

Båtar i Kabelvåg

Av Eirik Wicklund

Eirik Wicklund, f. på Finneset i Kabelvåg 1926, radartekniker i Luftforsvaret, ansatt ved Finnmark off. gymnas i Alta 1960-1974, Nærøy ungdomsskole 1974-1986, Ytre Namdal vg skole 1986-1991. Redaktør for Årbok for NærøyNærøyHistorielag. Pensjonist.



Å vere fødd og ha vokse opp på Vågan Folkehøgskole på Finneset i Kabelvåg vil seie å ha levd med eit særskilt utsyn over Kabelvåg hamn. Eit utsyn som gav eit sjeldan oversyn av alle båtane som farta til og frå. Eg skal ta for meg nokre av dei båtane som var i Kabelvåg i mellomkrigsåra.

Røberg og rutefarten med Ulabrand og Gretchen

Jacob Røberg hadde to velhaldne båtar med skinnande svarte skrog, Ulabrand og Gretchen. Når dei nærma seg Kabelvåg, var dei høyrande ute frå fjorden lenge før dei kom til syne medan dei fossa i veg skjult bak moloen.

Gretchen let seg høyre på lang lei med motordunkinga frå den svenske Bolinderen ombord. Motorsongen var den typiske litt daffe klangen som særmerka Bolinder. Det særskilte med Gretchen, var at den hadde ein “dobbel

Bolinder”, med andre ord ein tosylindra motor som gav motoren ein særleg jamn gange, og dei mange hestekreftene gav båten god fart.

Gretchen gjekk i rutefart mellom Kabelvåg og Gimsøya, medan Røberg sin første båt, Ulabrand, tok seg av trafikken til Svolvær og Henningsvær.

Ulabrand var lettare å høyre, for motorsongen frå den var skarpare og enno meir karakteristisk enn Gretchen sin, men begge desse båtane gjorde god fart og det imponerte når Røberg let Ulabrand fosse forbi dampskipskaia inn mot torvet for full “spetting”.

Han slakka først opp Ulabrands 20 HK Wickmann like før passering av Anfindsenkaia (Nils P. Nilsen), slik at bølga framom baugen la seg, og båten glei roleg inn mot sin faste kaiplass, steintrappa ytterst i kanalen.

Røberg hadde bustaden sin i Tore Hjorts gate, ved sida av Losje Egedes Minde, den seinare kinoen - som i dag er omgjort til bustader.

Jakob Røberg heldt rutefarten gåande i heile sitt yrkesaktive liv og vel så det. Men under krigen la han opp for å sleppe og måtte køyre for Wehrmacht.

Dei strenge faglege krav for passasjerfart var ikkje kommen då han tok til, men då dei kom, fekk han Haukland som maskinist. Haukland hadde kystskippersertifikatet, og då kunne Røberg halde fram. Etter Haukland var John Mortensen mange år i den stillinga.

Røberg sin skysstrafikk tok til mens vegen mellom Kabelvåg og Svolvær enno var uferdig.



Øverst “Ulabrand” og nederst “Gretchen”.

Så seint som i 1916 då mor mi kom til Kabelvåg, måtte ho, etter å ha gått av hurtigruta i Svolvær, la seg skyss frå Svolvær til Osan av fløttmann.

Før det var det og fløttmann med robåt i Kortvika på grunn av at vegen lenge stoppa der. Det var før berghammaren framom “Kortvikstien” vart sprengt og vegen til Klokkarmyra vart omgjort frå sti til køyreleg veg.

Då Røberg tok til med Ulabrand og seinare Gretchen, gjorde han kommunikasjonen enklare. Men ruta til Gimsøya bar seg likevel ikkje, så etter nokre år selde Røberg båten Gretchen.

Den gjekk mellom mange eigarar m.a. Alf Arnesen i Henningsvær før den enda i Austre Vågan hos Olaf Ellingsen der den gjekk i føringsfart.

Til skilnad frå vanlege fiskebåtar var både Ulabrand og Gretchen spesialinnreid for passasjerfart med salonginnreing i lasterommet. All

overbygging var kvitmala. Skilnaden var storleiken og overbygget. Ulabrand var ein 40 fots kutter mens Gretchen var vel 60 fot med manshøg keising og eit lite styrhus i “2. høgda”. Båten hadde også kryssarhekk og låg høgare i sjøen enn kutteren Ulabrand.

Eg trur det var mens eg gjekk i første klassen på folkeskolen at alle tok til å snakke om den store hendinga: Røberg hadde fått kongens fortjenestemedalje i sølv. Det var riktig ei storhending, ei sjeldan ære - men langt ifrå slutten på Røberg si passasjerkjøring. Den stansa som nemnd først i dei første krigsåra.

Sigurd Solberg og Solglimt

Etter ei tids stillstand i båttrafikken etter at Røberg la inn åra, tok Sigurd Solberg opp passasjerdrifta med ein 40 fots ny båt som fekk namnet Solglimt. Det var okkupasjonstid og ikkje lett å få tak i motor, men Sigurd fekk tak i ein Synesmotor. Den var fabrikkert på Synes på Vigra.

Farten med Solglimt vart ein slik suksess at Sigurd fekk båten forlenga og ombygd med større og skikkeleg passasjerkomfort.

Mens Solglimt var til forlenging, vart ruta køyrd med “Bosse” Solberg (Richard Solberg) sin kutter. Den var ein del mindre enn Solglimt. Båten heitte visst Ada og motoren var i minste laget til dette skroget, ein 16 hk Union.

Men denne Unionen fekk til gjengjeld arbeide for fullt frå kai til kai. Men var det litt vind og sjø hemma det farten ein god del. Men fram kom båten alltid om det var aldri så mykje sjø.

Solberggutane var flinke sjøfolk. Sigurd hadde i mange år vore faren, Anton Solbeg, si faste klippe mens Anton dreiv fiske på ottringen sin.

Bosse var litt av ein friskus, særleg med fartsregulatoren og reverseringa. Når han snudde båten inne i kanalen ved Torvet i Kabelvåg, gjekk Unionen for fullt. Båten vart då drive att og fram mellom tollbua og steinkaia mens



MK "Solglimt" på havna i Kabelvåg.

Bosse sveiva roret frå side til side med eine handa og linsveiva reverseringa med den andre.

Sjølv var eg med Bosse frå Svolvær til Kabelvåg ein uvêrsdag. Turen vart vel dramatisk då båten fekk motorstopp like ved Rauholmen utanfor Svolvær.

Det var nokså sterk vestavind og ein del sjø og eg stod på hekken bak styrhuset ved luka til maskinrommet. Då motoren stansa, kom Harald Solberg farande og hoppa ned i maskinrommet. I ei fykande fart fekk han opna for luftflaska, bekka stemplet på topp - og like før båten dreiv inn i holmen starta motoren. Men no var den så nær at dragsuget tok tak i båten.

Harald lempa ei bøtte med taug i opp til meg og ropte at eg måtte fylle den med sjø. Den fulle vassbøtta heldt han ved luftinntaket nede ved veivhuset slikt at motoren saug i seg store vassmengder.

På motorlyden kunne vi høyre kor motoren sparka ekstra i når den fekk vatnet. Gong på

gong heiv eg den tomme bøtta ut i sjøen og sendte den full av sjøvatt ned til Harald mens Bosse gav "fulle venga". Motordunkinga var tyngre og mektigare mens propellen sendte kvit-skummande kvervlar bakover.

Endeleg sleit båten seg ut av dragsuget, og etter ei tid kunne vass-skjenkinga stanse og Unionen fekk nøye seg med berre solaren på si vidare ferd mot Kabelvåg.

Det var mang ein dag med styggvêr i denne båtruteferien si historie, men det var svært sjeldan at det ikkje gjekk båt.

Både Ulabrand og Gretchen var gode sjøbåtar og Røberg var ikkje skvetten og heller ikkje Sigurd og Solglimt stod tilbake. Dette gjaldt særleg Solglimt då båten på ny var i trafikken etter forlenging og ombygging som gjorde båten borti 50 fot med same breidda som før.

Båten gjorde då litt betre fart med same motor etter dette og sanna dermed regelen at ein båt vinn ein knop meir i fart per fot forlenging.