

## LANGØYTANGEN FYR OG DAGLIGLIVET DER UTE

Helge Ødegård, Fyrbetjent 1966 - 1990

### Litt historie:

På Langøytangen har der vært lys i fyret siden 1839, bortsett fra 5 år under siste krig. ). Mai 1945 står der i journalen, FYRET TENT ETTER 5 ÅR MED KRIG.

### Svart kyst:

Går vi 160 år tilbake i tid var kysten svart på nattetid. Skipsfart var skuter med seil som framdrift. Navigasjonsmidler er det lite av. Kompass, sekstant og flyndrelogg, ellers er det erfaring, gammel god erfaring. Vi i dag må beundre de som var sjøfolk i gamle dager. Jeg tror også de eldre hadde litt mer Instinkt enn mange har i dag. Fyrmester Salvesen fortalte en historie om Instinkt: «Jeg kom hjem fra sjøen, far var fyrmester på Røværsholmen: Jeg tilbød far å ta nattevakten for ham. Det dugget litt på fyrvindue, så jeg løftet på sektorglasene og tørket. Men glemte å få sektor glassene på plass. Da hadde jeg blank sektor over «Blokkene», farligste grunnen der i farvannet. Plutselig stod far i vaktrommet, ”Er alt i orden”, spurte han. ”Alt O.K”, svarte jeg. Men da far så vi hadde blank sektor over «Blokkene» ble han helt hvit i ansiktet. Det gikk bra ingen gikk på grunn på Blokkene den natten, vi takket gud for det. Hvorfor våknet far?”

Det var tåke, storm, stille og strøm, den tid som i dag. Det var nok ikke lett å være navigatør. Det var mye vær og vind som bestemte, i bra vær kunne navigatøren bruke sekstanten å få bestemt så noenlunde hvor han var på havet. Men når høsten kom med kuling tåke og snøbyger, og solen ikke var fremme på uker var det vanskelig. Vær en heldig og kom til kysten på dagtid kunne en få landkjenning, men på natta? Ja natta var svart, kysten var svart. Det var ikke lys å se, nei der fantes ikke lys. På seilskip var der stilt, der var det ingen motor som larva. Tenk ei mørk svart natt, med kuling eller storm og høyre larm av sjøen som slo mot grunner og fall. Hvor på kysten var skuta? Var vinden slik skute kunne legge om kursen og komme ut fra kysten og vente på dagslys? Tenker vi på Langesundbukta, det ikke lett å krysse ut når det var storm fra sørvest. Uvisse, er vi på bukta, er vi langt inne, eller--? Svarte mørke natta, snøfokk, ikke ett lys å se. Der var sikkert mange tunge stunder om bord, der var også tunge stunder for familien som ventet heime. I dag når du kommer inn fra havet ser du kysten som et hav av lys. I gamle dager då folk ikke hadde elektrisk lys, heller ikke parafinlamper var det ofte bare trankola folk hadde til lys i huset, den ble slukket når folk tok kveld og gjekk til sengs. Folk tok tidlig kveld når mørkret kom var det sengetid. Når det lysnet av dag stod de opp. Det vart ikke brukt lys mer enn helt nødvendig. Når det var mørkt, var det mørkt. Vi som er komne litt opp i åra huskar blinding under krigen, vi hadde lys inne men ute var det mørkt. Det var total blinding, mørkt som i grava. Huskar vi fikk tak i noen jenter på gata i London en kveld, det var blinding så lyset var svakt. Vi skulle møte dem neste kveld og da fortalte de at de var noe spent. De hørte vi var utlendinger, men hadde ikke fått klarlagt hvor vi kom fra. De var mest spent på om vi var svarte. Det var ikke så vanlig med svarte for 50 - 60 år siden. Vi norske var kvite og vart godkjent selv i dagslys.

Fra skipsfarten hadde det lenge vært krav om lys på kysten. Allerede i oldtiden var der fyr-lys, det er fortalt om høye fyrtårn i indre Middelhav. De brente visstnok bål på toppen av de tårna, et kraftig bål gav nok sjøfolk peiling på hvor de var. Her i vårt land var det lenge før vi fikk

fyrlys, vi vet om Lindesnes og Ferder. Men i vårt land var der nok ikke så mye skipsfart på vinteren i mørketiden, skutene gikk i opplag når høsten kom. Men så kom det krav om mer lønnsomhet. Skutene vart større, kostet mer, de som skaut inn penger ville gjerne ha større utbytte. Så sesongen ble gjerne forlenget, en tur mer på høsten før opplegg kunne gi litt ekstra. Men sent på høsten blir dagene korte. Så nå kom det krav om fyrlys. Langøytangen og Jomfruland fyr var tent på samme dato. 1. oktober 1839. Ingen i dag kan forstille seg hva dette betydde for sjøfolk her i distriktet. Fyret på Jomfruland var kraftig og lyste langt til havs. Så sjøfolk som fikk peiling på Jomfruland visste hvor de var på kysten. Fikk de også se Langøytangen fyr var innseilingen klar.

Jeg kom til Langøytangen januar 1966, det var litt stor omvelting å komme rett fra sjøen til fyret. Kona hadde søkt om jobb til meg, hun ville jeg skulle slutte å seile. Jeg var maskinist på en liten tankbåt da der kom telegram om den nye jobben. Vi var på tur fra Grekenland til Belgia med en last vin som skulle foredles videre til konjakk. Så kom der telegram, jeg var ansatt som fyrbetjent på Langøytangen fyr. Personlig hadde jeg litt peiling på hvor på kysten Langøytangen var, jeg hadde gått mye i fraktfart på kysten under krigen. Det var stort sett fra Trøndelag i nord til svenskegrensen i syd. Selv om jeg var maskinmann var jeg bra kjent på kysten.

Fyrlivet var litt rart til å begynne med, vakter og slikt var nesten som å seile. Men nå var jeg mer fri på frivakten. Familien bodde på Langøytangen sammen med meg i 4 år, så når jeg gikk av vakt var jeg hjemme. Den tid jeg var på båt da var det lugaren på frivakt. Det å ha barn som skulle på skole hver dag skapte litt arbeid og uvisse. Det var ikke alltid forhold til å få barn om bord i båt ved brygga på Langøytangen. Så i kuling måtte vi la barna gå innover øya til brygga lenger inne. Men det var ikke kuling og storm som var det store problem, det var isen. Det var is i sundet hver vinter. Isen var den store plagen, isen om vinteren var årvisst de første 20 åra jeg var på Langøytangen. Den første tiden hadde vi også mye tåke, vi kjørte tåkeluren 1200 til 1500 timer hvert år. En gang kjørte vi tåkeluren 3 uker sammenhengende. Det tok litt på nervene å høre på tåkeluren så lenge, men verst var det å ikke få se noe. Vi så knapt til neste husvegg. Vi hørte båtene fløyte, men så ingen båt. Barna skulle på skole, og de skulle fraktes over sundet. Det var ikke moro å frakte barn over sundet når vi hørte motorene på skip som var helt nær. En gang var tåken det vi kaller «grauttjukk», vi så bare en meter eller to. Jeg hentet eldste sønn vår i Langesund og vi gikk ut sundet. Vi hørte båter fløyte, men så ingen. Helt plutselig lå vi helt på siden av en russer. Dette skipet hadde kollidert med en annen båt rett utenfor Langøytangen. Det var et stor hull i skroget akterut ved lugarene. Vi så rett inn i en lugar, så nær var vi skipssiden. Ja, det var godt å komme til brygga på Langøytangen den dagen. Langøytangen ble omgjort til det som ble kalt tårnstasjon og da ble våre forhold mye bedre. Familiene flyttet i land, vi slapp å tenke på barn som skulle på skole, og fyret ble bedre bemannet. Vi fikk en betjent mer, da var 2 mann på vakt og to fri, 14 dager vaktørn på fyret og 14 dager fri.

På Langøytangen hadde vi i tillegg til fortjenesten noen ekstra jobber. Vi hadde tollvakt, den fikk Langøytangen under smuglingen rett etter 1.verdskrigen. Da hadde Norge totalforbud og resultatet av dette totalforbudet var organisert smugling i stor stil. Tyske båter lå utenfor 3 miles grensen med sprit om bord, nordmenn bordet de tyske båtene og kjøpte sprit. Noen kjøpte til eget bruk, andre kjøpte og solgte. Tolerere hadde store problem, de hjalp litt da de fikk Langøytangen som varslingssentral. Betjeningen på Langøytangen fikk noen kroner for å

holde utkik etter smuglere. Da forbudet ble opphevet ble denne tollvakta på Langøytingen litt omgjort. Nå ble alle skip som gikk inn rapportert til tollvakta, vanligvis ble 300 til 350 skip innrapportert hver måned. Vi ga også melding til skipsmevlere og til skipshandlere. Alt dette var mye ekstra arbeid, men vi hadde noen kroner i tillegg til lønn fra fyrvesenet. Det var også litt avbrekk fra kjedsommelig vaktarbeid. Senere ble vi også observatører for meteorologiske, vi sendte melding om vindstyrke, vær, temperatur og skyer og nedbør. Alt dette ble sendt pr. telefon og i tallkoder, litt problem i starten, men-- . Dette var en fin og interessant jobb da vi hadde lært litt. Vi ble flinke til å følge med de forandringer som fant sted i været, mye mer observante enn før. Vi hadde også losvakt noen år, når skip kom med losflagg gav vi melding til losskøyta. Det kom ofte båter som skulle ha los som ikke var meldt på forhånd, da hadde de losflagg i masten. Denne losvakten ble stadig utvidet, vi drev i flere år det som nå kalles trafikkentralen. Det var til tider litt travelt å være fyrbetjent på Langøytingen. Spesielt var det hardt de vintrene med mye is, da skulle alle ha forbindelse med oss. Det var meglere, skiphandlere og aviser, svenske og delvis danske kyststasjoner, telefonen ringte hele vaktene. Vår og sommer hadde vi det vanlige vedlikehold, Stort sett var det maling, der var mye slitasje på maling på Langøytingen. Men bygningene var eternitt-kledd så der sparte vi oss mye arbeid og fyrvesenet sparte mye maling. Sommeren skapte også mye annet arbeid, der var alltid mange som ville vite om vind og sjø. De som skulle over Rognsfjorden ville gjerne få klargjort om det var forsvarlig å gå ut. Der var mange telefoner, men det var bare hyggelige folk som ringte.

Der er episoder som spesielt har festet seg: En natt i slutten av mai gikk jeg av vakt kl. 02. Da jeg kom ut var det litt halvmørk, jeg kom fra opplyst rom. Da jeg rundet et hjørne kom der en skikkelse mot meg, jeg viste ikke var det var. Må tilstå jeg ble litt redd. Skikkelsen snakket ikke, det kom bare noen lyder fra munnen hans. Men litt etter litt forstod jeg det var en mann som stod der, en stor kraftig mann. Han hadde forlist i Gamle Langesund og kom nesten naken på land. Båten hans hadde blitt fylt med sjø og sank. I huset vårt hadde han funnet en dyne og den hadde han tullet rundt seg, derfor lignet han mest på en rømt bjørn. Men forlistet hadde kostet, der var to mann i båten og nå var der bare den ene som var kommet til fyret. Vaktkameraten tok seg av mannen og jeg måtte sette i sving redningsarbeidet. Få tak i politi og losskøyte, sette i gang leteaksjon langs stranden. Få varsle mannens familie. Det ble lett i flere dager etter den forsvunne gutten, men uten resultat, båten ble heller ikke funnet. Jeg ble litt skuffet. Vi tok oss godt av den forliste, men vi har ikke hørt noe fra mannen. Det hadde ikke kostet mye å ta en telefon og takke.

Vi forsøkte å holde litt utkik etter båter, politiet tok alltid kontakt med Langøytingen når folk i båt var savnet. Ofte kunne vi være til hjelp, var det litt dårlig vær hold vi litt ekstra utkik. Det var fint å kunne være til hjelp for folk. Husker en søndag jeg så to mann i en jolle, de hadde motorstopp og stod å dro på "påhengeren". Det blåste stiv nordlig kuling så da jollen var kommet tvers av Fugløya ringte jeg losskøyta som gikk ut og fikk jollen med de to til Langesund. Ja, begge de to karene var godt beruset, det var nok derfor de hadde tatt den lille jollen i så kraftig vind.

Vi på Langøytingen fikk også selskap av rådyr, om vinteren når det ble lite beite kom der ofte rådyr ut til fyret. Til å begynne med var de forsiktige og sky. Men når vi ble bedre kjent kunne vi gå forbi rådyr på få meters avstand. Det hendte vi gikk forbi dyr som beitet og de ikke løftet hode for å se oss. Bare vi ikke stoppet, men gikk vi forbi med vanlig fart følte de seg trygge.

Jeg har også sett en rå komme inn på tunet med sine små kalver. Det er syn som sitter i minnet. Husker også to rådyr som ville svømme over sundet til Langesund. Den første hoppet rett i sjøen og begynte turen over sundet. Men kameraten var feig, den stod og trippet på berget og våget ikke å hoppe i vannet. Dette rådyret minnet meg så om barn som står på stupebrettet og ikke kan bestemme seg, skal jeg stupe eller ikke. Da rådyret i sjøen ikke fikk med kameraten snudde den og kom tilbake, så turen til Langesund ble avlyst.

En kveld tok jeg en tur ned til brygga, der så jeg en kamp mellom en stor rotte og en mink. Det var en kamp på liv og død, personlig mislikte jeg både mink og rotter så jeg var en nøytral tilskuer. Kampen gikk lenge, men til slutt måtte rotta bøte med livet. Da kampen var slutt så minken seg rundt og fikk se meg som stod 3 meter unna, men da stakk den av.

Naturligvis fisket vi til husbruk, satte vi garn i sjøen ble det alltid nok til en middag og vel så det. Litt krabbe og hummerfiske ble det også for noen. Da stasjonen ble omgjort til tørnstasjon ble det mindre tid til fiske. Vi fikk også flere oppgaver, med 12 timer vakt og 12 timer fri ble det lite tid til fiske.

