



BAKGRUNNSTEKSTER

SJAUING PÅ KAIEN

Kristin Vestrheim Cranner
Ola Skiftun

Illustrasjon: Merete Dille.

Fram til for en generasjon siden var fjordabåten avgjørende for kontakten mellom by og land, og kaien et viktig knutepunkt for handel og kontakt mellom menneskene.

Stavanger maritime museum har bygget en aktivitetsutstilling som tar barn og voksne tilbake til slutten av 1950-tallet. Barna får innblikk i dagligliv med arbeid og reisemetoder slik det var den gang deres besteforeldre var små. Utstillingen er bygget opp som miljø med fjordabåt, butikk, postkontor, pakkehus og torgbod. Ungene inviteres til å kle seg ut i kostymer som henger klar og selv trå inn i "gamle dager" med rollelek og egne fortellinger som blir til på stedet. Her er det bare å sette i gang å sjaupe på kaien!

Tekstene i dette heftet kan brukes slik dere selv ønsker, eksempelvis til fordypning for lærer/basis for muntlig overlevering til elevene, i for- eller etterarbeid.



Heftets emner:

Hjelmelandsfjord- «Båden» alle var glad i

Kaien- bygdas hjerte

Før og nå: Intervju med Ola Skiftun fra Hjelmeland

Stavanger maritime museum, mai 2013.

HJELMELANDSFJORD

Hjelmelandsfjord var en 'gild' båt. Med det menes at folket som reiste med båten likte den svært godt. De som reiste med Hjelmelandsfjord fikk et nært forhold til båten, på folkemunne ble betegnelsen på Hjelmelandsfjord bare "båden".

Hun seilte under norsk flagg, i så godt som tretti år. Først som fjordabåt i Jøsenfjorden, senere for selskapet Det Stavangerske Dampskibsselskap (DSD).

HJELMELANDSFJORD
(1945)

Lengde
154,5 fot | 47,09 m

Bredde
22,2 fot | 6,77 m



Hjelmelandsfjord i DSDs farger- de tre røde stripene i baugen og på skorsteinen er karakteristiske kjennemerker for selskapet.

Foto: DSD.

Bygget for krig

Selv om Hjelmelandsfjord i mange år seilte i sin fredelige fart i Ryfylke, var hun opprinnelig et krigsskip. Det var bygget som en landgangsbåt, og den offisielle betegnelsen var Landing Craft Gun(Medium)192. Med LCG(M) menes landgangsbåt med kanon av medium størrelse. LCG(M)ene hadde i oppgave å gi nærartilleristøtte i angrepsfasen under landgang. Båten ble bygget for den britiske marinen i 1945 på Tees-side Bridges Engineering Works i Motherwell i Skottland.

Fra England til Buøy

Etter krigen var det overflod av marinefartøy både i England og Amerika, og disse måtte selges. Båtene var solide fartøy med sterke motorer, klart de kunne brukes til sivile formål! Stavangermannen Leif Storhaug kjøpte hele 40 fartøy som han solgte videre. Storhaug hadde slått seg ned i London som shippingagent i begynnelsen av 1930-årene, og hadde vært sambandsoffiser under krigen. Blant fartøyene Storhaug kjøpte var også båten som senere ble døpt «Hjelmelandsfjord». For å få fartøyet hjem fra Southampton til Rogaland dro mannskap over og hentet henne hjem.

Blir passasjerbåt

Båten ble bygget om på Jøsenfjords verksted ved Pyntesundet på Buøy, og der gjorde de godt arbeid. Så ble den liggende lenge før noe skjedde. Det var snakk om å selge den videre, men det ble med snakket. Sommeren 1949 ble båten endelig satt i rute. Lørdag 20. august gikk den første turen til Hjelmeland og Vadla med Johan Kalheim som fører.

Den store dagen

Prøveturen gikk 19. august, og bare lovord var å høre. Stavanger Aftenblads utsendte la ikke skjul på begeistringen:

«Prøveturen var en demonstrasjon av at Jøsenfjorden Ruteselskap er skapt av og for Ryfylke. Båten gikk om Tau og Fister til Randøy, og midt i Ryfylkes hjerte ble et stort anlagt arrangement avviklet på Hovda gård.

Det var en av ettersommerens få vakre dager at skipet stevnet innover. I tindrende høstluft kledte fjell og øyer seg i det festligste skrud, mens fartøyet flaggsmykket gled gjennom sundene.»



Hjelmelandsfjord begynte i Hjelmeland/Vadlaruten, og der holdt den seg i alle de 29 årene båten gikk i fjordene. Den gikk også en del på Erfjord. Johan Warland som var skipper om bord fra 1959 til 1978, fortalte at båten også ble brukt til lystturer, blant annet til Hardanger og Bergen.

Fra starten tok båten 427 passasjerer, men etter hvert ble skipskontrollens krav strengere, og tallet ble satt ned til 399. Båten tok også 15 små biler. 7-8 biler på bildekket og 7 forut. Hjelmelandsfjord var Jøsenfjords første båt med bildekk.

Begynnelsen på slutten

I 1976 overtok DSD båtene fra Jøsenfjord, og Hjelmelandsfjord fikk tre røde ringer på skorsteinen. Med dette starter også siste del av fortellingen om Hjelmelandsfjord.

To år senere, onsdag 27. september 1978, var en trist dag for fjordafolket. Denne dagen gikk nemlig Hjelmelandsfjord på sin siste tur gjennom Ryfylke. Etter nesten tredve år som viktig forbindelse med byen Stavanger og verden utenfor gikk båten i opplag på Skjæret. Ryktene sa at den skulle selges til Egypt og settes i fart på Nilen.

Det var ikke sant. I stedet ble Hjelmelandsfjord solgt til A/S Saki i Bergen. Saki solgte etter en stund båten videre. Det var Exuma Marine Transportation Service Ltc på Exuma på Bahamas som ble den nye eieren, og Hjelmelandsfjord ble omdøpt til Exuma Pride (Exumas stolthet). Båten ble satt inn i rutetrafikk mellom Nassau og Georgetown.

I 1987 ble båten slettet fra Lloyds skipsregister. Så gikk det noen år før noen hørte fra henne. På 2000-tallet ble det kjent at ligger som rustende vrak i Crab Cay, Bahamas.

Exuma Pride,
Bahamas.

Fortsatt synes de
tre
skorsteinsstripene
fra tiden i DSD.
Men bare så vidt.

Bilder tatt 2013.



Les mer om Hjelmelandsfjord på Jonebloggen:

<http://blogg.aftenbladet.no/jonebloggen/2013/01/18/eit-rusta-vrak-i-vart-hjerta/>

Øverste foto: Panoramio.com/user1919982/

Nederste foto: Kopi hentet fra Jonebloggen, Stavanger Aftenblad, 18/1-2013.

KAIEN- BYGDAS HJERTE

Rutebåttrafikken i Rogaland startet med hjulbåten Rogaland, som ble satt i trafikk 7. november 1855. Det tok noen tiår før drift av rutebåter ga gode inntekter. Det kostet å reise med båten, å ro eller seile kunne riktignok være slitsomt, men det var gratis slit. De første årene for rutefarten var det ikke kaier for dampbåtstopp i Ryfylke eller andre steder. Båten ankret opp utenfor stoppestedene, mens varer og folk rodd til og fra båten av fløttmenn. I og med at trafikken var såpass liten, fungerte ordningen ut fra tidens krav.



MS «Fjordbris» ble bygget i 1948. Hun gikk stort sett i rute på Tau og Jørpeland frem til 1961. Senere gikk hun i mange år i den såkalte turistruten fra Stavanger til Sauda om morgenen med retur om kvelden.

Foto: MUST/Stavanger maritime museum.

Privatpersoner eide kaiene

Fram mot, og utover 1880-tallet, økte både lokaltrafikk og rutebåttrafikk. Da hadde dampskip som kom til Stavanger fått kaiplass, og på bygdene ble det viktigere og viktigere å få kaier som kunne ta imot dampbåtene. Å ro til og fra var energikrevende og tok tid. Kaiene kom ofte i stand av handelsmenn som ønsket effektivisering, så etter hvert som det ble flere kaier mistet mange fløttmenn arbeidet sitt. Noen av dem ble ansatt som ekspeditører på båtene.

Etter hvert ble det mer vanlig at kommunen eller staten overtok kaiene. Da det offentlige overtok, ble det også vanligere å bygge kaiene i stein. Fra rundt 1930 ble de fleste kaier bygd i betong, og de gamle steinkaiene fikk gjerne også tilbygg i betong.

På denne måten ble mange funksjoner samlet på den mest sentrale plassen i bygda.

Sentrum

Kaien var det naturlige sentrum i bygda. Her ble det bygget opp varehus av forskjellige størrelser. Varehusene ble ofte brukt som venterom for reisende passasjerer. Det var nok likevel både varmere og hyggeligere å vente inne i butikken til handelsmannen, som også ofte befant seg på kaien.

Kaiene ble til på steder der det fra før var handelsmann og kanskje også et gjestgiveri. Ofte hadde handelsmannen også ansvar for posten. Kombinasjonen landhandel, post og båtekspedisjon var ganske vanlig rundt om i bygdene. På denne måten ble mange funksjoner samlet på den mest sentrale plassen i bygda. Kaiene var med på å legge grunnlaget for den første sentrumsutviklingen i Ryfylke.



Foto: Stavanger maritime museum.

Etter hvert ble det laget veier, og disse startet oftest på kaien. Vegene gikk rundt om i bygda og svingte innom nesten alle gårdstun. Det var likevel sjøvegen som lenge bandt bygdene sammen.

De viktigste kaiene fant en på Jørpeland, Solbakk, Tau, Sand, Sauda, Saudasjøen, Jelsa, Vikedal, Sandeid, Nedstrand, Askje, Judaberg, Skjernarøy og Hjelmeland. Gamle Hjelmeland kommune hadde ikke de fleste anløp i uka, men det var mange kaier for båtene å svinge innom. Her ble det anløpt fra damphjulbåten Ryfylke begynte å gå ruten sin i 1855.

I dag går det bilferge fra Sande på Hjelmeland til Nesvik på Jøsneset. Hurtigbåten legger fortsatt til kaien i flere av bygdene i Hjelmeland. Kan nevne: Fister, Helgøy, Børøy, Sandanger, Ølesund, Hjelmeland, Nesvik og Skipavik på Ombo.

FØR OG NÅ: Intervju med Ola Bøen Skiftun (85 år i 2003)

Sjauing på kaien henter fortellingene sine fra 1959. På den tiden dro Ola Bøen Skiftun inn til Stavanger for å selge frukt. Han ble født i 1918 og har opplevd utviklingen av reisemetoder og kontakten mellom bygd og by fram mot vår egen tid. For ti år siden gjorde hans barnebarn et intervju med da 85 år gamle Skiftun, hvor fjordafarten og aktiviteten på torget var tema.

- Jeg reiste mang en høstdag til Stavanger for å selge plommer på torget. Helt fra min tidligste ungdom var jeg med far og søsken for å tjene penger på fruktsalg. De tidligste årene rodde vi ofte til Stavanger med varer vi skulle selge. Det var en tung og strevsom reise. På hjemturen var det å håpe på medvind, sånn at vi kunne seile, og dermed spare krefter. Det ble bedre da rutetrafikken ble utbedret og fjordabåten gikk hyppigere. Da ble turen til byen behagelig, forteller Skiftun.

Han forteller videre at det var lørdagen som var den beste salgsdagen. Da kunne det være flere hundre salgsboder rundt om på torget.

- Det stod folk over alt på lørdagene. Torget ble nærmest for lite, så en måtte ofte benytte sidegatene for å få plass til alle.

Det var helst i fruktsesongen, altså om høsten, at Skiftun pleide reise.

- Når du kom til torget, ble du henvist til en plassen du skulle å stå og selge. Favorittplassen min var oppe ved domkirken, ved steinmuren der. De som ikke fikk plass på hovedtorget som ligger der det ligger den dag i dag, måtte over på "Tasta-torget" som lå på den andre siden av Vågen, ved Strandkaien.

En lørdag på torget varte på denne tiden fra tidlig morgen, til klokka tre på ettermiddagen.

- Hadde en mye frukt igjen når klokken nærmet seg tre, var det å sette ned prisen for å få solgt ut det du hadde. Det var på grunn av helligdagen dagen etter at vi ikke fikk stå lenger enn til tre på lørdagen. På lørdagen passet dette bra, da båten oftest gikk hjem i firetiden. Det var ikke bare til Stavanger folk reiste for å selge frukt og andre varer. Ola har også vært med på å selge frukt i Sandnes, Kopervik og Haugesund. Men det var i Stavanger han var mest.

Det var salgsfolk fra hele sørfylket som fant veien til torget i Stavanger. Og det var hovedsakelig byfolk som handlet av dem, forteller han videre. Byfolk som kjøpte plommer av meg, handlet oftest i mindre kvantum. Men det var også en del folk fra Jæren som tok turen til torget. Jærbuen kjøpte ofte i større mengder, ja ofte flere kasser.

På spørsmål om hva Skiftun husker spesielt godt svarer han:

- Jeg husker veldig godt hu' *Strikkakånå*, som hun ble kalt. Hun stod år etter år på torget og solgte strikkeplagg, og var svært godt likt av folket på torget.



Det var salgsfolk fra hele sørfylket som fant veien til torget i Stavanger. Og det var hovedsakelig byfolk som handlet av dem, forteller han videre. Byfolk som kjøpte plommer av meg, handlet oftest i mindre kvantum. Men det var også en del folk fra Jæren som tok turen til torget. Jærbuen kjøpte ofte i større mengder, ja ofte flere kasser.

På spørsmål om hva Skiftun husker spesielt godt svarer han:

- Jeg husker veldig godt hu' *Strikkakånå*, som hun ble kalt. Hun stod år etter år på torget og solgte strikkeplagg, og var svært godt likt av folket på torget.

Skiftun har reist med de fleste av fjordabåtene som har trafikkert Ryfylke opp gjennom tidene, men det var Hjelmelandsfjord som var den flotteste båten. Han var trist da båten la fra kai på Skiftun for siste gang.

- Vi fikk mye dårligere kontakt med folk fra andre bygder når de gamle fjordabåtene sluttet å gå. Det ble ikke så sosialt å reise da. Det går ikke an å sammenligne det å reise til byen nå og i gamle dager, det var så mye kjekkere før, mener Skiftun.

Intervju: Ola Skiftun, bearbeidet av K.V.Cranner.

KILDER:

Kaiane våre – rutekaiutvikling i Rogaland,
Njål Tjeltveit 2000, Statens vegvesen Rogaland.

Nettsider:

Jonebloggen, Stavanger Aftenblad:

<http://blogg.aftenbladet.no/jonebloggen/2013/01/18/eit-rusta-vrak-i-vart-hjerta/>

<http://blogg.aftenbladet.no/jonebloggen/2012/03/21/halleluja-journalist-pa-nye-hjelmelandsfjord/>

Muntlige:

Intervju med Ola Bøen Skiftun, Hjelmeland. Gjort av barnebarn Ola Skiftun.

