



RS 5 «Liv»

Et familie-medlem i 50 år

Unni og Arne Smith solgte huset for å restaurere den gamle redningsskøyta. Nå er båten overtatt av sønnen Terje og hans kone, og den er bedre enn noen gang. Men i sommer gikk det nesten galt.

Redningsskøyta «Liv» er meget nær knyttet til familien Smith. Unni og Arne kjøpte skøyta i 1964 som unge småbarnsforeldre uten noen form for seilerfaring. Å eie en skøyte er en livsstil som har preget familielivet. I år er det 120 år siden redningsskøyta ble satt i tjeneste, og hun har vært i familiens eie i 50 år. Seilas møtte tre generasjoner i salongen i den berømte skøyta i høst.

Dramatisk på Læsø

RS «Liv» har seilt jorden rundt og har seilt til Svalbard. Skøyta har

også deltatt i Tall Ship Races åtte ganger og vunnet sin klasse i fem av dem – og to ganger overall. Det var den også med på sommeren 2013, hvor den også vant og sønnen Oscar fikk en oppmerksomhet (fin kniv) som flåtens yngste mannskap. Men det holdt på å gå galt.

Det startet med en litt for nær passasje av en jernstake ved Lysekil i Sverige. Skøyta smalt på grunn i seks knop, men hoppet greit over steinen. En dykker ble sendt ned, og det ble avgjort at båten skulle på land.



FAMILIE: Redningsskøyta har preget familielivet til familien Smith i 50 år. Nå har «Liv» gått i arv.



SLIPP: «Liv» skled av slippens vogn da den ble tatt opp i sommer etter en grunnstøting. Skøyta fikk skade på aktre del av kjølen da den traff bunnen, og skader på bordgangen da den deretter traff en betongbrygge.





SERVICE: Reparasjonen av «Liv» ble satt i gang umiddelbart etter ulykken. Her skiftes skadete eikebord og deler av kjølen.

– Vi fikk organisert slippsetting på Østerhavn på Læsø, forteller Terje Smith, som overtok skøyta fra sine foreldre i 1997. Det var en enkel jobb som skulle gjøres. Båten ble trukket opp på en slipp som er bygd for fiskeskøyter.

– «Liv» var vel smal for slippvognen. Den hadde også dårlig støtte under kjølen da den hvilte kun på to bjelker som ikke hadde treputer og vi fikk da stål mot stål. Idet skøyta var oppe av vannet, startet den å gli bakover, forteller Terje, som stod på dekk. Kona Inger var på land, og filmet det hele.

Kunne gått verre

Utrolig nok holdt skøyta balansen mens den gled bakover. Den kunne like gjerne ha falt sidelengs og tatt livet av

folk som stod og så på. Det ville også vært svært farlig for dem om bord.

Idet RS «Liv» skled av vognen, dunket den i bakken og «Liv» fikk skader på kjølen. Skøyta skled videre bakover, og banket inn i en flytebrygge, og fikk flere skader i bordgangene på babord side. Når det først gikk galt, var det bra at det ikke gikk verre.

– Danskene tok fullt ansvar. Det var ingen diskusjon. Jobben måtte settes i gang straks. Treverket tørker raskt om båten blir stående på land om sommeren og undervannskroget ville ha sprukket opp hvis båten hadde blitt stående lenge.

Det ville medført store lekkasjer. Det ble ikke full sommerferie for arbeiderne på slippen,



IS: «Liv» har seilt på alle verdens hav. Ved Grønland mistet skøyta masten i orkan. Bildet viser «Liv» på Svaldbard i 1995.

og for familien Smith ble det to uker i sommerhus og jobbing på slipp.

Reddet 132 liv

Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning, i dag Rednings-selskapet, ble stiftet i 1891. Organisasjonen ønsket å satse på seilende skøyter som kunne krysse langs Norges værharde kyst for å berge mennesker og båter. Seilskøyter ble valgt fremfor dampskip på grunn av pålitelighet, manøvreringsdyktighet og kostnader. Selskapet utlyste en konstruksjonskonkurranse. Vinneren ble foretningssmann og skipsreder Christian Lauritz Stephansen med en tegning som ble utgangspunktet for «Liv». I juryen satt Colin Archer. Han modifiserte utkastet. I 1893 ble de første redningskøytene bygd på oppdrag av Rednings-selskapet, RS 1 «Colin Archer» og RS 5 «Liv». «Liv» er smalere og har en større mesan enn skøytene fra Colin Archer. «Liv» er raskere på kryss, særlig i frisk vind.

RS «Liv» var i redningsselskapets tjeneste til 1932. Båten var i alle år stasjonert i Nord-Norge. Hun fulgte som regel skreifisken fra Vadsø til Helligvær utenfor Bodø. I løpet av de 28 årene reddet skøyta 132 liv fra en sikker død. 41 skip ble reddet og 1338 fartøy fikk assistanse.

«Liv» ble solgt til lensmannen i Ibestad på Rolløya, øst for Harstad. Etter hvert ble det installert motor, bygd styrhus og skøyta ble rigget om. Kjølen ble også redusert for å gi mer behagelig gange (familien er nå på jakt etter den originale jernkjølen!). Etter krigen ble skøyta ombygd til ferge, sertifisert for 60 personer og gikk i rute mellom Kirkenes og Jakobsnes. 1963 fikk Jakobsnes veitilknytting. Den nedslitte skøyta ble strippet for verdier, og det ribbede skroget skulle senkes på dypt vann. Et våkent medlem av Rednings-selskapet kjøpte imidlertid båten av kommunen for én krone. «Liv» ble tauet til Kristiansund i stafett av skøytene som var i tjeneste.

Båtkjøpere uten erfaring

Arne og Unni Smith hadde en 14 fots Tunejolle som den unge familien brukte til holmeturer i Indre Oslofjord. Unnis båterfaringer begrenset seg til rorturer på innlandsvann, mens Arne hadde erfaringer fra snekke i Vestfold.

– Vi var blitt en liten familie med to små barn som ønsket oss en båt som var stor nok til å reise på ferie med, forteller Unni Smith. Familien ble tipset om redningskøyta på Nordvestlandet, og Arne, som var på reise i traktene, tok en tur for å se på «Liv».

RS 5: «Liv» var rednings-skøyte i Nord-Norge i 39 år.





TRE GENERASJONER: Terje og Inger med barna Peder og Oscar har overtatt ansvaret for «Liv», men Unni og Arne er velkomne om bord. Skøyta er nå i bedre stand enn noen gang.

SUVENIR: «Liv» er stappfull av gjenstander fra alle verdens krik og kroker, som denne figuren fra Stillehavet.



Dramatisk start

Sommeren kom og etter en ukes jobb med båten, la de kursen sydover med to bleiebarn. Og det gjorde de helt uten noen form for seilerfaring.

– Etter fire timer stoppet motoren. Vi hadde ikke noe valg, vi måtte lære oss å seile, forteller Unni og Arne. Båten var uten innredning, og under dekk lå to sjøsyke småbarn. Madrasser ble pakket rundt barna på ett og to år, slik at de ikke skulle rulle rundt under dekk. Dønningene var store, og det var nesten ingen vind.

– Vi drev mot klippene ved Stat. Vi forsøkte å baute, men hadde ikke styringsfart, minnes Arne, som var bekymret for at båtlivet skulle få en rask slutt. Men vinden kom, og seilassen kunne fortsette. De fikk en frisk bris fra nord, men kom seg ikke til Oslo i løpet av de to ukene

som var satt av i ferieplanen. Båten ble seilt hjem i noen langhelger, og tidlig på høsten var «Liv» endelig hjemme i sin nye havn.

Motor var for dyrt

– Det tok et par år før vi fikk satt inn motor, men det ble en lærerik periode, mimrer Unni og Arne. Det hendte at de ikke traff bøyen i Paddehavet, men presisjonen ble stadig bedre. Familien fikk mange fine turer langs Sørlandskysten og på Sveriges Västskust.

– Jeg husker godt da vi seilte ut fra Kragerø med kurs nordover. Vinden døde, og uten motor og med motstrøm ble det ikke slik vi planla. Etter to døgn klarte vi til slutt å komme inn til Lillesand, forteller skøyteparet.

– I årene uten motorer lærte vi å seile i smale sund og å finne ankringsplasser for en båt på 47 fot og 33 tonn.

Etter hvert fikk familien råd til å sette inn en motor, og «Liv» fikk dessuten tilbake sin originale rigg.

Solgte huset

I 1972 ble Seilskøyteklubben

Colin Archer stiftet. Klubben var sannsynligvis den første frivillige foreningen som ivaretok kystkulturen i Norge. Arne ble klubbens andre formann. Barna ble større og gikk fra minus til pluss. Med unge rormenn om bord ble rekkevidden lenger.

– Det ble gjerne fire ukers seilferie på sommeren og turer i de fleste helgene. «Liv» ble vår hytte og vårt sommerhus. Også påskene ble brukt til seiling. Tipper vi hadde noe som 60 overnattingsdøgn om bord, forteller Arne og Unni.

Sammen med «Rundø» gikk turen i 1975 til Skotland, Hebridene og Shetland, og året etter til Østersjøen. «Liv» deltok på ulike stevner, også i Færder'n og Hollænder'n med barna som mannskap.

Til tross for at «Liv» var blitt oppgradert helt siden båten ble kjøpt på 1960-tallet, var det klart at noe drastisk måtte gjøres med skøyta.

– Vi følte at det var et historisk sus over båten. Vi oppdaget at «Liv» var en kjent og kjær redningsskøyte, særlig i Nord-Norge, og vi følte en

– Den var temmelig stor. Det som var greit, var at om vi ble eiere av «Liv», ville vi aldri senere ønske oss en større båt, tenkte vi. Vi overtok «Liv» høsten 1964, forteller Arne.

Det måtte mye arbeid til for å gjøre skøyta sjøklar. Den manglet rigg og seil, ei heller motor eller innredning, men treverket virket bra. De visste at de ikke kunne klare alt, men tok sjansen på å få henne klar for seilas til Østlandet i løpet av den påfølgende sommeren.

Et lokalt verksted bidro med arbeidet, og skøyta fikk en lett-håndterlig bermudarigg.



TIDELIG START: Inger og Terje var på bryllupsreise i «Liv», og de har fått to gutter som har tilpasset seg livstilen. Dette bildet er tatt på Svalbard med Inger og nevø Bendix i loskøya. Sønnen Peder var i magen.

TUNG SJØ: Unni har disket opp med mat i all slags vær. Hun stempler seg fast i byssa.



forpliktelse til å ta vare på båten, sier Arne. Dette ble blant annet bekreftet i 1979 i Reine i Lofoten hvor det kommer en hyggelig kar bortom og sier «Æ kjent dokker igjen». Vi spurte når han sist så båten, jo det var i 1912!

Når båten ble seilt friskt, kom det adskillige liter vann gjennom dekk og ned i køyene. Også regnvann sivet ned, og skapte råte. Festet mellom spant og dekkssjelker begynte å svikte. Samtidig hadde Carl Emil Petersen satt i gang en omfattende restaurering av RS 10 «Christiania», en båt som var langt verre enn «Liv».

– Vi holdt familieråd. Vi fikk avslag på støtte fra kulturrådet, og fikk ikke økt huslånet for å kunne finansiere en restaurering. Den eneste muligheten vi så, var å selge huset, forteller ekteparet. Vi kunne solgt «Liv», men hva slags skjebne ville hun ha fått? Villaen ble solgt og familien flyttet inn i en enklere rekkebolig. Mellomlegget rakk til startkapital for å sette i gang en restaurering. Idet «Christiania» ble løftet ut som nyrestaurert båt i 1978, ble

«Liv» løftet inn hos Hansen og Arntzen i Stathelle som verftets neste prosjekt.

– Verftet jobbet på ukedagene, og fredag kveld tok vi over. Vi fikk lov til å overnatte på spiserommet. Karene på verftet var imponert over arbeidsinnsatsen til Terje og Martin, og de kom med en liten TV, slik at barna i hvert fall kunne få en pause for å se på tippekampen, forteller Arne og Unni.

Restaureringen tok nesten ett år. Motorsagen var i starten det mest effektive verktøyet. De fleste spantene og undervannsskroget var OK. Det ble montert ny jernkjøl (7 tonn). Nytt fribord ble bygd opp plank for plank i fem cm tykke eikeplanker. Disse ble festet med galvaniserte skipsspikre som var forsenket. «Liv» fikk dessuten nytt dekk av tettvekst furu. Det ble mye barnearbeid, matrosene var 14 og 15 år gamle, og de lærte mye.

– Vi plugget hvert hull med



FAMILIE: «Liv» på Holmen Yachtværft hvor båten fikk en oppgradering i høst.

en trepropp, over 7500 propper, forteller Terje.

Etter restaureringen ble det lengre havseilaser med deltakelse i Tall Ships Races, ofte i meget friskt vær.

Bryllupsreise med svigermor

I 1991 la «Liv» ut på jordomseiling. Kursen fulgte vikingenes rute til Amerika og de fikk utforsket Grønland grundig på veien. Båten gikk gjennom Panamakanalen.

Mens «Liv» var på jordomseiling, ble Terje gift med Inger.

– Jeg var klar over skøyta's rolle i familien, og jeg var også klar over utfallet – om mannen måtte velge mellom båt eller kone, forteller Inger, som nå er medeier i redningsskøyta.

– Vi tok bryllupsreisen om bord i «Liv» fra Rarotonga via Australia og Syd-Afrika og hjem. Det er ikke mange som gjør det sammen med svigermor og sover i en loskøye, forteller Inger.

«Liv» kom hjem fra jordomseilingen i 1993, og i 1997 ønsket Unni og Arne å trappe ned. Terje påtok seg å overta den gamle skøyta.

– Min lillebror Martin tok over det gamle skipperhuset. Det ble en grei avtale og et problemfritt oppgjør, forteller Terje med et smil.

Inger og Terje fikk muligheten for de store opplevelsene, men også ansvaret for en kulturskatt.

Unni og Arne er velkommen om bord, og de har fremdeles glede av båten. Også sommeren 2013 var den eldste generasjonen med, og de kom ned til Læsø for å hjelpe til med å reparere skaden.

– De gir oss frihet til å gjøre de endringene vi måtte ønske, men jeg ville nok få en reaksjon om jeg monterte en baugpropell, noe jeg heller ikke har noen planer om, forteller Terje.

Han har nok arvet sine meninger fra foreldrene sine,



LIVSSTIL: Inger har ikke hatt problemer med å tilpasse seg livet om bord i «Liv».

og han må også koordinere/samarbeide med Riksantikvaren i det videre vedlikholdet. «Liv» er tatt opp på listen over verneverdige fartøy.

Kontinuerlig arbeid

– «Liv» har aldri vært bedre enn i dag, forteller de stolte beste-foreldrene fra salongen. Arne er nå 81 år, men har ingen problemer med å entre den bratte lederen ned fra dekk. «Liv» har høy teknisk standard,

men mangler mange av de moderne hjelpemidlene. Det finnes ingen ruller for seilene eller noen form for vinsjer, bare et manuelt ankerspill. Skøyta seiles på samme måte som i gamle dager, men har nå motor.

De yngre har arvet et levesett og en kultur fra skøytemiljøet. Det er ofte morgendukket, om enn ikke så ofte som før. Da var det morgendukket før frokost uansett hvor skøyta befant seg.

Unni og Arne har seilt «Liv»

over 100 000 nautiske mil. Dette har brakt med seg minneverdige opplevelser, for eksempel overveldende mottagelse i USA, Stillehavet og Australia. Det har selvfølgelig vært utfordrende situasjoner, i noen tilfeller har det vært «narrow escapes».

Det mest ekstreme var på Grønland hvor vi hadde to orkaner. I den siste brakk stormasten under en seilmanøver. For bare fokk kunne de fortsette

i dårlig sikt og uryddig farvann til nærmeste havn (Egedes Minde). Meteorologene på flyplassen hadde målt vind på over 75 knop, tilsvarende 41 m/sek, og de mente at «Liv» måtte ha opplevd enda sterkere vind. GPS-antennen fulgte med masten ned, og da var det godt at skipper Arne kunne navigere på «gammel-måten» med opptil 70 graders misvisning i svær sjø.

– For noen vil vel våre opplevelser med «Liv» fortone seg som galskap. I den forbindelse siterte vår gode venn Carl Emil Petersen ofte den franske filosof Rochefaucauld: «Den som lever sitt liv uten enhver form for galskap, lever et fattig liv.» Vi har fått vår del, sier Arne.

Unni legger til: – Vi har levd et rikt LIV.

Unni og Arne er tildelt Norsk Havseiler- og Krysserklubbs hederstegn og er utnevnt til æresmedlemmer i Seilskøyteklubben Colin Archer (SSCA).

Unni og Arne har også skrevet boken «Det gjelder Liv» som er utgitt på Norsk Maritimt Forlag AS.

axel@seilas.no

Tall Ships Races

Tall Ships Races er et årlig, internasjonalt seiltreningsarrangement i regi av Sail Training International (STI). Det ble gjennomført for første gang i 1956. Tall Ships Races har vært et viktig arrangement for «Liv», hvor hun har fått stor oppmerksomhet og vunnet en rekke ganger. På grunn av skaden båten fikk i fjor sommer, gikk hun glipp av første etappe i år. Men de vant etappen fra Riga til Szczecin i Polen. Racet tok 3,5 døgn og det var tidvis krevende regattaseiling i den rotete sjøen som ofte er i Østersjøen. Seilasen inneholdt alt fra kryss i liten storm til vindstille rett før målgang (the rich get richer!). De vant med 15 min. på korrigeret tid.

– Vi seiler etter et målesystem, men ingen vet formelen. Den er også stadig i forandring. Vi får bonus for

alderen på skøyta, forteller Terje, som legger til at «Liv» gjør det bra på kryss i mye vind. «Liv» seiler i en klasse for fartøy under 40 meter med tradisjonell rigg. Det er fire klasser, og båtene kan være ned til 30 fot. De trenger heller ikke være gamle.

Hovedformålet med The Tall Ships Races er å få ungdom mellom 15 og 25 år til å møtes gjennom seiltrening på tvers av nasjonalitet, kultur, religion, kjønn eller sosial bakgrunn.

Gjestehavnene legger opp til store arrangementer: Sportslige og kulturelle aktiviteter for deltagerne, diverse sammenkomster og opplegg for besøkende.

I 2014 er Fredrikstad og Bergen norske vertshavner. I 2015 er det Ålesund og Kristiansand som har fått æren.

