

Litt om de seilende redningskøyter i Langesund

Av Karl Tore Gabrielsen

Langesundsfjorden kystlag har i 2008 hatt driveransvaret for Norges eldste redningskøyte, "RS2 Langesund". Et utdrag fra årsmeldingens kapittel om historikk gjengis nedenfor, i bearbeidet form.

Da skøyta ble overtatt av det nye selskapet våren 2008 var det gått hele 115 år siden den begynte å gjøre tjeneste på Langesundsbukta.

Etter at flere mennesker omkom under en storm gikk det bare noen måneder før "Langesund Kreds til Skibbrudnes Redning" bestilte redningskøyta "Langesund". Den ble bygget ved Porsgrund Baadbyggeri, Knardalstrand og sjøsatt 31. 01.1893. Thor Jensen og øvrige ansatte bygget mange fartøyer og over 100 år senere er flere i bruk, for eksempel losskøyta "Frithjof II", "Wyveren" og "RS5 Liv".

I tillegg til Redningsselskapets registre og en lang rekke bøker om Colin Archer skøyter etc har vi lokalt en viktig kilde til dokumentasjon av lokale redningskøytens aktivitet. Reidar Berger Hansen har tatt vare på originale protokoller fra den lokale foreningen av redningsselskapet. Protokoll I dekker tidsrommet 30.04.1892 til 08.11.1895. Det er usikkert hva som har skjedd med protokoll II fra 1895 til 1910. Protokoll III går fra 1910 til 01.09.41. Nedenfor henvises det til disse protokollene.

Et av Langesundsfjordens medlemmer, Atle Vemren, er oldebarn etter skipsbygger Thor Jensen. Han har lånt meg dokumenter fra perioden rett etter byggingen av RS Langesund.



"RS 2 Langesund" ved kai sommeren 2008.

St. Helena og Tollpakkboden er base for Langesundsfjorden kystlags mangesidige aktivitet.

Cudrios sjøbod som er en del av Telemark museum inngår også i byens godt bevarte gamle kystkulturmiljø.

Et enda større kystkultursenter bør etableres her.



Den 115 år gamle redningskøyta ved siden av "Tyri". Sammen utgjør de begynnelsen på et skøytemiljø i området. Det er flere godt bevarte eller restaurerte skøyter i distriktet, både med god gammeldags gaffelrigg samt fiskeskøyter med motor. "Tyri" på bildet ovenfor har en godt vedlikeholdt ensylindret Brunvoll semidiesel som lager en nostalgisk lyd under gange som vekker beundring.

Blant alle avgjørelser som ble tatt i 1892 var også spørsmålet om stasjon eller havn for den kommende redningskøyte. Under de tragiske forlis i februar 92 viste det seg at losskøyter av Colin Archer typen var godt egnet til redningsoppdrag. Blant andre gjorde Antonisen og hans mannskap redningsbragd med slik skøyte. Senere ble han fører på Colin Archer og er blitt berømt for redningsdåden i Hamningberg mai 1894. Det var i havområdene utenfor Stråholmen og Jomfruland mye av fiskeriene og losingen foregikk. Noen hadde ønske om stasjonering på Stråholmen, men det var klare motargumenter. Kretsens styre sa klart fra at det var en ufravikelig betingelse for fiskernes vedkommende at skøyta måtte stasjoneres i Langesund. Blant argumentene var kommunikasjonsforholdene. Stråholmen var i uvær en isolert havn uten midler til å sette seg i forbindelse med omliggende distrikter. Langesund hadde post, telegraf, telefon og det var stasjonert bergningsbåter som kunne lette redningskøytas arbeid.

Allerede i 1889 ble losskøyta "Tordenskjold" bygget av Thor Jensen på det verftet han den gang hadde på Røra. Den ble brukt på Stråholmen, men den var noe for dyp for den relativt grunne havnen der. Dette har jeg fra Niels Christian Bang.

"Tordenskjold" ble solgt til Bergenslosene og den inngikk i Bergen Krets av redningsselskapets innleie av redningskøyte i 1893. I flere bøker står det feilaktig at denne skøyta ble bygget i Bergen 1893. Men den ble nok oppgradert til redningskøyte med bl.a.

vanntett garnering. Den fikk nummer 3 blant redningsskøytene og "Feie" som også ble tatt i bruk i Bergen 1893 fikk nr. 4. Den ble bygget av Colin Archer.



Det er betimelig å si litt om "RS5 Liv". Den er unik blant de gamle redningsskøytene, ettersom det er den eneste som ble bygget etter tegninger og modell som vant konkurransen utgått fra Redningselskapet om "fremtidens redningsfartøy". Med korrigeringer av Colin Archer, som satt i juryen, ble skøyta bygget ved Porsgrund Bådbyggeri i 1893 / 94. Den har

en annen skrogutforming enn de øvrige skøytene, men den er en fantastisk seiler og i dag er den i privat eie av familien Smith, som også har vært på jordomseiling.

RS1 Colin Archer ble tatt i bruk vinteren 1894 og da skøytene senere fikk tildelt RS-nummer ble den tilgodesett med nr.1. Dette var kanskje til ære for konstruktøren og byggeren, men det er også en kjennsgjerning at den ble bestilt av Redningsselskapet på et tidlig tidspunkt. Verftet i Larvik var imidlertid svært opptatt med byggingen av "Fram" og det kan ha vært en medvirkende årsak til at "Colin Archer" ble forsinket. Den hadde prøvetur til bl.a. Langesund og det finnes et bilde hvor den seiler i sundet her.

På foto til høyre er tre generasjoner av familien Smith på "Liv" på dekk og oppe i riggen! Der har ingen høydeskrekk..

RS1 Colin Archer (under) eies av Sjøfartsmuseet og brukes av Knut von Trepka med fam.



Alle senere seilende redningskøyter hadde to master. Dette gjelder klassene Colin Archer, Svolvær (nr.12) og Solli (nr.21). Men de tre første, Langesund, Tordenskjold og Feie hadde en mast, i likhet med de fleste losskøyter inkludert Frithjof. En mast hadde også "Teddy", eks "Garibaldi" som Erling Thams fra Nevlunghavn dro på jordomseiling med i 1927. Den var bygget i 1895 av CA. Konstruktøren og båtbyggeren Colin Archer mente at en mast var mest hensiktsmessig, men prisvinneren Stephansen (se RS5 Liv) tviholdt på at to master var bedre. Værforholdene under seilas og manøvrerbarhet kan ha betydning, men erfaringer viser kanskje at skøytene med en mast er fullt på høyde under regattaer etc. I 2008 gjorde "RS2 Langesund" det skarpt i Færderseilasen og "Frithjof II" seilte svært bra i Risør under hard vind.

Da styret i Langesund krets i juli 1892 henvendte seg til Thorsen – Johannesen i Porsgrunn, beskrev de ønsket slik: De anmodet om tegning og overslag til en kravellbygget skøyte av form som ”Tordenskjold”, dog med 1 fot lengre kjøel. Tilbudet var på 4000 kr og det er skrevet ned detaljerte data om skrog, rigg og utrustning. Det tilkom ca. 800 kr i tillegg for 11 fots pram, anker m.v. Langesund sparebank lånte styret 800 kr, mot pant i skøyta, for å dekke restfinansieringen.

Skøyta ble 2 ½ måned forsinket og det ble fremmet krav om at verftet måtte betale noe av lønna til to ansatte mannskaper, hhv 100 og 70 kr pr. måned for fører og bestmann. Verftet fremmet ekstraregning på snaut 400 kr for levering de mente ikke sto i kontrakten, men dette ble stort sett imøtegått av styret med F. Hegge i spissen.

På Langesunds Krets’ generalforsamling 4 april 93 ble regnskapet pr. 1.4.93 fremlagt:

	Inntekt	Utgift
Frivillige bidrag til skøyten i 1892	1281,91	
” ” 1893	40,00	
Indvundne renter	64,72	
Kontingent for medl. Av Kredsen	68,00	
Redningsselskapets gave til skøyten og drift	2500,00	
Redningsselskapets bidrag til drift	1200,00	
Betalt til Porsgrunds baadbyggeri		4021,72
.. for utstyr og inventar		431,32
Lønninger, reiseudgifter og diett		469,10
Porto, skrivemateriale og diverse udgifter		28,32
Kassabeholdning 31 mars		<u>204,11</u>
	<u>Kr. 5154,63</u>	<u>5154,63</u>

Det har fremkommet flere forskjellige tall angående finansieringen av skøyta. Hvis en, som i regnskapet ovenfor, regner med drift de første to månedene ser vi: Redningsselskapet bidro med 3700 kr av totalkostnaden på 5155 kr. Det kan se ut til at lånet på 800 kr var rent kortvarig og at det ble tilbakebetalt da Redningsselskapet betalte sin del. Det ”frivillige bidrag” til skøyta var altså 1322 kr.

Denne redningsskøyta var den desidert billigste av alle skøyter jeg har sett byggesummen på. Innkjøp og ombygging av ”Tordenskjold” kom på ca. 7000 kr. De øvrige kostet stort sett ca. 10.000 kr.

I løpet av de ca 20 årene ”RS2 Langesund” var i drift som redningsskøyte viser statistikken følgende:

Første norske redningsskøyteskipper var Ole Andreas Jensen. RS2 med mannskap reddet 102 personer, 39 båter, 3 skip og 29 skip ble assistert. 3536 båter og 3 skip ble innslept (dette er høyeste tall for NSSR’s redningsskøyter).

I følge protokoll III ser vi at det framkom ønske om utskiftning av landets første redningsskøyte og i 1913 bevilget den lokale krets 3000 kr til ”ny” skøyte, som var kostnadsregnet til 11.000 kr. Under årsmøtet 7. juni dette år opplyste formannen (fremdeles apoteker Hegge) at Norges redningsselskap er skjenket kontante penger til bygging av to nye

redningsskøyter. Enken etter en skipsreder i Sandefjord, fru Trine Grønn, skjenket et større beløp til bygging av ny redningsskøyte. Hun ønsket at den skulle hete ”Sandefjord” og krysse på Langesundsbukten. Den andre skøyten var gitt av Teaterdirektør Fahlstrøm (denne kom til Langesund mange år senere).

Kretsformannen avholdt konferanser med Fru Grønn samt forretningsutvalget og hadde herunder fremholdt, at han fant det uheldig – rent praktisk sett – at en skøyte som krysser på Langesundsbukten skulle hete ”Sandefjord – og at han ikke kunne gi sin medvirkning til at navnet ”Langesund” – der bæres av selskapets først byggede redningsskøyte skulle forsvinne.

Distriktet fikk sin ”RS 15 Langesund II”, men det var en 12 år gammel skøyte, opprinnelig ”Havskaaren III”, bygd av CA i 1901 for kr. 10.435,02. Den hadde to master og på dette tidspunkt hadde RS2 vært alene ”en-master” siden 1905. Nå ble ”RS2 Langesund” solgt til Norges Sjøkartverk for 2500 kr.

Etter mange års tjeneste for ”RS 15” fremkom det enda en gang lokalt ønske om ny redningsskøyte i Langesund:

Fra protokoll III ser vi at generalforsamlingen i kretsen 1935 henstiller til styret om å sende andragende til hovedstyret ”at vi fra neste år må få hit en av de skøyter som der i år ble innsatt motor i, fra sesongens begyndelse”. Formann var nå Markus Olsen.

På dette tidspunkt hadde fiskerne for lengst tatt motoren i bruk. Det var knapt noen fiskeskøyter igjen som kun brukte seil. Det ble bygget store skøyter, ofte med panserhekk og motorer over 30 hk, i Risør, Lista etc. Svenske banklinebåter var modell for flere, noe lignende Arild Breviks skøyte ”Tyri” som ses i Langesund hele sommeren. Det er egentlig utrolig at redningsskøytene på dette tidspunkt brukte seil. Det var også årlig diskusjon i hovedstyret om hvorvidt det skulle installeres motor eller ikke.



På trebåtfestivalen i Risør møtes to skøytetyper bygget med 40 års mellomrom. Karl Tore Gabrielsen (praktisk talt født og oppvokst på fiskeskøyte) ser den legendariske ”Rubb” ankomme festivalen. Den er bygget i 1932 i Farsund etter modell av svenske fiskeskøyter (i likhet med ”Tyri” fra Langesund..). Med panserhekk og en svært kraftig semidiesel ble hun modell for bygging av fiskeskøyter på 30-, 40- og 50-tallet. Det er bemerkelsesverdig at en slik fiskeskøyte ved eventuelt assistansebehov før krigen måtte tilkalle en 1800-talls seilende redningsskøyte.

På styremøte 15 desember 1936 ble det vedtatt å be om at kryssningstiden for "RS 29 Arne Fahlstrøm" ble forlenget til påske. "RS 15 Langesund II" var fortsatt i bruk deler av sesongen. I årsberetningen for 1938 leses det at "Arne Fahlstrøm" var stasjonert her fra 15/10 til 26/3. "Langesund II" ble i 1938 solgt til ingeniør Bjarne Aas, Fredrikstad for kr.6000,-. Det var Bjarne Aas som i 1932 fikk i oppdrag av Redningsselskapet å konstruere en ny generasjon redningsskøyter. Den eneste betingelsen selskapet satte var at Archer-typens linjer skulle beholdes i størst mulig utstrekning. Slike betingelser stiller nok ikke selskapet nå lenger.. Aas innførte imidlertid krysserhekk og den første skøyta som ble bygd etter hans tegninger gikk på vannet i 1933 og fikk navnet "RS 28 Biskop Hvoslef". "Langesund II" hadde mange eiere etter hvert. Det er nok liten mulighet til å få denne tilbake, ettersom hun gikk ned under en storm i Biscaya i 1960-årene.

Det kan nevnes at "Arne Fahlstrøm" ble bygget av Olsen & Jebsen i Risør 1913, fikk motor i 35 og ble solgt til England i 1946. Jeg mener å ha hørt at den sank ved Cape Town noen år senere.



Runar Rugtvedt har tatt dette foto av "RS2 Langesund" med tre seil i det den passerer Figgeskjær for 2 – 3 år siden. Toppseil er ikke heist. I dag har skøyta også fått rød ring med blått malteserkors i baugen.

Tilbake til RS2:

Den var i privat eie 1937 – 1945. Da ble den forlenget og bygget om til fiskefartøy, 40 hk Union montert, vripropell. Navneendring til "MS Flinken".

Fiskefartøy 45 – 1975 bl.a. i Rørvik.

75 – 1989: I opplag, delvis på land, dårlig forfatning.

I 1989 etableres partsrederiet RS2 Langesund av Niels Christian Bang, Anne Bang og Bernt Strand. Båten kjøpes og gjenoppbygging besluttet.

Demontering av skøyta og materialene fraktes til Hardanger.

Djupevåg Båtbyggeri ved Kristian Djupevåg gjenoppbygget skøyta etter oppmåling og original byggebeskrivelse samt Colin Archers tegninger. I 1992 ble den slept til Holmestrand. Partsrederiet prefabrikerte selv rigg, beslag og detaljer på Follum gård.

Under 100-års jubileumet for "Langesund" i 1993 ble gjendøping foretatt under Veteranredningsskøyte-foreningens høstsamling i Horten. Gudmor var Grete Rasmussen, Redningsselskapets museum.

Innredningsarbeider ble gjennomført i perioden 1993 – 1996 av partsrederiet v/ Bernt Strand. 1996 – 2003: Fritidsbåt, benyttet av partsrederiet, deltatt på regattaer, festivaler etc.

Grenland Group AS v/ Halgeir Skogen kjøpte skøyta i 1994 og brukte den til representasjon med mer. Høsten 08 tok Grenland Group ASA initiativ til å søke i distriktet etter potensielle kjøpere for å bevare et lokalt eierskap i fremtiden. Vekst i Grenland (ViG) tok utfordringen på strak arm og gjorde et meget profesjonelt arbeid for å nå dette mål. Det lot seg ikke gjøre å finne 10 parter som kunne kjøpe skøyta, noe som først var målsettingen. Seks meget velvillige firma, institusjoner og foreninger ble enig om et opplegg basert på etableringsinnskudd, samarbeidsavtale og fremtidig dekning av kostnader og arbeid.

Fra første samling ble det klart at det var sterkt ønskelig med lokale eiere og at Langesundsfjorden kystlag måtte ta på seg drift og vedlikehold. Etter styremøtebehandling vedtok kystlaget å ta dette ansvaret. Laget hadde faktisk et RS2-utvalg allerede fordi Grenland Group ved kjøp av skøyta i 2004 var interessert i et samarbeid vedrørende det kystkulturhistoriske aspekt. Utvalget besto av Karl-Iver Røsche, Stein Sævik og Karl Tore Gabrielsen med sistnevnte som leder.

Nye eiere i 2008 ble "RS 2 Langesund Sameiet", bestående av Grenland Havn IKS, Grenland Group ASA, Bamble og Langesund Sparebank, Trosvikgubben AS, Bamble kommune og Langesundsfjorden kystlag, med sistnevnte som "driver".



Som et ledd i kvalifisering av mannskaper til den nyerhvervede redningsskøyta deltok hele 11 kystlagsmedlemmer på VHF-kurs. I tillegg hadde flere dette sertifikatet på forhånd. Kystlaget har benyttet seks skippere og nærmere 20 mannskaper totalt i 2008

Det ble mye dugnadsjobb for å få skøyta klar til sommersesongen, bl.a. måtte den opp en tur i flytedokka hos Hansen & Arntzen.



Lars Hansen dirigerer inn i flytedokka. Leif Lauritsen styrer skøyta med sikker hånd. Han har ført tunge fartøyer i mange år. Per Robert Jøntvedt er maskinist på denne turen. Det var for øvrig han som oppdaget at skøyta var til salgs i 2003, da GG kjøpte den.



En båt på 35 tonn må støttes forsvarlig opp!

Her konstaterer vi at den er Norges dypeste seilende rednings-skøyte med sine 3,0 m.

Sameiets formål er at veteranredningskøyta RS2 Langesund skal:

- Forvaltes på beste måte for å ivareta sameiernes fellesinteresser i selve skøyta
- Sikre et lokalt eierskap
- Være i bruk og synlig i samfunnet og bli benyttet i arrangement hvor kystkulturen vises fram
- Være til bruk for eierne i undervisningsøyemed for å øke kunnskapen om kystkultur, båtbyggertradisjoner og sjømannskap
- Bli brukt i sameiernes virksomhet, herunder til markedsføring og velferdsformål
- Ha fast havn/tilholdssted i Grenland

Styremedlemmer og varemmedlemmer i 2008:

Eier	Styremedlem	Varemedlem
Grenland Group ASA (GG):	Runar Rugtvedt	Truls Borgersen
Bamble og Langesund Sparebank:	Roy Aanesen	Paul Fredrik Andersen
Bamble kommune:	Geir Skodvin	Rolf Dehli
Trosvikgubben AS:	Ivar Nilsen	Harald Nilsen
Grenland Havn IKS:	Finn Flogstad	Asbjørn Høye
Langesundsfjorden kystlag:	Tore Gabrielsen	Karl-Iver Røsche

De fem førstnevnte eierne har like store eierandeler, nemlig 19,6 % hver. Kystlaget eier resten.

Noen tekniske data:

Skøyta lengde er 13,5 m eller ca. 45 fot. Bredden er 4,86 m og dypgående er ca 3 m. Vekta er ca. 35 tonn pluss 2 tonn med fulle tanker (fire stk). Innvendig ballast av bly er 7,5 tonn og blykjølen veier like mye. De fire vanlige seilene er på 129 m², hvorav storseilet utgjør 58 m² og fokk 20 m². Den vanlige klyveren er på 35 m² og toppseilet har et areal på 16 m². Motoren på 140 hk er av merke John Deere. Skroget er kravellbygget av furu.

Første driftsåret under Langesundsfjorden kystlag har skøyta i høyeste grad vært synlig i distriktet, spesielt det ytre fjordområdet.

Skøyta har vært på tur eller deltatt i arrangement ca 20 ganger, tre av disse er turer på flere dagers varighet. Grenland Group har hatt hele opplegget på tre turer.

Kystlaget hadde en stor utfordring ved sesongstart, i å lære helt elementær seiling med gaffelrigget 1800-talls skute..

Det ble innleid ekspertise til montering av seil og elementær bruk av seil.

Grenland Group har deltatt i Færderseilasen med meget hederlig resultat, 2-plass i sin klasse. Dette er svært bra og det ble lagt merke til i kretsen av seilskøyter!

Deltakelse på forskjellige arrangement:

Shantifestivalen, Færderseilasen, Risør trebåtfestival, Fiskefestivalen (startfartøy), Norsk ved havet (spesielt vellykket!), Kystkulturuka, besøk på sjøfartsmuseet i Porsgrunn og

tilstedeværelse ved kronprins- og kronprinsessebesøk på Croftholmen. Her deltok også flere fartøyer fra seilskutemiljøet i Grenland.



På Trebåtfestivalen i Risør 2008 hadde vi besøk av kjente musikere fra Langesund og omegn.. for anledningen kalt "Det nedsablede kompagni". Vi hadde mange tilhørere!

Langesund 17.11.2008

K. T. Gabrielsen
Leder Langesundsfjorden kystlags RS2 utvalg.