-talet!

– Ja, her var det altså det heile skjedde, smiler Reinert Hovland.

Reinert var kamerat med Johannes Magne «Mange» Andal i ungdomsåra. No er han tilbake ved Vevikvatnet i Vorlandsskogen på søre Bømlo, på staden der han saman med kompisen vart hovudperson i ei litt spesiell politisak i Bømlo kommune ein vårkveld for snart 30 år sidan. Dei

to 16-17 år gamle gutane hadde felles interesse av våpen, og då «Mange» kom heim frå Bergen og Ungdommens Heimevern med AG3 og ein Colt-pistol, bar det rett ut i skogen for å skyte blink.

– Me testa mellom anna sporlys, ved å skyte ned i vatnflata, seier Reinert. Sporlys er ammunisjon som er tilsett eit fosforiserande materiale, og kulene lyser av seg sjølv der dei susar gjennom lufta. Du kjenner same prinsippet frå krigsbilete på fjernsynsskjermen. Grunna tilsetjingsstoffet skapar dessutan kulene lett småbrannar der dei slår ned. – Sjølv sagt rikosjerte den eine kula, og flaug over

på den andre sida av vatnet. Og sjølsagt tok det fyr, fortel Reinert, mens han peikar ut neset der sporlyskula hamna.

– Me såg brannen, og fekk heilt panikk. For oss såg det ut som om det flamma oppover tretoppene. Dermed heiv me frå oss våpna, og la på sprang rundt vatnet. Eg fann nokre greiner, og «Mange» brukte V-genseren sin til å slokke med. Heldigvis brann det berre i lyngen. Me klarte å slokke brannen, men du skulle ha sett genseren hans etterpå. Den var heilt oppbrent, ler Reinert.



Johannes Magne Andal som konfirmant, to-tre år før episoden ved Vevikvatnet. (Foto: Privat)

Dei to kameratane konstaterte nøgd at dei hadde hindra ein ny storbrann, slik delar av Vorlandsskogen vart ramma av nokre år tidlegare. Reinert minnst at dei tok kvarandre i handa og gratulerte med vel utført dåd - då dei plutselig høyrte eit pistolskot på andre sida av vatnet! Gutane hadde rett og slett slengt dei ladde våpna frå seg i vegkanten då dei oppdaga flammane. Tilfeldigvis var ekteparet Kristbjørg og Knut Vold ute og kjørte tur. Kristbjørg fortel:

– Me kom kjørande langs Vevikvatnet då Knut plutselig bråbremsa. Eg spurte kva det var for noko, og han svara at «det ligg ein revolver i vegkanten!». Me stoppa bilen, og såg endå eit våpen.

Knut gjekk ut av bilen, tok opp pistolen, trykka av - og hoppa til av smellet. Paret vart samde om at dei ikkje kunne la våpna liggje igjen i skogen, og tok dei med seg i bagasjerommet.

– Eg syntes det heile var litt nifst, og såg meg litt rundt. Det var jo seint på kvelden og midt i skogen, påpeikar Kristbjørg.

Seinare på kvelden leverte ekteparet våpna til lensmann Johannes Stavland på Sakseid. Kort tid etter hadde dei navnebror Johannes Magne på døra.

– Han ringte på seint om kvelden, og var skikkeleg lei seg. Johannes Magne syntes ikkje det var løye at me gjorde slik me gjorde, og var veldig redd for at faren skulle få vite om det. Me ville ikkje lage bråk for han, og Knut ringte straks lensmannen og fortalte korleis det var. Seinare har me ikkje snakka noko særleg om dette.

Også Reinert meiner at han var med og ringte på hos familien Vold, som då budde i «Olsahuset» i Kåso, ei stund etter episoden i Vorlandsskogen.

– Han som fann våpna hadde ein litt spesiell Saab, så me kjente igjen bilen hans og visste kvar han budde. Me heiv oss på syklane og kjørte heim til han. Men då hadde han allereie vore hos lensmannen. Dagen etter kom «Lavikjen».

Lensmannsbetjent Bjørn Lavik tok beslag i delar av våpna, og dei to gutane viste han



Reinert Hovland tilbake ved Vevikvatnet, der han saman med bestekameraten Johannes Magne Andal utløyste ei lita politisak for nestan 30 år sidan. Brannen starta på neset heilt til høgre i biletet. (Foto: Nils Henning Vespestad)

brannområdet. Betjenten, som i dag er lensmann i Bømlo kommune, hugsar framleis episoden ved Vevikvatnet:

– Eg minnst at det var to greie gutar. Brannstaden var ikkje så veldig stor, og tilfeldigvis fann eg kula som dei hadde skote ut, midt i området. Det var litt artig, akkurat det, smiler Lavik i dag.

Reinert og «Mange» svara på spørsmåla hans, men såg ingen grunn til å fortelje meir enn høgst naudsynt. Iallfall ikkje kva type kule dei hadde nytta.

– Me fortalte ikkje at me hadde skote med sporlys, men sjølvsgt fann han kula, som han tok med seg til lensmannskontoret. Dagen etter ringte han og sa at «det er jo sporlys! Kvifor sa de ikkje det?», smiler Reinert.

Sjølv hørde han aldri noko meir frå lensmannen. «Mange» på si side fekk imidlertid ei bot for uforsvarlig våpenbruk, og måtte levere frå seg børsa si i ein kortare periode. Også ammunisjonsforvaltar i Bømlo skyttarlag, Einar Vorland, måtte inn til avhøyr hos lensmannen etter episoden.

– Johannes Megne var aktiv i skyttarlaget sidan starten i 1969, og hadde mellom anna ein Mauser sjølv. Eg hadde ein del restammunisjon som passa

til AG-en han hadde med seg heim, og Johannes Magne fekk noko av dette, fortel Einar.

I posen med ammunisjon var det mellom anna nokre sporlyspatroner, viste det seg. Johannes Magne hadde lyst til å prøve desse, og kontakta Einar for å høyre kva han sa om saka. Einar åtvare mot å bruke desse.

– Men freistinga vart nok likevel for stor, og han trudde han kunne sikre seg ved å skyte ned i vatnet. Rikosjett tenkte han nok ikkje på, seier Einar.

– Det vart ein voldsom oppvask. Våpna var jo registrerte, så det var ein smal sak å finne ut kven dei tilhørte. Johannes Magne fekk ei bot på rundt 500 kroner, minnas han.

«Mange» frykta altså at foreldra skulle få greie på politihistoria. Og han lykkast godt med å skjule det heile. Nestan 30 år tok det før mamma Magnhild fekk kjennskap til sonen sin våpenepisode i Vorlandsskogen:

– Nei, dette visste eg ikkje om. Han hadde vel ikkje lov til å skyte ute i skogen, kan du vite. Vart han meldt, då? Og fekk han bot? Dette var heilt likt Johannes Magne, seier Magnhild i dag.

Nils Harald Skippervik

Av Elisabeth Skippervik Larssen

Oppvekst

(Nils) Harald Skippervik ble født 9. mai 1914. Han var nummer tre i en søskenflokk på fire. De andre søsknene het Katrine, Kristian og Hanna.

Mora, Hanna, døde etter siste fødselen, og faren, Nils, ble alene med fire små. To av søstrene til Hanna, Gurine og Ingeborg, kom da til Vika for å hjelpe til. De ble boende der hele livet.

Harald gikk på skolen på Tjong. Denne lå nærmest i utmarka, ned mot Tjongspollen, og det var et drøyt stykke for han å gå til skolen. Gjennom en årrekke hadde Ole Heljesen Vorland vært lærer ved Tjong skole. Han gikk av med pensjon omtrent på den tiden da Harald begynte, og i noen år var der tilsatt flere forskjellige lærere bl.a. Jens Bøe, Thoralf Stokke og Signe Kristensen. I 1924, da Harald var 10 år gammel, ble Peter Teodor Bore tilsatt. Han ble da Harald sin lærer resten av skoletiden.

Som det var vanlig for unge gutter på den tiden, reiste også Harald på fiske etter endt skolegang. Mellom fiskeriene hjalp han til hjemme på gården.

Krigen

Sent om kvelden den 6. oktober 1941 dro Harald med Knut Vestrheim si skøyte "Nor" til Shetland. I utgangspunktet var det broren, Kristian, som skulle reise, men senere ble det bestemt at Harald skulle dra i stedet. En av dem måtte i alle fall være hjemme på gården og hjelpe faren.

Harald pakket det mest nødvendige til reisen, men fikk ingenting med seg. De hadde gjester hjemme, og han ville ikke skape noen mistanke om flukt, derfor dro han som han "stod og gikk". I alt var det 12 stykker som reiste med "Nor" den kvelden; Lars Lykling (skipper), Olav Hermansen, Agnes Hestenes, Jacob Holme, Johan Løkling, Lars Norenes, Halvard Løkling, Harald Skippervik, Amund Vestrheim, Martin Vika, Nilsine Vika og Gustav Norenes. Om natta fikk de motorstopp, men gredde å gjøre en



Nils Harald Skippervik

provisorisk reparasjon på motoren slik at de kom seg videre.

Den 8. oktober var de framme i Lerwick på Shetland i god behold. Her ble de straks arrestert og videresendt til London for avhør. De ble internert på en skole og grundig forhørt om motstandsbevegelsen på Bømlo, bl.a. om dr. Huus.

Da de britiske myndighetene var sikre på at dette ikke dreidde seg om spioner eller fiender av noe slag, ble de utstyrt med britisk pass og satt i tjeneste. Harald fikk beskjed om å reise til Liverpool og melde seg på en båt som het "Dagrun". Han kunne ikke språket og hadde ikke mer penger enn akkurat til reisa, så han var glad da han fant kaien og båten. Som nemt reiste Harald uten ekstra klær, så første

hyra gikk til klesskift og sengetøy. Båten, som tilhørte AS Ocean i Oslo, forlot Liverpool den 7. november 1941. Den gikk i konvoi OS11 med kurs for Freetown i Sierra Leone og Capetown i Sør-Afrika. Den første tiden mens Harald var om bord gikk den for det meste mellom Afrika, Europa og USA/Canada.

Senere gikk MS "Dagrun" mye mellom Cuba og New York. Når båten lå i New York og Harald hadde fri, benyttet han ofte anledningen til å besøke en kjenning på Long Island. Der bodde nemlig søsteren til Rasmus, svogeren fra Vibrandsøy. Han følte seg hjemme der etter hvert.

Som mannskap på skip i handelsflåten under krigen opplevde de mange forferdelige stunder mens de seilte i konvoi. Det sto én foran og én bak på hver båt og morset kursen med flagg. De skiftet kurs hele tiden. Likevel hendte det at en av båtene ble truffet. Selv om de så at mannskap lå i sjøen, kunne de ikke stoppe og redde dem.

Av og til ble de kalt på dekk med beskjed om å ta på redningsvester. Som om det var noe hjelp i når de hadde ammunisjon i lasten.

En gang da de seilte rundt Afrika ble Harald veldig syk. Han lå lenge med høy feber uten å få beholde maten. Det beste de visste når varmen var plagsom var vannmelon som de hentet fra fryserommet.

Det ble spart på alt mulig om bord, og det var lite å klare seg med. Innimellom fikk de en liten klatt grønnsåpe som skulle være til oppvask, klesvask og all annen vask i lengre tid.

Etter krigen

Harald mønstret av MS "Dagrun", og like etter



Katrine, Kristian, Harald, Hanna (døde 6 år gammel)

krigen hadde han hybel i Brooklyn, New York. Der bodde han i samme hus som søsteren til Olga Bore, kona til lærer Bore på Tjong. Han fikk tilbud om jobb på mudderpram på Long Island, og det fristet å bosette seg i Brooklyn. Han hadde imidlertid ikke samvittighet til dette etter som han visste at han trengtes på gården hjemme.

Hele sommeren 1945 oppholdt han seg i Brooklyn. Om høsten fikk han arbeid på MS "Havmøy" eid av AS Havtor, Oslo. Mens han var om bord der, gikk båten på grunn og lå lenge i tørrdokk i Sydney, Nova Scotia. På MS "Havmøy" ble han god venn med en eldre maskinist.



Gurine, Ragna, Ingeborg raker i Øyrabakkane



Tante Katrine, ukjent, ukjent, tante Gurine, Olga Bore, Peter Bore, Harald, Nils Skippervik med Torbjørn Bore på fanget



Harald, Katrine, Rasmus, Torbjørn Bore, Kristian, Gurine, John Bore med hunden "Kvitadolhyå", Olga Bore, Ingeborg.



Harald, tante Gurine, Kristian, Rasmus, Katrine, Olga Bore, Torbjørn, John, tante Ingeborg

Maskinisten fikk Harald til å bli interessert i bøker. I stedet for å gå på land og bruke opp pengene på kneipene slik mange andre av mannskapet gjorde, ble han heller igjen om bord for å lese bøker. ”Og bakom synger skogene” av Trygve Gulbrandsen var den første boka han leste.

Harald tenkte på dem hjemme og sendte mange pakker med klær, sko, tøy, tråsneller, kammer og mye annet som det var umulig å få tak i på Vika. Det hendte at det kom én sko i én pakke og den andre i neste pakke. Han sendte også barnetøy til søsteren på Vibrandsøy som hadde to små.

En annen veldig god kamerat Harald fikk var fra Sandefjord og het Bjarne Hansen. De hjalp og støttet hverandre så lenge de var sammen. De traff hverandre igjen på sine gamle dager, og gjensynsgleden var stor.

Historier

Harald var flink til å fortelle historier fra da han var til sjøs. En gang fortalte han en historie om da han ruslet på en gate i New York og så en hjemmefra som han dro kjensel på. Det var Ommund Hatten (fra Langevåg). Han fortalte også om da han vandret langs en kai og fikk øye på noen flotte røde ”epler” i et butikkvindu. Han gikk inn og kjøpte en pose, men da han tok en bit syntes han det var de verste eplene han hadde smakt. Hele posen havnet på sjøen. Han hadde kjøpt tomater. Det hadde de nok ikke i krambua hos Karl og Magda på Vika.

Den fineste byen for han var Havanna. Her traff han også ei dame som han bad med seg på kino en kveld. Hun hadde tanta med som anstand.

Ekteskap

Under krigen begynte Harald å skrive med Karen Bredal fra Skjold. Han hadde truffet henne i Vikedal før krigen, der han hjalp onkelen sin i slåttene. De giftet seg 3. juli 1948. Året etter fikk de tvillinger som døde under og etter fødselen. To år senere fikk de en datter, Elisabeth. Ett år bodde de i Søre Skjold der Harald arbeidet med skogplanting.

Etter dette flyttet familien til Vika, og Harald drev fiske sammen med svogeren sin, Rasmus fra Vibrandsøy. Deretter jobbet han noen måneder på ”Skotten” med mudring i Sandviken i Bergen.



Harald på fiske som ung

I 1956 ble det flytting på ny, denne gangen til Haugesund. Harald fikk arbeid hos Røthing og ble etter hvert skytebas. Han ble pensjonist i 1981, 67 år gammel, og hadde nok ikke vært borte fra arbeid mange dagene i løpet av det yrkesaktive livet sitt. Sjøl om han var syk ville han helst gå på jobb og var alltid førstemann på jobb om morgenen. Han hadde aldri bil, så han syklet på jobb sjøl om veien ofte var lang.

Pensjon

Etter at pensjonisttilværelsen hadde begynt, reiste Harald og Karen mye til datteren med familie på Nærbø. Her malte han hus, jobbet i hagen og lekte med barnebarna.

Den største hobbyen var i alle år å fiske. Å komme til Vika og få ut båten var for han den aller største lykken. Han tørket mye fisk hele sommeren. Denne delte han ut til slekt og venner i Skjold og Haugesund.

På sine eldre dager begynte han å bli svaksynt. Han hadde fått en sykdom på øynene som det ikke var behandling for. Han visste at synet ville bli verre, så han meldte seg inn i Vestlandske Blindeforbund. Da fikk han reise til Solvik kurssted på Askøy der han lærte mye og trivdes godt. I mange år var han der både på kurs og ferier og fikk mange gode venner.

Sjøen og naturen

Harald var på fjorden og fisket selv lenge etter at han ble svaksynt. Han mente at han var så godt kjent at det gikk greit likevel. Det var nok verst for Karen når han dro ut alene i båten på den tiden.

Når han kunne ta hele familien med på tur ut i øyene på søndager, likte han seg godt. Han ville vise barnebarn hva som bodde i havet og lære dem om blomstene som hadde så vakre farger der ut i øyene.

Han var veldig glad i markblomster, og hadde alltid med hjem en fin bukett når han hadde vært ute en tur. Den første "kusumen" om våren var det alltid han som fant. Da dattera Elisabeth giftet seg, laget han en fin brudebukett av blomster han hadde plukket langs sjøen.

Barnebarna var han også veldig glad i, og han hadde dem mye med seg i verkstedet i kjelleren og snekret båter og dukkemøbler.

Karen døde i 1997, og Harald flyttet i leilighet på Hasseløy. Her klarte han seg utrolig godt med den lille synsresten han hadde. Han hadde alltid vært flink i huset. Karen var mye syk de siste årene,



MS "Dagrun" (N-Goran Jonsson, Sweden, collection)



På "Dagrun" eller "Carmelfjell"

så da var det han som sto for renhold, handling og matstell.

Slag

På sine eldre dager fikk han slag og ble lammet i den ene siden. Men han var iherdig og trente opp igjen gangfunksjonen etter kort tid.

Etter hvert forsto han at han trengte mer hjelp, og søkte om plass på aldersheim. Han fikk plass der han ønsket å bo, på Sentrumsheimen i Haugesund. Mens han bodde der, fikk han oppleve å få holde sitt første oldebarn i armene.

Han bestilte lydbøker fra blindeforbundet, og leste (hørte) bøker hver dag. Han hørte også mye på musikk-kassetter. På Sentrumsheimen fikk han bo noen år før han ble så pleietrengende at han ble flyttet til sykehjem. Her døde han etter kort tid, 92 år gammel.

Han sa ofte den siste tiden at han lå og tenkte på alt han hadde opplevd, og liksom opplevde det en gang til. Han syntes at han hadde hatt et rikt liv.

Brøren Kristian ble 95 år. Brødrene hadde god kontakt og stor glede av hverandre hele livet.



Harald Skippervik like etter krigen



*Ut på fjorden for å fiske.
Då var Harald i sitt ess.*

(Alle foto, bortsett
frå biletet av MS
”Dagrunn”, frå
Elisabeth Skippervik
Larssen.)

50 år i fyr og flamme – om brannvesenet på Bømlo

Av Nils Henning Vespestad

Alvoret starta den første fredagsettermiddagen i januar 1963. Nye Bømlo kommune var ei snau veke gammal då det vart meldt frå om ein storbrann i eit bustadhus på Alvsvåg. Det lokale brannvesenet sin første store utrykning var ein realitet. Og allereie natta etter gjekk alarmen på nytt. Då tok det til å brenna i ein verkstadbygning på Sæverud.

No har snart 50 år gått sidan ekstremdøgeret 4. og 5. januar 1963. Dei neste sidene skal først og fremst omhandla brannvesenet på søre Bømlo. Men sidan brannvesenet vaks fram om lag samstundes med at dei tidlegare kommunane Bømlo, Bremnes og Moster slo seg saman til nye Bømlo kommune, er det naudsynt å sjå litt utover skulekrins- og gamle kommunegrenser. Difor startar me med den eigenlege starten, som faktisk var ei stund før den dramatiske januarhelga i 1963.

Amerikanaren, feiaren og diverse støtte

«Bremnes Brannvern, seinare Bømlo Brannvern, vart offisielt starta opp i 1962. Dei fyrste utgiftene under denne posten er førte opp i februar det året. Og dei var til innkjøp av frimerke», opplyste tidlegare brannmeister Magnar Jenssen i eit intervju med Bømlo-nytt i høve 25-årsmarkeringa i januar 1988.

21. mai 1962 betalte Bremnes kommune det første forskotet på den første brannbilen på Bømlo. Bilen kosta 70.000 kroner, og første forskot var på 23.000 kroner. Bilen, ei motorpumpe og diverse anna naudsynt utstyr, vart levert seinare det samme året.

Valet sto mellom to amerikanske brannbilar bygde på høvevis Willys- og Studebaker-rammer eller -chassis. Dette var i tråd med den anda som rådde: På denne tida var det nettopp amerikanske brannbilar som dominerte marknaden i Norge. International, Dodge og Willys Jeep leverte nestan alle brannbilchassis gjennom 1950-åra og utover på 1960-talet, ifølge boka «Brannbilar i Norge» av Ivar Aage Iversen.

Bremnes brannstyre var «i sterk tvil» om kva alternativ ein skulle gå for, og i romjula 1961 ba ein difor Statens branninspeksjon om råd. Svaret kom



*Slik ser Bømlo Brannvern sin logo ut.
(Foto: Nils Henning Vespestad)*

etter få dagar, og slo fast at begge bilane ville vera godt egna - sjølv om «Branninspeksjonen har høyst ulikt kjennskap til de aktuelle vogntyper». I brevet vart det peika på at Willys var den mest vanlege brannbilen nytta på landsbygda i Norge, men at vognene var små og at lite skulle til for å overbelasta dei. Tanken om å byggja brannbilen på ein noko større og kraftigare Studebaker-chassis var ifølge svaret ny, og det var «hittil ikke noe kommunalt brannvern som har tatt i bruk brannbil bygd på dette chassis».

Bremnes kommune valte kraft føre røynsle, og bilen av merke Studbaker Transtar vart altså levert i 1962. Studebaker-en, som me kjem tilbake til seinare, gjorde teneste i nye Bømlo kommune heilt fram til 1997.



*Denne brannbilen gjorde teneste i Bømlo kommune frå 1962 til 1997. Her avbilda i det gamle Vespestad-krysset i Kåso.
(Foto utlånt av Terje Nilssen)*

Studebaker vart aldri ein mykje brukt brannbil her i landet: Kun seks slike brannbilar har rulla på norske vegar, ifølge brannbilentusiast Rune Fotland, ein av bidragsytarane til boka «Brannbiler i Norge». Desse rulla først og fremst på Vestlandet.

Arbeidet med å byggja opp eit brannvern i gamle Bremnes kommune starta for alvor på slutten av 1950-talet. Olav Rongved, som arbeidde ved Wichmann Motorfabrikk AS, vart den første brannsjefen i kommunen. Både han og avløysaren vart valt av politikarane. I februar 1961 oppmoda brannstyret Bremnes formannskap om å attvelja Rongved som brannsjef for dei neste fire åra. Samme året vart det tilsett ein kommunal feiar, i tråd med eit vedtak i kommunestyret 19. mai 1961. Her fekk brannstyret elles fullmakt til å verva inntil 20 mann som friviljug brannmannskap. Desse fekk ei godgjersle på seks kroner timen under så vel øvingar som utrykningar, ifølge eit brev frå ordførar Peder Stavland til brannstyret samme dag.

Det kom ni søkjarar til stillinga som feiar, går det

fram av ei melding frå Bremnes brannstyre til ordføraren i Bremnes i juli 1961. Jens D. Ådnanes fekk stillinga. «Til slutt kan vi nevne at det selvfølgelig er en stor fordel både for feieren og kommunen at han har sin egen bil. Det kan jo by på visse vanskeligheter om en mann med et slikt arbeide skal benytte sig av buss eller drosjebil», heiter det i eit brev til Bremnes formannskap frå Herlof Nilssen i Bremnes brannstyre i desember 1961.

Alt i alt kosta det 140.000 kroner å få brannvesenet opp og gå, noko som med dagens kronekurs ville utgjort vel 1,4 million kroner. Bremnes kommune løyvde sjølv 78.000 av desse kronene, mens resten måtte hentast i støtte frå branntrygdslag og offentlege institusjonar: Mellom anna gav Norges Brannkasse 25.000 kroner i støtte til innkjøp av brannbil og materiell. Frå Fusa Branntrygdslag kom det 15.000 kroner i støtte til oppbyggjinga av brannvernet i den nye storkommunen, mens Kvinnherad Gjensid. Brandforsikring og Felles-Tarifforeningens fond til motarbeidelse av brannfaren (Slokningsfondet) stilte med 10.000

kroner kvar. Frå det statlege Brannvernfondet kom det 5.000 kroner.

God og viktig hjelp frå Wichmann

Bømlo var seint ute med eige brannvern, iallfall samanlikna med dei store byane i Norge. Bergen vart til dømes råka av ei rekkje bybrannar frå gammal tid av, og hadde eit eige, profesjonelt brannvesen frå 1863. Altså vel 100 år før Bømlo. Den første brannbilen i Bergen kom i 1918.

Brannvernet på Stord vart etablert som følge av bygningslova av 1912, som innehaldt brannforskrifter for tettbygde strok. «Leirvik vart definert som ein eigen brann- og bygningskommune med eige styre som handsama søknader om nybygg, påbygg og så bortetter. Det var óg krav om brannvern. Leirvik fekk då eige høgdebasseng, vassleidningar til hydrantar kringom, varslingsystem med meldarar og sirener, og friviljug brannmannskap og slukkeutstyr», fortel konservator Tore Lande Moe ved Sunnhordland Museum.

I Bergen hadde ein elles hatt ulike vaktordningar gjennom mange hundreår, med lover som regulerte kva som skulle finnast av slukkeutstyr. Mellom anna skulle det «være et kar med vann i de gårder hvor der ingen brønn er, (...) stige i hvert ildhus og brannhaker i hver fjerding», heiter det bylova som Magnus Lagabøter utarbeidde allereie i 1276, og som er gjengjeven i Gustav Brosing si snart 50 år gamle jubileumbok «Bergen brannvesen 1863-1963». Her går det også fram at folk hadde å stilla opp ved ein brann. I andre kommunar og byar vart det plassert ut mobile brannsprøyter på sentrale stader, og oppretta ulike vaktordningar. Ein kjenner ikkje til nokon tilsvarande ordningar på bygdene i Sunnhordland frå gammalt av. «Direkte brannvakt har eg ikkje høyrte om, men det kan ha vore uskrivne lovar om korleis varme skulle handsamast», seier Moe.

Framveksten av det moderne brannvesenet hang dels saman med forsikringstanken (selskapa ville minimera faren for at dei måtte utbetala erstatning som følge av brann), dels med utbyggjinga av vassverk (som gjorde det mogleg for brannvesenet å henta ut vatn direkte frå nettet ved sentralt plasserte kummar og kranar). På Bømlo fanst det tidleg på 1960-talet nestan ingen vassverk ein kunne dra nevneverdig nytte av ved ein brann, ifølgje brevet frå Bremnes brannstyre til Statens branninspeksjon

i desember 1961. I ei fråsegn eller ein kommentar i høve årsmeldinga for Bømlo brannvern for 1982, konstaterte brannmeister Magnar Jenssen nøgd at det «foregår kontinuerlig utbyggjing og forbetringar av vassverka kringom i kommunen. Dette gjer at tilgang på vatn til brannvernet vert betre etter kvart».

Eit brannvesen med eigen bil var eit stort framsteg og ein ekstra tryggleik for lokalmiljøet i nye Bømlo kommune. Til dømes måtte ein få tilkjørt ei lånt brannpumpe frå Wickmann Motorfabrikk i Rubbestadneset då Kr. Steinsbø sitt trelastlager i Urangsvåg vart herja av brann i 1957. No hadde ein det naudsynte utstyret på brannstasjonen i det som frå 1. januar 1963 skulle bli kommunesenteret Svortland i nye Bømlo.

Wichmann-fabrikken hadde hatt eit eige brannkorps i mange år før kommunen oppretta sitt brannvesen. I 1957 forslo leiinga ved Wichmann Motorfabrikk ein samarbeidsavtale med Bremnes kommune: Dersom kommunen ville kjøpa inn ein komplett utstyrt brannbil, kunne fabrikkens ta seg av vedlikehald og utstyr, samt stilla mannskap. Bakgrunnen var at fabrikkens ikkje lenger såg å kunne stilla ein av sine egne lastebilar til disposisjon til ein kvar tid. Det kom aldri noko svar på brevet. Men i mars 1961 engasjerte fabrikkens seg igjen i tanken om eit brannvern i Bremnes kommune: No meinte leiinga at kommunen måtte syta for sitt eige brannvern, og skaffa utstyr og folk. «Vi tror ikke at dette bør utsettes noe lenger, og vi tror heller ikke at løsningen er å kombinere vårt brannvern med eventuelt et kommunalt», skriv Kr. Halvorsen i eit brev til Bremnes brannstyre.

Tidlegare vedlikehaldssjef Harald Dale hos Wichmann Motorfabrikk eller Wärtsilä på Rubbestadneset fortel om ei stor utvikling ved brannkorpset på fabrikkens i åra 1965-2001, då han var ein del av dette. «I starten hadde me berre ei kjerre med store hjul, og slangar oppå, som me sprang med. Me hadde ikkje bil til å byrja med. Men etter som åra gjekk, fekk me ein gammal militær-Jeep, som var utstyrt med hus, utstyr og slangar», fortel Dale.

Brannkorpset på Wichmann rykka ut til fleire skogbrannar, og var først på staden då det brann i gamleskulen på Rubbestadneset i mai 1974. Omtalen i Bømlo-nytt byrjar for øvrig slik: «I 9-tida på mandag vart alle skuleelevar si ønskedraum røyndom

i Rubbestadneset. Det begynte nemleg å brenne i Rubbestadneset barneskule».

Brannvesenet på Bremnes sløkte ein del lyng- og grasbrannar utover i 1962, men ein reknar likevel dei to bygningsbrannane på Alvsvåg og Sæverud den første januarhelga i 1963 som sjølv starten for det ferske brannvesenet. Utover i 1963 måtte ein ta seg av ytterlegare to brannar.

«For å skaffa manskap til brannvernet gjekk ein ut og verva folk i nærleiken av stasjonen. Desse måtte sjølvsagt vera folk som stort sett var lett å få tak i. Og som sagt måtte dei bu i nærleiken av stasjonen», fortalte Magnar Jenssen til Bømlo-nytt i 1988.

Brannvesenet hadde også et reservemannskap, som i starten hovudsakeleg vart henta frå Kr. Steinsbø sin trevarefabrikk i Urangsvåg. Store avstandar gjorde at ein såg det naudsynt å ha brannstasjonar også på Langevåg og på Moster. Desse vart oppretta høvevis i 1969 og 1973.

Espevær var aller først ut

I 1969 overtok også kommunen brannstasjonen på Espevær. Denne nærma seg allereie 20 år, og var godt innarbeidd lenge før Bremnes Brannvern var påtenkt.

Brannstasjonen i det vesle øysamfunnet ytterst i havgapet kom i kjølvatnet av storbrannen seinsommaren 1950. Rutebåten «Landanes», som

gjekk i rute mellom Haugesund og Bergen, låg onsdag 9. august til kai like ved butikken til Lauritz Larsen. Varme gneistar frå eksosen bles inn eit ope glas i andre etasje. Det tok fyr, og snart var ein storbrann ein realitet. Fire bustadhus og eit lager brann ned til grunnen, mens friviljuge klarte å slukka brannen i eit femte bustadhus og hindra at brannen spreidde seg vidare. I kveldinga fekk ein assistanse frå brannbåten i Haugesund, men då var det meste av slukkearbeidet unnagjort. Vel 50 år seinare vart dette framleis rekna som ein av dei aller største brannene i Bømlo, ifølge eit intervju Bømlo-nytt gjorde med dåverande brannsjef Martin Laurhammer i 2002, i høve 50-årsjubileet for brannvernet på Espevær.

Brannfaren og eit ønske om å etablere eit brannvern her hadde vore tema på eit folkemøte kun ein drøy månad før storbrannen i 1950. No vart det fart i planane: Støtte frå mellom anna Brannkassen og Brannvernforeninga, samt private lån og privat kausjonering, gjorde at ein kunne kjøpa inn ei brannsprøyte og ein høveleg mengde slangar og tilhøyrande utstyr. Laurdag 22. september 1951 vart det halde eit ope møte der ei skipa eit lokalt brannlag på 12 personar. Anton Bie vart vald til 1. brannsjef og Knut Kvernenes til 2. brannsjef. Ein liten brannstasjon sto etter kvart klar til bruk like i nærleiken av bedehuset.

Espevær brannvern slukka ikkje så mange brannar dei første åra, men hadde ei rekkje utrykningar til båtar som trong assistanse. Mellom anna vart ei skøyte frå Urangsvåg, som hadde gått på grunn, berga av brannpumpa, heiter det i Bømlo-nytt i høve 50-årsmarkeringa: «Den gongen var det litt problem med brannpumpa. Og medan det vart arbeidd med å få det heile til å fungera, vart sugeslangen liggjande ned i sjøen. Då pumpa tok, og skøyta skulle lensast, vart sugeslangen framleis liggjande i sjøen. Og Alf Teigstad kom med ein forsiktig, men vesentleg kommentar:

– Dersom skøyta skal lensast, hadde det ikkje då vore betre å ha sugeslangen liggjande ned i skøyta enn ned i sjøen?».



Espevær fekk sitt eige brannvern nesten ti år før det kommunale brannvernet såg dagens lys. Brannstasjonen ligg sentralt på øya.

(Foto: Nils Henning Vespestad)

Bømlo kommune overtok altså brannvernet på Espevær i 1969. Den lokale branntroppen besto då, som no, av åtte personar. I samband med overtakinga fekk dei ein heil del nytt utstyr, mellom anna støvlar, regnklede, hjelmar og slangar, pluss at den gamle pumpa vart skifta ut med ei ny. Seinare har brannstasjonen fått stadig meir nytt utstyr, men måtte venta heilt til i 2011 på å få eige kjøretøy. Då var ei ATV med slukkeutstyr på plass i øysamfunnet. Denne vart skifta ut igjen i 2012.

Søre Bømlo får eige brannvesen

Brannvesenet på søre Bømlo vart altså ein realitet i 1969. Olav Mårnes var ein av initiativtakarane, og leidde brannmannskapa dei første åra. Jens Bauge overtok som underbrannmeister og leiar for brannvernet ved Bømlo stasjon frå 1. januar 1975. Bauge fekk ei årsløn på 700 kroner for dette, ifølge eit vedtak i Bømlo brannstyre 11. februar 1975.

Den første brannbilen i sørenden av kommunen var i privat eige, og tilhørte og hadde base ved Bømmeløy Mekaniske Verksted. Dette var ein allereie då gammal Bedford lastebil med bensinmotor, med ein oljetank og ein vanntank side ved side på lasteplanet. Bilen hadde ei lita brannpumpe montert i fronten og ei større Pumpe på tilhengar bak.

«Me kunne jo setja fyr med denne, ikkje slukka. Det var ikkje alltid me rakk å ta av oljetanken», smiler Robert Kallevåg og ser tilbake på dei første åra med eige brannvesen på Langevåg. Kallevåg jobba som røyrløysar ved Bømmeløy Mek., og var ein av få i lokalmiljøet som den gongen hadde førarkort på så stor bil. «Eg og Jens Bauge kjørte ut olje med denne bilen kvar vår laurdag», fortel Kallevåg.

Dei to vart også sentrale personar i brannvesenet på søre Bømlo i mange år. Kallevåg har følgjande forklaring på at Bedford-en måtte gjera teneste som brannbil: «Det var faktisk ikkje så mange andre som kunne dra med seg brannpumpa og slike ting. Det var ikkje så mange bilar her då, veit du. Men det varte ikkje så lenge før den ikkje var godkjent lenger. Det kunne jo ikkje gå i lengden, heller. Men den gjorde jobben sin, og fekk pumpene fram».

Med eit unntak: Mange i bygda drar framleis på smilebandet av den gongen pumpa hoppa av midt under ein utrykning: «Det var eg som kjørte. Me skulle til Grutle og slukka ein brann. Bilen var

tung, det var åtte mann og ein tank på vel 800 liter vatn om bord, og eg kjente ikkje noko spesielt. Eg kjørte på, og ved Tjong fór pumpa av. Då me kom fram var den ikkje der, veit du», ler Kallevåg. Bilen hadde heldigvis også ei mindre Pumpe fastmontert i fronten. Dermed fekk ein slukka brannen, og på heimveg fann ein igjen pumpa. Det enda altså godt.

Den første storbrannen som menneskane på søre Bømlo fekk bryna seg på, var brannen i Vorlandskogen onsdag 25. juni 1969, to dagar etter sankthansaftan: Brannen starta i 13-tida på dagen ved utmarksgrensa på garden, det vil seie i området med Badebekken. Brannårsaka var born sin leik med fystikker, ei brannårsak som for øvrig gjekk igjen i årsrapportene og -statistikkane frå brannvesenet dei neste åra.

«Det blåste ganske kraftig da det begynte å brenne, og i den tørre bakken spredte ilden seg med stor fart nordover i den fine skogen. Det brant bare på vestsiden av vegen, all skogen på østsiden ble spart for flammene. I vest brant det oppover mot Kvednavatnet og Gåsavatnet», går det fram av Haugesunds Avis 26. juni 1969. «Brannvesenet i Langevåg har tidligere bare drevet øvelser, de fikk sin ildprøve - bokstavelig talt - med denne storbrannen», heiter det vidare.

Brannvesenet fekk god hjelp av frivillige i bygda, menneskane frå hovudbrannstasjonen på Bremnes som rykka ut med sin då sju år gamle Studebaker, og menneskane og befal på båten KNM «Haakon VII». Den var på veg gjennom Bømlafjorden da menneskane om bord oppdaga røyken. 150 mann vart sette i land for å hjelpa til med slukkinga. Slukkejobben tok sju timar, ifølge Haugesunds Avis.

Brannvesenet hadde ute over 2,5 kilometer slangestrekke frå Vevikvatnet og Andersvatnet. Det vart hogd ei gate i skogen i eit forsøk på å stansa flammene, og då vinden løya litt klarte ein å få kontroll over brannen «mellom Gåsavatnet og Tollevik», ifølge avisa. Sigurd Hovland, som leia slukkearbeidet i den nordlege delen av brannfeltet, slo fast at ein ikkje hadde klart å avgrensa brannen så tidleg utan rask og sporty hjelp frå frivillige og Forsvaret.

Ingmar Nilssen, som eig delar av det brannherja området etter utskiftinga som skjedde nokre år



Brannvesenet på søre Bømlo fekk i 1976 eigen bil. Her er bilen avbilda i brannstasjonen i HSD-garasjen. (Foto utlånt av Bømlo-nytt)

seinare, minnst brannen på denne måten 43 år etter: «Eg jobba på Huglo då, og kjente røyken heilt dit. Men eg var ikkje klar over at det var her sør det brann», fortel Nilssen. Han anslår at mellom 400 og 500 dekar skog gjekk med. Utan innsatsen frå brannvesenet og andre, kunne det ha gått langt verre. «Då ville det ha blitt gale. Ein kunne risikert at brannen ville strekkja seg heilt til Andal. Det var jo tørt og fint vêr», seier Nilssen.

Nok ein stor lyng- og skogbrann fann stad på Tjong måndag 1. april 1974. Då det lokale brannmannskapet kom fram i sjutida på kvelden, brann det godt. Det var knusktørt i marka og frisk vind, heiter det i Bømlo-nytt. «Så dei ringde straks etter forsterkningar frå Bremnes brannstasjon. Men då dei kom fram, hadde alt karane frå Bømlo saman med frivillige mannskap fått slanger utlagd og var i full gang med sløkkinga». Eit uthus tok fyr, og det var fare for dei to bustadhusa nord for bedehuset. «I det eine huset tok dei så smått til med å bera ut sengeklede og anna tøy, men brannmannskapa vart snart herre over elden, så dei slapp å evakuera», skreiv lokalavisa. Mellom 70 og 80 mål furuskog og lyngheier gjekk med i brannen, og ifølge brannsjef Ola L. Stavland kunne det ha gått mykje verre utan den gode innsatsen som brannmannskapet og dei friviljuge la ned.

Nokre månader tidlegare oppsummerte Stavland overfor Bømlo-nytt brannåret 1973 som eit godt år. Det hadde kun vore tre brannar i kommunen

dette året. Det negative var at to av desse skuldast born sin leik med fyrstikker, så Stavland oppmoda foreldre til å snakka med borna sine om brannfåren.

Folkevogna og HSD-garasjen

«Me har stasjonert brannsprøyter og brannmannskap på Moster, Langevåg, Espevær og Svortland. På Svortland har ein både brannbil og vanlege brannsprøyter. Dei andre stadane har me berre vanlege transportable sprøyter», sa Stavland om brannberedskapen ved utgangen av 1973. Brannkorpset på Langevåg talte ti mann, Espevær åtte, Moster ti og Svortland 12.

«Utanom våre folk og vårt utstyr

har Wichmann Motorfabrikk sitt eige brannvern. På Moster har ein no fått laga til brannstasjon i garasjen på Håheimsjordo ved Skimmeland skule», la Stavland til.

I 1976 fekk brannvesenet på søre Bømlo eigen bil, ein 1972-modell Volkswagen kassabil. Denne vart stasjonert på brannstasjonen i HSD-garasjen mellom grendahuset og bedehuset. Moster fekk ein nestan tilsvarande bil, ein 1970-modell Volkswagen Transporter kassabil, året etter, samstundes som ein flytta inn i ein ny brannstasjon ved Skimmeland skule. I det siste tilfellet heiter det i ein noko kritisk artikkel i Bømlo-nytt at «bilen er teneleg til transport av mannskap og materiell, men den er ikkje registrert som utrykningsvogn og heller ikkje utstyrt som nokon skikkeleg brannbil. Sterkare motor på bilen og innebygd vasstank med pumpe er mellom det som nok kunne vera ønskjeleg. Kanhenda burde kommunen kunna ha spandert meir enn dei om lag 20.000 kronene når det først skulle kjøpas bil». Tidlegare var det heile basert på at ein nytta leigevogner og andre kjøretøy som brannmannskapa disponerte eller hadde tilgang til.

I denne perioden arbeidde kommunen med å skipa ei brannordning, noko ein fleire gonger fekk melding frå sentralt hald om at ein måtte. Brannlova som gjaldt frå 1. januar 1972 slo fast at kommunane skulle ha eit brannvesen som var i stand til å slukka brann, redda menneske, dyr og eigedom, driva vakthald, samt driva kontrollerande

og brannforebyggjande arbeid. Brannordninga, som var klar mot slutten av 1970-talet, ga nærare reglar om storleik på brannvernet, organisasjon og naudsynt utstyr. Deretter starta jobben med å byggja opp brannvesenet i tråd med dette. I 1981 vedtok kommunestyret at det skulle tilsetjast brannmeister på heiltid, og Magnar Jenssen starta i stillinga utpå hausten samme år.

I 1983 kjøpte brannvesenet ein ny Mercedes-Benz 913/32 brannbil til hovudbrannstasjonen på Bremnes. Bilen hadde ein vasstank på 1500 liter. Kostnadsramma var 460.000 kroner, og kjøpet skjedde på oppmoding frå Statens branninspeksjon, som påpekte at Studebaker-en no byrja å dra på åra. Etter ein inspeksjon i august 1982 slo ein fast at brannbilen nærma seg 20 år. «Den kan ikkje lenger seiast å vera litande som utrykningsbil», heiter det i rapporten. Dette var ei vidareføring av åtvaringa som vart gjeven under ein inspeksjon drøyt fire år tidlegare: Då slo ein fast at den då 16 år gamle bilen fort kan verta sett ut av drift på grunn av vanskar med å skaffa reservedelar.

Sjølv om bilen var i god stand, var lokalpolitikarane samde i denne vurderinga. Den var elles for liten til å dekkja behovet ved hovudbrannstasjonen, heiter det i ei fråsegn i høve årsmeldinga for brannvernet i Bømlo for 1982. Ein hadde nok likevel ei viss tru på den gamle Studebaker-en frå 1962. Etter at kommunen kjøpte inn ein brukt 1971-modell Dodge brannbil til hovudbrannstasjonen seinare i 1983, fekk nemleg Langevåg brannstasjon overført Studebaker-en. Her gjorde bilen teneste i 14 nye år.

Samstundes med overføringa overtok teknisk etat varebilen som inntil då hadde vore nytta som brannbil på Langevåg. Den nemnde Dodge-en vart kjøpt frå Hordaland vegkontor, og kosta kommunen 10.000 kroner. Den hadde for øvrig ei svært kort karriere ved hovudbrannstasjonen: I staden vart bilen plassert ved Moster brannstasjon som ei mellombels, men langvarig løysing: Bilen gjorde framleis teneste på

Moster då den nye brannstasjonen i servicebygget i bygda vart opna i juni 1988.

Planar om å byggja brannstasjon

På midten av 1970-talet vart det arbeid for å etablere ein ny brannstasjon på søre Bømlo. Dei leigde lokalene i HSD-garasjen vert i fleire kommunale papir frå denne tida omtala som ei mellombels naudløysing. Garasjen sto mellom bedehuset og skulehuset som seinare vart Langevåg grendahus, inn mot Sokkamyrå.

Bømlo brannstyre meinte våren 1977 at byggjinga av ein ny brannstasjon måtte sjåast i samanheng med den planlagte byggjinga av ein ny ungdomsskule. I langtidsbudsjettet for 1977-1980 vart det sett av 200.000 kroner til byggjing i 1979. Seinare konstaterte ein at byggjinga måtte skje uavhengig av utbyggjinga av skulen. I budsjettet for 1981 hadde kostnaden auka til 330.000 kroner, og summen var avsett til foremålet. Ein såg for seg eit bygg på 195 kvadratmeter, med plass til to bilar, opphaldsrom, sanitæranlegg, plass til oljevernustyr og eit lagerrom for uteseksjonen i Bømlo kommune. Problemet no var at ein ikkje visste heilt kor brannstasjonen skulle byggjast. Bømlo brannstyre ville på den eine sida ha ein så sentral plassering som mogleg, men åtvare samstundes mot å binda opp viktig areal i Kåso til denne bruken. HSD Bilane sin garasje, der brannvesenet leigde om lag halvparten, var ikkje ein



På denne tomte vest for Olav Olson (bustadhuset i bakgrunnen) var det planar om å byggja brannstasjon. Slik gjekk det ikkje.

(Foto: Nils Henning Vespestad)

eigna stad «då dette bind opp den framtidige bruken av det verdifulle arealet», meinte Bømlo brannstyre i mars 1981. I dag ligg det sørlege hjørna av Langevåg bygdatun om lag der garasjen sto.

Ein kom fram til at brannstasjonen burde byggjast på tomta vest for Nils Olson sin eigedom, inntil riksveg 541. Det vi seie tomta nederst i Skitnardalen, og oppover mot det som no heiter Bømlo omsorgstun. I dag er dette ein bustadeigedom. Dermed starta tingingane med grunneigaren - som ikkje førte fram. «Det har gått tregt med å få hand om areal til ny brannstasjon på Langevåg. Dette skuldast at det ikkje har lukkast å koma fram til friviljug sal av høvande tomteareal», heiter det i ei fråsegn til årsmeldinga for Bømlo brannvern for 1982. Brannstyret oppmoda likevel kommunen om å regulera området til tomt for brannstasjon, og såg optimistisk fram til å kunne starta byggjinga i 1983.

Like før årsskiftet fekk kommunen tilbod om eit område ikkje så langt unna, vest for Olav Olson sin eigedom og vis-a-vis Lars Vika. Både brannstyret og kommunepolitikarane valte å gå for denne tomta, og dermed kunne arbeidet med å laga romplan og teikningar omsider starta. I november 1985 gjekk så rådmannen i Bømlo inn for byggjing av ein ny brannstasjon og driftssentral for teknisk etat i bygda. Prisen var 1,3 million kroner, og nybygget ville få eit samla nettoareal på 202 kvadratmeter. «Den planlagde bygninga vil bli plassert i området vest for Olav Olson sin eigedom, og vil innehalde brannstasjon, utestasjon for teknisk etat si driftsavdeling med oppholdsrom og sanitæranlegg, lager for heimesjukepleien og eige rom for naudstrømsaggregat for Bømlo aldersheim», heiter det i Haugesunds Avis 15. november 1985. Her vart også skissa for brannstasjonen presentert, og det går fram at den var tenkt oppført «i Leca-murverk og trekonstruksjonar». Rådmann Martin Dahle omtala prosjektet som «relativt kostbart», men gjekk likevel for denne løysinga fordi den ville tene mange formål og gje eit betre arbeidsmiljø og ein meir samla drifts- og vedlikehaldsteneste i sørdelen av kommunen. Planen no var å ha nybygget på plass på forsommaren i 1986.

Brannvesenet la ned arbeidet

Brannstasjonen vart likevel stroken frå 1986-budsjettet av lokalpolitikarane. Dei overførte dei tiltenkte midlane til service- og

administrasjonsbygget på Moster. Her var det overskridingar på over ein million kroner. Dette kunne ikkje det ti mann store brannkorpset på søre Bømlo godta. I februar 1986 trua dei med «å leggja ned arbeidet sitt i protest mot det dei meiner er ei årelang stemoderlig holdning frå kommunen si side», som det heitte i lokalavisene. I eit samrøystes brev til ordføraren, skreiv dei at dei ville leggja ned arbeidet sitt dersom ikkje byggjearbeidet starta som planlagt måndag 1. september - noko som ikkje skjedde. Frå denne datoen vart altså bygda utan eige brannkorps, og brannmeister Magnar Jenssen påla 5. september 1986 brannmannskapa på Bremnes brannstasjon eit utvida utrykningsområde: No, og inntil vidare, skulle ein rykka ut frå Bremnes brannstasjon ved alarm i sør. Nøkkelen til Langevåg brannstasjon vart oppbevart på Bømlo aldersheim, og dei første som kjørte sørover ved ein brann eller anna utrykning fekk ansvar for å henta nøkkelen, låsa seg inn på brannstasjonen i HSD-garasjen og rykka ut derifrå med bil og pumpe. Vedlikehaldet av brannbilen og -pumpa tok Jenssen og mannskapa ved Bremnes brannstasjon seg no av sjølv, ifølge loggboka for Langevåg brannstasjon: Siste brannøving med det gamle brannkorpset vart halden 28. april, medan siste tilsyn fann stad 16. august. Då Jenssen såg til brannbilen før første gong 29. august, var for øvrig batteriet flatt. Stoda var den samme 4. september.

Ingen søkjarar meldte seg då stillingane i brannvesenet på søre Bømlo vart lyste ut denne hausten. Dette var i tråd med den frustrasjonen ein av medlemmane i brannkorpset, Georg Lønning, presenterte i Haugesunds Avis 11. februar 1986: «Vi held til i ein gamal garasje, der det knapt er plass til utstyret vårt. Sanitærtilhøva er under ein kvar kritikk. Vi kan ikkje ein gong vaska oss på nevane» sa Lønning. Brannkorpset var dessutan irriterte over fleire brotne lovnader: «Det personlige utstyret vårt er og elendig. Vi er tilgodesett med støvlar som er over 15 år gamle, og vanlige anleggshjemar, som eg tvilar på at andre brannkorps har maken til. Dette har vi og kvart år fått lovnad om skal skiftas ut, men det har vorte med lovnadene, og ikkje noko meir».

Det var fleire rundar før lokaliseringsspørsmålet vart endelig avklara. Tirsdag 1. juli 1986 vart stoda såleis drøfta i kommunestyret. Rådmannen rådde no politikarane å leiga lokale til brannstasjon hos Langevåg Senter AS i staden for å byggja nytt. Ordførar Bjørn Lavik frå Kristeleg Folkeparti var



*Brannmannskapa på søre Bømlo la ned arbeidet sitt i protest mot at det ikkje vart bygd ny brannstasjon i bygda. To år tok det å byggja opp igjen eit nytt, slagkraftig brannkorpset. Her frå den offisielle opninga av den nye brannstasjonen i Langevåg Senter i 1988. Frå venstre: Tygve Lønning, Ingvald Hovland, Jens Bauge, Terje Nilssen, Torbjørn Hovland og Paul Atle Toft.
(Foto utlånt av Bømlo-nytt)*

samd med rådmannen, og meinte ifølge Bømlo-nytt 4. juli 1986 at dette ville vera ei god og fullt teneleg løysing for brannkorpset. «Hadde det vore ein stasjon som var i heilkontinuerlig drift, så kunne eg ha forstått at brannfolka ville ha eit nybygg. Men det er sikkert ikkje meir en fem utrykninger pr. år pluss øvingar», sa Lavik i debatten, ifølge lokalavisa. Partifelle og Langevåg-bygda sin eigen Trygve Totland argumenterte derimot for nybygg. Han viste mellom anna til at det i eit tiårsperspektiv ville løna seg å eiga i staden for å leiga. Annemor Jensen frå Venstre og Arnulf Ingvaldsen frå Arbeiderpartiet var mellom dei som støtta framlegget frå Totland om å byggja nytt. Avrøystinga viste 16-16, og med ordføraren si dobbeltrøyst gjekk ein inn for å inngå ein leigeavtale. Saka måtte opp på nytt på grunn av krav om 2/3-dels fleirtal, men vart sidan stadfesta.

Tysdag 2. desember 1986 vart brannbilen flytta frå HSD-garsjen og inn i den tidlegare vaskehallen i Langevåg Senter, som sto tom etter at Bømlo

Bil hadde flytta til nybygget i Hovlandshagen på vårparten samme år. Framleis skulle det ta lang tid før det nye brannkorpset i bygda var oppegående: Først fredag 1. juli 1988 vart alarmsentralen på Husnes varsla om at Langevåg brannstasjon igjen var operativ, med eit nytt mannskap som skulle vera i stand til å ta seg av vanlege branntilhøve.

I mellomtida hadde Annemor Jensen frå Venstre vorten ordførar i Bømlo. Det var også ho som sto for den offisielle opninga av dei nye brannstasjonane både på Moster og Langevåg i løpet av ein hektisk tysdag i slutten av juni 1988. «Dette er blitt ein svært fin stasjon. Og eg er glad for at det har gått slik som det no har gjort her på søra Bømlo. Eg må seia eg var ganske spent på korleis det ville gå», sa Jensen under opninga på Langevåg, ifølge Bømlo-nytt. Brannsjef Ola L. Stavland takka mannskapa for positiv vilje til å løysa dei problema som hadde vore kring brannvernet på søre Bømlo. Han takka huseigaren for å ha stilt lokale til disposisjon, og

formann Jens Bauge i brannstyret for sin innsats. Bauge var tidlegare underbrannmeister i bygda. Ein av dei friviljuge brannmannskapa, Torbjørn Hovland, nytta dessutan høvet til å takka ordføreren for at ho hadde våga å komma sør for å løysa problema, skriv Bømlo-nytt, utan å utdjupa på kva måte dette skjedde. «Det var på tide at stridsøksa vart begravd og brannøksa teken fram», sa Hovland vidare.

Den offisielle opninga skjedde altså nestan nøyaktig to år etter vedtaket i kommunestyret om å leiga i staden for å byggja sjølv. «I mellomtida hadde ein kjøpt inn utstyr, tilsett folk og oppdatert varslingsrutinane. Ein starta opp igjen sakte men sikkert over tid», seier dagens brannsjef Bjørn Hroar Sortland om denne perioden.

«Alle sa opp, så det var jo ein dramatisk situasjon. Men ein kom til ei semje igjen, og nokre gjekk tilbake igjen», seier Georg Lønning i dag. Sjølv gjorde han comeback i brannvesenet først mange år seinare, og er i dag formann ved Langevåg stasjon. Brannstasjonen held framleis til i det tidlegare bilverkstadlokalet. Terje Nilssen har vore med på

laget heilt sidan brannvesenet gjenoppsto i nytt lokale. «Eg kom inn då dei byrja på igjen etter å ha lagt ned arbeidet», fortel Nilssen. «Det var ein del som ville gje seg, og eg fekk ein førespurnad frå brannsjefen om eg ville vera med. Han var på jakt etter folk. Eg trur det var våren 1997», seier Nilssen.

Amerikanaren nærmar seg pensjonsalder

Neste store frustrasjon blant mannskapet på søre Bømlo, gjaldt brannbilen. Den gamle Studebaker-en var eit eksotisk innslag i bilparken på søre Bømlo. Den skilte seg ut på godt og vondt, og var utan tvil eit syn når den var ute på brannøving eller ein slags maskot i folketoget på 17. mai. Det store problemet var farten: Bilen var stor og tung, og det vert sagt at den kunne bli forbikjørt av ein moped - mens den var under utrykning. Terje Nilssen fortalte om stoda i lokalavisa BTB 5. mars 1996: «Bilen har ei enorm vekt, mellom anna på grunn av pumpa og ein 800 liter vanntank, og driv heilt elendig i oppoverbakke. Dessutan er den tung på rattet. Ein må nytta god gammal muskelservo», sa Nilssen ifølgje avisa.

«Den var veldig tung å kjøra. Men eg var temmeleg vant med å kjøra slike bilar, så for meg var det ikkje



*Studebaker-en i folketoget på søre Bømlo ein gong på første halvdel av 1990-talet.
(Foto utlånt av Terje Nilssen)*

– Me vil ha ny bil!



Allereie i 1978 vart det påpeika at Studebaker-en byrja å dra på åra. Først i 1997 vart den skifta ut. Mannskapa på søre Bømlo fortalte om sine frustrasjonar med den gamle bilen i lokalavisa BTB 5. mars 1996.

Framme frå venstre: Per Gunnar Hovland, underbrannmeister Severin Lønning og Paul Atle Toft.

Bak frå venstre: Terje Nilssen, Ruth Berny Lønning, Nils Johannes Lønning, Ove Aga og Roald Vold.

så gale. Eg har hatt mange tunge bilar, fleire varebilar og lastebilar, så for meg gjorde det ikkje så mykje. Men eg hørte at dei andre sa den var tungkjørt», samtykkjer Robert Kallevåg i dag.

Eit samla brannkorps i bygda slo i BTB sine spalter fast at dei hadde lyst på ein ny brannbil, etter at dåverande brannmeister Ola L. Stavland i årsmeldinga for Bømlo brannvern hadde peika på at bilen var moden for utskifting: «Brannbilen på Langevåg, 1962-modell, er svært gamal, og av eit merke som gjekk ut av produksjon for om lag 20 år sidan. Det kan verta vanskeleg å skaffa reservedeler til denne», skreiv Stavland mellom anna. Argumentasjonen var altså langt på veg den samme som då ein ønska å kjøpa ny brannbil til Bremnes brannstasjon 14 år tidlegare, i 1983, og som Statens branninspeksjon påpeika så langt tilbake som i 1978.

I 1997 vart så vel brannmeisteren som brannmannskapa hørte: Studebaker-en vart no selt til ein privat kjøpar, og erstatta av ein langt nyare bil. «Me overtok då ein 1979-modell Mercedes-Benz 911 frå Bergen, som gjekk inn på Langevåg brannstasjon. Me kjøpte inn ein ny redningsbil til Bremnes

brannstasjon nokså samstundes», fortel noverande brannsjef Bjørn Hroar Sortland i Bømlo kommune.

Bilen var både lettkøyrd og rask, ifølge Bømlo-nytt sitt referat frå overleveringa i februar 1997, og både brannsjef Martin Laurhammer og brannmeister Ola L. Stavland var godt nøgde med kjøpet til 200.000 kroner. Den nye brannbilen vart på Langevåg i ti år, til også denne vart vurdert som gammaldags og umoderne. I mai 2007 overtok Langevåg brannstasjon nok ein gong ein brannbil med fartstid frå Bremnes brannstasjon: Ein 2000-modell Mercedes-Benz Atego 923, som var komen til Bremnes som ny i 2000. Den har ein vasstank på 2000 liter, som var meir enn det dobbelte av den gamle, samstundes som den er både kortare og smalare enn 1979-modellen. «Den gamle bilen vart registrert første gong i 1979, så det seier seg sjølv at den nye er langt meir moderne. Trass i at den nye bilen er mindre, rommar den meir utstyr», sa Bjørn Hroar Sortland til Bømlo-nytt 18. mai 2007. Han omtala bilen som raskare og smidigare enn forgiengaren, og betre tilpassa bømlavegane. Georg Lønning var på denne tida tilbake i brannvesenet, og ein av dei som tok imot og



Denne brannbilen av merke Mercedes-Benz vart kjøpt frå Bergen brannvesen i 1997, og gjorde teneste på søre Bømlo i ti år. Den vart sidan kjøpt av Sildakongen, alias Arvid Otto Sildenskiold Mørch i Haugesund. (Foto utlånt av Terje Nilssen)

klargjorde den nye brannbilen. «No har me ein langt betre beredskap her sør i kommunen, og håpet er at enno fleire vil ta del i dette arbeidet framover», sa Lønning, som viste til vanskaner med å få på plass nok friviljuge brannmenn og -kvinner i ei bygd der svært mange jobbar på båt eller i Nordsjøen.

Brannvesenet i dag

50-årsjubileet for etableringa av Bømlo brannvern var tidlegare i år, mens det på nyåret er 50 år sidan den første, store brannhelga. Mykje har skjedd sidan den gong, og mykje kan også skje før 100-årsjubileet i 2062. Mellom anna vert det no diskutert om Bømlo brannvern skal bli ein del av eit interkommunalt brannvesen saman med Haugesund, Sveio, Stord og Fitjar. Korleis er så stoda i jubileumsåret?

«Dei siste åra har det vore få brannar her i bygda. Me har gjerne ein til to utrykningar i året, men då er det også til ulykker og slikt. Husbrannar er det lite av», sier formann Georg Lønning ved

Langevåg brannstasjon i dag. Den siste storbrannen i skrivande stund var eit eldre bustadhus som brann ned til grunnen på Vorland ein av dei siste dagane i november 2007.

Brannkorpset på søre Bømlo tel ti friviljuge. Utfordringa er den samme som før. «I dag har me ein ganske bra stab. Men nokre jobbar anten i Nordsjøen eller er kanskje ein måned ute på båt. Då kan det klaffa sånn at alle plutselig er vekke om det blir ein brann. Det er ingen vaktordning. Så om sommaren, når mange er på ferie, kan i verste fall alle vera vekke. Eg var med på å slukka ein brann på Vespestad ein gong. Då var det kun to som møtte opp», fortel Lønning.

«Det er jo friviljug arbeid, dette, så ein må jo satsa på at det er nokon som er heima», supplerer Terje Nilssen. Begge peikar på at ein må støtta seg på hovudbrannstasjonen på Svortland når alvorlege hendingar skjer. Også her er mannskapa i hovudsak friviljuge. Ei av oppgavene Bjørn Hroar Sortland

har hatt sidan han vart brannsjef, er å formalisera den gamle avtaleteksten om «deltaking som friviljug brannmannskap i det kommunale brannvernet» til små deltidstillingar. Men som Sortland poengterer: «Eigentleg er det ikkje så stor skilnad på korleis det var før. Det er ingen som har vakt på søre Bømlo, til dømes, men me har ein overbefalsvakt på Svortland. Og så er det to som har sjåførvakt. Det einaste du har garanti for når alarmen går, er at desse tre kjem».

I dag har brannvesenet på Langevåg den nest nyaste brannbilen i kommunen. Det er den tidlegare nemnde bilen av merke Mercedes-Benz Atego 923 frå 2000, som kom frå Bremnes brannstasjon i 2007. Den sørja då for ein vesentlig styrka brannberedskap på søre Bømlo, slo Bømlo-nytt fast 18. mai 2007. Terje Nilssen har ansvaret for å sjå til brannbilen og pumpa, og ved jamne mellomrom sjekka at begge fungerer slik dei skal. Brannvesenet i sør har månadlege brannøvingar, men møtes elles kun når alarmen går.

Hovudbrannstasjonen har ein Mercedes-Benz Sprinter 312 D frå 1997, ein Mercedes-Benz Atego 1329 frå 2008 - dette er den einaste gule brannbilen i kommunen, ein 2011-modell kommandobil/røykdykkarbil av merke Toyota Landcruiser, samt to bilar som feiarvesenet nyttar. På Moster brannstasjon står det ein Mercedes-Benz 913 frå 1983 - den kommunen kjøpte ny som erstatning for Studebaker-en. I tillegg har altså Espevær brannstasjon eller -deponi fått eige kjøretøy i ein Polaris 550 Ranger ATV frå 2012.

Brannmannskapa på søre Bømlo består i dag av ti personar. Espevær har åtte, mens Moster og Bremnes har høvevis ti og 16. Deltidsstaben tel totalt 44 personar, mens det er fire stillingar på fulltid. Det kan variera kor mange av dei fast tilsette som også er ein del av brannberedskapen. Per i dag er berre brannsjefen pålagt dette.



Bjørn Hroar Sortland er brannsjef i Bømlo kommune i dag. Her fører hovudbrannstasjonen på Svortland, som ligg i samme bygning som venterommet og dei offentlege toaletta ved busstasjonen i kommunesenteret. På grunn av byggjekostnadane vart bygningen omtala som «gulldassen» då den sto klar. (Foto: Nils Henning Vespestad)

Kun ei av dei tilsette er kvinner; ein branningeniør eller avdelingsleiar førebyggjande ved Bremnes brannstasjon. Tidlegare har både Langevåg og Espevær hatt kvinner i sine brannkorps.

Kor det vart av dei gamle brannbilane

Ein bil vert veteran når den rundar 30 år. Norske brannbilar har tradisjonelt vore i bruk til langt opp i veteranalder. Samstundes er brannbilane ofte lite kjørt. Mange av brannbilane som ikkje lenger kan nyttast av det offentlege, vert difor selte privat til samlarar og veteranbilentusiastar. Noverande brannsjef Bjørn Hroar Sortland har selt tre brannbilar i si tid: Studebaker-en, ein Dodge som vart nytta på Moster, og Mercedes-en som rulla på søre Bømlo frå 1997 til 2008.

«Det er begrensa marknad for sånne ting, så dei gjekk ikkje for så mykje pengar. Eg trur Studebaker-en vart avhenda for 10.000 kroner, og Mercedes-en veit eg vart avhenda for 25.000 kroner», fortel Sortland.

Me har ikkje lukkast å finna ut lagnaden for eller andre detaljar om Bedford-lastebilen til Bømmeløy Mek. Verkstad. Også arbeidet med å spora opp bilete av bilen har vore resultatlaust.



Terje Nilsen har ansvaret for at dagens brannbil og -pumpe startar når dei skal. Bilen er ein Mercedes-Benz Atego frå 2000. Brannpumpa, som er montert på ein hengar bak bilen, er frå 1977. (Foto: Nils Henning Vespstad)

Den første kommunale bilen brannvesenet på søre Bømlo nytta, bilen av merke Volkswagen VW211, var ifølge Statens vegvesen registrert på Bømlo kommune frå 1975 til den vart vraka 29. august 1989. Det var ein 1972-modell, som vart registrert første gong 19. juni 1972. Bilen vart altså nytta av brannvesenet på søre Bømlo frå 1976 til den vart erstatta av Studebaker-en i 1983. Då overtok teknisk etat bilen. Registreringsnummer: SC 17078.

Det kan elles nemnast at ein nestan tilsvarande bil, ein Volkswagen Transporter fra 1970 som vart kjøpt inn av kommunen i 1977 og plassert på Moster, fekk eit mykje lenger liv: Bilen var i kommunal eige fram til 1996, men vart nokre år leigd ut til Stord lufthamn som havaribrannbil. Bilen vart vraka først i 2002, etter å ha skifta private eigarar ei rekkje gonger på Austlandet. Registreringsnummer: SC 31196.

Amerikanaren av merke Studebaker 7E130 Transtar vart førstegongsregistrert på Bremnes kommune 14. november 1962. Påbygninga skjedde ved Grorud Karosseri- og Sveiseverksted i Oslo. Dette

var ein såkalla skala mannskapsbrannbil, med ein bensindriven V8-motor på 4238 kubikk. Bilen er 617 centimeter lang, 194 centimeter brei og 243 centimeter høg. Bilen har plass til fem personar, og vart utstyrt med ein vanntank på 800 liter og ei frontmontert Champion-pumpe. Amerikanaren med den karakteristiske utsjånaden gjorde altså teneste i Bømlo kommune så lenge den vart nytta som ordinær brannbil. I 1997 vart bilen skifta ut og selt privat til bergenskanten. Kjøparen ønskte å nytta den som ein slagts privat beredskapsbil i nabolaget sitt, ifølge Bjørn Hroar Sortland.

I 2001 vart bilen selt igjen. Den nye eigaren hadde bilen som ein rein veteranbil fram til juletider i 2010. Då vart den kjøpt av den snaut 16 år gamle veteranbilentusiasten Kåre Johan Underhaug i Jondal. Saman med faren har han ein stor samling veteranbilar heime på gardsplassen, men dette er deira første brannbil. Blålyset er borte, men elles står bilen som den gjorde i glansdagane på Bømlo. Sjølv dekkja ser ut til å vera dei originale, fortel Underhaug. Han starta i vår arbeidet med å restaurera bilen med

tanke på å ha den som utstillingsobjekt. «Alt verkar for så vidt på den, bortsett frå at pumpa anten er rusta fast eller har slått seg. Den går ikkje lenger. Eg tenkte å lakkera bilen opp igjen i originalfargane. For den er ganske slitt i lakken og litt rust tyt fram. Eg har slipt ned heile skapet på den, og eg hadde håpa å få lakkera den til sommaren», fortalte Underhaug tidleg våren 2012. Hausten 2012 slår han fast at dette ikkje lot seg gjera: «Dette vert ikkje gjort i år, for det har ikkje vore vår til det», seier han no. Det nye målet er å setja opp ein garasje der arbeidet kan gjerast i helgar og på fridagar, etter at Underhaug frå i haust flytta til Bergen for å gå på skule. Han nærmar seg for øvrig 18 år og førarkort, og fortel at han allereie har prøvekjørt brannbilen: «For å seia det sånn, du skal jobba litt med rattet for å halda beint fram på rettstrekkjer. Og det er enormt mykje lyd når du kjører. Det fins ikkje lyddemping og isolering», smiler han. Registreringsnummer: R-33382.

Den siste brannbilen på søre Bømlo som vart skifta ut, var ein Mercedes-Benz 911 frå 1979. Bilen vart kjøpt brukt frå Bergen brannvesen i 1997, og kom inn som ein erstatning for Studebaker-en ved brannstasjonen på søre Bømlo. Bilen vart i 1997 kjøpt av Sildakongen, alias Arvid Otto Sildenskiold Mørch i Haugesund. Bilen er no til restaurering på ein verkstad i Hardanger, og skal ifølge Sildakongen «brukas til å marknadsføra sild og anna sjømat» når restaureringa er unnagjort. Sildakongen har fleire veteranbrannbilar, og han grunngjev dette slik: «Mi interesse for brannbilar bunnar i at eg er interessert i gamle lastebilar og gjenbruk. Då brannbilane som regel er godt vedlikehaldne, passar dei ypparleg til det eg brukar dei til. Nemleg å reisa rundt på marknader og festivalar og selja sild og anna sjømat». Dette gjer han no på fritida, mens han elles i året er sjømann og kaptein i varmere strok. Registreringsnummer: RA 4080.



Kåre Jørgen Underhaug i Jonal eig i dag Studebaker-en frå 1962. Han har planar om å restaurera bilen, og har pussa ned delar av karosseriet.

(Foto utlånt av Kåre Jørgen Underhaug)

... ”Hummer-Fangsten er dend Eneste Velsignelse, som Gud haver forundet os”...

Av Bernt Emil Vika

Bakgrunn hummarfisket

Opp gjennom tidene har livet for dei fleste folk på våre kantar vore eit slit. Målet for arbeidet var i all hovudsak å skaffa familien tak over hovudet, tilstrekkeleg med mat og nok varme klede.

Søre Bømlo og Espevær låg ikkje til rette for stort og omfattande jordbruk reint topografisk sett. Her var mykje ”haug og hammar”, og åkrane og slåtteteigane var små. Går ein inn i historia på 1800-talet finn ein at eit vanleg gardsbruk hadde to – tre kyr, nokre sauer, gris og høns. Hest hadde ein gjerne saman med fleire andre bruk. Alt som kunne nyttast frå naturen vart brukt, slikt som torv, tang og tare, lyng o.l. Gamle og unge måtte alle delta i arbeidet på garden på ein eller annan måte.

Innkoma frå garden var viktig, men like viktig var sjøen som inntektskjelde. Dei ymse fiskeria skifta med årstidene, det gjaldt å vera klar med dei rette fangstreiskapane når tida var der. Sildefisket var det viktigaste fisket. Store mengder sild seig inn til kysten rundt Espevær på ettervinteren for å gyta, og dette trekte til seg fiskarar frå heile Vestlandet. Folketalet i Espevær mangedobla seg i dei beste sildeåra på 1800-talet.

Eit anna fiske som var viktig for distriktet her var teinefisket etter hummar. Tilhøva rundt dei mange øyane, Nordøyane og Sørøyane, ved Espevær var svært gunstige for hummaren. Her var det urer, kløfter og holer å gøyma seg i, og tilgangen på mat var god. Resultatet av dei gunstige tilhøva var store mengder hummar i dette området.

Frå dei eldste tider har folk kjent til hummaren her til lands, og han vert nemnt i sagalitteraturen. Opp gjennom middelalderen åt ein ikkje hummar i Noreg. I artikkelen ”Om det Norske Hummerfiske og dets Historie” frå 1869 skriv dansken Axel Boeck at så seint som på 1850-talet ”nytes den meget sjelden av



Hummer - også kalla havets kardinal

våre fiskere – kun den dannede klasse finner smak i den”. Men sjølv om fiskarane ikkje åt hummaren sjølv, hadde hummarfisket rundt Espevær og søre delen av Bømlo pågått i lengre tid før artikkelen til Boeck vart skriven. Så og seia heile fangsten av hummar i denne perioden gjekk til eksport, og det var interessa for norsk tømmer på 1500-talet som sette fart i eksporten av hummar.

Noreg var rikt på skog, og spesielt frå skogfattige land som Nederland og Skottland kom mange skuter til mellom anna Sunnhordland for å kjøpa og byta til seg tømmer og anna trelast. Medan dei var her, fekk nok utlendingane smaken på den norske hummaren, og interessa for denne delikatessen vart svært stor. I 1540 fekk Sunnhordland sin eigen tollstasjon i Eldøyvågen på Stord slik at skutene slapp å gå heilt til Bergen for tollklarering.

Først kom hollendarane

Handelen med hummar tok for alvor til i 1680-åra. Hollendarane kom med dei såkalla hummarbyssene sine, båtar som var slik laga at dei hadde ein brønn med sjø i botnen. Den fylte dei med levande

hummar. I den tørre delen av lasterommet hadde dei diverse trelast. I Espevær låg hummarbyssene for anker i sundet. Her lasta dei hummar frå dei store kistene som låg fortøydde ved Kistevikjo og Kisteskjæret.

Hollendarane kjende til kunsten å bestikka. For å få med seg så mykje hummar heim som mogeleg, ynda dei seg inn med prestane i distriktet der dei var. Ved å gi prestane mellom anna ost og peparkaker, fekk dei desse til å oppmuntra allmugen til å fiska meir hummar. Dermed vart det større mengder for hollendarane å ta med tilbake til Nederland. Denne praksisen varte i lengre tid.

I 1692 vart det oppretta eit lite kremmarleie på Kjeholmen i Espevær. Dette var eit slags fiskevær under handelen i Bømmelhamn. Ein ”utliggjar” opphaldt seg her i sesongane og tok imot og salta fisk. Han kjøpte òg levande hummar frå teinefiskarane og selde til hollenderane. Drifta av kremmarleiet vart nedlagt etter berre 10 – 12 år og husa fråflytta.

Handels- og gjestgivarprivilegium

Ein kjøpmann frå Bergen, Jon Torkelsen, fekk i 1725 handels- og gjestgivarprivilegium i Espevær. På løyvet utstedt av stiftsbefaringsmann Undal står

det mellom anna: ”på en Øe i Sunnbordlehn ved havet beliggende, Espevær kaldet, en liden Handling at drive med fiskerne, som på de almindelige aarsens tider udror for at søge deses Næring paa havet, samt de Reysende, som der maatte ankomme, at forsyne med ald fornødenbed, som gjestgiver kand tilkomme”. Han etablerte seg i Biekrone og dreiv handel m.a. med hummar. Jon Torkelsen døydde i 1733, og enka, Mette Jacobsdr. Sem, gifta seg med Hans Rosenlund. Han hadde gjestgivarbrev på Mølstrevåg og kjøpte i 1736 handelsstaden Bømmelhamn. No var det han som dreiv handelen på Espevær. Rosseland døydde i 1739, og Mette gifta seg for tredje gong med Jonas Budde, som då fekk kontroll over handelsstadane både i Bømmelhamn og Espevær. Han hadde monopol på fiskehandelen i sitt distrikt og kvitte seg ikkje for å gå rettens veg dersom nokon selde fisk utanom hans monopol.

I 1753 vart det vedteke at tollstasjonen i Eldøyvågen på Stord skulle leggjast ned. Staten sin politikk var at handel no skulle vera ei bynæring. Bergensarane insisterte då på at alle skip til og frå utlandet langs vestlandskysten skulle innoom tollkammeret i Bergen. Dette gjorde hummareksporten frå Espevær vanskeleg. Skulle hummaren overleva turen til Nederland, måtte alt gå raskt for seg. Ein tur innoom Bergen ville forlenga reisa så mykje at hummaren



*Tilbøva for hummarfiske låg godt til rette mellom dei mange øyane rundt Espevær.
(Foto: Anders Wallevik)*

ikkje kunne leverast levande i Nederland. Jonas Budde sende difor brev til stiftsbefalingsmann Cicignon i Bergen der han skriv; *"Gaar nu disse Fartøyer bort, saa at Hummerfangsten ophæves, da bliver det en Umulighed for dend Fattige Bonde ved Søe-Siiden her i Districtet at kunde subsisere, og saa meget mindre være i Stand til at betalle de Kongelige Skatter og andre Contributioner, som Almuens paaboende Gaarder icke haver Anden slags mindste Herlighed, undtagen Fiskerierne, hvilke nu i mange Aar nu har slaget mærkelig Fejl, baade med Sild og Torsk, men Hummer-Fangsten er derimod dend Eneste Velsignelse, som Gud haver forundet os tilbage."*

Det gjekk som Jonas Budde spådde. Då tollstasjonen på Stord vart nedlagt, slutta dei hollandske hummarbyssene å koma til Espevær. Ein del handel med hummar, mellom anna til Skottland, greidde dei likevel å oppretthalda.

Så kom britane

Ti år seinare, i 1763, fekk britiske kjøpmenn monopol på kjøp av hummar i Espevær. Skottane kom med lette sluppar med ein gjennomhola brønn i botnen. Brønne fylte dei med levande hummar, og på den måten transporterte dei han til dei britiske øyane. I tida 1780 – 87 kom det 116 slike sluppar frå Storbritannia til Espevær for å kjøpa hummar. Båtar som "Comes of Catnes", "Janet", "Friendship", "Squirrel" etc. kom gong på gong for å henta den dyrebare lasta.

Etter Jonas Budde, som døydde i 1774, var det ei lang rekke med folk som med kongelig privilegium dreiv handel og gjestgiveri i Espevær. Kontrakten med dei britiske hummaroppkjøparane vart fornya kvart tredje år. Det var britane som hadde kapitalen og det var dei som bestemte prisen på hummaren.

Under Napoleonskrigane, 1807 – 1814, var Noreg formelt sett i krig med Storbritannia. Britiske krigsskip blokkerte Norskekysten, og ingen skip kom for å henta hummar i den perioden. Men med freden kom også dei velkjende britiske hummarsluppene tilbake.

Nedgang i bestanden

På 1830-talet minka det med hummar, og mange meinte at overfiske var grunnen. Bestanden gjekk så drastisk ned at det måtte setjast i gang tiltak. I 1848 vedtok Stortinget fredningslova for hummarfisket.

Lova vart gjort gjeldande frå 1. januar 1849. Hummaren vart då freda i gytetida, frå 15. juli til 30. september.

Hans Jacob Baade

I 1848 kjøpte Hans Jacob Baade frå Stavanger Kjeholmane. Han fylte ut med stein mellom dei tre holmane og fekk til slutt éin holme, Baadeholmen. Her etablerte han ein stor handelsstad med hovudhus, sjøbuer, krambu, bøkkarverkstad og ølstove. Noko av bygningsmassen vart bygt på murane etter kremmarleiet frå 1692. Samtidig tok han over handelen med hummar. I 1850 bygsla han ei sjøhustomt på Humraholmen ved Svartesejøen. Denne låg lagleg til for å ta imot hummar frå teinefiskarane i Nordøyane. Hos Baade budde den engelske hummaroppkjøparen, og fiskarar frå heile distriktet kom med hummar og leverte til dei britiske sluppene.

Baade gjorde det godt i mange år, men på slutten av 1860-talet begynte det å gå nedover. Vårsildfisket svikta, og fangsten av hummar minka av. 1874 var eit bunnår når det gjaldt hummar, og nye tiltak måtte setjast i verk frå styresmaktene si side. I fredningslova av 17. juni 1879 står det i klartekst kva tiltaka gjekk ut på;

"Hummer, der er under 21 Centimeter lang fra Pandebornets Spidse til Enden av Halens midterste Svømmelap, maa hverken gjemmes, falbydes, sælges, kjøbes, modtages eller dræbes, men skal strax, efterat den er optaget, kastes tilbage i Søen". I § 2 står det mellom anna; "Ligesaa skal det være forbudt at fange, falbyde, sælge, kjøbe eller mottage Hummer i Tidsrummet fra 15de Juli til Udgangen af September; - -".

Shedrach Fitzherbert Nickerson

Den engelske hummaroppkjøparen Shedrach Fitzherbert Nickerson frå Grimsby, som var i Espevær på denne tida, fann ut at han no måtte tenkja nytt. Han pakta difor heile Pollen og stengde av frå Nordrevågen med ein mur. Tanken var å kjøpa hummar frå fiskarane i sesongen og oppbevare han i Pollen til engelske båtar kom og henta han. Prosjektet var ikkje vellukka, hummaren var vanskeleg å få tak i att, og desutan døydde mange i den stillestående sjøen. Nickerson gav opp prosjektet i 1895. Det same året døydde Hans Jacob Baade, 93 år gammal. Då Nickerson avslutta kontrakten sin i Espevær, vart det også slutt på handelen med hummar direkte mellom Espevær og Storbritannia.



*Kaien rundt 1918. I framgrunnen båten "St Hans".
(Foto utlånt av Søre Bømlo omsorgstun)*

Handelshuset Larssen

På midten av 1850-talet vart det etablert endå eit handelshus i Espevær. Lars Larssen, f. 1831, bygsla ein sjøhusgrunn mellom Heljesvikjo og Kistevikjo og sette opp ei saltebu her med våning oppe. Her dreiv han med sildesalting og hadde krambu på baksida av huset. I tillegg hadde han bakeri. Lars døydde i 1885 og sønene Kristian og Lauritz åtte eidedomen i lag i nærare 50 år. Dei reiv saltebua etter faren og flytta ho nordaustover på eidedomen. Lauritz bygde nytt stort hus med våning oppe og landhandel nede. Han handla òg med fisk og hummar. Framfor huset bygde han stor kai. Kristian kjøpte ei stor saltebu med husvære frå Karmøy og sette ho opp på den sørvestre delen av eidedomen.

Christian Bjelland A/S

Christian Bjelland A/S frå Stavanger hadde no folk i Espevær for å driva handel med hummar. Dei hadde same tankane om lagring av hummaren som Nickerson hadde, men ville løysa det på ein annan måte. Bjelland såg etter eigna stader mellom holmar og skjer der ein kunne stengja hummaren inne og der det var stor gjennomstrøyming av sjø. Han bestemte seg for ein stad ved Danmarksundet og bygde ein såkalla hummarpark der i 1887. Store takkonstruksjonar vart sette opp over sunda. Desse vart dekkja med kvitmåla bølgeblekk for å halda jamn temperatur. Djupna var 3 - 4 meter og botnen var av sand og grus. Arealet av hummarparken var

950 m², og på det meste hadde dei rundt 24000 hummar der. Denne løysinga med å oppbevare hummar viste seg å vera mykje meir vellukka enn den Nickerson hadde prøvt ut i Pollen. Christian Bjelland A/S innleia samarbeid med handelsmann Lauritz Larssen. Larssen fekk tilsyn med hummarparken og kjøpte hummar frå teinefiskarane.

Hummarparken var i bruk fram til 1959. Etter det var han i dårleg forfatning ei tid, men i 1993/94 vart han restaurert av eldsjeler på Espevær. Det er "Stiftelsen Hummerparken" som driv parken i dag, og han framstår som eit flott byggverk og eit minnesmerke over eit viktig fiske for mange. Hummarparken er tildelt Europa Nostra diplom for godt restaureringsarbeid, og er freda av Riksantikvaren.

Nye transportmåtar

I 1877 vart Haugesunds Dampskibsselskab stifta. Året etter sette selskapet inn D/S "Karmsund" i fast rute mellom Bergen og Stavanger. Båten hadde anløp i Espevær og la til ved kaien til Lauritz Larssen. Ein del hummar vart no selt på den nasjonale marknaden. Pakka i kassar med is vart han sendt med "dampen" til restaurantar og hotell i Bergen, Haugesund og Stavanger. No var det Christian Bjelland A/S som stod for eksporten av hummar frå Espevær. Mykje hummar gjekk med



*Hummarparken på Hillerbolmen 1980.
(Foto: Petter Nesse)*



*Karmsund ved Kaien i Espevær. Kassar med hummar på dekk.
(Foto: Anders Wallerik)*

rutebåten til Stavanger for å bli lasta om og sendt med dei store linjedamparane ut i Europa. Dei nye transportmidla som på denne tida vart tekne i bruk, dampskip og jernbane, førte til at transporten gjekk raskare, og hummar kunne eksporterast til stadig større område.

Hummarhytter

Fiskarane i Espevær hadde kort veg til fangstplassane for hummar. Dei frå Bømlo derimot måtte ro langt. Så kom dei på at viss dei sette opp små hytter ute i øyane til å overnatta i så slapp dei å ro heim kvar dag. Ein lun og skjerna stad i Søløysundet i Nordøyane vart peika ut til formålet. Det var folk frå Espevær som åtte øyane der hyttene vart bygde, men det var aldri snakk om å svara leige.

I det følgjande kjem ein kort oversikt over livet til dei som hadde hytter i Nordøyane. Rekkefølga i bygginga av hyttene slik det vert framstilt nedanfor er noko usikker.

Den første hytta

Den første hytta vart sett opp på 1870-talet og var eit resultat av samarbeid mellom brørne Ole Ingemundsen, f. 1838, og Jens Ingemundsen, f. 1844. Hytta var lita, inne var det berre plass til gruve og eit par køyesenger med halm-madrasser.

Ole Ingemundsen var såkalla plassmann på bruket til Paul Engelsen (i dag Solheim på Eide). I 1866 fekk han bygsla eit jordstykke, Eides-Tre, lengst vest på garden. Der hadde han stove og ei lita løe. Han dyrka eit par åkerflekkar og hadde nokre smale. Men først og fremst var han fiskar. Han var gift med Marie Sørensdtr. Vestvik, og saman hadde dei fem barn.

Ein av sønene til Ole og Marie, Ole Johan Olsen (Oleren), f. 1869, var allereie som 5 – 6 åring med faren på hummarfiske i Nordøyane. Han leverte hummar til den engelske oppkjøparen for 20 øre stykke og fekk i tillegg ”beskøyter” (kavring/kjeks) av engelskmannen. Ole Johan vart gift med Martha Gurine Knutsdotter Kalavåg, og dei fekk tre barn. Dei budde ei stund på Kalavåg, men i 1906 flytta dei til Espevær og bygsla halvparten av Vistemuren ved Svartesjøen. Ole Johan arva halvparten av hummarhytta på Søløy etter faren. Han var svært godt kjend i øyane og visste om kvar hole. ”Det er som om han er fødd på botnen”, vart det sagt om han. I 1930 selde han huset sitt til dottera Anna. Ole Johan døydde i 1958.

Jens Ingemundsen, den andre som åtte i denne hytta, bygsla husmannsplassen Vespstad-Tre. I Eidesvågen hadde han naust saman med ein annan bror, Jørgen. Den siste som brukte denne hytta var Øystein Eide frå Hatten.



*Frå Svartesjøen. Ole Johan Olsen sitt bus som nr. to frå venstre
(Foto: Anders Wallerik)*



Mathias og Simon Eidesvik si hytte.

*F.v. Ola Stoknes, Frida Nilssen, Eilert Amundsen, Oscar Nilssen, Selma Amundsen, Inga Amundsen. Året er 1931
(Foto frå Odd Nilsen)*



Svartesjøen. Huset til Ole Johan Olsen ligg som nr. tre frå venstre. (Foto frå Rolf Nesse)



*Humrabyttene i Nordøyane. F.v. Bjarne Børresen, Oscar Nilssen, Espevær som held Eilert Amundsen i armane, Frida Nilssen, Inga Amundsen. Året er 1931
(Foto frå Odd Nilsen)*

Den andre hytta

Den andre hytta vart bygd av Lars Sørensen Vestvik, f. 1832 og Simom Larsen Eidesvik, f. 1839. Det er ukjent kva tid hytta vart oppført, men ho var relativt stor og hadde plass til grue og 6 -7 køyer.

Lars Sørensen Vestvik kom frå husmannsplassen Tinholmevikjo i Neset (Vestvik). Faren, Søren Jakobsen Tjong, kom frå Tjong og hadde bygsla denne plassen i 1824 som den første husmannen der. Lars var gift med Ingeleiv Eliasdtr. Vestvik, og saman hadde dei tre barn. I 1864 overtok Lars og Ingeleiv plassen. Dei hadde sauer, gris og tre kyr, og dei sådde korn og sette poteter. På sørsida av Kalavågsvågen fekk dei spa torv i ei myr. Dei bar torva ned til Hidleren og rodde den over vågen. Bygslavgifta var seks arbeidsdagar hos eigaren av jorda, to i slåttan og fire i kornskurden. Ved sida av jorda var sjøen ei svært viktig inntektskjelde. Lars dreiv med garn om vintrane og var så langt nord som til Fedje på sildefiske. Inntekta av hummarfisket

var også viktig, og når Lars var heime, sat han støtt og batt på teinekalvar.

Då dottera, Martha Gurine, gifta seg med Aanen Gautesen, delte Lars plassen i to. Svigeronen fekk austre delen og sjølv sat han med den vestre. Sonen Elias, som hadde vore bøkkar i Haugesund ei stund, flytta heim og overtok faren sin del av plassen. Lars døydde i 1911. Elias, som var fødd i 1870, kjøpte faren sin del av plassen og vart sjølveigar i 1914, . gnr. 47, br.nr. 7. Aanen Gautesen kjøpte den andre delen i 1915, gnr. 47, br.nr. 11.

Elias arbeidde med bøkking i Espevær og dreiv i tillegg med fiske. Saman med Mathias Knutsen Kalavåg kjøpte han den engelske kutteren "Bris". Med denne var dei ein sommar på sildefiske ved Island. Elias overtok faren sin del av hummarhytta i Søløysundet og balte med teiner der på tradisjonelt vis i mange år.

Simon Larsen Eidesvik, den andre medeigaren i denne hytta, vart fødd i 1839. Som ung tente han hos Torbjørn Eriksen som bygsla ein husmannsplass vest i Eidesvik. Simon vart gift med Anna Ingebrigtsdtr. Røssehaug frå Sveio, som også var i teneste hos Torbjørn. I nokre år budde Simon og Anna saman med Torbjørn, men bygde så eige hus lenger vest, mot Tednevikjo. Dei fekk sju barn. Simon var med haugesundsfartøy til Nordland på sildesalting og dreiv elles med småfiske og teinefiske. Han døydde i 1910.

Ein av sønene til Simon og Anna, Laurits, f. 1867, arva faren sin del av hummarhytta på Søløy og brukte ho i mange år. Laurits kjøpte opp ein del land i Eidesvik og fekk ein gard stor nok til å fø tre kyr og 10 – 15 smale. Her bygde han nytt våningshus og løe. Laurits var gift med Kristiane Mathiasdtr. Hovland frå Vespestad. Dei hadde fem barn. Han hadde naust etter faren, og saman med broren Johan åtte han mellom anna garnbåten ”Stanley”. Laurits døydde i 1928.

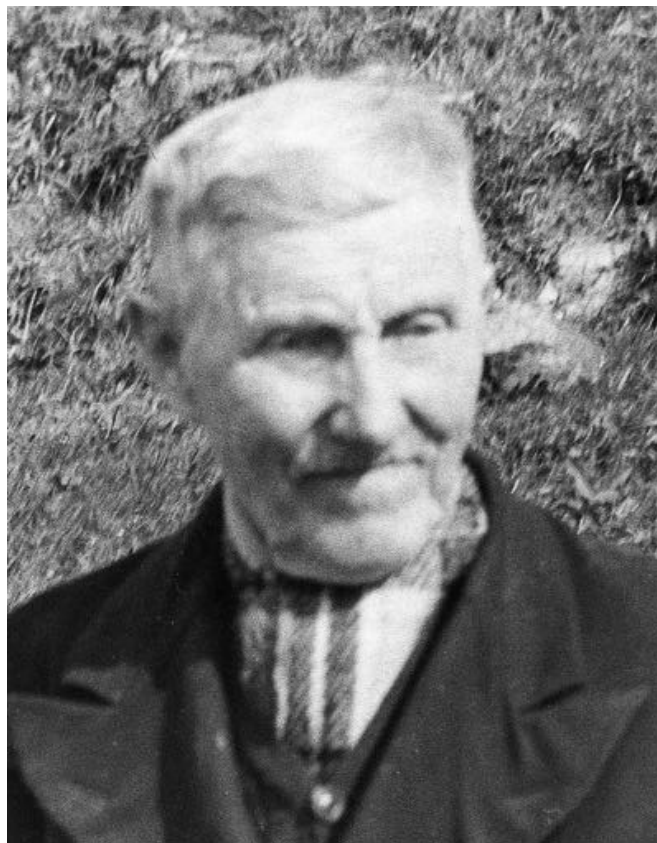
Eigedomen vart då overtatt av to av sønene til Laurits og Kristiane, Simon f. 1905 og Mathias f. 1909. Dei reiv det gamle naustet og bygde nytt like nedom huset. I 1948 delte brørne jorda. Simon sat med hovudhuset, og Mathias bygde hus på sin del. Simon var gift med Helene Hestenes frå Grutle, og dei hadde fire barn. Mathias var gift med Marie Hestenes, Grutle. Dei hadde også fire barn.

Simon og Mathias var med på hummarfisket allereie som unggutar. Det vert fortalt etter Simon at han syntest det var svært kjekt å vera med på overnatting i hyttene. Spesielt kjekt var det om kveldane når det vart litt tid til samling om eit måltid og drøs rundt grua. Gamlekarane hadde alltid ei skrøne på lur, og den eine historia tok den andre.

I 1929 kjøpte Simon og Mathias skøyta ”Magne”. Denne vart brukt til forskjellige slags fiske, også hummarfiske. Dei budde då i skøyta, og dette førte til at hytta deira i Søløysundet vart stadig mindre brukt til overnatting.

Den tredje hytta

Ei tredje hytte vart sett opp i Søløysundet omkring 1910 av Peder Johnsen Eidesvik, f. 1876, og Martin Solheim, f. 1887.



Ole Johan Olsen (Foto frå Anne -Karin Kallevåg Sortland)



Martin (Tinen) og Hanna Solheim (Foto frå Signe Lønning)

Peder Johnsen Eidesvik lærte tidleg å driva med garnfiske etter sild. Silda hadde vore borte i mange år, men var no tilbake i store mengder. Om somrane var han på makrelldorging med forskjellige espeværsfartøy, og om vintrane sigla han kutterar på sildefiske så langt nord som til Møre. Han hadde part i fleire båtar og var også medeigar i notbruk. Hummarfisket om våren og forsommaren var eit viktig fiske også for Peder, og hummarhytta han var medeigar i vart brukt i ei årrekkje. Peder var gift med

Gunhilde Mathiasdtr. Hovland, og saman hadde dei 9 barn. Peder døydde i 1960.

Martin Solheim, ”Tinen”, var opphaveleg frå Austrheim. Han flytta til Bømlo og gifta seg med Hanna Mathiasdtr. Hovland frå Vespestad. Martin og Hanna fekk to gutar. Dei budde på Vespestad ein periode, og Martin dreiv då mykje med fiske, også hummarfiske. Han fekk skøyte på br. nr. 2 på Eide (Solheim), tinglyst i 1934, og flytte dit. Han hadde to naust i Eidesvågen og eitt i Kåså (Gabrielsnaustet). Martin døydde i 1955.

Gutane til Martin og Hanna, Nils og Mathias, brukte også denne hytta gjennom mange sesongar.

Den fjerde hytta

Ei fjerde hytte på Søløy vart bygt tett inn til dei andre av Gjert Kristiansen Uremarken, f. 1845, frå Bremnes.

Gjert Kristiansen Uremarken bygsla ein tomt på Eides-Tre, på br.nr 1 av Eide. Han var gift med Marta Hansine Larsdtr. Vespestad, og saman hadde dei tre barn. Gjert hadde smale i kjellaren og dyrka opp litt jord rundt huset. Elles dreiv han med fiske. Han var aleine om hummarhytta i Nordøyane.

Byggemåte

To av hyttene i Nordøyane var bygde med vanleg saltak. Den største av dei, den som vart bygd av Lars Sørensen Vestvik og Simon Larsen Eidesvik, hadde ein kraftig steinmur nede. Denne muren står enno (2012). Dei to andre hyttene var bygde med pulttak (eit skråtak over heile hytta).

Ikkje alle som dreiv med teinefiske etter hummar i øyane bygde seg hytte for å overnatta. Stener Andersen frå Vespestad og Bertel Larsen Vold frå Vold kvelvde ein gammal båt på Søløy og overnatta under den.

Ei hummarhytte vart også bygt i Roaldsfjorden. Denne var det Nils Meland som sette opp omlag 1910. Ei hytte vart også sett opp i Sørøyane sør for Espevær.

Fangstreiskap

Teinefisket etter hummar i Nordøyane med overnatting i hyttene gjekk føre seg nokre hektiske veker i den lyse tida på forsommaren. Når tida nærma seg for å setja i gang, var det stor aktivitet i nausta med klargjering av teinene. Kalvane i teinene måtte vera i orden, tauet måtte vera til å stola på og teineduvene merka. Ei teine var sylindrerforma og bygd opp av tynne stavar. Ho var litt utbula på midten. Lengda var mellom 70 og 80 cm. Endane



*Steinmuren etter den eine hytta står enno att på Søløy (2012).
(Foto: B.E.Vika)*



Typisk hummarteine frå distriktet rundt Espevær.

var bundne for med masker, og i midten stod ei krune, eller kalv som det også vart kalla. Kruna var laga av tynne spiler av brake og forma slik at det var lett for hummaren å koma inn, men vanskeleg å koma ut. Som lokkemat brukte ein fisk. Halvrotten fisk var best.

Det var i hovudsak to måtar å fanga hummaren på. På grunt vatn kunne hummaren takast med lange klyper, men den mest vanlege metoden var å fanga han i teiner. Hollendarane såg helst at hummaren vart fanga med teiner på djupare vatn. Den hummaren som heldt seg på grunt vatn hadde som regel nett skifta skal. Der gjekk han og åt på kalkkrik mat som muslingar og kråkeboller. Med blautt skal var han mindre levedyktig enn med hardt skal og tålte difor ikkje så godt den lange transporten til Nederland.

Sesongen tek til

Når tida for hummarfisket var der, skulle teinene lastast om bord i robåtane. Å lasta ein teinebåt var ein kunst, og teinene måtte stablast på ein heilt spesiell måte. Teinefiskarane var interesserte i å få så mange teiner om bord i båten som mogeleg. Samtidig måtte det gå an å ro båten på ein effektiv måte. Ein rett lasta teinebåt fekk plass til ca. 22 teiner. Her gjaldt det å økonomisera med plassen for å sleppa å ro ut og inn så mange gonger.

I tillegg til teinene måtte dei ha med seg ein del utstyr for å fanga fisk til teinemat. Ved sida av fiskesnøre og garn hadde dei også med seg ein glip. Dette var ein stor ”håv” på 3 - 4 meter i diameter som dei kunne bretta saman. Når dei brukte han, falda dei håven ut og senka han eit stykke ned i sjøen ved hjelp av ein bom. I teinene fekk dei i tillegg til hummar også ein god del krabbe. Noko av denne knuste dei med ei krabbihakka mot ein flat stein. Den opphakka krabben heiv dei så over glipen, og fisk, spesielt mort, strøynde til for å eta. Då var det berre å dra opp og få fangsten inn i båten. På denne måten fanga dei mykje teinemat på ein lettvinnt måte.

Sjøkikkerten var også viktig å ha med seg under hummarfisket. Teinene måtte liggja stødig og godt på botnen og i rett retning. Gjennom årelang erfaring hadde fiskarane bygt seg opp kunnskap om dette, og ved hjelp av sjøkikkerten kunne dei forvissa seg om at teinene var rett plasserte.

Kistene dei oppbevarte hummaren i før levering var ofte forma som ein liten båt som låg tungt i sjøen. Dei var lettast å dra med seg når dei var laga med ”baug”. Kister som var berekna på å liggja i ro på same staden var gjerne forma som store kassar.

Tørre teiner fiska ikkje. Lydar av luft som skulle ut av treverket i teinene gjorde at hummaren skydde dei. Difor måtte teinene bløytast nokre dagar før fisket kunne ta til for alvor.

Rutinen under teinefisket var slik at fiskarane opphaldt seg i øyane på vekedagane og var heime i helgane. Ein må gå ut ifrå at når dei var heime i helgane rodde dei saman og let enkelte av båtane vera igjen i øyane.

Livet som teinefiskar

Livet som teinefiskar i Nordøyane var så visst ingen dans på roser. Arbeidsdagane var lange, og komforten i hyttene var lite å skryta av. Når det gjaldt teinene, skulle kvar enkelt av dei sjekkast minst ein gong i døgnet, og ny fisk til lokkemat skulle festast inni. Var det hummar i teina, noko det som regel var, måtte klørne bindast for. Viss ikkje kunne hummaren skada kvarandre i hummarkistene. Kvar hummarfiskar hadde sin spesielle måte å binda klørne på slik at dei kunne skilja hummaren når han skulle leverast. I fint ver hende det at fiskarane rodde langt vest med nokre teiner. Desse trekte dei tidleg på morgonen, allereie i 4-tida.

Matstellet var enkelt. I hovudsak åt dei fisk som dei fiska medan dei var der. Det var grue både inne i hyttene og ute til å koka på. Sjøvatn vart bruk til å koka i. Poteter, brød, smør, kaffi og surmjølk hadde dei med seg. Fiskarane skar torv i ei myr lenger inne på øya, og her henta dei også ferskvatn til kaffien. Ein gong imellom fekk enkelte av fiskarane besøk av konene sine som kom med mat til dei.

Av og til rodde dei til Espevær for å handla nødvendige matvarer. Tauverk og fiskesaker må ein gå ut ifrå at dei også hadde bruk for innimellom. Det var også i Espevær at dei leverte fangsten sin før dei rodde heim i helgane.

Når det minka av med antal hummar dei fekk i målet, slutta dei av for sesongen og tok teinene med seg tilbake til naustet.

Om hausten når onnene var over, var det tid for teinefiske igjen. Men denne tida eigna seg ikkje for overnatting. Det var for kaldt, mørkt og vindfullt til det. Martin Solheim (Tinen) gjorde eit forsøk ein gong, men natta vart kald og uhyggeleg, og det freista ikkje til gjentakning.

Concord Canning

Tidleg på 1900-talet etablerte Concord Canning seg på Espevær. I 1908 bygde dei ein hummarpark på Ramsholmen etter omtrent same mønster som den i Danmarksundet. Bygningane over hummarparken stod fram til slutten av 1900-talet, men er i dag borte (2012).



*Hummarparken på Espevær i 2012.
(Foto: B.E. Vika)*

Farleg fiske

Teinefisket var langt frå ufarleg. Den 15. mai 1948 skjedde ei stygg ulukke under teinefisket i Sørøyane. Alf og Sverre Vestvik var då ute for å henta teinene sine for å avslutta sesongen. Det var fint ver den dagen, men ein del dønningar rulla inn frå havet. Kva som eigentleg skjedde er uvisst, men robåten deira vart funnen tom, og ein del teiner låg og dreiv i sjøen. Dei to fiskarane vart aldri funne.

Slutt på tradisjonelt teinefiske

Utetter 1950-talet vart det slutt på teinefisket i Nordøyane på tradisjonell måte. Bestanden av hummar hadde gått så mykje tilbake at ingen fann det rekningsvarande å driva lenger. Ein epoke var over, og hummarfisket har aldri tatt seg opp igjen etter den tid. I dag (2012) er hummarfisket sterkt regulert. Minstemålet er 25 cm, og frå svenskegrensa til og med Sogn og Fjordane fylke er det kun lov å fiska hummar i tida 1. oktober til 30. november. I lova som regulerer hummarfisket står det óg mellom anna om kva reiskapstypar som kan brukast for fangst av hummar;

Hummer kan kun fiskes med hummerteine. Hummerteiner skal ha minst én sirkelformet fluktåpning på minst 60 millimeter i diameter på hver side av teinen. Yrkesfiskere (personer registrert i Fiskermanntallet som fisker med

merkeregistrert fartøy) kan fiske med inntil 100 teiner, mens fritidsfiskere har en begrensning på 10 teiner per person og per fartøy.

Det spørst om teinefiskarane i Nordøyane utan vidare ville godtatt regelen om at hummaren skulle ha fluktmulighet. Eit humant fiske som dette vil ein tru ville blitt latterleggjørt mellom dei barske fiskarane i Nordøyane, og kanskje skapt grunnlag for nye skrøner mellom dei.

Kjelder:

Kari Shetelig Hovland: Bømlo Bygdebok III, 1972
Kari Shetelig Hovland: "Litt historie om hummerfisket på Bømlo". Artikkel i Sunnhordland Årbok 1994

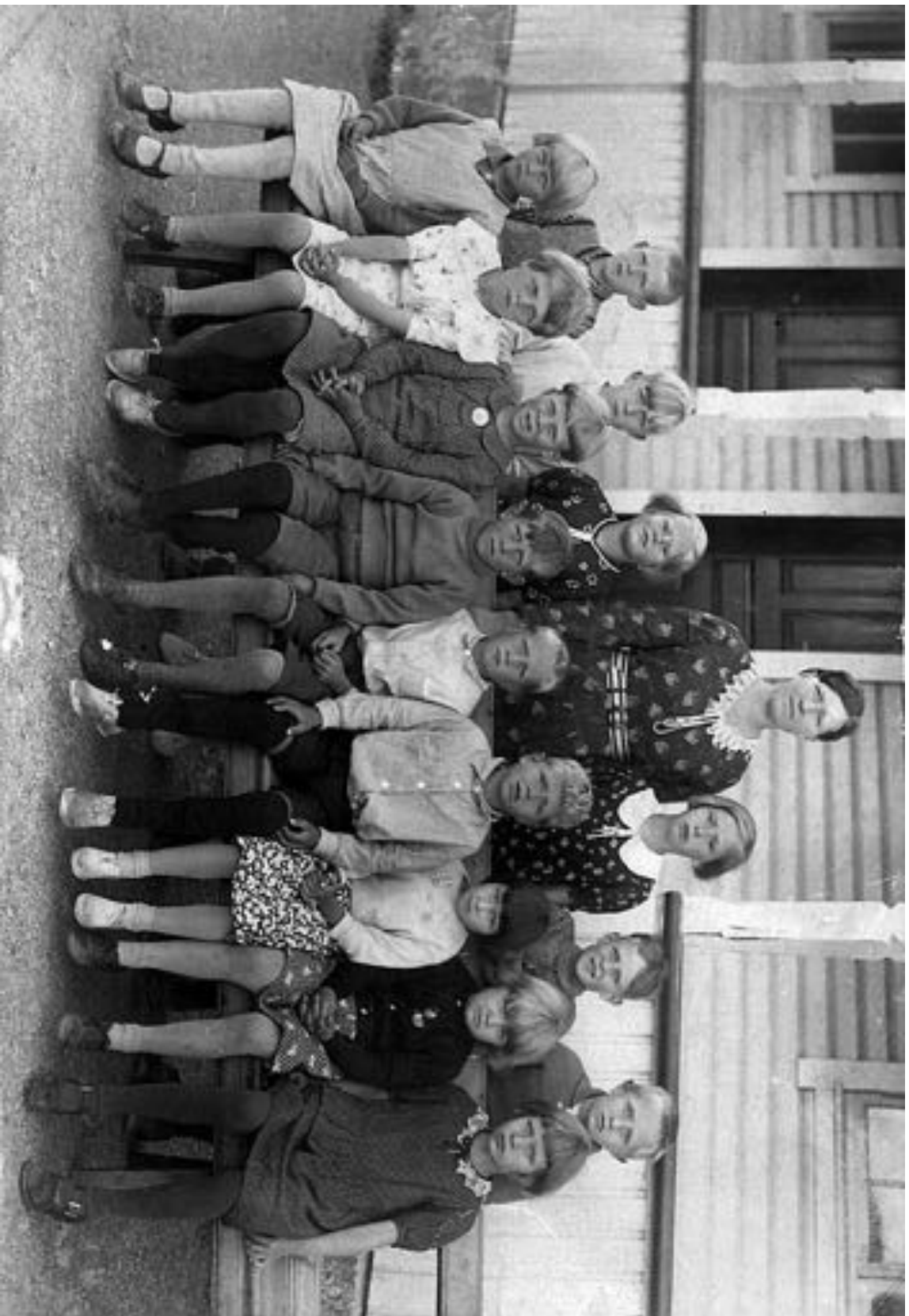
Nils Kolle: Bømlo bygdebok, band VI, 1989
Alf Dannevig: "Hummer og Hummerkultur".
Fiskeridirektoratets skrifter, 1936

www.fiskeridir.no

Informantar:

Rolf Nesse, Arne Eidesvik, Lars Inge Vestvik, Einar Kallevåg, Martin Eidesvik, Anne-Karin Kallevåg Sortland

Klassebilette frå 1939



Bake fra venstre: Robert Kallenæg, Ernst Vestrik, Tilla Johnsen, Frøken Kristensen, Elfrid Eidsvirk, Sverre Lønning, Malvin Lønning.

*Framme fra venstre: Elida Lønning, Soberg Johnsen, Anny Vold, Jakob Årvik, Karstein Hoiland, Erling Kallenæg, Anna Vestrik, Ester Lønning og Dagmar Dagsland.
Peder Kolbjørnsen var ikke på skulen den dagen. (Foto frå Robert Kallenæg)*

Sangforeining?

Vi er noko usikre på i kva anledning dette biletet er teke. Kanskje er det ei sangforeining e.l.? Vi kjenner heller ikkje til namna på alle, men nokre meiner vi å vita kven er. Kanskje lesarane av Leidarsteidn kan hjelpa oss?

Biletet er etter alt å døma teke omkring 1900.



Øverst fra venstre: Inger Zahl (fru Zahl), Stina Lodden, Rasmus Hovland, Jørgen Hovland, Andreas Zahl, Mathias Kallevåg, Lisa Svalland og Lava Hovland

Midterste rekke frå venstre: nr 6 Kirsten Lønning, nr 7 Margrete Lodden

Fremste rekke: nr 1 fra venstre: Valborg Karine Gudmundsen (gav namn til Karinestova), nr 5 Herborg Mulbrekke Hovland.

(Foto frå Einar Kallevåg)



*Jule- og nyttårsbelsing frå Lauritz Larssen, jula 1905.
(Foto frå Lars Inge Vestvik)*

Biletskanning og formgjeving: Bernt Emil Vika
Trykkeri: Leirvik Trykkeri AS
Opplag: 800 eks.