

Informasjon om boka:

- hardcover
- 416 sider
- 800 bilder
- 20 sider kilder og registre
- trykt hos John Grieg forlag, Bergen 2026
- ISBN 978-82-7129-479-3

Boka handler om båtbyggerne i Vestbygda og Farsund kommune, fra ca 1820 og framover til siste båtbyggeri la ned i 1991. Vi følger utviklingen fra klinkbygde til kravellbygde båter, fra åpne fiskebåter og losskøyter til skøyter med dekk. Fra seil til motor, og fra større nyttefartøy til mindre fritidsbåter.

Dette er forfatterens tredje bygdebok fra Lista med utgangspunkt i Vestbygdas liv og historie. Vi får innblikk i folks dagligdag og skjebner, både på land og til havs i et pulserende maritimt miljø.

Vestbygda er forfatterens barndomsrike, og informasjon til tekst og bilder er samlet gjennom personlig kontakt med lokale kilder gjennom mange år.

Tidligere bøker:

I LYS AV FYREN - et lite stykke Lista 1, 2016

IFRA DALER TIL VIPPS - et lite stykke Lista 2, 2018

I LYS AV MOLJA

BÅTBYGGERNE

- et lite stykke Lista 3

fotografi og historier samlet av

John B. Jacobsen



Alle gode ting er tre

Tredje bygdekronike fra Lista starter med **trebåtbyggerne** i Vestbygda.

Vi blir tatt med til ei tid der det ikkje er biler, men båtskrog i ulike byggefaser som står langsetter husveggane. Ei tid der sagflis og saltrokk svir i auga når nordvesten set inn. Lyd av tømring. Skrål og latter når heile nabolag tar tak under sjøsetting av ei ny skøyte. Her går handverk i arv gjennom generasjonar. I eit samfunn, der det er kort veg mellom bygger og bruker, blir **Listeskøyta** til. Vi følger eit maritimt miljø i medvind og motvind, i triumfer og ultimate tap. Korleis utviklinga av motor, mekanikk og teknologi endrer faget. I vår tid held entusiastar og veteranar tradisjonen ved lag. Fra offentlege arkiv og private album har forfatteren sankt saman ein unik biledeskatt, og knytt namn, tid og historier til bilda. Om folk, men ikkje minst om **båtar**. Med denne boka blir skatten din!

Solfrid Olette Mortensen

JOHN GRIEG FORLAG



I LY AV MOLJA

- et lite stykke Lista 3

John B. Jacobsen

Innhold

Forord.....	3
Innledning.....	7
Brekneholmen, havner og moljer.....	8
En kortfattet, kronologisk oversikt over havner og moljer.....	9
Loser i Vestbygda.....	36
17. mai-kapproing rundt tønn på Via... ..	60
Fiskeri.....	62
Fiskeriene fra begynnelsen av 1800-tallet, en tidslinje.....	63
Peter Sundt, makrelleksportøren på Brekneholmen.....	66
Ole Stave Tønnessen, omtalt som O.S. Tjørve.....	68
Isbuer i Vestbygda.....	77
Taren, Listas grønne gull.....	79
Båtbyggere.....	86
Historien om Listerbåten og bygging av <i>Prøven</i>	86
Skøytebyggere på Lista, en oversikt for hver gård	97
Båtbyggeren Gjert Gundersen.....	100
Jens Nilsen, Tjørve.....	101
Nils Andreas Jensen, Tjørve.....	102
Brødrene Jens og Alfred Nilsen, Tjørve..	104
Teodor Severin Tønnessen, Tjørve.....	108
Ole Hansen, Tjørve.....	114
Arthur Olsen, Tjørve.....	123
Henrik Jansen, Tjørve.....	124
Oliver Stålesen, Tjørve.....	125
Andreas Kristoffersen, Brekne.....	126
Bernt Sakarias Syvertsen, Brekne.....	128
Martin B. Brekne.....	130
Kristian Karlsen, Brekne.....	137
Konrad Severin Kristiansen, Brekne.....	137
Kristian Konradsen, Brekne.....	137
Hans Nilsen, Vatne.....	140
Abraham Nilsen.....	141
Kristoffer Nilsen.....	144
Ole Mikal Nilsen.....	144

Bernt Sakarias Nilsen.....	146	Båtbyggere i Spind.....	261
Sakarias Reinertsen, Vatne.....	147	Nøtland Værft.....	261
Nils Berntsen, Vatne.....	149	Olav Opsanger, Ertaker.....	264
Oseas Tønnessen, Vatne.....	150	Tobias Olsen, Lyngsvåg.....	267
Kristoffer Olsen, Vatne.....	152	Thorvald Hansen, Vestre Langøy.....	267
Adolf Abrahamsen, Vatne.....	152	Båtbygging på Viestad, Teis Jakobsen..	270
Henrik Tønnessen, Vatne.....	153	Sørlandske Staalbeton Skipsbyggeri, Helvik.....	271
Kornelius Sakariassen, Vatne.....	157	Farsund Slip & mek. Verksted, Farsund Treskipsbyggeri.....	274
Lars Kristian Jakobsen, Vatne.....	157	Sem skip, Engøy.....	290
Tønnes Andreas Jakobsen, Vatne.....	161	Egil Rønning, båtbyggeren på Helvik....	292
Hans Kristian Kristensen, Vågsvoll.....	163	<i>Kamalie af Lister</i>	298
Nils Andreas Tønnessen, Skollevoll.....	165	Tore B. Johansen, en "amatør" bygger båter.....	301
Kristoffer Andreas Kristensen.....	165	Modellbåtbyggeren Kjell Reidar Brekne...	303
Smeder, seilmakere, riggere, skipshandlere.....	166	Modellbåtbyggeren Hans Kristian Hansen	304
Toni Stave, smed og leder for Stave redningsstasjon.....	175	Båtbygging på Lista Flystasjon.....	306
Tollere.....	176	Kirkeskipene i våre fem kirker.....	307
Sjøsetting.....	178	The Old Gentleman, Kristoffer A. Tønnessen.....	309
Julius Tjørve, Fevik, Brekneholmen og Borshavn.....	180	Kystfraktefarten fra Lista.....	312
Industrieventyret på Lastad.....	186	Redningsstasjoner på Lista.....	318
Bent Tjørves Båtbyggeri.....	194	GCC 700 forliser ved Udal.....	328
Hvor ble de av? <i>Sjødur</i> , en av Bents båter.....	204	Et spøkelsesskip?.....	329
Brekneholmen Båtbyggeri.....	205	Fiskeskøyta <i>Lilly</i> forliser.....	330
Lista Treskipsbyggeri.....	219	Noen tilfeldig valgte forlis utenfor stuedøra	331
Båtbyggere i Nordbygda	237	Bjergningsbåtene <i>Erling Skjalgsson</i> og <i>Bergshamra</i>	335
Ole Olsen d.y. Stave.....	237	Farsund Radio.....	338
Tolli Olsen.....	240	Karl Brastad og Olav Nordhassel.....	342
Ove Tobias Olsen.....	240	Overtro i gamle dager, fortalt av Ole Johan Vaagsvold.....	349
Kristian Andreassen.....	241	Skipsrederi, Benjamin Olsen og Jens Samuelsen.....	351
Peder Nilsen.....	241	Tellef Hansens rederi.....	358
Båtbyggerier på Hassel.....	241	Mannslaget i Vestbygda.....	361
Båtbygging i Farsund.....	242	Stiftelsen Listeskøyta.....	363
Abraham Finkelsen.....	243	Fra stiftelse til kystkultursenter.....	368
Johan Abrahamsen.....	247	Historikk om listeskøyta <i>Linda</i>	372
Båtbyggere i Herad som flyttet til Farsund.....	250	Fra los til matros, min maritime famil.....	373
Johan Larsen.....	251	Kilder og registre.....	394
Nils Skomedal.....	255		
Båtbyggere i Åsen.....	258		
Brødrene Olsens båtbyggeri i Loshavn.....	258		



Borshavn ca 1905-1907. I prammen ror de fortoyningene til Hønesteinen. Storseilet på listeskøyta henger til tork i ly av molja. Foto: Dorothea Jølle

Huset av Alvig Andreassen i forgrunnen bygd 1908. Verken Borhaugbrygga eller Vatnebrygga er bygd. Isbua i front med åpen dør. Sledne til torking av makrellgarn øverst til høyre der Karstein siden bygde båtbyggeriet. Foto: Riksarkivet



Holmervet

Anders Skollevoll var en dag ute i robåten. Nær Borshavn holdt folk fra havnevesenet på med sprengning av ei flu, og var klar til å skyte da Anders nærmet seg. Anders som var døv satt med ryggen til mens han rodde og hadde et mēd som han siktet etter. Derfor trengte han ikke å snu seg for å se om han holdt stø kurs mot havna. Skytebasen tente lunta og ropte varsku her, men ingen reaksjon fra Anders. Da det smalt var Anders ganske nær. Vel inne i havna kommenterte han: "Det var godt ikkje båten blei skada".

Holmesundet ligger mellom Brekneholmen og fastlandet. Dette sundet var viktig for ferdselen mellom Tjørvebukta i øst og Borshavn. I 1882-83 ble det gjort utdypning av Holmesundet. Men allerede i 1897 sender O.S. Tjørve brev til Havnedirektøren der han påpeker at Holmesundet er så grunt at det er vanskelig å passere med et lastet fartøy. Først i 1903 startet arbeidet med utdypning av Holmesundet samt to korte løp inn til Borshavn. Arbeidet ble fullført i 1910.

Boreflåte på Holmervet omkring 1900-1910. To påslagere i aksjon mens den tredje mannen holder boret og snur det mellom slagene. Lista fyr i bakgrunnen. Foto: Riksarkivet



Noen av de kjente skøyene Teodor bygde: I 1894 fikk han i oppdrag fra sin 3 år eldre bror, O.S. Tjørve, om å bygge ei klinkbygd skøyte på nærmere 50 fot. Skøyta fikk navnet *Tjørve* og skulle brukes til dykker- og bjergingsarbeid.

I 1900 bygde Teodor *Tjørve II*, tidligere *Lister*, sammen med Julius Tjørve. Skøyta på 57,9 fot ble bygd i Borshavn, til O.S. Tjørve. Den forliste ved Montrose, Skottland i 1918. *Tjørve IV* bygd på Brekne i 1903 av Teodor Tønnessen og Julius Tjørve. Denne skøyta, som hadde galeas rigg, var på 56,6 fot, og var den tredje skøyta Teodor bygde til O.S. Tjørve.

Ulykke og store tap i Finland

Dykkerskøyta *Tjørve I* var eid av firmaet O.S. Tjørve. Den 24 år gamle Theodor Martin Tønnessen, nevøen av O.S. Tjørve,

var skipsfører på dykkerskøyta. 13. september 1913 var Theodor Martin og dykkeren Tønnes Hansen, fra Nordhassel, på et vrakoppdrag ved Nystad i Finland da en eksplosjon om bord sendte skøyta til bunns. Begge Listaguttene omkom, sammen med to finske menn. Theodor Martin var ugift mens Tønnes etterlot seg kone som ventet barn.

Teodor, en allsidig båtbygger med sønner som lærte båtbyggerkunsten og ble kjente kystseilere

En av Teodors sønner, Andreas Tønnesen, begynte tidlig med båtbygging. Allerede som 16-åring bygde han en liten klinkbygd skøyte som fikk navnet *Ternen*. Den var under 30 bruttotonn og var bygd som drifte-skøyte. Andreas kjøpte materialer av en skogsbonde i Mandalen. Marte, mor hans fortalte mange år senere om sekstenåringen

6. oktober 1913. Begravelsesfølget med Theodor Martin og Tønnes Hansen i kistene, gikk til fots fra Tjørve til Vansø kirke. Bildet tatt i det de passerer Voile i Vansø sentrum. Den tredje hesten i gravfølget hadde fullt lass med blomster og kranser. Foto: Dorothea Jølle



som en sommerdag steg oppover dalen i kortbukser for å kjøpe skipsmateriale. Skogsbonden hadde først ledd litt av unggutten, helt til han fikk se den tykke lommeboka. Da ble det fort mer alvor over handelen.

Da *Ternen* var ferdig og Andreas seilte av gårde til Vestlandet, var det for å kjøpe sild og brisling. Fisken ble saltet og lagt i tønner. Så dro han til Østlandet og solgte fisken. På returen vestover fraktet han trelast. Skøyta ble etter hvert for liten, og han bygde ei litt større skøyte som også fikk navnet *Ternen*. Også denne viste seg å bli for liten. Faren Teodor som på dette tidspunktet var i begynnelsen av 50-årene var nok delaktig i byggingen av disse små, klinkbygde skøytene.

I 1908 ble det strukket kjøll til to fartøyer på skipsverven av Teodor. De to sønnene hans, Sander og Andreas, skulle få hvert sitt fartøy. Teodor hadde nok god hjelp av begge sønnene da de bygde skøytene *Elim* og *Alfa*. *Elim* som var 60,9 fot lang, to master med galeasrigg, skulle eldstesønnen **Sander Tønnessen** ha.

4 år senere, i 1912, investerte Sander i en 22 hk Rap. Motoren med montering kostet nesten like mye som skøyta kostet da den var ny. Dette bar bud om ei ny tid, for de aller fleste fartøyene i Vestbygda hadde fremdeles seil.

Rett før Andreas fylte 25 år, våren 1909, overtok han *Alfa*, på nærmere 63 fot. Den lastet ca. 100 tonn, og Andreas seilte i fire år på kysten med skøyta. I 1913 solgte Andreas frakteskøyta *Alfa* til Adolf Olsen, Borhaug, og i 1931 ble *Alfa* solgt til Peder Frigstad. Han forandret navnet til *Vansø*. Den krigsforliste 26. mai 1940, nær Egersund.

Til høyre: Etter 1956. "Østby" ved Brekneholmen skal på slipp. Den fikk styrehuset etter "Sørvoll" som havarete. Ved kai ligger ei nybygd skøyte som skal til Flekkerøy.



Over: "Elim".



Over: Maleri. Påskrift "Alfa – Farsund, capt. Tønnesen". Foto: Terje Svein Tønnessen



Båtbygging i Farsund



Gåseholmen 1889 sett fra Engøy.

Truls Dåsnes

1938-2025, skrev en artikkel i avisen Lister 25. januar 2023: Historien om båtbyggerdynastiet ved Lundevågen.

Her følger et bearbejdet utdrag:

Nærmest byen lå **Nyholmen Verft**, på det vi i dag kaller Gåseholmen, og det landfaste **Farsunds Verft** ved Svinehagen. Navnet *Verven* lever fortsatt i beste velgående, i alle fall blant litt eldre farsundere.

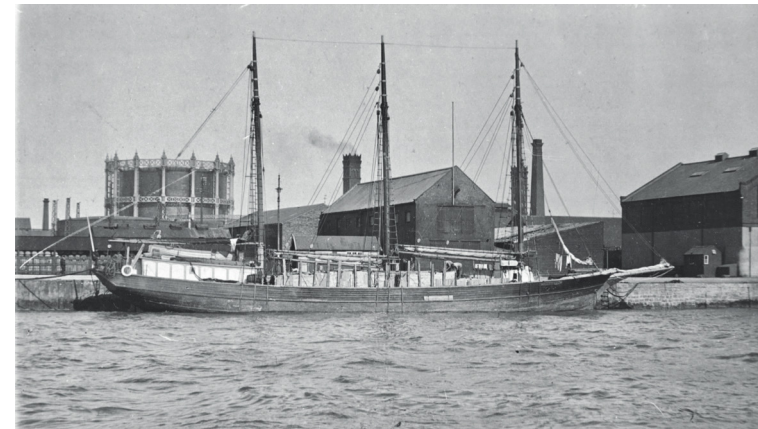
Verftene på Nyholmen og ved Svinehagen skal ha vært i drift fra omkring 1800. Mellom 1840-50 ble det nesten ikke bygd fartøyer. Etter 1850 ble det en kort periode litt mer byggeaktivitet igjen, og i perioden omkring 1850-1860 ble det levert forholdsvis store skuter til noen av byens redere.

Men som så mye annet var denne virksomheten prisgitt konjunktorenes svingninger - det gikk i bølger også på land. Ved Svinehagen konsentrerte en seg etter hvert

om reparasjonsarbeider, kjølhaling og opphogging av eldre skip, og i 1895 var produksjonen redusert til to skøyter og 20 sjekter. I 1899 var arbeidsstokken oppgitt til å være 19 mann.

I 1840 bygde de skonnerten *Helvetia* på Nyholmen verft, Gåseholmen. Da skonnerten *Rap* ble bygd til rederiet Fried. Otto & Søn i 1857, ble det den siste seilskuta som ble bygd i Farsund. En av grunnene var overgangen til dampskip og at mange utenlandske seilskuter var til salgs. Norske redere kjøpte mange av disse gamle seilskutene, bl.a. rederne i Farsund.

Omkring 1880 gikk verftet på Nyholmen konkurs, så senere var vel driften mer sporadisk. Siste stabelavløp fra Gåseholmen fant sted i oktober 1918, da motorskonnerten *Varbakk III* ble sjøsatt. Byggmesteren var Julius Tjørve. Fra 1927 til 1961 hadde vi Farsunds Treskipsbyggeri på Engøy.



Over: "Varbakk III", bygd på Gåseholmen. Her ved kai i England.

Abraham Finkelsens Baad- og Skjøitebyggeri

Abraham Elias Finkelsen

1843-1920, Farsund

ble født på Bringsjordneset i Lyngdal. Omkring 1870 flyttet han og kona Johanne Dorthea Spenning, 1844-1931, til Fidje der han fem år senere kjøpte en del av bruket Hummerviga. I folketellingen samme året er Abraham oppført som gårdbruker, tømmermann og båtbygger. Etter å ha bodd på Østre Langøy ei kort tid, kjøpte han i 1877 en del av gården Skjoldborg, Øygarden, ved Lundevågen. I området litt innenfor Kjeldsviga, der vi i dag finner Alcoas store brygge, etablerte han sin lille bedrift. Den var i virksomhet fram til 1920. Det gikk riktig godt for gründeren fra Bringsjordneset, og det vakte oppsikt da hans båter nærmest gjorde rent bord ved en kappseilas i Kristiansand 14. august 1881. *Falken*, en halvdæksbåt 3,54 tons tilhørende G. Gundersen i Farsund, vant første klasse. *Leif* og *Thomas Minde* fikk 1. og 2. plass i andre klasse.

Under: Familien Johanne Dorthea og Abraham Elias Finkelsen i 1890-årene. Bak fra venstre Abraham Elias jr. (1876), så følger trolig Johan Theodor (1867), Jakob (1871) og Theodora Alvilde (Vilda) (1881), dotrene Josefina Amalia (Jossi) (1880) til venstre og Dina Gustava (1875) til høyre for foreldrene. Foran Adolf Julius (1885) og Johanne Augusta (1888).





Båtbygging på vestsiden av Engøy. Det kan være Johan Abrahamsen som bygger en lystbåt. Mer sannsynlig er det losskøyta "Tananger", bygd av Julius Tjørve i 1930. Foto: Digitalarkivet

større fartøyer, ble det også tilbudt bygging av småbåter, formodentlig noe Johan Abrahamsen hadde drevet med sammen med sine brødre i New York.

I årene 1920-1921 bygde Johan bl.a. lystbåter på Engøy. Han var arbeidsformann for en arbeidsstokk på 15-16 mann. Selv om optimismen i begynnelsen var stor, viste det seg snart at verftet på Engøy ikke var liv laga. Dette skyldes nok den uheldige utviklingen i konjunktorene på den tiden. I 1924 satte Johan opp ei bu på Naudodden, men kort tid etter solgt han den til Johan Larsen.

Farøy

Da Farsund kommune kjøpte Farøy i 1929, ble strekningen langs sjøen fra Farsund bro til Katteberget solgt videre til Havne-vesenet. Der stod det en ganske stor rød bygning, ei sjøbu eller et pakkhus. I 1931 fikk Johan leie plass til sin virksomhet her. Da han og Anna flyttet inn i nybygd hus i Farøyveien 11 i 1932, fikk han grei vei til arbeidsplassen. Det skulle bli en kortvarig glede. Johan Theodor Abrahamsen døde 11. januar 1933, 65½ år gammel.

Båtbyggere i Herad som flyttet til Farsund

Torleif Larsen var også "båtbygger". Her som ung sammen med en kamerat på Åptefjorden i en selvlagta båt. Foto: Anne Rita Meberg



Theodor Olsen

1859-1947, Åpta

fra Ospelunden i Lyngdal kjøpte Åptelia i 1898, og garden fikk navnet Nyborg. Theodor var en tur i USA som tømmermann, kona Sofie var heime på Åpta og drev handel sammen med pleiedatteren Dagny Torkildsen 1882-1970. Da Theodor kom tilbake til Åptelia i 1907, begynte han som båtbygger.

Dagny giftet seg i 1907 med

Johan Emil Larsen

1875-1952, Åpta/Naudodden

Han kom fra Kvålsheia i Herad, og hadde vært 8-9 år i USA, hvor han jobbet på et båtbyggeri på Long Island. Der hadde han fått grundig opplæring i faget. Da Johan kom heim, bygde han ei båtbu i Åptelia, og fortsatte som båtbygger sammen med Theodor Olsen. Han spesialiserte seg på å bygge båter av hekk- og torpedotypen, og ellers sletbygde sjekter. Arthur Ofte var som ung ansatt på båtbyggeriet i 1916/17. Hans første kroner skulle betale Amerika-billetten.

I mars 1925 annonserte J. E. Larsen sin eiendom Ofte i Herad til salgs: Våningshus med butikk innredet i kjelleren. Ei stor sjøbu, ca 30 x 25 fot, med innlagt elektrisk til lys og motordrift, samt en mindre sjøbu ca 20 x 15 fot. Stor brygge med utmerket båthavn. Frukthave med årlig utbytte ca 600 liter rips og stikkelsbær. Flere store frukttrær. Eiendommen er meget sentralt og vakkert beliggende og egner seg godt til landhandel og håndverk.

Til Naudodden

Det viste seg å være tungvint å ha båtbyggeriet innerst i Åptefjorden. I 1924 flyttet Johan E. Larsen virksomheten til Farsund. Han kjøpte ei bu på Naudodden av Johan Abrahamsen. I 1925 bygde Johan Larsen ei større båtbu, og i 1927 fikk han dispensasjon til å bygge en våningsbygning på innkjøpt tomt på Sundsodden.



Åptelia, med en motorbåt i strandkanten.

Foto: Anne Rita Meberg

Sofie og Theodor Olsen. Foto Carl Pettersen



Farsund Radio



Andreas Vetland og Sverre Syvertsen, 1963.

I 1938 ble Flekkerøy Radio flyttet til Østre Hauge på Lista og fikk navnet Farsund Radio. Myndighetene ville at den nye stasjonen skulle hete **Lista Radio**, men sjomannsforeningen i Farsund ville bestemt at den skulle hete Farsund Radio for ikke å bli forvekslet med radiofyret som skulle hete Lister Radiofyrt. Den nye stasjonsbygningen sto ferdig i 1937 med nytt antennearrangement. Beredskapen for den ulykkesbelastede havstrekningen mellom Lindesnes og Jærens Rev ble nå forsterket. **Odd Aarrestad** var telegrafbestyrer ved Flekkerøy Radio fra 1922. Han ble med på flyttelasstet til Farsund Radio, og døde 17. oktober 1944.

R. A. Andresen ble ansatt som midlertidig bestyrer. Fra krigen brøt ut i 1940, og til krigen var slutt, var det tyskerne som driftet stasjonen. Bygningene ble skjermet av sandsekker, og området rundt stasjonen

og ned mot sjøen ble minelagt. Tyskerne måtte selv fjerne minene da krigen var slutt. Den gamle senderen var da borte, men tyskerne hadde satt inn utstyr av første klasse, og dette ble tatt i bruk. De første årene etter krigen var en av de viktigste oppgavene for Farsund Radio å motta og videreformidle minemeldinger. Kommunikasjonen foregikk på telegrafi og mellombølgetelefoni. På slutten av 1960-årene og begynnelsen av 1970-årene ble det utbygd et landsdekkende VHF-nett som dekket de nære kyststrekningene.

Axel Høglund fra Fauske overtok som telegrafbestyrer i 1946, og bygde hus på Fjellestad. På denne tiden hadde Farsund Radio den sterkeste telefonstasjonen på norskekysten, og klarte å få telefonforbindelse med den norske båten *Flint II* utenfor Kapp Finisterre, den nordvestlige

delen av Spania. Farsund Radio samarbeidet med både innenlandske og utenlandske stasjoner. Virkeområde var Nordsjøbassenget, og stasjonen kom til stor nytte ved en rekke redningsaksjoner. I tillegg til telegrafbestyreren var det flere telegrafister ved stasjonen i 1949: Leif Gabrielsen, Leif Spinnangr, Andreas T. Vetland og L.R. Andresen.

Mangel på peileutstyr. Trondheimsbåten *Elfrida* kom ut for en orkan i Nordsjøen en desemberdag 1959. De meldte fra over radio at de var i nød og holdt på å synke. Ombord var 20 mann, og skipperen ba om hjelp. Men de kunne ikke oppgi en nøyaktig posisjon, og Farsund Radio hadde ikke den gang peileutstyr. *Billedbladet Nå* beskrev situasjonen: Det siste verden hørte fra dem var skipperens hilsen: *Vi går ned. Takk for all hjelp. Vi forsøker å lære styrbord livbåt.* Styrbord livbåt ble funnet tom. Axel Høglund sa etterpå: *Dersom vi hadde hatt skikkelig peileutstyr langs kysten så kunne vi ha funnet båten, og samtlige hadde blitt reddet.*

I 1963 var det 21500 samtaler og 11700 telegrammer ved Farsund Radio. Antall samtaler var økende, noe som hadde sammenheng med funn av olje på Ekofisk og med økende Nordsjøtrafikk.



Stasjonsbygningen i 1980-årene. Foto: Telenor



Over: Radiotelefonikurs på Betlehem Brekne januar 1964. Bildet er tatt etter uteksamineringen der Axel Høglund var sensor.

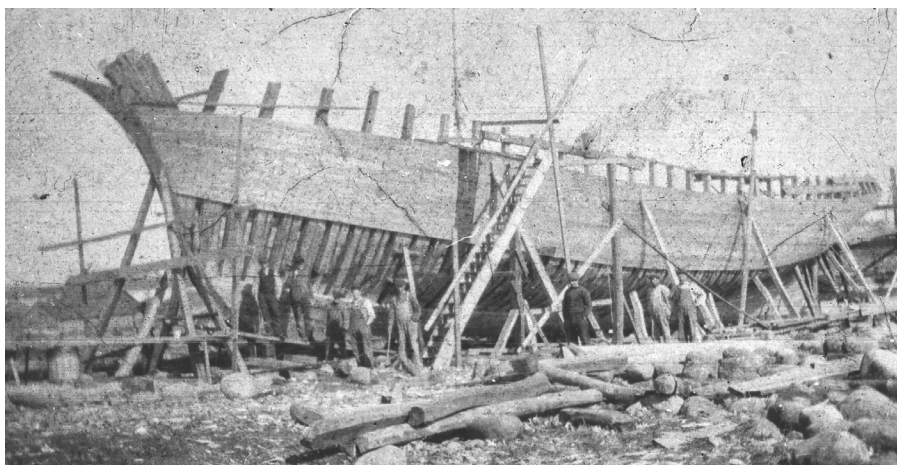
1. rekke fra v. Andreas Vetland, Axel Høglund, Karl Vatne, Sverre Syvertsen.
2. rekke: Tønnes Hansen, Odd Omland, Arne Harald Omland, Syvert Hansen, Agnar Omland, Josef Jakobsen, Steinar Tønnessen, Lloyd Olsen, John B. Jacobsen, Trygve Syvertsen.
3. rekke: Kristian Jakobsen, Martin Martinsen, Egil Rønning, Gunnar Samuelsen, Asbjørn Sørensen, Samuel Tønnessen. En 40 W radio fra Robertsen, Egersund, ble etter kurset montert ombord i "Solrik".

Under: Josef Jakobsen, Odd Omland, Andreas Vetland, Asbjørn Sørensen, Agnar Omland og Samuel Tønnessen.





Over: Skonnerten "Lista" under bygging i Borshavn 1917. Foto Nikolai Vågsvoll
 Under: Paulin Nilsen tok bildet sommeren 1918. Senere samme år ble skonnerten "Lista" sjøsatt.
 Neste side: 1919. August Nilsen til venstre var skipper på skonnerten "Lista". De andre er ukjente.
 Foto: Paul Arnt Olsen



Nilsen slik far hans brukte.

Som så mange andre var også August i USA en periode. August og Juliane giftet seg 25. februar 1911.

De bygde hus på Skollevoll, og første barnet, Bernt, ble født der i 1911. Senere fikk de mange barn: Syvert f. 1913, Paul f. 1914, Bolette f. 1916, Julla f. 1918, tvillingene Anne Pauline og Andreas f. 1920 og Kristofa i 1922. Familien bodde en periode i Luntevika, Lillesand, og kom etterhvert til huset tvers overfor Aksjen. August hadde hele tiden arbeid, og seilte med mange typer last. Ofte var han i Egersund og lastet steintøy. Tvillingene Svanhild og Åshild kom til verden i 1925, ikke fullt ett år før faren deres døde i et tragisk forlis. Jeg går i detaljer kun over guttene som alle var tilknyttet og arbeidet med det maritime.

Båtbyggeren

August Nilsen vokste opp i en båtbyggerfamilie. Faren var båtbyggmester og drev i tillegg garden på Skollevoll. Brødrene Abraham, Ole Mikal og Kristoffer, var hans onkler på Vatne, alle var båtbyggere. August valgte også å bli båtbygger, og den klinkbygde skøyta *Spurven* bygde han i Borshavn 1909. Den var rigget som galeas, og nærmere 60 fot lang. Året etter solgte han den til Johan Samuelsen, en nabo som hadde flyttet fra Farsund til Skollevoll.

I 1911 bygde han en kutter på 56 fot. Den var rigget som galeas, og Rolf Kr. Danielsen skriver: *Kutteren var et vakkert syn, både under seil, og i havn.* Den fikk navnet *Jolla*, et kjærlighetsnavn August hadde på sin kone, Juliane. Fraktene var gode i tiden før første verdenskrig, og August tjente gode penger på skøyta. I 1916 tok han seg råd til å sette inn en 22 hk petroleumsmotor, og *Jolla* ble dermed et moderne fartøy. Prisen på fartøy steg til det mange-dobbelte under krigen. Skipsmegler Johan G. Olsen i Kristiansand ga August et høyt bud på skøyta som August aksepterte.

I 1913 bygde han *Lister* til Adolf Martinius Syvertsen, Borhaug. Adolf flyttet til Sør-Afrika i 1900 og drev fiske. Da han var heime en tur på Borhaug, bestilte han ei fiskeskøyte av vanlig type. Conrad Danielsen, Tjørve, som var seilskuteskipper, seilte *Lister* til Hamburg. Der ble den satt på dekket til en av de store linjebåtene og fraktet til Sør-Afrika.

Partsrederi

Brødrene August, Oluf og Paulin dannet et partsrederi, og bestilte bygging av skonnerten som fikk navnet *Lista*. Dette var det største byggeprosjektet August ga seg i kast med. Skonnerten var på 151 brt. og lastet 2-300 tonn dv. Lengden var 100 fot, 2 tomme, og var det største fartøy som var bygd på *Lista*. Julius Tjørve skaffet tegninger og deltok på byggingen sammen med August. Da skipet ble sjøsatt i 1918 var fraktprisene på vei nedover. *Lista* seilte med trelast til England, og hadde kull med på returen. August var skipper

