

MB Hauka

26. mai 2020

Ved Bangdalsbruket, etablert i 1865 på Bangsund sør for Namsos, var man på slutten av 1800-tallet på søk etter metoder som kunne gi en bedre utnyttelse av skogen. Man var spesielt opptatt av å utnytte toppvirket som ikke kunne skjæres til skur, og som derfor ble etterlatt i skogen.

Familien Collett, som eide Bangdalsbruket, eide også et sagbruk på Oplø i Nærøy, men allerede i 1898 hadde man lagt ned sagbruksvirksomheten her og konsentrert denne til Bangsund. Dermed var grunnlaget lagt for å etablere et tresliperi på Oplø, med utgangspunkt i den gamle sagbruksbygningen, slik at man fikk utnyttet virket fra skogen fullt ut. Allerede i 1907 besluttet man imidlertid å bygge et større tresliperi som erstatning for dette første sliperiet, da kapasiteten her var liten. Etter hvert vokste det opp et eget industrisamfunn rundt sliperiet, og det ble vanlig å benevne industrisamfunnet for Salsbruket.

Råstoff til sliperiet, slipvirke, ble fløtet ned elvene rundt Namsenfjorden, samlet på forskjellige oppsamlingssteder og slept frem til sliperiet på Salsbruket med slepebåten "Skarv". I tillegg til å være slepebåt fungerte også Skarv som skyssbåt, spesielt i nødstilfeller hvor det var behov for legeskysse eller pasienttransport. Salsbruket var nemlig forholdsvis isolert frem til 1968 da industrisamfunnet ble bedre forbundet med Ytre Namdal ved at det ble bygget veg frem til Geisnes og etablert ferjesamband derfra til Hofles.

Skarv hadde imidlertid sine svakheter. Blant annet var den lite egnet til isbryting, noe det var stort behov for på vinteren, og den hadde konstruksjonsmessige og driftsmessige mangler. På bakgrunn av dette begynte man på starten av 1930-tallet å lage skisser for et nytt og større fartøy, bedre tilpasset de behov man hadde i tilknytning til Salsbruket.

I 1933 ble ingeniør Richard G. Furuholmen fra Oslo engasjert for å konstruere et nytt bruksfartøy. Ved skrogets konstruksjon skulle det tas spesielt hensyn for å oppnå best mulig slepe- og isbryteregenskaper, forent med generelt god sjødyktighet og gode fartsegenskaper. Fartøyet skulle dessuten gis et "harmonisk utseende", og skrogvolumet skulle utnyttes best mulig.

Den 18. oktober 1933 presenterte Furuholmen sitt forslag benevnt som "Prosjekt nr.419; 16,5m Bruksbåt for Salsbrukets Tresliperi", med tegninger og fullstendig beskrivelse. Forslaget ble antatt og fartøyet ble kontrahert ved Moen Verft på Akland ved Risør. Fartøyet ble besluttet utstyrt med en svenskprodusert Ewell dieselmotor på 64 HK. Fartøyets totale lengde var 16,5 meter og bredden 4,3 meter. Deplasementet var beregnet til om lag 26 tonn.

Styrehus og bestikklugar ble plassert midtskips, rett over motorrommet, som var tilgjengelig gjennom ei luke i dørken i styrehusets styrbord side. På babord side førte en trapp ned til en liten gang som forbandt trappen med salongen fremme i fartøyet. På hver sin side av denne gangen ble det plassert henholdsvis pantry og toalettavlukke med pumpeklosett og vaskeservant. Disse skulle fungere som en buffer for å skjerme salongen mot motorstøy. Salongen ble innredet med to langsgående sofabenker, og mellom disse et salongbord i eik, festet til dørken. Akterut i salongen ble det plassert en ovn i en brannsikker nisje. Akterfor motorrommet ble mannskapslugaren plassert. Denne hadde to faste køyer, og i akterkant av babord køye ble det plassert et hylleskap for proviant. Mot motorrommet ble det videre plassert seter på hver side og en kommode med utfellbar topplate på skottet mot motorrommet.



Fartøyets skrog ble konstruert med eik i kjøll, stavner, slemholt, bunnstokker og hud, samt i styrhuset. I spant og kjølsvin ble det benyttet furu. Furu ble også benyttet som dekksp plank. Alle rom under dekk ble i tillegg garnert med furu. Alt trevirke som ble benyttet, var av norsk opprinnelse og prima kvalitet. Ettersom fartøyet skulle benyttes som isbryter ble skroget forsynt med ytre ishud av kobber. Til utføring av slepeoppdrag ble fartøyet utstyrt med slepebøyle og slepebue, solid forankret til fartøyets skjelett med skråstag. Hele arbeidet med byggingen av fartøyet ble overvåket av Furuholmen som ble engasjert som byggekontrollør.

Den 18. mai 1934 ankom det nye bruksfartøyet Salsbruket etter en seilas fra Sørlandet der mannskapet ble imponert av fartøyets egenskaper. Opprinnelig var det nye bruksfartøyet tiltenkt navnet "Varg", men allerede 5. juni 1934, 18 dager etter ankomsten til Salsbruket, ble fartøyet innmeldt i Skipsregisteret under navnet "MB Hauka".

Når firmaets ledelse kom på besøk fra Oslo, hvor de til vanlig residerte, ble de møtt på havna i Namsos av MB Hauka og skyssset ut til Mo gård på Salsnes, hvor de pleide å oppholde seg under besøket. Ved slike anledninger var både fartøy og gård pusset fra topp til tå. Hauka førte for øvrig alltid flagg når hun hadde firmaeierne om bord, og fartøyets mannskap mottok gjestene i stram "givakt", korrekt antrukket i matrosuniform. Dette gjorde selvsagt sitt til at fartøyet stakk seg ut i de namdalske farvannene.

Viktigere for lokalbefolkningen på Salsbruket var likevel fartøyets rolle som lege- og pasientskyssbåt. Ofte forekom pasientskyssen nattetid, og da fra tid til annen i dårlig vær. Uten moderne hjelpemidler som radar, måtte man greie seg med klokke, kompass og kjennskap til farvannene. Til tross for

dette hendte det visstnok bare en gang at fartøyet vendte om på pasienttur, og da skyldtes det at pasienten helst så at han slapp turen. Tre barnefødsler, som vi vet om, skjedde om bord i fartøyet.

Da Norge ble okkupert av tyske styrker i 1940, ble Hauka 16. juni dette året rekvirert og underlagt den tyske kommandant Bäckert med base i Rørvik. Fartøyet ble raskt malt om fra kremgul til marinegrå. Hauka deltok ikke direkte i krigshandlinger, men fungerte som patrulje- og transportfartøy for okkupasjonsmakten. Blant annet ble Hauka benyttet til å hente inn nordmenn som skulle avhøres av tyskerne. Dette førte til at fartøyet fikk en uhyggelig aura rundt seg og vakte redsel når den kom seilende. I tillegg ble fartøyet også benyttet i forbindelse med oppklaringsarbeid ved uskadeliggjøring av drivende miner. Ledige stunder ble ellers i det vesentlige benyttet til vedlikeholdsarbeider og renhold om bord.



Salong med leder opp til styrhus.

Etter krigen fikk MB Hauka ny 100 HK motor installert, og i 1976 igjen ny motor, denne gangen en 6-sylindret 138 HK dieselmotor. Etter at vegutbyggingen tok fart på 1960-tallet, ble slepevirksomheten etter hvert mindre. Henimot midten av 1980-årene gjorde Hauka sitt siste større slep for sliperiet, et slep på bortimot 200 bunter (sopper) som ble sjøsatt med mobilkran fra Van Severens kai i Namsos, og derfra slept til Salsbruket.

Den 25. oktober 1985 brant Salsbruket Tresliperi ned til grunnen, en ufattelig tragedie for det vesle samfunnet på Oplø. I over 80 år hadde fabrikken vært det lille samfunnets fundament. Det ble ganske raskt klart at forsikringssummen ikke var tilstrekkelig til å bygge opp igjen bedriften, og 115 ansatte ble stående uten arbeid. Etter dette hadde ikke lengre Hauka noen funksjon for eieren. Fartøyet ble derfor i 1989 solgt til skraphandler Halvor Haagensen på Otterøya.

I 1991 overtok Tor Moltu fra Namsos MB Hauka, med det formål å restaurere fartøyet for så å benytte det som lystfartøy. Oppgaven viste seg imidlertid formidabel, og det ble derfor etablert et andelslag, "MB Hauka BA", bestående av både private og bedrifter, med formål å overta og beholde Hauka i Namdalen. Året etter at andelslaget overtok Hauka, i 1994, fikk fartøyet status som verneverdig fartøy av Riksantikvaren, noe som gjorde det lettere å få fatt i tilskudd til restaurering av fartøyet. Etter som Hauka hadde så klar binding til et treforedlingsmiljø, ble fartøyet stasjonert ved Spillum Dampsag & Høvleri. Norsk Sagbruksmuseum var da også en betydelig eier i andelslaget.

I 2004 overtok Norsk Sagbruksmuseum eieransvaret for MB Hauka. Siden fartøyet ble liggende stille de neste årene uten at noe skjedde, ble Hauka slept til Kjerkesvågen i Inderøy for restaurering i 2009. Behovene for restaurering viste seg da langt mer omfattende enn først antatt, og fartøyet ble ført tilbake til sagbruksmuseet i slutten av 2014. En tok da sikte på å restaurere ferdig MB Hauka her. Da en ikke fikk de nødvendige midlene fra Riksantikvaren, ble det ikke mulig å slutføre restaureringen. I 2020 kjøpte Nordenfjeldske Staalskibsunion MB Hauka, og den ble igjen slept tilbake til Inderøy. De arbeider nå for å få den restaurert med støtte fra ulike instanser. Finansieringen er ennå ikke klar, og vi vet derfor ikke når restaureringen kan fullføres



MB Hauka under restaurering i Kjerkesvågen. Akterdekket er tatt av og ødelagte dekkbjelker skal skiftes ut som en del av restaureringen.