



Etter å ha bygd 160 båter, gikk Ole Olsen over til å bygge modellbåter.

BÅTBYGGER OLE T. OLSEN

Lodvar P. Hesseberg

En særegen person i Haugesund som jeg hadde lagt merke til, var båtbyggeren Ole T. Olsen, og en dag i oktober 1991 oppsøkte jeg han for å høre litt om hans liv som båtbygger. Det ble en lang historie som jeg noterte ned, og som han selv kompletterte ved gjennomlesing.

UNGDOM OG LÆRETID

Ole Thorleif Olsen ble født i Sandefjord i 1911. Men faren døde allerede da han var 14 år, og de flyttet til Valestrand der moren var fra, og der ble de boende noen år. Det som gjorde at Ole kom bort i båtbygging, hadde seg slik:

Da Ole holdt til i Auklandshamn i 1929, kom det en onkel heim fra Amerika. Han gav seg til å bygge en robåt. Ole så på dette og tenkte med seg selv: "Slik ville ikke jeg ha gjort det!" Dermed ga han seg til å bygge en båt selv. Han tok alle mål av en pen robåt og gikk i gang i et lånt naust. Båten ble ikke særlig vellykket, men ikke verre enn at den ble solgt for 40 kroner. Neste båt var straks på "beddingen" og ble solgt for 50 kroner. Den tredje båten var mer lik en oselver, og da han var i Førde med den en dag, sto det en mann på kaien som ville vite hvor den var bygget. Etter hvert kom det frem at Ole hadde bygget den selv. Mannen på kaien spurte da: "Har du lyst å komme i båtbyggerlære, så kan jeg ordne det. Jeg har en svoger i Fana som trenger et par læregutter". Dette førte til at Ole kom til Fana i båtbyggerlære hos båtbygger Vincents som drev med nybygging og reparasjoner. Han hadde mange barn, og det hendte ofte at noen av døtrene var med og "holdt imot" når de klinket.

DE HARDE 30-ÅRENE

I 1933 kom han tilbake til Auklandshamn og fikk arbeid på slippet på Auklandsnes. Men det var ujevnt

med arbeid der, og da bygde Ole båter for seg selv. På Liareid var det en Ola Lindås som drev sagbruk. Han spurte om Ole kunne komme dit og stå for bygging av en 40 fots skøyte. Skøyten ble bygget i løpet av orkanvinteren 1937, kjent for det dramatiske "Trym"-forliset i Nordsjøen.

Det var vanskelige år med mye arbeidsløs ungdom. Nygårdsvold-regjeringen bevilget et beløp slik at arbeidsløs ungdom kunne få 200 kroner til kjøp av båt og vegn slik at de kunne begynne å fiske. Dette førte til stor etterspørsel etter båter, og Ole fikk fullt opp å gjøre. Prisen på en båt var da 85 kroner, men steg raskt til 120 kroner. Det ble gjerne ordnet slik at båtbyggeren fikk de 200 kronene av det offentlige. Når bestilleren hentet båten, fikk han de 80 kronene som var igjen av



Ola Lindås båtbyggeri på Liareid og skøyta Ole Olsen bygde i 1937.

tilskuddet. Senere steg prisen på båtene til 150 kroner. I denne tiden ble det bygget 57 båter. Det var satt opp et hus på leiet grunn for dette formålet. Men huset brant ned i 1938 og de mistet alt, også en ny båt som sto ferdig.

Det var nok mange ungdommer som benyttet seg av regjeringens tilbud uten å ha særlig alvorlige hensikter. Noen av båtene ble liggende ubrukt og vanskjøttet, eller ble byttet mot trekkspill og lignende.



Til venstre Bendik Qvindeslands sjøhus som Olsen leide til sitt båtbyggeri. Det høye sjøhuset til høyre er del av Haugesund Såpefabrikk. I Bjørnsens hus (med ark) ovenfor såpefabrikken bodde Ole, broren Bjarne og moren Hilda Olsen til leie. I forgrunnen "kålakrana" til T. Sandvig. Foto: Johanne Bjørnsen

Da båtbyggeriet brant ned, var Ole i Haugesund for å hjelpe Samson Furuvik med å bygge ferdig en fiskebåt på 33 fot. Furuvik drev med båtbyggeri like nord for Krohn Brekkes notbarkeri på Storesund.

På den tiden var det flere som drev med båtbygging og reparasjoner av båter i Haugesund. På Saltveit var det en som het Sørtun. Han bygget mange robåter og mindre motorbåter. Nord ved Bakarøyå hadde vi Svoldal som også drev med båtarbeid.

Ole hadde lyst å begynne for seg selv igjen etter brannen, og med hjelp fra Omund Lillesund fikk han leie et sjøhus av Bendik Qvindesland. Der etablerte han seg i 1939 som "Olsens Båtbyggeri".

Til å begynne med gikk det mest på reparasjoner og slippsettinger. Slippen var en "såperenne". De fikk såpe fra Haugesund Såpefabrikk som lå like ved. Båtene ble trukket opp med håndvinsj. Senere ble driften mer mekanisert, og såperennen erstattet av skinneslipp og spill drevet med en elektromotor.

Med det samme han begynte der, tegnet han kontrakt med Svensen, som før hadde vært dykker, men som nå ville begynne med fisking. Kontraktsummen var 1100 kroner for en båt på 33 fot. Det ble ellers lite med bestillinger, og etter en tid gikk Ole og spurte etter hyre. Det ble det imidlertid ikke noe av. Da krigen kom i 1939, kom det en bestemmelse om at alle livbåter skulle ha motor. Dermed ble det plutselig mye å gjøre. Det ble ofte slik at Borgø leverte motorer og Olsens Båtbyggeri monterte. Det så ut til at dette skulle gi forholdsvis god fortjeneste, og det ble leiet inn to ungdommer til 50 øre timen for å gjøre båtene ferdig slik at Ole kunne ofre seg helt for montering av motoren. Når en båt var ferdig og materialer og arbeidslønn betalt, hadde Ole igjen ti øre timen for sitt arbeid på båten.



Sjøhuset med materiallager og overbygg for båter slik det så ut i 2000 da familien Bjørnsen kjøpte det. Foto: Johanne Bjørnsen

I de beste årene var det seks mann i arbeid, senere fire-fem, men i de siste 20 årene var det bare Ole og broren Bjarne som arbeidet i båtbyggeriet. Selv om det kunne være nok å gjøre for flere, gjorde den stadig tiltakende vanskeliggjøring for arbeidsgivere det lite fristende å ha ansatte.

Den første tiden gikk det nesten bare på fiskebåter. En vanlig type var brønnbåter, med hytte forut. En tid var det også kontakt for levering til Island. Av forskjellige formelle grunner ble ikke denne kontakten ført videre. Det ble bare levert tre-fire snurpenotbåter til Island. Etter hvert dreiet det mer i retning av lystbåter. Den mest aktive tiden på båtbyggeriet var årene etter krigen.

I alt ble det bygget 160 båter: 65 oselvere, omkring 50 hardingbåter og en del motorbåter på 22 til 35 fot. Til Haugesund Mekaniske Verksted ble det bygget en transport- og slepebåt i krigsårene. Den var svært solid med 2" hud og 2"garnering. En av de siste var en båt til Nils Wathne, og den aller siste var en færing han bygget til seg selv.

BYGGEMATERIALE, OG EN NYTID

Materialene i båtene ble i den første tiden helst kjøpt i Sagvåg på Stord, eller på Oppsanger, Sunde. Prisen var to kroner bordet som var 30 cm bredt og over. En kunne velge ut bord selv. Senere ble det kjøpt tømmer som ble skåret hos Lindås som hadde fått oppgangssag.

Byggenr. 114 | 166. Plasten

28 1/2 kravellbygget motorbåt
med dek, kjeffer og bunn
for
Nils Mikkelsen her
1944-45

Arbeidslist (Arbeid)

	Ole T. Olsen	S. Dommersnes	R. Bjelland	
18-23 sept	246			
25-30 --	36			
1-7 okt		13	85	
19 --		14		
16-21 --	24	41		
23-28 --	39	46		
30 okt. - 4. nov	47	45		
6-11 nov	48	48	385	
13-18 --	55	38	48	
20-25 --	2	46	48	
Kjøpt ferdig				
27. nov - 2. des	2255	46	46	
4-9 des	95	46	48	789 7055
11-16 --	45	455	48	
18-23 --		34	48	
1. jan 1945	2	34	34	
3-20 jan	18,5	31	26	
21-22 --	2	1	48	
23-24 jan	38	12	48	
25-29 jan			3	
Totalt	300 timer	504 timer	540 timer	= 1344 timer alt

Lengde 28,5 fot
 Breidde 8,5 "
 Dybde a. side 4 "
 Utvid 1/2 fersm
 Spant 2x2 1/2" stå
 med et for bunn fest

Arbeidsprøgen:

Ole T. Olsen	500 t. a. 1,20 = 600,-
S. Bjelland	540 t. a. = 648,-
S. Dommersnes	504 t. a. = 604,-
	= 1852,-

Arbeidsprøgen på båten medlig
 Samlet arbeidsprøgen
 + 25% arbeidstid. 1852 x 1,25 = 2315,-
 Rest forprøven 1/2 00
 3500,-
 2050,-
 smalt regnet 2100,-

Skrevet av: Ole T. Olsen
 Material 1/2 800,-
 Arbeidsprøgen
 500 t. a. 1,20 = 600,-
 540 t. a. = 648,-
 504 t. a. = 604,-
 = 1852,-
 + 25% arbeidstid 2315,-
 = 4167,-
 + 25% arbeidstid 1041,75
 = 5208,75
 + 25% arbeidstid 1302,19
 = 6510,94
 + 25% arbeidstid 1627,74
 = 8138,68



Regning
 for Nils Mikkelsen her
OLSENS BÅTBYGGERI
 Den 28 1/2 kravellbygget
 motorbåt med dek, kjeffer og bunn
 Betalt
 Ole T. Olsen
 Båten er sommet så lange den
 står her om for byggesammen
 Ole T. Olsen

Byggenummer 58 fra Olsen Båtbyggeri (115 av alle 160), 28 1/2 fot kravellbygget motorbåt levert Nils Mikkelsen, Haugesund i januar 1945. Båten fikk installert en 7 HK Lyn motor fra Møllerveien mekaniske og fikk navnet "Lyn". Den ble brukt til flukt til England. Etter krigen ble den solgt til Røvær. Den er nå i samlingen til Arquebus krigshistorisk museum. Anbud på båten datert 18. des. 1944. Norge hadde vært okkupert i over fire år, og det skal ikke ha vært lett å skaffe materialer til båt og motor, opplyser Valand-Lie på Arquebus. Regnskapet som viser at det gikk med 1344 arbeidstimer, der Olsen selv sto for 300 og Sigve Dommersnes og R. Bjelland for henholdsvis 504 og 540. Foto og faksimiler: Johanne Bjørnsen

I kjelleren i Odinsgate innredet han et lite verksted for modellbygging, med nye passende maskiner og verk-tøy. Her ble det etter hvert et stort antall "tro kopi"-modeller, som ble spredt både her i landet og i Amerika. Ole Olsen etterlater seg også "Byggebeskrivelse for robåt av oselvertypen", tegninger og materiallister. Alt faglig grundig satt opp.

Da jeg besøkte ham, var han over 80 år gammel, og i full sving med å lage modeller av forskjellige båt-typer, svært finslig laget, og med bordene klinket med

små kobbernagler, mange utstyrt med seil. Jeg spurte han om han ikke ble trøtt, og om han sov middag. Svaret var: "Sove gjør jeg om natta, det". Han hadde en egen dialekt og uttale, sterkt farget av oppveksten i Sandefjord.

Han døde like oppunder jul i 2003. Og med hans generasjon borte, kan vi vel si at det også ble slutten på en tusenårig tradisjon i båtbyggingen der treet var hovedmateriale.