

Bergen kommunale Kystkultursenter AS
Sandviksboder 15-17
5035 Bergen



Historikk rundt Markol V

Basert på en samtale med tidligere eier Steinar Sannes 24. oktober 2017

Av Egil Sunde
Daglig leder Bergen Kystkultursenter

Eiere og bruk:

Bosatt på Sannes helt nord på Askøy. 3. generasjons eier av Markol V. Det var morfar til Steinar, Nicolai Oksnes, som hentet Markol V som nybygg på Løfallstrand i 1956 på vegne av A/S Johan C. Martens & co. Han var også første fører av båten. Nicolai var bosatt i Sandviken i Bergen.

Steinar begynte som mannskap om bord i 1973, da faren Johannes Sannes drev båten som etterfølger etter Nicolai. Johannes kjøpte båten av Martens 15/1-73 for kr. 30.000. Steinar var fast mannskap og skipper om bord frem til han kjøpte egen større båt i 1986. Faren fortsatte imidlertid å kjøre Markol V frem til han fikk hjerneslag i 2000, 77 år gammel. Steinar valgte da å beholde båten, frem til den ble solgt til Dåfjorden Slipp i ca. 2009, og videresolgt til Bergen Kystkultursenter 28. juni 2011.

Som ny ble Markol V primært brukt til sleping. A/S Johan C. Martens & co produserte blant annet fiskeolje. De hadde en lekter som lastet 250 tonn fiskeolje. Det ble blant annet fraktet fiskeolje fra Florøy til Bergen. Markol V var fast slepefartøy for denne. Det finnes bilde av Markol V mens den bukserer denne lekteren foran sjøbodene i Sandviken.

Etter hvert tok denne farten slutt, og Markol V gikk primært over til havnetransport i Bergen. Den fraktet da tran og herdet fiskeolje til båter som gikk til hele verden, med Kina som viktig mottaker.

Da Johannes Sannes kjøpte Markol V, fortsatte han hovedsakelig med oppdrag for A/S Johan C. Martens & co. På begynnelsen av -80 tallet ble det færre og færre oppdrag i takt med nedbyggingen av driften ved A/S Johan C. Martens & co.

Johannes Sannes flyttet etter hvert til Askøy, og Markol V fikk da hjemmehavn på Florvåg, ved Florvåg Slipp. De kjørte da bil fra Sannes til Florvåg, og tok båten ut derfra.

Med færre oppdrag for A/S Johan C. Martens & co, ble det tilsvarende for andre. De hadde oppdrag for en rekke Bergens-bedrifter som Felleskjøpet, Vårdal kjemiske, Paal Kahrs, Rolf Olsen, m. fl.

Sannes førte blant annet salt fra Sandviken til Skarholmen på Askøy. De lastet 40 tonn salt. Da lå akkurat fenderlisten i vannlinjen, ifølge Steinar Sannes.

Markol V lastet 190 fat med tran. Hvis de lastet mer, ble båten rank og ustabil. 250 tomfat fikk de plass til. Da var den lastet på høyde med styrehuset.

I senere år ble båten brukt til frakt av laksefor til oppdrettsanlegg, materialer mm. til veiløse hytter, og all mulig annen frakt.

De siste årene båten var i drift, hadde den hjemmehavn på Sannes.

Tekniske detaljer og endringer:

Markol V ble bygget i 1956 av Edvard Løfall på Løfallstrand i Kvinnherad for A/S Johan C. Martens & co. Sjø satt 7. juni 1956. Markol V er en av de siste av denne typen båter som ble bygget før landtransport overtok føringsbåtenes funksjon.

Mål ifølge originalt målebrev:

- Loa: 15,39 meter
- Bredde: 4,74 meter
- Bruttodrektighet: 24,98
- Originalmotor: Union 2D 60-100 hk

Steinar Sannes opplyser at fartøyet er i nær original stand. Det har vært svært få endringer, påbygginger eller reparasjoner. Følgende kan imidlertid nevnes:

- Motoren ble byttet til en GM Detroit diesel i ca. 1992. Originalmotor var i god stand, men det begynte å bli vanskelig å få tak i reservedeler. Hadde de fått deler, hadde Unionen stått i fremdeles, sier Sannes.
- Med Unionen marsjet båten på 8-8,5 knop.
- Akslingen er original. Originalpropell ligger under en kai ved huset til Steinar Sannes på få meter dyp, og kan trolig berges.
- Da båten ble målt som nybygg, viste den seg å ha en bruttotonnasje på like over 25 tonn. Dette var problematisk i forhold til samtidens registreringsregler. For å komme under grensen, ble det lagt 3 tommer oppå kjølstokken. Ny måling viste da 24,98 tonn.
- Originalrigg hadde stag av stålwire. Det var da ikke sving på bommen. Vinsjen er imidlertid original. Det ble fort ønskelig med sving, og vinsjen fikk tilleggsutstyr for dette. Wire fungerte ikke skikkelig da det ble slakk på den siden lasten hang. Wiren ble derfor byttet til nåværende stålstag. Dette skjedde på slutten av -60 tallet. Resten av rigg/bom osv. er originalt. Bommen ble tidlig forsterket med langsgående jern for å stives av og styrkes.
- Originalt var det gummifendere med tau inni foran og akter. I baugen var det i tillegg horisontal fender laget av et oppkuttet dekk.
- Akter i rommet ble det i høyde med dekket, på innsiden av stålarmen, sveist inn et dekk som gikk ca. 1 meter frem til å ha tau mm på. Dette ble fjernet på et senere tidspunkt. Det er ennå tydelige merker etter dette innvendig i karmen.
- Karmen ble forhøyet i ca. 1975 for å kunne laste mer. Denne påbyggingen ble fjernet av kystkultursenteret i 2015 som en del av påbegynt tilbakeføring av fartøyet.

- Dørken i lasterom er skiftet på et tidsrom.
- Slepebøyle og krok er originale. Det samme var rekken rundt fra styrehuset og akterover. Denne var imidlertid så istykkerrustet at den ble erstattet av en ny i 2015.
- Opprinnelig var det kjettingstyring. Denne ble erstattet med nåværende hydrauliske tidlig på -70 tallet.
- Innvendig i styrehuset er mye som originalt. Eksosrøret er det originale fra Unionen. Kompassbrettet fremme er originalt. Hyttens aktre del ble ombygget i ca. 1965 til nåværende utseende med vask osv. Før dette var det en liten benkeplate på 60x35 cm for kokeapparat der vasken er. Nedgangen til maskinrommet var litt annerledes. Høyere med dør. Det finnes bilde som viser ca. hvordan den var. Det var en hengslet leider som kunne vippe til side når en var nede for å komme bedre til motor. Leideren var av jernrør. Fra nedgangen, foran eksosrøret og til babord skott i styrehus lå det en 6 tommer bred planke til å sitte på for båtfører. Det var åpent under denne. «Vi kunne lene oss mot skorsteinen for å varme ryggen» som Steinar Sannes sier.
- Forpiggen er nær uendret. Men det er laget en huk til ovn. Det var også køye på begge sider. Den ene ble tatt bort fordi det ble bedre å sitte når en ikke dunket hodet i køyen.
- Ståltanken på styrbord side i maskinrommet, er den gamle smørøljetanken til Unionen.

Om originalmotor Union 2D 60-100 hk sin skjebne:

Ved motorskifte ble motoren solgt til Rong laks i Øygarden som delemotor til firmaets båt Indiana. Denne båten hadde senere flere eierskifter. Indiana sank for et par år siden i Fanafjorden med Markol V sin originalmotor som delemotor i rommet. Den skal da fremdeles ha vært nær intakt og i fin stand.

Om det er mulig å berge og restaurere den er ukjent. Det er ikke kjent hvem som da var eier av Indiana, eller nøyaktig hvor den sank.