

Historisk en av de mest interessante redningsskøyter



Redningsskøyte med byggenummer 5 *Liv* er historisk en av de mest interessante i Selskapets flåte på godt over 100 fartøyer. Her er også historien om redningsskøyta som ikke helt ble som de andre.

For å begynne med konstruksjonstegningene. De ble prisbelønnet av *Hovedbestyrelsen* i det nystartede Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) i 1892. Sogar ble hun den gang førstepremievinneren i den konkurransen som var utlyst. Og det var ikke Colin Archer som denne gang sto bak, men Christian Lauritz Stephansen.

Og Stephansen må ha visst hva han gjorde. For en skarpseiler har R/S *Liv* alltid vært. Det kom godt med når det hastet med å gi hjelp der ute på havet. 38 strevsomme år var R/S *Liv* i Selskapets tjeneste, og det på en rekke utsatte stasjoner langs kysten. Og det er ikke småtterier hun fikk utrettet på denne tiden:

132 mennesker reddet fra den visse død, 41 fartøyer berget fra totalhavari og ialt er 1338 fartøyer gitt ulike former for assistanse, ofte av helt vital karakter.

Redningsselskapet har alltid støttet og søkt å være til praktisk og moralsk hjelp for dem som ønsker å restaurere, holde vedlike og seile tidligere redningsskøyter. Det er til og med dannet en egen interesseforening forbeholdt disse, med tilknytning til

Redningsselskapets Museum i Horten. Navnet er Den Norske Veteran Redningsskøyte Forening.

Bevaring er så mangt, bevaring er i høyeste grad kultur — kystkultur. I denne sammenheng fortjener Unni og Arne Smith en plass i fremste rekke. Båten er som et musealt smykke. Den seiler i høyeste grad, og strekningen jorden rundt er altså tilbakelagt. Kun én gang før er dette gjort med en tidligere norsk redningsskøyte, riktignok dengang i utenlandsk eie.

Det for Redningsselskapet så gledelige er den interesse og den iver Unni og Arne Smith viser når det gjelder båtenes lange tilknytning til NSSR. For eksempel har engasjementet vært stort når det gjelder å fremskaffe et mest mulig historisk korrekt bilde hva gjelder hennes yrkesaktive år.

Unni og Arne Smith er gode ambassadører når det gjelder alt som har med Redningsselskapet å gjøre. Alltid er de vennlige, gjestfrie og svært kunnskapsrike. På vegne av Redningsselskapet og organisasjonens mange støttespillere rundt omkring, ønsker vi Unni og Arne fortsatt mange opplevelsesrike år ombord i R/S 5 Liv.



Magnus Stene,
kontreadmiral,
generalsekretær i
Redningsselskapet/
NSSR

Jordomseilere med egenart



Jordomseilere er et eget folkeferd. Felles for dem alle er at de eier en spesiell innsatsvilje — la oss kalle den en ekstra «tæl» — som vi andre, som nøyer oss med seilturer i Oslofjorden eller til Sørlandet og på svenskekysten, åpenbart ikke har.

Allikevel er de individualister i høy grad. De velger slett ikke den samme vei rundt jorden. I så måte er forfatterne av denne boken helt enestående: tenke seg til å seile via Grønland, ja praktisk talt så langt opp i nordvest Grønland som det går an å komme med båt! De fleste foretrekker jo å innlede med «melkeruten» til Karibien, derfra gå gjennom Panamakanalen og så videre over Stillehavet. Men Arne og Unni Smith ville først besøke våre frendefolk på Færøyene og Island, og deretter bakse seg videre mellom isflakene nordover til det som engang var en norsk koloni på verdens største øy. Og — i likhet med våre forfedre vikingene — gjorde de strandhugg i Vinland.

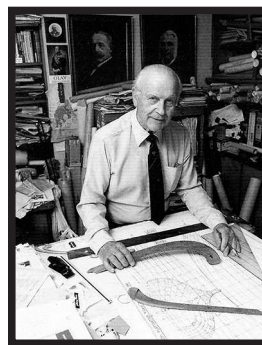
De fleste jordomseilinger foregår i dag med moderne båter med alleslags hightech-finesser, men Arne og Unni Smith fant seg et 70 år gammelt skrog av en redningsskøyte — nærmest et vrak. De oppdager at det er en unik farkost. Etterhvert forelsker de seg i den gamle skøyta, og selger huset sitt for å finansiere restaureringen. De lærer Liv å kjenne gjennom 30 års turseiling og suksessrik deltagelse både i hjemlige og internasjonale havkappseilaser.

Og så — når båten deres nærmer seg 100 år og de selv er omkring de 60 — beslutter de å seile jorden rundt!

Vi følger dem her, fra deres første kontakt med seilerlivet og til den vel forberedte jordomseiling er fullført.

Enhver som har seilt endel i småbåt på havet, vet hvilke gleder og fine naturopplevelser en kan få, men man husker også dramatikken og blodslitet som ofte ikke er til å unngå. Unni og Arne Smith, som har levet med «Liv» i snart 30 år, har opplevet mye av begge slag. Men det er lite trolig at deres liv med «Liv» tar slutt med dette. De vil sikkert fortsette seilassen så lenge de kan holde i en rorkult.

Hellet ville at de fikk tak i en farkost velegnet til deres formål — både som familieturbåt og til jordomseiling under de hardeste værforhold. At denne skøyta tilfeldigvis er et resultat av min farfars idéer og aktivitet på tegnebrettet — riktignok modifisert av Colin Archer — gjør at jeg har fulgt denne Livsseilassen til Arne og Unni Smith med en noe personlig interesse — ikke minst fordi jeg selv til stadighet har nytte av min farfars kurvelinjaler som han brukte da han tegnet sine båter. Han benyttet dem vel også til Stjernen — vinner-utkastet som ble til «Liv».



*Cecil Chr. Stephansen
Båtkonstruktør og
journalist*



Foto: Terje.

R/S 5 Liv – Stormseileren

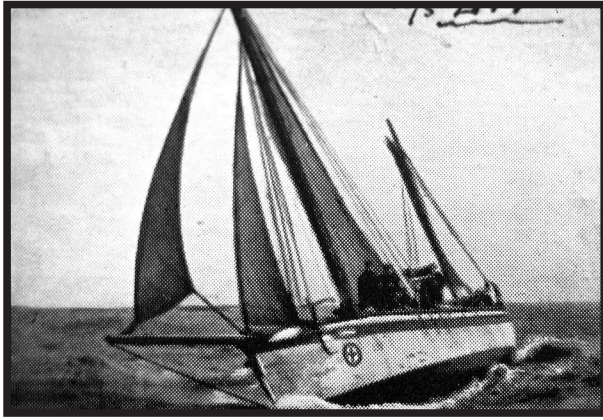


Torsdag 7. november 1991, klokken er 10:15 lokal tid. Liv kaster loss fra Pier 15 ved South Street Seaport Museum på Manhattan i New York. Det er disig, en høstblek sol og en svak bris fra vestnordvest. Vi siger langsomt ut i Hudson River og forbi Frihetsstatuen.

Et tropisk stormsenter er på vei nordover fra Karibien. Det vil trolig passere mellom fastlandet og Bermuda, og det forsterker seg.

Vår plan var opprinnelig å seile direkte til Bermuda fra New York, men under disse værforhold velger vi å seile syddover langs kysten og avvente utviklingen. Vi ønsker oss en godværsperiode på 5–7 døgn for å kunne gjøre overfarten til Bermuda på en behagelig måte. Forholdene kan bli ganske utrivelige i den nordgående Golfstrømmen, særlig med sterke, nordlige vinder. Hvis det drøyer for lenge med et bra langtidsvarsel, er et alternativ å følge kysten syddover via Intracoastal Waterways til Florida, og derfra gjennom Bahamas og Jomfruøyene til De Små Antiller hvor vi tar sikte på å seile i ca. tre måneder og feire jul med besøk av familie. Denne ruten har den svakhet at det er mye motvind, og passaten kan være sterk på denne tiden av året.

November er normalt den beste høstmåned for å seile til Bermuda. De tropiske orkaner har stort sett blåst fra seg, og det er gode muligheter for en stabil,



Stormseileren Liv under innseiling til Henningsvær i 1927.
(Foto: NSRR)

nordvestlig bris eller liten kuling i dette værharde farvannet.

Vi har fått nytt mannskap i New York: Petter, jusstudent fra Oslo og Andy fra Connecticut som nettopp er ferdig med High School. Petter er en venn av vår yngste sønn Martin, og Andy ble anbefalt av Øivind Lorentzen som vi traff i Greenwich. Begge har god seilerfaring, men ingen av dem har seilt på en redningsskøyte tidligere. Gaffelriggen er ny for dem, og de har kanskje ikke de helt store forventningene til seilingen når det gjelder farten. Gaffelriggen kan virke komplisert og tungvint. Det kreves da også adskillig teknikk og kunnskap for å håndtere en slik båt. Men riggen har også sine fordeler, for eksempel er seilflaten fordelt på seks seil som enkelt kan berges ett for ett under økende vind. Dette kan vanligvis gjøres uten å endre kurs eller gå opp

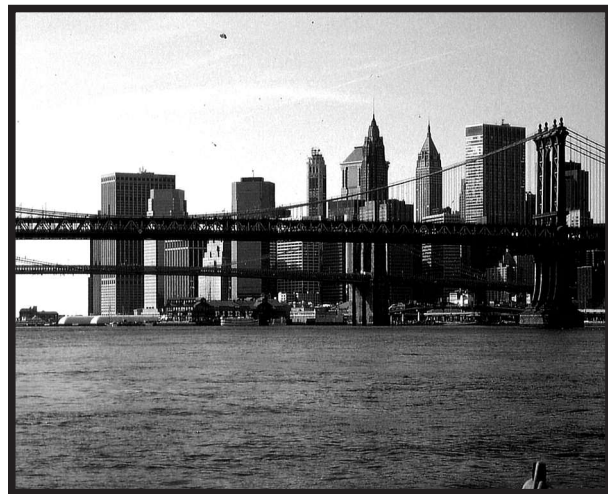
mot vinden. Det er bare i ekstreme situasjoner det er nødvendig å reve de seil vi fører lengst, dvs. storseil og fokk.

Værmeldingen sendes kontinuerlig i en av kanalen på VHF-radioen. Stormsenteret holder sin bane, forsterker seg, og det kan bli vind av storms styrke langs kysten i morgen kveld. Vi har imidlertid bare en laber bris i øyeblikket. Vi setter alle seil, full duk, og går nøye gjennom hvordan setting og berging av seil foregår. Været er rimelig bra. Det er fralandsvind og ingen sjø. Vi spiser en god lunsj på dekk mens vi diskuterer utsiktene. Det er enighet om å følge kysten og gå inn i Chesapeake Bay til Norfolk i Virginia, men vi holder muligheten åpen for å velge en annen havn. Stemningen er lett spent.

Vi organiserer oss, setter vakter og finner det foreløpig tilstrekkelig med én av gangen på dekk. Andy, Petter og Unni tar hver sin tårn med tre timer på og seks timer av. Skipper Arne tar hånd om navigasjon, værmelding og radio. Han er dessuten hele tiden tilgjengelig for spørsmål og for å hjelpe til på dekk. Seilassen er praktfull, 7–8 knops fart i rolig sjø. Atlantic City, det kjente spille- og forlystelsessted, er omgitt av et veldig lyshav. Vinden øker på, neste formiddag berger vi begge toppseilene og mesanen. En stiv kuling sørger for at farten øker til 8–9 knop. Seilassen er fremdeles relativt behagelig. Mannskapet begynner å like å seile skøyte. Her går det unna! Om ettermiddagen berger vi også klyveren. Fra land rapporteres vind på 45–50 knop — liten til full storm. Stormsenteret ligger ca. 150 nautiske mil ute i havet og vil passere nordover i løpet av morgendagen. Vi begynner å merke dønningen som sprer seg ut rundt stormsenteret.

Kl. 03:30 neste natt runder vi inn i Chesapeake Bay, og vinden kommer inn forenom tvers. Vi får forholdsvis skarp bidevind inn mot Norfolk. Vannet i bukten rives opp i korte, hissige bølger med skumflak som driver som et teppe over sjøen. Selv for Liv er dette en temmelig fuktig seilas. Sjøen driver over dekk, vi blir gjennomvåte, men seilassen er fenomenal. Våre to unge mannskaper har aldri seilt i tilsvarende vindstyrke. I løpet av de siste 24 timer har vi tilbakelagt 202 nautiske mil, vår beste utseilte distanse i løpet av ett døgn hittil. Liv lever opp til sitt tilnavn: «Stormseileren».

Det var Simon Lockert, Livs mangeårige fører mens hun var redningsskøyte, som ga henne tilnavnet. Han førte Liv i 20 år, fra 1911 til 1932 med unntak av sesongen 1925–26. Han kjente båten ut og inn og hadde god erfaring og bakgrunn for sine meninger. Han begynte i Redningsselskapet i 1901 som matros på RS3 Tordenskjold og ble bestmann (nestkommanderende) på RS1 Colin Archer i 1907. Etter to år gikk han over på RS8 Oscar Tybring. Høsten 1910 ble han bestmann på RS23 Nordland II og stod til rors da hun seilte fra Bodø for å innta stasjon på Værøy. Historien forteller at da de kom ut i rom sjø, fikk de en kraftig sydvestlig storm med kvasse haglbyger. I mørket ante han plutselig noe som vokste opp, liksom tok spenntak og hev seg mot skøyta. Det var en enorm bråttsjø. Simon fikk ropt til sine kamerater at de måtte holde seg fast. I det samme brøt fossen innover, presset skøyta ned og rundt. Der hang Simon med bena i været. Han hadde et tau rundt livet som skikken var i dårlig vær, og han begynte å gispe etter pusten. Langsomt rettet båten seg opp. De



Vi seiler langsomt ut fra Manhattan.

fikk igjen luft, kunne gulpe opp sjøvannet de hadde tatt inn, og alle var fortsatt ombord. Drivvåte kunne de fortsette seilassen. Båten var praktisk talt uskadd. Ut på neste dag kom de til Værøy hvor stormen hadde holdt folk oppe hele natten. De hadde vært redde for at husene skulle blåse på sjøen.

25. januar 1925 er Simon Lockert fører på Liv og har stasjon ved Langenes (Stø) i Vesterålen. De har fulgt fiskeflåten ut. Været er utrygt, men det er fisk i havet, og mange båter har lagt ut. Vinden øker til kuling fra sydvest, og flåten søker havn. Simon får beskjed om at to båter har satt ut mot Yttersida for å prøve forholdene der, og at båtene kunne være i fare. (Dette viste seg senere å være feil. De hadde greid å

komme seg i land før uværet brøt løs.) Idet Liv passerer de ytterste skjær, slår vinden over til nordvest og øker til «orkanaktig» storm med tett snedrev. Det er umulig å finne veien inn igjen — det er ikke mulig å se noe som helst i snedrevet og sjørokket. Liv står til havs, seilføringen er bare et storseil redusert med to rev. De må seile opp mot vinden som blåser rett mot land. Fire mann i en liten seilskøyte kastes og ristes fra bølgetopp til bølgetopp, alt blir vått ombord.

Det er en storstorm av de sjeldne. Den raser sammenhengende i halvannet døgn, og ingen kjenner Livs skjebne. De store aviser i hovedstaden slår opp at hun sannsynligvis er tapt — ! og kan berette om meget store ødeleggelser på land. Ingen liten seilskøyte kan klare seg i slikt vær.

Men Liv holder det gående — seiler et par timer på babord halser, vender for å seile et par timer på styrbord halser — og vender igjen. Hun strever seg opp mot vinden, kastes tilbake av sjø og brått.

Om morgenen den andre dagen slutter snefokket, og vinden begynner å spakne. Hvor er de? De kan ikke se land noe sted, men er ganske sikre på å finne øyene i Vesterålen mot sydøst. De setter kurs i den retning. Båten seiler lett og ledig mot land og sikkerhet, men tiden går — ikke land å se. De fortsetter på samme kurs og speider spent, håper å få landkjenning. Fra en bølgetopp ser de plutselig blink fra et fyr i sydvest. Etter noen minutter kan de kjenne igjen fyrets karakter. Det er ingen tvil, det er Andenes fyr. Liv har seilt seg lenger opp imot orkanen enn de hadde kunnet ane. Nå vet de hvor de er, dødstrette og gjennomvåte seiler de til Risøysund hvor de ankrer. Mens de andre rydder og tenner opp, ror en av mann-

skapet i land for å sende melding på telefonen: Liv er velberget i havn.

Simon Lockert fikk samme år Kongens fortjenestemedalje i gull.

Redningsselskapet ville også markere sin anerkjennelse og bad Simon bli fører av en litt nyere skøyte som de antok var mer komfortabel, RS10 Christiania. Han tok imot tilbudet og gjorde en fremragende jobb, men året etter kom han tilbake og sa: «Jeg vil gjerne tilbake til Stormseileren.»

Simon ble en legende og avsluttet sin 41-årige tjeneste i Redningsselskapet som fører av RS42 Storebrand, en ny skøyte med sterk motor, oppvarmet rorhus og sentralvarme. Han ble spurt om han kunne tenke seg tilbake til de «gode», gamle dager og seile Liv med bare seil. «Nei», sa han. «Skulle det skje, ville jeg bli i dårlig humør.» «Ho Liv var no så annerledes — men jeg var aldri redd ombord i Liv.»

Vi forstår ham. Vi seiler for vår fornøyles skyld og syns noen strabaser hører til. Det viktigste er å være trygg. Stormen vi har på vår ferd inn Cheasapeake Bay, er den tiende siden vi forlot Norge og seilte i vikingenes kjølvann til Island, Grønland og Vinland. Sagaen antyder at vikingene også kom til Cheasapeake Bay og at en liten gruppe overvintret her.

Vi tar oss inn i mørket, lyset fra lysbøyene drukner i flommen av lysreklame og gjør navigasjonen meget spennende og krevende i den sterke vinden. Kl. 07:00 lørdag morgen er vi vel fortøyd i marinaen i Norfolk, og stormen kan rase fra seg ute i Golfstrømmen.