

HØNERÆVSKØYTA PÅ KORTANES

Terje Emil Johannessen

Ved kaien på Kortanes i Haugesund utenfor Stiftelsen Haugesjøens sjøhus og verksteder ligger det i dag to fullriggede, velrestaurerte gamle fartøyer. Det er hardangerjakten ”Johanne Karine ” og ”hønerævskøyta” ”Kaia”. Denne historien handler om den sistnevnte båten med den merkelige typebetegnelsen og den utrolige skjebnen. Den var totalt vrak. I dag ligger den prektig og fullrigget på Kortanes, som om den ikke har gjort noe annet i hele sin tilværelse. Sannheten er en helt annen.

”Kaia” ble ferdigrestaurert i 2005, og selv om dens dimensjoner og utseende ikke er så imponerende som på nabobåten ”Johanne Karine”, er den i fartøyvernsammenheng et klenodium. ”Kaia” skal være en av de svært få eksemplarer som er igjen av en fartøytype som en gang var ganske vanlig langs kysten – nemlig hønerævskøyta. Den er også blitt kalt ”kystens arbeidshest”. Det var den i sin tid, og derfor fortjener den stor oppmerksomhet fra alle som er interessert i kystkultur og fartøyvern.

Betegnelsen hønerævskøyte finnes registrert for første gang i det maritime vokabularet her i landet tidlig på 1800-tallet. Selve ”høneræva” er en påbygd plating i forlengelsen av hekken. Denne ble konstruert for å gi mer arbeids- og lasteplass. Stor dekkflate var nyttig i en tid da viktige varer som tønner, ved og trelast ble fraktet som dekkslast.

Det foreligger ingen fullverdig kartlegging av denne skøytes liv og levnet. I denne artikkelen har jeg satt sammen det jeg har hatt av tilgjengelig informasjon pr mai 2006. Det er et håp at den kan resultere i at flere kilder dukker opp som kan bekrefte hvor og når skuta ble bygd, og mer detaljert beskrive hvilken virksomhet den deltok i fra den ble antatt bygd på 1860-tallet, til den ”ble oppdaget” i Sandnes i 1925. Den gang het skøyta ”Haabet”.

I søkelyset i flere år.

Stiftelsen Haugesjøen hadde i flere år interessert seg for denne skøyta. Den 19. august 1983 sender stiftelsen et brev til Norsk Sjøfartsmuseum ved konsulent Fredrik Denneche der det bl.a. heter:

Skøyta lå til kai i Røyksund syd for Haugesund.... For tiden ser skøyta medtatt ut etter havari i vinter. "Haabet" har de siste årene vært brukt til peling og bygging av kaier. Til dette bruk er skøyta utstyrt med stål原因, stål原因 og winsj.

Deretter gis det en detaljert tilstandsrapport, og det foretas en vurdering av behovet for arbeidsinnsats for å få satt båten i stand igjen. Oppsummert var det snakk om til sammen 7250 timers arbeidsinnsats og en samlet materialkostnad på 84.800 kroner. Stiftelsen varslet at den var villig til å legge ned betydelig egeninnsats, men det var også behov for å leie inn en spesialarbeider. I tillegg trengte man materialer og seil. På den bakgrunn ba man om et tilskudd på til sammen 203.000 kroner.

Den 10. juni 1984 hadde samtalen mellom stiftelsens styre og eieren, Kjell Jakobsen i Røksund, ført til at man var enige om at stiftelsen skulle overta båten vederlagsfritt. Denne dagen underskrev Jakobsen et gavebrev der dette ble slått fast. I gave-

Stiftelsen Haugesjøen

ble etablert 17. juni 1981 med følgende formål: *Sosial og kulturell virksomhet i forbindelse med restaurering av gamle seilfartøyer samt drift av disse i opplæringsøyemed. Oppbygging og drift skal skje i nært samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum, skole- og kultursektoren og arbeidskontoret.* Seinere har stiftelsen gjennomgått flere utviklingsfaser. Haugesund kommune ga høsten 1993 stiftelsen permanent tilhold på Kortanes på Risøy, en eiendom som kommunen gjennom et makeskifte overtok fra Haugesund Mekaniske Verksted. Her har stiftelsen gjennom mange år kunnet utvikle virksomheten sammen med avdelingene som er en del av Fagerheim skole på Årabrot. Stiftelsen har i dag seks ansatte.

brevet ble det også opplyst om at vinsj og motoranlegg var tatt på land og ikke var med i overdragelsen. Propelleranlegget som fremdeles sto montert, skulle demonteres ved første slippsetting.

I fortsettelsen av bekymringsmeldingen og søknaden til Sjøfartsmuseet skjedde det imidlertid lite og ingenting. Hvilken innflytelse konsulent Fredrik Denneche hadde, vites ikke. Den første henvendelsen til Sjøfartsmuseet kokte tydeligvis vekk i kålen. Tiden gikk. Stiftelsen manglet de nødvendige midler.

Fire år seinere, i 1987, fikk Åsmund Færøy, styremedlem i Stiftelsen Haugesjøen, ny fart i saken. Han oppdaget at fartøyet var sunket i Røksund. Åsmund Færøy fotograferte vraket og sendte bildene til Svein Molaug ved Norsk Sjøfartsmuseum for kommentarer og vurdering. Straks kom det svar fra Molaug om at Stiftelsen Haugesjøen måtte sikre fartøyet. Nå ble det aksjonert. Etter omfattende dugnadsinnsats i Røksund ble skroget hevet, slept til Haugesjøen og satt på land. Fartøyet ble like etter erklært verneverdig av Riksantikvaren, og det ble etter hvert bevilget såpass med penger at Stiftelsen Haugesjøens folk kunne hude opp skroget og få dekkbjelkene på plass.

Hønerævsjøya ble stående i mange år på Kortanes. Fremdriften i restaureringen gikk i rykk og napp. Dette skyldtes først og fremst at arbeidet på Stiftelsen Haugesjøen ble lagt om, og at systematisk rehabilitering av fartøyer i lange perioder ikke i tilstrekkelig grad lot seg kombinere med oppfølgingen av de vanskeligstilte ungdommene som stiftelsen arbeidet med. Skøyta tilstand var slik at det var behov for massiv arbeidsinnsats. I 1999 ser vi av interne papirer at skroget omsider ble konstatert å være tett, og at man var godt i gang med skandekket. Men samtidig var det flere i miljøet i og omkring stiftelsen som ønsket fortgang i arbeidet med å få satt i stand skøyta. Styret i stiftelsen vedtok derfor i år 2000 å overføre resten av restaureringsarbeidet til Hardanger Fartøyvernssenter, og å søke Riksantikvaren om midler til å fullføre restaureringen der. Riksantikvaren var positiv. Skøyta ble deretter fraktet inn til Fartøysenteret i Norheimsund, hvor restaureringen fortsatte i nært samarbeid med stiftelsens folk.

Riksantikvaren bidro i 2001 med ytterligere midler til arbeidene, og da skuta ble ferdigrestaurert i 2005, hadde den totale

istandsetting med rigg og motor kostet nærmere 4 millioner kroner og i tillegg krevd et betydelig antall dugnadstimer fra stiftelsens mange entusiaster. Riksantikvarens resolute økonomiske bidrag bekrefter vel bare hvor viktig fagfolk anså båten å være som kulturminne. Siden har også Rogaland fylkeskommune fulgt opp med viktige økonomiske bidrag.

“Høneræv” - nedsettende betegnelse

Fartøykonsulent Gunnar Furre ved Hardanger Fartøyvernssenter har i en sluttrapport gitt Stiftelsen Haugesjøen en del viktig kilde-materiell om denne fartøytypen. Kildene viser at i 1806 la den da 22 år gamle skipskonstruktøren Tønnes Rolfsen ut på ei Europa-reise. På vei til kontinentet besøkte han familien i Kristiansand og var også innom skipsverftene i byen. På verftet til konsul Moe var en fregatt under bygging. Selv hadde Tønnes lært faget ved farens verft i Bergen, og han var ikke så lett å imponere. I Kristiansand hadde han mye godt å si både om håndverket og formsansen til konstruktøren. Men når det gjaldt hekken, så likte han ikke det han så. Han skriver: “Denne mode

*Kålaskjøtta
“Haabet” i full
virksomhet på
Sandnes havn i
1950.*

Foto: Johannes
Østvold



med gillingen og akterspeilet er verken smuk eller fordelaktig, thi den ser ut som en høneræv, da roret ikke synes å ha sin rorkiste i gillingen, men derimot at gillingen er aktenfor; og verken i maaling, svær sjø eller styrke kan denne maate bli god.” (Bergh Smith, S. 1927:134).

I følge Gunnar Furre bekrefter dette sitatet at benevnelsen “høneræv” lenge hadde vært en del av det maritime vokabularet, og videre at ordet helst ble brukt i nedsettende betydning. Furre mener at hekken, som vekker Tønnes’ mishag, tilhører et fartøy som har lite til felles med de senere hønerævsjøytene. Når det gjelder måten den var konstruert på, mener Furre derimot at det ser ut til å være klare fellestrekk. På andre fartøytyper er hekken en integrert del av akterskipet, mens høneræva, slik Tønnes beskriver den, må være et tilbygg i akterkant av rorkista.

Påbygd platting

Furre mener at når det er tale om skøyter, er høneræva en påbygd platting i forlengelsen av spissgatterhekken. Plattingen er kuttet tvert av i akterkant av roret, som er hengslet til stevnen på vanlig måte. Det som holder konstruksjonen oppe, er to solide dragere som er boltet til dollbordet et godt stykke aktenfor midtskips. Dragerne er ført bakover på utsiden av skroget og forbundet med tversgående bjelker. Fra akterstevnen og framover er det i tillegg satt inn korte bjelker mellom dragerne og skroget på begge sider. For ytterligere å styrke den utsatte hekken går det stag i rundjern fra hver av dragerne og ned til akterstevnen. Oppå dette arrangementet er det så lagt dekk. På “Kaia” er det snakk om korte plankebiter som slutter ved skandekket, mens det på de større skøytene som var bygd slik, var ei ubrutt dekkflate som også omfattet høneræva. En modell som er utstilt i Stavanger Sjøfartsmuseum, viser dette. Furre skriver i rapporten:

Utover at hekken ikkje tek seg ut, er Tønnes Rolfsen si hovudinnvending mot høneræva at denne ikkje held mål styrkemessig. At sjøen kan få godt tak under plattingen er lett å sjå føre seg. Det blir fortalt at heile tilbygget kunne bli slått laust, men samstundes var ein avslått hekk ikkje det same som totalhavari for eit fartøy som dette (Færøy 1986).

Poenget er ifølge Furre at når det ble satset på disse skøytene trass i de estetiske og styrkemessige innvendingene, var hovedårsaken at dette var en billig måte å utvide dekkflächen på.

Storskøyter og bondeskøyter

I rapporten viser Gunnar Furre til at hønerævsjøytene er å finne på skutemalerier fra 1830- og 1840-åra. Her dreier det seg om klinkbygde fartøy på rundt 40 fot som mest ble brukt til frakt av bondevarer som poteter, ved og grønnsaker inn til nærmeste by eller tettsted (Gøtesen 1980:173). Fra 1860 og utover ble det bygd større skøyter med en rekke felles kjennetegn, de fleste fortsatt klinkbygde. Typen ble kalt for stengeriggskøyte eller storskøyte. De kunne være over 60 fot lange og var normalt rigget som slupp med todelt mast og to forsegl. I følge litteraturen Furre har gjennomgått, skal ikke hønerævsjøytene ha ført skværsegl. Men det finnes noen unntak. Dekksarrangementet hadde mye til felles med det man brukte på jaktene. Det var innredet en liten kahytt akter, med plass til et par mann, og en ruff, eller lugar, forut med plass til fire-fem mann. De største skøytene hadde ei løs bysse som på jaktene, mens de minste ikke hadde andre mannskapsrom enn kahyttene akter. De fleste hønerævsjøytene ble bygd i Hardanger og Sunnhordland eller på Mørkantene. De største skøytene ble benyttet til frakt av skrei fra Nord-Norge til Vestlandet. Etter hvert ble det sildefisket som sysselsatte de fleste (Skarpnes og Eldøy 1977).

Furre forteller også at det i 1890-årene dukket opp en ny variant av hønerævsjøya. Det dreier seg om et kravellbygd fartøy på opp til 70 fot med fyldig skrog og med en bratt, svakt avrundet forstavn. Disse skøytene ble rigget med pålemast, noen andre også som tomastere. Det skjedde i en periode da makrellfisket i Nordsjøen ga gode inntekter, og skutene ble skreddersydd til formålet (Lande Moe 1979:2). Furre viser til at Otte Ottesen i Sagvåg har fått æren for å ha utviklet den nye varianten. Vi vet ikke med sikkerhet om han var først ute (Gøthesen 1980:175).

Hardanger og Sunnhordland var fortsatt kjerneområder for bygging av disse skøytene, men i årene fram til første verdenskrig var det andre fartøytyper som overtok for godt også her. De

hønerævsjøytene som fortsatt var i virksomhet, ble ombygd for å møte nye krav. Etter hvert erstattet motoren seilene, og i mange tilfeller ble den gammelmodige høneræva fjernet eller skiftet ut med den mer tidsriktige kutterhekken. Utover i etterkrigstiden begynte det å bli stadig færre båter som hadde den karakteristiske hekken intakt. Da det utover på 1970-tallet ble skjerpet interesse for å ta vare på et representativt utvalg av disse båtene, trodde mange at man var for seint ute. Derfor var det en aldri så liten sensasjon da vår hønerævsjøyte ble sett av fartøyvernentusiaster i aktiv virksomhet under byggingen av en kai på Lervik på Stord i 1980. Noen år seinere var skuta ute av bruk og kom altså etter hvert i Stiftelsen Haugesjøens eie.

Kaias mangfoldige historie.

Det foreligger lite dokumentasjon på skøytaas opphav og historie før 1925. I følge Furre gjennomgikk den daværende klinkbygde skøyta det året en omfattende ombygging. Ved slippen til Østvold og Sjursen i Rovik ved Sandnes fikk hun påspikret kravellhud, og det ble lagt et nytt, forsterket dekk. Om hun hadde høneræv



*Sandnes havn
lørdag 25. mars
1950. "Haabet"
ligger til kai til
høyre og venter
på tur til å losse
kull ombord i
nattruteskipet.
Helt til høyre
ankommer M/S
"Sandnes".*

Foto: Johannes
Østvold

før ombyggingen, vet vi ikke, men i følge Furre er det rimelig å anta dette. Ombyggingen ble utført for at fartøyet skulle passe til et bestemt formål. Det skulle føre kull til Sandnes Damp sine natruteskip. På dette tidspunkt het fartøyet "Haabet", men blant folk flest i Sandnes ble hun fortsatt husket som "Kålasjøttå".

Hun hadde ikke motor, ikke styrehus, ikke lugar og heller ikke lasteluke, bare et lite mannhull helt akterut der man kunne se ned på steinballasten i rommet. Hver onsdag og fredag ble den lastet ved Sandnes Damps kullkai. Deretter ble den seilt (eventuelt slept av en robåt) til dampskipskaaien. Her ble halve lasten losset neste formiddag. Så kom "Sandnes" torsdag og lørdag middag og fikk kullasten fra kaaien skuffet inn i styrbord kullbakse. Deretter ble "Kålasjøttå" forhålt ut på dampens babord side. Her forsvant resten av kullasten i babord kullbakse (Østvold 1986).

Samme Østvold skrev fem år seinere at "Haabet" var ganske svart over alt på grunn av kullstøvet. Skanseledningen var malt svart, men Furre mener at skroget under var grønnmalt. Også riggen var svart av kullstøv. Seilene var antakelig brunbarkede, men temmelig svarte også de. Alt kullet ble lastet på dekk. Skøyta hadde ikke klyver, bare fokk og storseil (gaffelseil). Elling (skipperen) ønsket ikke motor i båten, til tross for at det som forsvant overbord av kullasta, nok kostet mer enn hva en liten motor ville bruke av drivstoff. Kålasjøttå hadde ikke navnebrett og var helt anonym. Ingen kalte den for noe annet enn "Kålasjøttå", men Østvold bekreftet at den egentlig bar navnet "Haabet".

Om bord i skøyta var det et mannskap på tre, alle like svarte som lasten de førte. At de tok seg fram ved hjelp av seil og årer så seint som i 1950, blir forklart med at basen ombord, Elling Gjestdal, var gammel seilskuteskipper. Han hadde derfor stor tiltro til vinden som framdriftsenergi (Gjesdal 2001). I tillegg var han påpasselig med å utnytte strømmen i fjorden. "Atte faen karar, nå må me ut," var den faste formuleringen hans når strømforholdene var slik at de burde kaste loss (Assheim 2001). Kullskøyta gikk i samme farten helt fram til mars 1950. Da gikk gamle D/S Sandnes i opplag som Soma og ble avløst av M/S Sandnes (Østvold 2001).

Kaibygging

Tidlig i 1950-årene er "Haabet", i følge Furre, å finne i Kopervik på Karmøy. Det er Lars Folkedal som nå eier båten. Han driver med kaibygging og heving av havarister. Han har modernisert skøyta, som har fått motor, styrehus og lugar forut. Karsten Skår, som begynte i firmaet midt på 50-tallet, forteller at "Haabet" ble brukt i forbindelse med kaibygging rundt omkring på Vestlandet. Ved hjelp av et lodd som ble hevet med vinsjen ombord, ble jernbaneskinnene som skulle utgjøre kaifundamentet, slått ned i sjøbunnen. Sveising og annet avstivingsarbeid ble oftest utført fra en arbeidsbåt de hadde med seg. Et arbeidslag på tre, som deltok på slike oppdrag, bodde ombord i skøyta. Flest oppdrag hadde de i Rogaland og Hordaland, og derfor kunne de reise hjem hver helg.

Kaiarbeidet var i hovedsak en udramatisk tilværelse, men uten risiko var det ikke. De fryktet mest situasjoner der de kunne bli presset opp under kaien av sjødraget når de lå i lett-båten. Med "Haabet" hadde de ikke større problemer. Rett nok var dekket så nedslitt etter de mange årene i kullfart at det gikk i bølger. I de feltene der slitasjen var ekstra stor, ble det av og til skiftet noen planker. Kaibyggingen førte med seg at båten



"Haabet" i arbeid på Lervik havn i 1980. Eier var da Kjell Jakobsen i Røksund.

Foto: ukjent

fikk mye juling, men det var sjelden den sprang lekk. En skikkelig trøkk fikk hun den gangen de gikk inn i brukaret på Karmsundsbrua. I kraftig strøm ble de presset mot en færing med to karer ombord. Trass i varskuropene hørte ikke de to ombord i færingen noe. For å hindre at det ble kollisjon, måtte Karsten Skår føre båten rett inn i brukaret. Da sprang den såpass lekk at de måtte gå rett på slipp for å reparere bunnen. Men ellers klarte "Haabet" seg bra (Østevik 2001).

"På slutten av 1960-tallet avviklet Folkedal firmaet sitt, og skuta ble solgt til en Laugen i Kopervik," forteller Gunnar Furre. I 1971 solgte Laugen "Haabet" videre til Kjell Jakobsen i Røksund. Han drev også med kaibygging, kombinert med dykking. Han benyttet skøyta som lossement og arbeidsplattform. Etter at han tok fartøyet ut av bruk, ble den liggende i Røksund uten vedlikehold og dermed i forfall. Og det var altså her Åsmund Færøy fant båten. Svend Jacobsen ga den verderlagsfritt til Stiftelsen Haugesjøen.

Den 24. oktober 1980 trykker avisa "Sunnhordland" på Stord artikkelen "Men hønerævsjøya var ikkje død". Da var

Dette bildet tok Åsmund Færøy i Røksund i 1987. "Haabet" var da sunket ved kai i Røksund og var et trist syn. Dette ble foranledningen til at Stiftelsen Haugesjøen fikk overta båten.



“Haabet” som nevnt i arbeid på Leirvik havn i forbindelse med legging av Stord havnevesens brygge i Steffevjo. Båten ble brukt som arbeidspram for dykkeroperasjonene eller ved pelingen.

“Papir på båten har eg ikkje; alder og historie elles er berre slikt me har høyrte fortellingar om han. Men skøyta skal vera bygt ein stad i Ryfylke i 1860 og hadde den gongen navnet “Haabet”,” sier eier Kjell Jakobsen til “Sunnhordland”. Han forteller vidare at det skal ha vært tre brødre, visstnok ungarer alle tre, som fikk bygd hver sin båt av denne typen:

Dei gjekk under nemninga “sirupane”, brørne, avdi di berre åt sirup på skjeva, sirup på grauten. Dei var svært forsiktige, spinka og sparde. Båten benytta dei til å frakte last frå Ryfylke til Stavanger. Det er fortalt at då dei døydde, vart det funne bak tapeten i heimen ikkje mindre enn 80 000 kroner som dei hadde spart seg gjennom et langt liv. Det var svært mange pengar den gongen omkring hundreårskiftet.

Han mener også at han har fått bekreftet at firmaet Middelthon i Stavanger deretter kjøpte båten og benyttet den i mange år som kallekter for skipa som kom til Stavanger havn.

”Hønerævsjøya det her er tale om, er 35 fot frå stevna til akterstevn, medrekna høneræva. Ho er 15 fot bred og 5 fot, 6 tommar djup i rommet. Vanleg storleik for ein båt fra Ryfylke. Båten hadde ei mast,” forteller avisas medarbeider og fortsetter:

I Hardanger vert det også bygt same typen båtar, men etter kvart vert storleiken auka: båtane kom opp i 55-60 fot og fekk to master. Den største typen hønerævsjøyte er bygd på Nordmøre og høyrde heime i Kristiansund. Ho var på heile 75 fot og bar namnet “Habil”. Ho vart nytta i slofarten som det heiter, gjekk med saltfisk langs kysten fra Lofoten sørover så langt som til Haugesunds-distriktet.

“Sunnhordland”s utsendte runder av artikkelen sin på følgende måte: “Når det innleiingsvis vart sagt at typen nærast er utgamal, heng det saman med at båttypen er synt på teikningar frå fønikerane så langt attende som til det andre hundreåret før Kristus. Namnet er også kjent nedover på kontinentet i fleire hundre år.”

Også entusiasten Åsmund Færøy, den gang nestformann i Stiftelsen Haugesjøen, har bidratt aktivt til historieskrivingen. I et lite notat som jeg har hentet ut fra stiftelsens arkiver og som er datert 15. 1. 1986, skriver Færøy blant annet:

Pensjonert lensmann, Einar Thorsen, har samla ein del opplysningar: Ein mann i Ryfylke, Syvert Nyvoll, f. 1850,, hadde vore eigar av “Haabet”. Han selde til Laurits Straumberg. Kva tid dette var, er uvisst. Syvert hadde sjøl vore med farbror sin som mannskap på “Haabet”. Han var då 16-17 år, truleg i 1907-08. “Haabet” var som dei fleste andre hønerævsjøyer frå fyrst av klinkerbygd, men seinare vart det lagt kravelt hud utanpå den gamle. Dette var truleg gjort i Vatlandsvåg. Syvert trur at “Haabet” vart kjøpt i Ildsvåg då farbroren overtok, men er ikkje heilt viss på dette. Laurits Straumberg segla “Haabet” aleine i mange år. Han forliste og miste livet i 1941. Einar Thorsen var med far sin, som då var lensmann, under etterforskninga av forliset. “Haabet” var lasta med bjørkeved. Det hadde vore austavind med kvasse vindflager då “Haabet” lå opp i land på sørsida av Erfjord. Treskorna til Laurits låg att på vedlasta. Fartøyet hadde støytt mot land, var lekk, men flaut på vedlasta. Laurits hadde truleg vorte slegen over bord med storseglbommen.

...

Etter 1941 var det truleg få kjøparar til gamle seglfartøy utan motor. Firmaet Middelthon i Stavanger overtok “Haabet”, sette inn motor og brukte skøyta til å føre kol mellom Stavanger og Sandnes...

I notatet forteller Færøy også om den siste av hønerævsjøytene som hørte hjemme i Haugesund, nemlig “Elida”:

Ho låg i mange år fortøyd på fastlandssida nord for Hasseløybrua. Kunstmålaren A. Kristiansen har “Elida” med på eit målarstykke frå 1937... Siste eigar av og skipper på “Elida” var Baard Alne, som budde på Hauge. Så lenge Baard og “Elida” var “sjødyktige”, seglde han mellom Haugesund og Sandnes, for salg i Haugesund. Kor lenge han heldt på med denne farten er uvisst, men “Elida” var forsikra i “Espevær” like fram til 1933. Alne var da skral til beins og tok seg fram med ei krykkje. Han hadde ei lita verkstadbu der Hauge før hadde skipsbyggeri. “Elida” låg til ankers rett ut for den vesle verkstaden. Alne hadde sine planer. Han ville setje skøyta i stand og få innsett motor. Stundom skifte han ut ein planke eller to, tjørebredde og dreiv, og bygde nytt dekkshus over kahytta. Pengane strakk aldri til. Han hjelpte folk med ymse arbeid på båtar, men var smålåten og tok seg aldri skikkelig betalt. Ein gong tidleg i sekstiåra, ein dag da straum og



*”Kaia” under
retaurering hos
Hardanger
Fartøyvernseier
i Norheimsund i
2003.*

Foto: Stiftelsen
Haugesjøen

vind gjekk på sør, drog han sør i Karmsundet og skulle ha “Elida” på slipp. Noko gjekk gale og skøyta sokk. Dette vert eit hardt slag for den gamle mannen. Han døydde i 1966.

Den store rehabiliteringsjobben

I juli 2001 ankom den sterkt skadete “Kaia” til Hardanger Fartøyvernssenter som dekkslast på et innleid, større fartøy. Fjorten år på land hadde gjort sitt. I rapporten som Fartøyvernssenteret fikk utarbeidet, vises det til en befaring tidligere samme år som hadde bekreftet at flere av de plankene som tidligere var funnet gode nok, nå var i dårlig forfatning.

Fartøyvernssenteret og Haugesjøen hadde arbeidet intenst for å finne et godt nok tegningsmateriale man kunne legge til grunn for rehabiliteringen av fartøyet. Det forelå noen fotografier fra den tiden Kaia gikk som kålabåt i Sandnes, og også et fotografi fra Haugesund av en båt som kunne ha vært “Kaia”, eller som i det minste ligner. Dette fotografiet er tatt på avstand, slik at få detaljer kommer fram. Man fant også fram til en skutemodell i Stavanger Sjøfartsmuseum som kunne brukes som kilde. Det ble med andre ord lagt til grunn et alminnelig skjønn. I sin rapport skriver Hardanger Fartøyvernssenter derfor følgende: “Resultatet, slik “Kaia” framstår, er derfor ikke en nøyaktig kopi av slik den engang var, men heller er typisk representant for hønerævsjøytene på Vestlandet.”

Mye måtte gå seg til underveis i rehabiliteringen. Riksantikvarens konsulent hadde på et tidligere stadium skrevet at kjølen på Kaia ikke skulle skiftes. Kjølen var kasset inn av 5 mm stålplater på sidene og i underkant. Etter at kassen var skåret i stykker og fjernet, viste kjølen seg å bestå av flere deler i høyden. Stråkjølen var svært høy akterut og lavere framme. Mellom hvert lag av kjølen var det angrep av maur eller pælelus. Det var ikke smurt med noe mellom de to lagene og heller ikke lagt tjærefilt. Mellom innerkjøl og bunnstokker lå det store kaker med rust etter kjølboltene. All gammel rust måtte fjernes, kaker opp til 1” tykke. Det ble deretter laget ny kjøle. Den ble laget slik at emnet ble utnyttet i sin fulle høyde og slik at stråkjølen kunne få en jevn utnyttelse.

Da “Kaia” kom til Hardanger Fartøyvernssenter, var skroget satt inn 20 mm syrefaste kjølbolter. Å ha en blandet bruk av galvaniserte og syrefaste materialer, er uheldig. De syrefaste boltene ble derfor byttet ut, og det ble kjøpt inn såkalte krympestrømper, som elektrikerne bruker. Disse ble krympet på utsiden av boltene for å isolere mellom bolt og treverk for å unngå nye angrep. Innvendig på kjølsvinet ble hakkene for de femten skivene til kjølboltene såpass store at de ble fylt med bek for å unngå at de ble fylt med vann.

Videre avdekking viste at også slemholtet akterut var svært dårlig. De øverste 7” ble skåret vekk, også hullet etter hylsa. Også deler av huden som var lagt på ved Haugesjøen, måtte fjernes. En del av de gamle hudplankene var ødelagt etter å ha stått på land i så mange år. Treverk som har ligget i sjøen i mange år, mister mye av sin styrke når det tørkes ut. Hardanger Fartøyvernssenter skiftet til slutt ut omkring halvparten av hudplankene. Det var ingen enkel jobb. Plankene hadde kraftig kurve og var i tillegg utsatt for ganske stor vridning. Å få tak i



Slik så "Haabet" ut med påmontert styrhus. Her er skøyta i arbeid på Stord havn i 1980.

Foto: Tor Resser

planker som følger en slik kurve, var nesten umulig. Fiberretningen blir dermed ikke optimal. Fartøyvernssenterets tømrere jobbet også iherdig med naglene på hudplankene. Under oppholdet i Haugesund var det satt inn trenagler med store hoder. Disse hodene var senket litt inn i treverket. Man fant ut at slik var det ikke opprinnelig. Da man skiftet planker, satte Fartøyvernssenteret derfor inn åttekantede trenagler uten hode.

Plassen tillater ikke å gi en detaljert redegjørelse for det møysommelige restaureringsarbeidet som ble gjort ved Fartøysenteret i Norheimsund. De som ønsker fordypning og detaljer, kan få det i senterets grundige rapport om jobben. I desember 2001 stanset arbeidet på nytt opp. Budsjettene var overskredet. Det var ikke flere midler. Pausen varte fram til september 2002. Et år seinere, den 11. september 2003, ble "Kaia" sjøsatt etter omkring 20 år på land. Da var det også oppstått uoverenstemmelse mellom Fartøyvernssenteret og eieren, Stiftelsen Haugesjøen. Dette førte til at slutføringen av arbeidet - med Riksantikvarens godkjenning - skjedde ved et annet verft i Hardanger, Djupevåg Båtbyggeri. Båten ble liggende ved Fartøyvernssenteret under et presenningsoverbygg til ut på sommeren 2004 før den ble flyttet til Djupevåg. Her ble innredning og rigging utført før båten ble seilt tilbake til Haugesund. Der ligger den nå og nyter en ny og annerledes tilværelse. Aldri mer i frakt- eller kålafart, aldri mer base for dykkere eller engasjert i kaibygging. Så ny som den er nå, går det ikke an i si at "Kaia" skal nye sitt otium. Tvert om. Den framtrer i dag som et glimrende vitnesbyrd om tiden som var, men den fører oss samtidig inn i framtiden, fordi hun lever i beste velgående og ønsker å ta vare på oss, slik vi har tatt vare på henne. Stiftelsen Haugesjøen skal bruke båten til ulike oppdrag for gjester som kommer til Haugesund, og i sitt ungdomsarbeid.

For de ansatte i Stiftelsen Haugesjøen, styremedlemmene og alle frivillige krefter, har det vært et langt løp å sette båten i stand. Et stort antall mennesker har vært involvert. Ingen av hovedinitiativtakerne, John Bjørknes eller Åsmund Færøy, fikk oppleve det flotte synet av nye "Kaia" som seilte inn i Haugesund havn i 2005. Det gjorde derimot Sigve Dommersnes, Ole Gudmundsen og Knut Knutsen. De tre hadde hovedansvaret for

hevingen av båten i Røksund og gjorde i etterkant en omfattende jobb med båten etter at den kom på land på Risøy i 1987. De som har vært daglige ledere ved stiftelsen i perioden, Åge Sjong og Rune Endresen, har hatt viktige roller sammen med Geir Aase, som er den som i dag har hovedansvaret for oppfølging av båten og dens daglige drift.

Hva kostet det?

Riksantikvaren har til sammen bevilget kr 3.251.000 til "Kaia"-prosjektet:

2001: 561.000 kroner

2002: 500.000 + 290.000 + 200.000 kroner

2003: 700.000 kroner

2004: 1 million kroner

Rogaland fylkeskommune har fram 2005 bevilget 210.000 kroner til vedlikehold og drift:

2003: 70.000 kroner

2004: 80.000 kroner

2005: 60.000 kroner

I tillegg har Stiftelsen Haugesjøen tatt kostnadene med installasjon av motor og navigasjonsutstyr. Vi kan derfor trygt si at samlet kostnad for å gjøre "Kaia" sjødyktig igjen har vært på ca fire millioner kroner.

Del av det nye muséet

Med til denne historien hører også det forhold at Stiftelsen Haugesjøen med sine verneverdige fartøyer i 2005 gikk inn som en avdeling i det nye Haugalandmuséene AS. Det er en bekreftelse på at stiftelsen blir sett på som en seriøs og dyktig samarbeidspartner og at fartøyvern blir sett på som en viktig del av den statlige satsingen på museumsvirksomheten. Fartøyvern i

denne sammenhengen dreier seg ikke bare om å sørge for at “Kaia” holder seg flytende, og at den kan beskues. Dersom det er riktig at den ble bygget i 1860, var hønerævsjøya 135 år da den seilte inn i indre havn i Haugesund i 2005, nyrestaurert. Skal hun leve i 135 år til, må hun brukes. Det er imidlertid mye vanskeligere å skaffe midler til drift enn til rehabilitering. Derfor er den siste hønerævsjøya vår også i dag avhengig av at mange engasjerer seg for at hun skal sikres ei framtid.

Fakta om “Kaia” ex “Haabet”:

Byggeår og byggested: ikke dokumentert.

Kallesignal: LM 2374

Lengde over alt: 13,15 m

Lengde mellom stevnene: 11,70 m

Bredde: 4,60 m

Dybde: 2,60 m

Tonnasje: 25 brt

Byggeteknikk: klinkbygd, senere påspikret kravellhud

Maskin:

1950-1971: 20 hk Lysekil semidiesel, etter kort tid skiftet ut med en 16 hk

1971-1984: 6 sylindret 150 hk Skandia dieselmotor med hydraulisk framdrift

Bruksområde:

Før 1925: Ukjent bruk

1925-1950: Førings av kull for Sandnes Damp

1955-1968: Kaibygging og bergingsoppdrag for Lars Folkedal i Kopervik

1968-1871: Ukjent virksomhet, Laugen. Kopervik

1971-1981: Kaibygging og dykking for Kjell Jacobsen i Røysund

1987- Overtatt av Stiftelsen Haugesjøen i Haugesund, satt på land og påbegynt restaureringsarbeid.

2003-2005: Restaurert ferdig ved Fartøyvernssenteret i Norheimsund og ved Djupevåg Båtbyggeri samme sted.

2005: I full bruk i stiftelsen Haugesjøens virksomhet.

Hardanger Fartøyvernssenter

De ansatte ved verftet ved Hardanger Fartøyvernssenter har samlet verdifull kunnskap om treskipsbygging, båtbygging, repslagning, smiing, og bruk av tradisjonelle metoder i seiling og vedlikehold. Hardanger Fartøyvernssenter har utviklet seg til å bli et kulturvernfaglig tyngdepunkt i fartøyvernarbeidet. Verftet er den sentrale delen av Hardanger Fartøyvernssenter. Ved verftet blir det praktiske restaureringsarbeidet utført. Restaureringen skjer etter antikvariske retningslinjer. Målsettingen er at fartøyene skal vernes som flytende kulturminner. Dessuten er det et viktig mål å føre videre håndverkskunnskap. Slik er det ved fartøyvernssenteret skapt et miljø hvor denne kunnskapen kan leve videre. Verftet har 22 ansatte, fordelt på skipsingeniør, trebåtbyggere, repslager, fartøyvernkonsulenter og mekaniker/smed.

Djupevåg Båtbyggeri

er en familieeid og -drevet bedrift som holder til på Kaldestad i Norheimsund. Selskapet ble etablert av Lars Djupevåg i 1947. Produksjonen besto de første årene av åpne klinkbygde båter til fiske og fritid. I dag bygges det førsteklasses lystbåter i tre og komposittmaterialer i størrelse opp til 70 fot. Bedriftens hovedprodukt var i mer enn 20 år Colin Archer-seilskøyter av høy kvalitet. I dag er båtbyggeriet landets største "one off" byggeverft i tre og kompositt med mer enn 15 nybygg fra 27 – 60 fot de siste 5 årene. I tillegg utføres det større reparasjons- og restaureringsprosjekter for Riksantikvaren, Norsk Sjøfarmsmuseum og privatpersoner. Daglig leder er Kristian Djupevåg som har mer enn 40 års fartstid i bedriften og er regnet som en av trebåtbransjens nestorer. Bedriften har i dag en stab på ca 15 dyktige medarbeidere.

Kilder:

Etnolog og fartøyvernkonsulent Gunnar Furre i intervju med:
Karsten Skår den 17.03.01
Anton Østevik den 18.03.01
Paul Assheim den 19.03.01
Samme i telefonsamtale med:
Johannes Østvold den 15.05.01
Elling Gjesdal den 09.05.01
Kjell Jacobsen den 21.05.01

Åsmund Færøy i intervju med:
Fyrvokter Skarpnes, Lervik. Stord99
Kjell Jakobsen, Røksund og med informasjonsinnhenting fra:
Pensjonert lensmann Einar Thorsen
Notat laget av konsulent Gunnar Furre, Fartøyvernseteret i Norheimsund i forbindelse med stiftelsen Haugesjøens søknad om midler fra Riksantikvaren 21.12.02.
Østvold, Johannes: Brev til HFS, datert den 19.05.01.
Div. korrespondanse i Stiftelsen Haugesjøens arkiv.
Innspill av lektor Jon E. Pedersen, styremedlem i Stiftelsen Haugesjøen.

Litteratur:

Berg Smith, Sverre m.fl.: *Den norske sjøfarts Historie III Bind 1.ste halvbind*. Steenske Forlag Oslo 1927.
Færøy, Åsmund: Om hønerævsjøyer og hønerævsfolk i *Kysten* nr 1 - 1986.
Gøthesen, Gøthe: *Norskekystens fraktemenn*, Grøndahl & Sønn, Oslo. 1980.
Lande Moe, Tore: Hildur - ei hønerævsjøyte fra Sagvåg i *Årbok for Sunnhordland Folkemuseum 1979*.
Skarpnes, Lars J. & Jens Eldøy: "Den vestlandske stengeriggskøyte (storskøyte) 1890-1920" i *Norsk Sjøfartsmuseums Årbok 1977*.
Østvold, Johannes: Mer om "Kaia" ex Haabet ex Kålasjøttå i *Kysten* nr 2 - 1986.