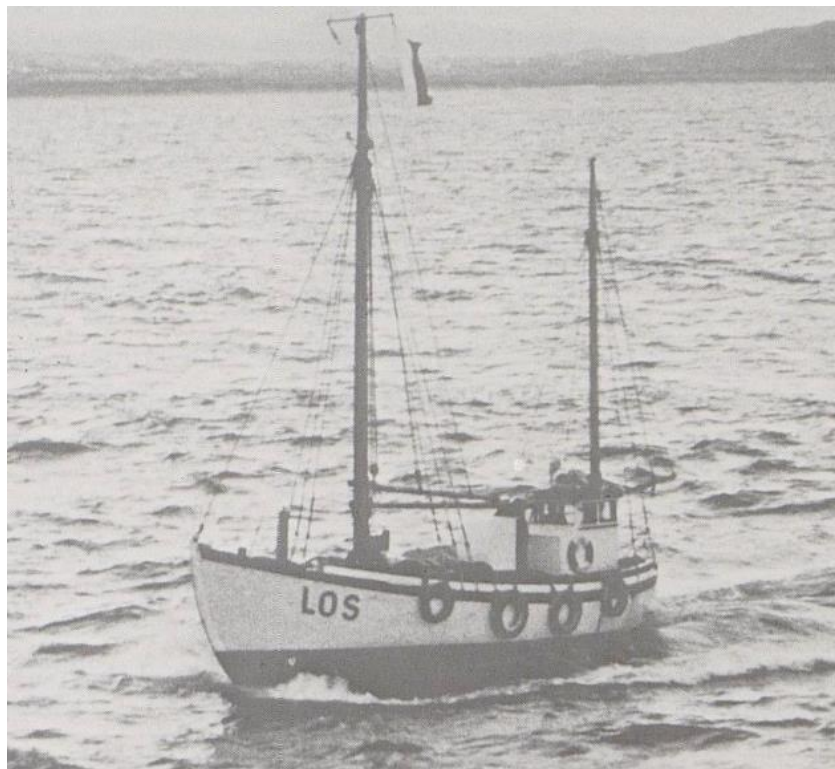




Kystkultursamlingen i Tananger

Losskøyta Rott **Historien**



Tore Kristiansen
Tananger, juli 2021



Innhold

L/S Rott.....	1
Losinger L/S Rott	6
Mannskapet LS Rott	8
Redningsoperasjoner	9
Dramatikk på havnen	10
Driftsutgifter.....	11
Kilder	12
Vedlegg	13
1. Kjøpekontrakt motor	13
2. Takstforretning LS Rott 1. mai 1945	14
3. Utdrag av dagbok – uhell på havnen 31. desember 1951.....	15
4. Redningsoppdrag M/S «Peco» 24. april 1951.....	16
5. Redningsoppdrag M/S Ragnvald 29. september 1954.....	17
6. Redningsoppdrag m/s «Listein» 8. mars 1957.....	21
7. Beauforts skala innført i loggboken	22
8. Redningsoperasjon Nova 19. desember 1949 – artikkel fra Stavanger Aftenblad	23
9. Artikkel i Stavanger Aftenblad 28.12.1964	24

L/S Rott

Rott-skøyta fra 1923 ble solgt i 1938. Den ble erstattet med en ny og større risørskøyte på 42 fot, og var bygget på Røeds båtbyggeri i Søndeled. Den fikk også losbåt nummer 12, og var i drift i Tananger fram til 1. oktober 1962.

Losene i Tananger var meget konservative og så sent som i 1938 bygget de seilskute med åpen styrebrønn og med en liten hjelpemotor.

Styrehus ble satt på flere år senere.

Motoren var en Wichmann 20/40 hk og kostet Kr. 6611 ferdig montert med nødvendig tilbehør.



Fotografen har sannsynligvis stått på Tangen og tatt bildet. Til høyre i bakgrunnen ser vi Melingsholmen. Foto: Tor Tørresen, september 1939.



LS Rott fortøyd ved Losberget på Storekjør.

Foto: Tor Tørresen, september 1939.

Kopi av kjøpekontrakt kan sees i vedlegg 1.

1. mai 1945 ble det utført takstforretning på skøyten på vegne av Stavanger forsikringsselskap a/s, Haugesund Sjøforsikringsselskap og Espevær Gjensidige Assuranseforening. Verdien ble satt til Kr. 75.000. Kopi av takstforretning kan sees i vedlegg 2.

Rott-skøyta ble solgt til en privatmann i Oslofjorden, men i 1964 ble den sprengt i luften ved en gassseksplasjon, se artikkel som stod i Stavanger Aftenblad 28.12.1964 - vedlegg 9.

Kystkultursamlingen i Tananger har dagbøkene for L/S Rott fra perioden 4. oktober 1952 til ny losskøyte ble tatt i bruk i oktober 1962.

I tillegg har vi radiodagbok tatt i bruk januar 1950 samt regnskapsbok fra 1939 til 1953.

I hele perioden «LS Rott» tjenestegjorde i Tananger var der to losskøyter og to mannskaper som byttet på vakt.

Om vinteren var skøyte og mannskap på to dagers vakter, mens i perioden april til august gikk man ukes vakter.

I vaktperiodene lå losene ved Losberget på øya Kjør utenfor Tananger så fremt været tillot det. Her hadde de utkikkspost på høyeste punkt hvor de speidet etter signaler fra båter som trengte los.

Når været ikke tillot at man lå til land på Kjør krysset losene frem og mellom Feistein og Skåtene eller ved Bøyen på Jærens Rev og holdt utkikk etter skip som signaliserte at de trengte los.

Det er ført mange losinger i vindstyrke opp til styrke 9. På Beaufort skala er dette liten storm med vindstyrke fra 41 til 47 knop (24,5–28,4 m/s).

I loggboken ført man inn vindstyrke og retning samt om der var klarvær, regnbyger eller tåke. Fra 1957 ble tabellen som vist i vedlegg 7 benyttet.



I tillegg ble det ført inn båtenes navn, båtenes bestemmelsessted, losens navn og alle relevante datoer og tidspunkter. Nedenfor er et utdrag fra dagboken i slutten av november 1954.

I utdraget under kan vi se at Harald Roth ble satt om bord i båten «Sagvåg» 26. november klokken 11.30. Været er notert til klart med sydost vind, styrke 11. Dette tilsvarer sterk storm!

Ängslig för skogarna		Älskade till bejumsnadsstället		När var det för en gång			Förstärkt		När kom den tillbaka		När skogarna skulle vara		Var	Vad	Märkning	
Datum	Kl.	Datum	Kl.	Förstärkt	Datum	Kl.	Längd	När	Skogarna	Datum	Kl.	Datum	Kl.	Datum	Kl.	
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10	10	25/10	10	10	25/10	10	10	10	10	25/10	10	25/10	10	25/10	10	10
25/10</																

For å illustrere hvordan los-yrket var, kan vi ta et eksempel fra loggboken:

7. desember 1954

LS Rott går på vakt etter å ha hatt to dager fri. Klokken 13.00 gikk skøyten fra Tananger med tre loser og to losbåtmenn ombord og ankom feltet ved Feistein 14.00. Klokken 16.45 ble Torger Rott satt om bord i båten «Argus» som skulle til Stavanger. Været var klart med sydøst vind styrke 5. Turen til Stavanger tar et par timer. Torger tar så bussen fra Stavanger og er tilbake i Tananger 21.00. Sannsynligvis sover han hjemme denne kveld.



Frisk seilas ved Feistein. Arne Roth står i luken, sannsynligvis er det Karl Roth i styrebrønnen. Foto: Tor Tørresen, september 1939

8. desember 1954

Klokken 02.45 ble Harald Rott satt om bord i båten «Bellana» som skulle til Stavanger. Været er klart med sydøst vind styrke 6. Harald er tilbake i Tananger klokken 06.00.



Samme dag klokken 13.30 går LS Rott til Tananger og henter Torger og Harald, avgang fra Tananger 14.00 med ankomst Feistein 15.00.

Klokken 23.00 settes Tønnes Rott om bord i båten «Force» med bestemmelsessted Stavanger. Været er skyet med vindstyrke syddøst 5. Klokken 02.15 er Tønnes tilbake i Tananger, sannsynligvis har han tatt drosje fra Stavanger. Sannsynligvis overnatter han hjemme.

Klokken 23.05 settes Torger om bord i «Centaurus» også til Stavanger. Han er tilbake i Tananger 02.15, sannsynligvis med samme drosje som Tønnes. Han overnatter sannsynligvis også hjemme.

9. desember 1954

Klokken 07.20 settes Harald Roth om bord i «Alsund», været er klart med sydost vind styrke 8. Båten skal til Kopervik og Harald går rett på frivakt når han kommer tilbake til Tananger.

Klokken 07.20 går LS Tananger til land og henter Tønnes og Torger. Skøyten er tilbake ved Feistein klokken 10 og avløses av LS Tananger klokken 14.00



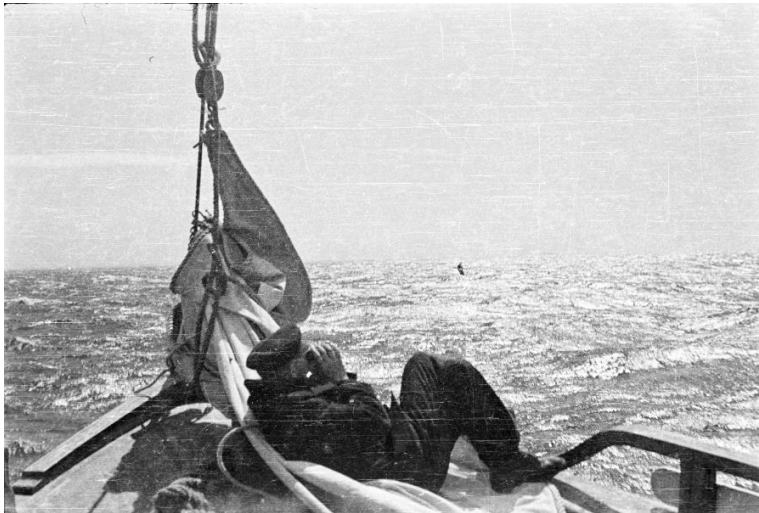
LS Rott utenfor Risnes, i bakgrunnen ser vi øya Rott.

Legg også merke til at litt til høyre for øvre kant av mesanen ligger skipet Vegesack grunnstøtt på Midtfjæra. Dette gjør at vi har vært i stand til å tidfeste alle bilder tatt av Tor Tørresen til september 1939.

Foto: Tor Tørresen, september 1939



Under krigen ble begge losskøyter i Tananger rekvirert av tyskerne. Her ligger LS Rott ved kommunekaien i Tananger og laster varer som skal til tyskernes anlegg på Storekjør.



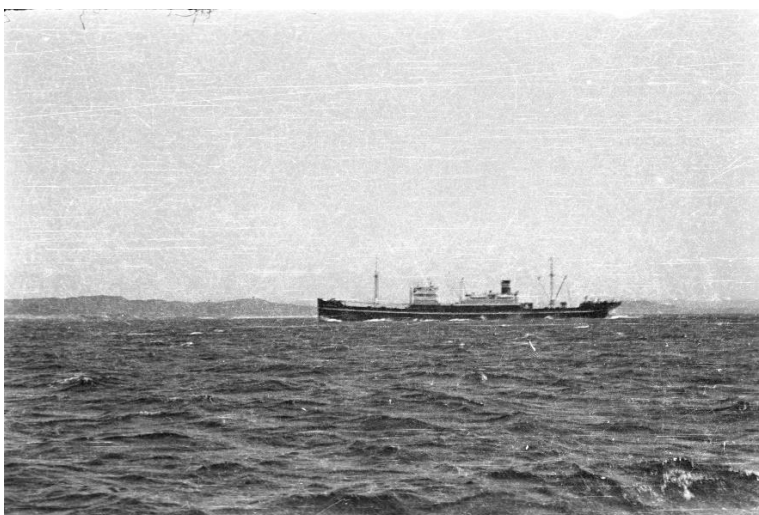
På utkikk etter båt som trenger los.

Foto: Tor Tørresen, september 1939



Karl Roth i styrebrønnen under frisk seilas fra Kjørholmene. Hengsøy på styrbord side og Storekjør bak mesanmasten.

Foto: Tor Tørresen, september 1939



Los er satt om bord og skipet fortsetter på trygg ferd til havn.

Foto: Tor Tørresen, september 1939



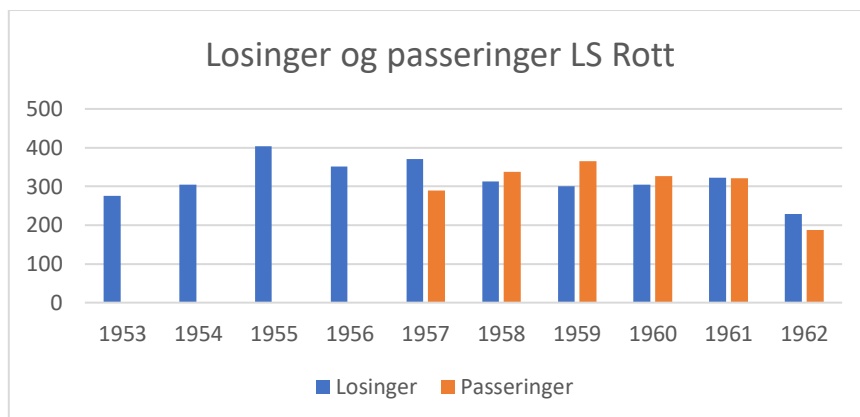
Skøyta fortøyd ved Losberget på Storekjør.
Hengsøy i bakgrunnen.

Foto: Tor Tørresen, september 1939

Losinger L/S Rott

I dagboken notertes alle losinger som ble gjort med båtens navn og bestemmelsessted. Nedenfor er oversikt over antall losinger pr. år. Som vi kan se er der rundt 300 losinger pr. år. LS Rott hadde vakt halve året og det betyr at der var gjennomsnittlig mindre enn to losinger pr. dag.

Fra 1957 er der også notert antall båter som passerte uten å ta los.

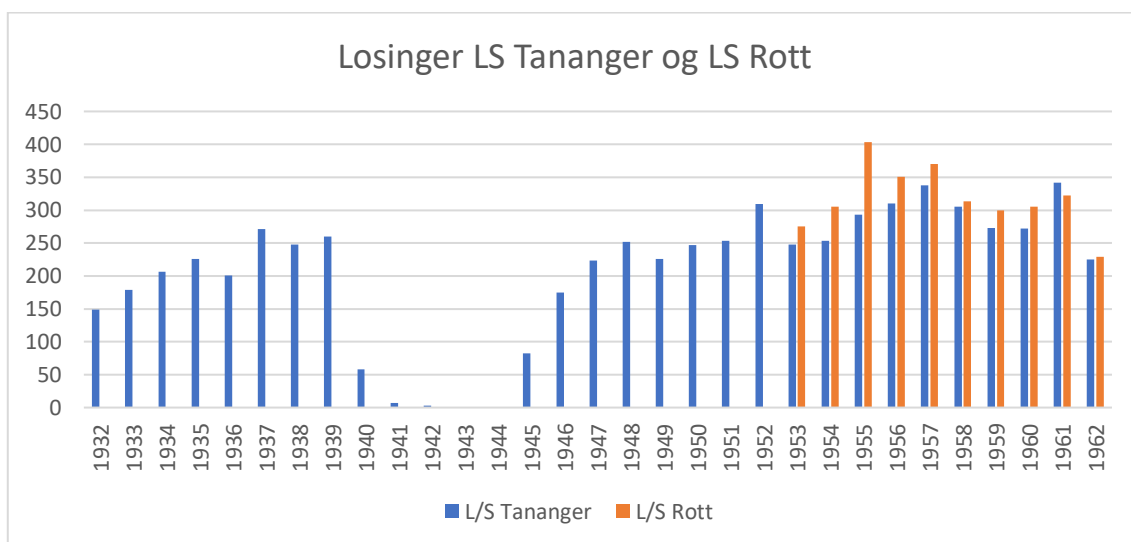




Edvard Sivertsen og Karl Rott i utkikken på Kjør.

Foto: Tor Tørresen, september 1939

Nedenfor er antall losinger for både LS Tananger og LS Rott satt sammen i et diagram.



På vei til Feistein, Arne Roth står i luken. Sannsynligvis er det Gabriel Meling som står i styrebrønnen.

Foto: Tor Tørresen, september 1939

LS Rott hadde sin siste ordinære vakt 1. oktober 1962 da Tønnes bordet «Astrea» klokken 01.20. Samme dag ble den nye stålskøyten som fikk navnet LK Tananger tatt i bruk. Fra da av var der kun en skøyte i bruk i Tananger.

I [Trekk fra Losvesenets historie i Rogaland - Del 2. Loser og losing i Tananger oldermannskap](#) skriver Harald Olsen:



«Dette representerte et tidsskifte i losingen i Tananger, og er på mange måter overgang til dagens moderne losvirksomhet. De hvite risørskøytenes tid var forbi, og med dem også den 35 år gamle ordningen med to loslag i Tananger.»

Mannskapet LS Rott

I perioden fra skøyta var ny til sommeren 1949 var der tre loser og en losbåtmann som tjenestegjorde om bord. Fra sommeren 1949 var der to losbåtmenn.

Loser:

- Racin Roth 1938 – 1945
- Karl Rott 1938 – 1948
- Edvard Sivertsen 1938 – 1940
- Harald Rott 1940 – 1962
- Torbjørn Vigra 1945 – 1947
- Torger Roth 1947 – 1962
- Tønnes Roth 1948 – 1962

I tillegg var der loser fra LS Tananger som tok noen få vakter i ferier:

- Gabriel Meling
- Karl Meling
- Rasmus Roth
- Johannes Sivertsen



Edvard Sivertsen i styrebrønnen.

Foto: Tor Tørresen, september 1939

Det er litt vanskeligere å finne ut hvem som var losbåtmenn, men ut fra notater i bilder, dagbøker og regnskapsbok har vi funnet at Arne Rott var losbåtmann i 1939. Richard Rott var innehadde denne stilling alene fra 1946 frem til sommeren 1949. Fra sommeren 1949 til 1962 var der to losbåtmenn om bord, den andre var Arne Rott.



Arne Roth på fordekket på vei inn til Rott.

Foto: Tor Tørresen, september 1939

Redningsoperasjoner

19. desember 1949.

I Stavanger Aftenblad har vi funnet en artikkel med tittelen. «Bergenskes «Nova» grunnstøtte mellom Obrestad og Viig i dag». Her fremgår det at LS Rott gikk til assistanse og tok med 12 av passasjerene tilbake til Tananger. Hele artikkelen kan sees i vedlegg 8.

24. april 1951

Vi har funnet utdrag fra dagboken samt brev med krav til forsikringsselskapet Norsk Alliance. Utdraget fra dagboken beskriver at mannskapet om kvelden 24. april observerte et skip som lå stille mellom Feistein og Sørskot. Været var SSW kuling med regndis og høy sjø. Sleper ble satt om bord i M/S «Peco» og slep startet. Under sleping til Tananger brakk sleper tre ganger, siste gang ble akter styrbord pullert og litt av skandekket revet løs fra LS «Roth». M/S «Peco» ble oppankret på Risaviken 01.40 25. april. Det viste seg senere at M/S «Peco» hadde mistet propellen.

27. april 1951 ble det sendt krav om bergingslønn på Kr. 100.000 til Norsk Alliance.

Utdrag fra dagbok og krav om bergingslønn kan sees i vedlegg 4.

29. september 1954 står det i dagboken:

Onsdag 29. kl. 6.50 fikk telefon fra Tor Reve at en kutter lå vest av Revtangen ca 3 mil av og sendte nødsignal.

Mobiliserte øyeblikkelig mannskaper og gikk ut, ga samtidig beskjed til L/S Tananger.



Begge skøyter ankom til havaristen kl 9.40 hvorfra vi fikk etablert sleper om bord. Havaristen som hadde begge ankere ute, lot disse gå, kl var 9.50 var fastgjort og slepingen begynte til Tananger. Været var sydl vind og svær sjø.

L/S Rott stod i forbindelse med Stavanger Radio som ga værmeldinger for Sola at mellom kl 10.00 og 13.00 venter sterk NW styrke 28 å bygene styrke 38.

Kl 12.30 var jakten Ragnvald av Kr.sund N fortøyd i bøyen i Tananger.

Etter denne redningsoperasjonen ble det sendt krav om bergingslønn til forsikringsselskapet. Korrespondansen kan sees i vedlegg 5.

8. mars 1957 – redning m/s «Listein»

Fredag 8. mars 1957 klokken 21.00 ble L/S «Roth» anropt av m/s «Listein» som hadde fått motorstopp ved Klausgrunnen Jæderens rev. Skøyten gikk til assistanse og fikk sleper om bord kl. 23.20. Slepingen til land tok 2,5 time i sydøst liten kuling. Klokken 01.55 9. mars var m/s «Listein» fortøyd i bøyen i Tananger.

Rapport og brev til losoldermannen kan sees i vedlegg 6.

Dramatikk på havnen

Vi finner dokumentasjon på to hendelser som skjedde på havnen i Tananger under dårlig vær:

31. desember 1951 har vi funnet utdrag fra dagboken:

Mandag 31. desember 1951 lå LS «Roth» fortøyd lang Monsens brygge. Været var full storm fra V.N.V. med regn og haglbyger. Kl. 04.00 øket draget så L/S Rott jaget hårdt i fortøyningene. Kl. 04.10 brakk en av fortøyningene akter. Maskinen blev straks satt i gang for å manøvrere klar sjøhuset, men koplingen slurte for akterover og med full V.N.V. storm og sterkt drag langs bryggen, klarte vi ikke å komme klar av sjøhuset, men satte baugen i veggen og rev av en del panelbord og knekte to støtter.

Fortøyningen blev tatt inn for å gå langs siden på en fiskeskøite å fortøye der og ved at koplingen slurte for akterover, klarte vi ikke å manøvrere klar M/S «Zander» av Berge som lå oppankret på havnen. Vi drev ned på den med baugen og støtte stevnen mot M/S «Zander»s St.B. side litt akten for midtskipet, så der blev en brist i topprekken og en jernstøtte i dekket blev bent inn litt. Vi fikk fast i fiskeskøiten og fortøyet der.

L/S «Roth» fikk ingen skade.

Kopi av utdraget fra dagboken kan sees i vedlegg 3.

11. november 1954 står det innført i loggboken:

Torsdag 11/11 sluttet vakt kl 14.00 og fortøyde skøyten i bøyen som vanlig. Da der var utsendt stormvarsel gikk samtlige loser standby i havn hvis der eventuelt skulle inntreffe noget.

Kl 22.10 dregget m/s Suleskar og la seg med midtskipet tvers på vår låring, med den følge at den drog med seg vår muring og skøyten mot land. Vi fikk da øyeblikkelig hentet en motorbåt og fikk Tønnes om bord og startet maskinen, men skøyten var da kommet så nært land at den hugget i bunnen flere ganger. Vi fikk kastet loss muringen og kommer oss klar og holder det gående på havnen med maskinen hele natten, da der var umulig å få landfeste noen steder, vinden var SW, senere vest og nordvest hele tiden full storm med orkanbyger. Under bordingen av losskøyten tok båtsmann Rolf



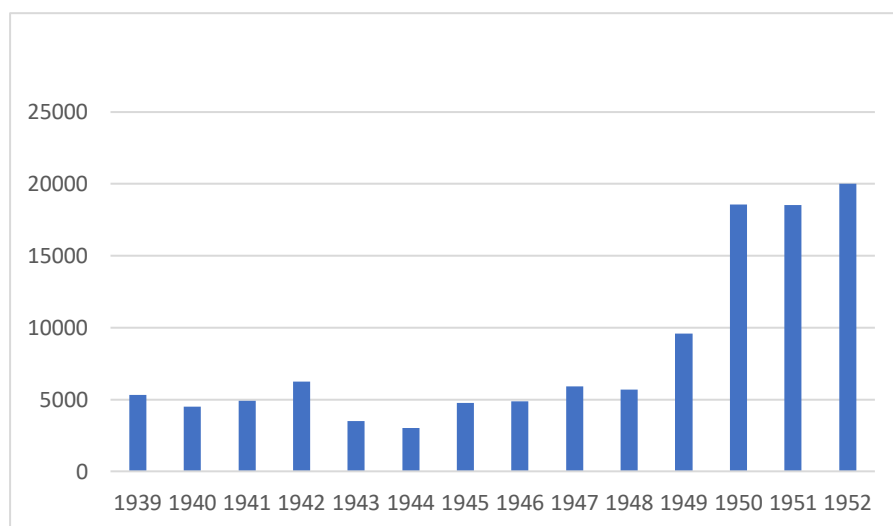
Roth en stor risiko, da han gikk helt opp i brenningen med sin motorbåt, som var uassurert. Det var i siste minutter vi kom oss om bord for ellers hadde skøyten sannsynligvis vært vrak, da der er sten og fjell hvor den hadde landet.

Harald Roth

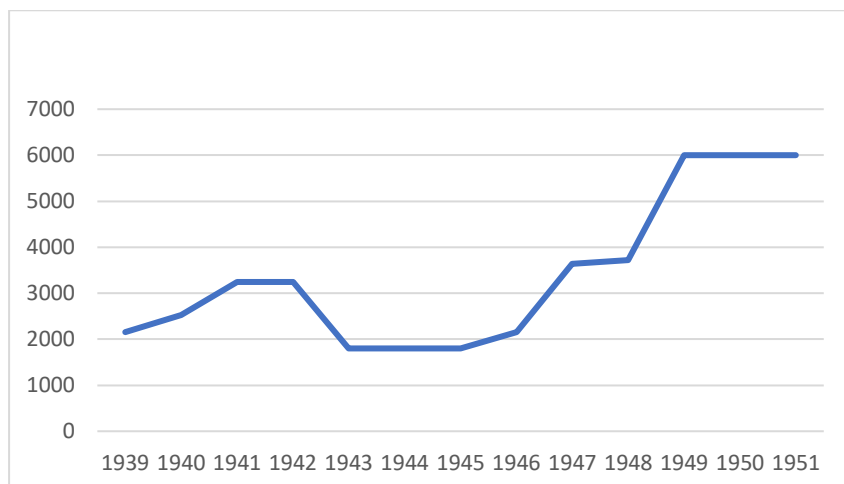
Driftsutgifter

Kystkultursamlingen har regnskapsboken for LS Rott fra perioden 1939 til 1954. Det ble i hovedsak ført kvartalsregnskap. Nedenfor er et eksempel fra 1. kvartal 1948 av hva som ble ført inn i regnskapet.

1 ^{ste} kvart	Skjætte forløb	350 -
	Losbåtmann l.	1070 -
	Losbåtmans løn	1070 -
	Redningsselskapet	250 -
	Gulvæg stipp	258 50
	D. Damskolen	375 -
	O. H. Olsen	177 40
	Skindkjørdens Assurance	90 -
	E. Berntsen	36 10
	" "	67 50
	Sorby Elektro	20 07
	1/2 Berntsen	21 05
	Renter av Skjættel	191 82
	Kontobalans	1051,34
	Sum	Kr 2992,44 2451,24



Årlig utgifter for drift av skøyta. Lønn til losbåtmenn er inkludert i utgiftene, losers lønn er ikke.



Her er utviklingen i losbåtmannen årslønn i 1940-årene.

Kilder

- Dagbøker fra LS Rott i perioden 1952 til 1962
- Regnskapsbok for LS Rott i perioden 1939 til 1953
- Harald Olsens [Trek fra Losvesenets historie i Rogaland - Del 2. Loser og losing i Tananger oldermannskap](#)
- Stavanger Aftenblad arkiv
- Bilder merket med september 1929 er tatt av Tor Tønnesen. Han arbeidet for losvesenet i Stavanger og var med LS Rott på tur.



Vedlegg

1. Kjøpekontrakt motor

Kjøpekontrakt.

Rubbestadneset den 30/8 19 37.

Undertegnede **Rotslosene, v/ herr Edvard Sivertsen, Tananger**
kjøper herved av **M. Haldorsen & Søn** 1 st. 1: cyl. 20/40 hk.
motor av nyeste konstruksjon på følgende betingelser:
Motoren garanteres å yte så mange effektive hk. den er solgt for. Og ellers efter
verkstedets garantikontrakt.

Reversering, friksjonskobling og regulator ordnes i maskinrummet eller til dekk
etter kjøperens ønske på alle maskiner over 4 hk.

Kontantpris kr. **6.150,- + 7.1/2% tillegg.** Avbetalingspris kr. _____

~~Ikke betalt~~
Betalingsvilkår: **Fiks kontant ved levering.**

Ved avbetaling påtegner kjøperen aksept for restbeløpet og svarer vanlig disk. og
omk. Selgeren dekker assurance for kjøperens regning. Diskonto og assurancepremie
forskuddbetales ved hver akseptfornyelse.

Selgeren beholder eiendomsretten i motoren til den er helt betalt, selv om leie-
kontrakt ikke påtegnes.

Til motoren medfølger: Tanker av vanlig størrelse, nødvendige nøkler samt en del
verktøi og reservedeler.

For aksellengde over 2 m. inntil 10 hk., og over 3 m. for større motorer, be-
regnes pristillegg.

Frakt og emballasje til motoren, samt utgifter og ophold til montøren bæres av
kjøperen, når ikke motoren innmonteres ved verkstedet.

Motoren skal være ferdig ~~til levering fra fabr.~~ **1 mars?** 19 **38.**

Kjøper og selger er underkastet omstående betingelser. Disse betingelser betraktes
som en uadskillelig del av kontrakten, såfremt de ikke er ophevet ved tilføielser eller
særaftale.

Anmerkning: **Motoren leveres med tanker, luftstart, hurtigfyring,
~~xxx~~ rullelager i kryss, og ellers vanlig tilbehør. Maskin
med tilbehør leveres fritt til det sted hvor akselen bygges. Inn-
montering er innkludert i prisen.**

Elektrisk benning medfølger inkludert i prisen.

Kjøper:

for Rotslosene
Edvard Sivertsen.
los.

Selger:

M. Haldorsen & Søn.
Oh Ohny



2. Takstforretning LS Rott 1. mai 1945

Kaptein G. Kværnø
Havaribesiktelser
Representerer:
Stavanger Forsikringsselskap a/s
a/s Haugesund Sjøforsikringsselskap
Espeværs Gjensidige Assuranceforening

Telefon 22685

Takstforretning.

Ad Tananger losskøyte.

På anmodning av los Harald Roth, Tananger har undertegnede som medlem av det sjøkyndige utvalg utnevnt av Stavanger byrett idag besiktet og takseret skøyten tilhørende losene Racin Roth, Karl Roth og Harald Roth.

Fra fremlagte målebrev fremgår at skøyten er bygget i Risør i 1938 og er av 24,56 br.tons drektighet. Byggemåte kravel. Hudplanker av 2" ek på doble furuspant. Dens demens er: 45 lang 15,6 bred og 8,5 dyp. Den er galeas-rigget.

Den er utstyrt med full seilmakt 2 sett seil samt en 20 hesters Wichmann motor. Stagfokk og mesan må betegnes som 1/4 slitt medens stor-seilet som liden har "været under" er fremdeles godt,

Der forefinnes anker og kjettinger og forøvrigt fullt fortøingsutstyr, elektrisk lysanlegg og radiomottager.

Undertegnede ansetter verdien av skøyten med motor, utstyr og inventar til:

Kr. 75,000 Syttifemtusen kroner.

Stavanger 1/5-1945.

Salær forbesiktelse er betalt med kr. 35,00.

G. Kværnø.
(sign).



3. Utdrag av dagbok – uhell på havnen 31. desember 1951

Utdrag av L/S "Roth"s journal over skader påført
Honsens sjøhus og M/S "Zander" den 31/12-51.

Mandag den 31/12-51 lå L/S "Roth" fortøyet langs Honsens brygge. Været var full storm av V.N.V. med regn og haglbyger. Kl. 04.00 sket draget så L/S "Roth" jaget hårdt i fortøyningene. Kl. 04.10 brekk en av fortøyningene akter. Maskinen blev straks satt igang for å manvrere klar sjøhuset, men koblingen slurte for akterover og med full V.N.V storm og sterkt drag langs bryggen, klarte vi ikke å komme klar sjøhuset, men satte baugen i vegg og rev av en del panelingsbord og knekket to støtter.

Fortøyningene blev tatt inn for å gå langs siden på en fiskekseite å fortøye der og ved at koblingen slurte for akterover, klarte vi ikke å manvrere oss klar M/S "Zander" av Bergen som lå oppankret på havnen. Vi drev ned på den med baugen og støtte stevnen mot M/S "Zander"s St. B. side litt akten for midtskipet, så der blev en brist i topprekken og en jernstøtte i dekket blev bent inn litt. Vi fikk så fast i fiskekseiten og fortøyet der.

L/S "Roth" fikk ingen skade.

Tananger den 31/12-51.

los

Lorenz Rott
los

Thomas Rott
los



4. Redningsoppdrag M/S «Peco» 24. april 1951

Utdrag av losskøyten "Roth"s journal over utført
sløyning av M/S "Peco".

Tirsdag den 24/4-51. Lå på vaktfeltet ved Feisteinen fyr. Været var
stiv SSV kuling med regn og høi sjø, og hard nord glønde strøm.
Kl. 23.10 observertes et skib som lå stille. Det ga signal at det
søkte los. Da vi kom langs siden og skulle sette los ombord, blev
der ropt at der var noe galt med propellen, og at man måtte ta den
på slep. Det viste sig å være M/S "Peco" av Bods. Der blev straks
satt en ny 5" græsstrosse ombord til sleper. Kl. 23.30 begynte slep-
ningen. Påværende plass var da Feisteinen fyr i rettviseende 133 gra-
der I n. mil av. Sørskot 1 5 grader I.5 n. mil av.

Onsdag den 25/4-51. Kl. 00.35 brakk sleperen. Kl. 00.45 sleperen
fast igjen og slepingen fortsatte. Tvers av Flatholmen fyr brakk
sleperen igjen. Trossen var da helt sprenget. Vi fikk så et ordren
fra M/S "Peco", men dette var så stivt at efter ca. 10 minutters
sleping fikk vi revet ut pullerten akter på styrbord side, skandek-
ket ødelagt helt i en langde av 3 fot og de 2 øverste luddplanker
ødelagt. Vi stakk så i en 10" ny græsrobb på ca. 15 favner. Kl. 01.40
ankom til Risøriken og M/S "Peco" blev ankrat opp. Ved nærmere under-
søkelse av propellen viste det sig at den var gått tapt.

los	los	losbåtnavn



Til

Forsikringselskapet Norske Allianse A/S,

Trendhjem.

Idet vi henviser til journalutdraget av 24/4-51 over utført slepning av M/S "Poco", fremkommer det at M/S "Poco" befant sig helt hjelpeløs på en utsatt plass, og på grunn av den stive SEW kullingen og den harde nordgående strøm, vilde M/S "Poco" blitt satt rett på Sørkot og grunnene der, og i den helse sjs blitt totalt vrak på mindre enn 30 min.

Kr. 100.000 er vårt forlangende for bergingen.

Tananger den 27/4-51.

_____	_____	_____
los	los	los
_____	_____	
lossbåtsmann	lossbåtsmann	

5. Redningsoppdrag M/S Ragnvald 29. september 1954



Til

Haugesund Sjøforsikring,

Haugesund.

Idet vi henviser til journalutdraget av 29-9-54 over utført bergning av M/S "Ragnvald", fremkommer det at M/S "Ragnvald" befant seg helt hjelpeløs på en utsatt plass. På grunn av den sterke nordgående strøm og den sydlige kuling med svær sjø som tiltok etterhvert, var M/S "Ragnvald" i fare for å brette ankrene å drive ned på Klausgrunnet ca. 1/2 n. mil av. Som det fremkommer av førerens rapport var "Blue B" uvillig å berge fartøyet, kun mannskapet. Da vi har brakt i erfaring at M/S "Ragnvald" av Kr. sund N. var assurert i Deres selskap, ber vi Dem gi oss et bud for vår bergning.

Tananger den 30-9-54.

For L/S "Roth"

For L/S "Tananger"

los_____
los_____
los_____
losRapport for M/S "Ragnvald".

M/S "Ragnvald" på reise fra Høyra til Høre og Brøndølag passerte Øvrestad kl. 03.30 natt til 29-9-54. Været var SW frisk bris og en del sjø. Kl. 04.00 høstes et kort smell og maskinen begynte å arbeide tyngre og tyngre. Ved nærmere undersøkelse viste det seg at trekkestangen var brukt. Redsignal blev sent straks. Det var imidlertid ingen fartøy i nærheten med det samme. Ved 04.30 tiden så man lys av et opplyst fartøy som man antok var kysttruten. Skipet passerte imidlertid uten å reagere på våre signaler. Kl. 06.00 blev begge ankrene sett ut med 45 favnar på hver. Skipet rottet seg nu opp etter jerna. Sjø og vind tiltok en del etterhvert. Flyvåpnetts fartøy "Blue Bell" kom ut og la seg ved siden av "Ragnvald" uten at den var villig til å slepe.

Etter en stunds forløp kom lossfartøylene "Tananger" og "Roth" tilstede. Det blev straks sett sleper ombord fra begge fartøy 5" kottas kutter arbeidet nu voldsomt i sjøen, og man kunne umulig få hve ankrene. Man ventet hvert øieblik at været skulle slå en på liv i storme styrke. Dette var rapportert lossfartøylene fra Sola værstanjon. Der var da inge annen ting å gjøre enn å hugge begge ankrene. Slepingen foregikk nu uten uhell til man var trygt fartøyet i bøy på Tananger.

Johns. Elsen
(sign)
fører M/S "Ragnvald"



Utdrag av L/S "Tananger" og "Roth's journal over utført slepning av M/S "Ragnvald" den 29-9-54.

Onsdag 29-9-54 kl. 6.50 fikk vi telefon fra Tor Røve at en kutter lå ca. 3 n. mil vest av Røvtangen og sendte opp nødsignaler. Samler øye blikkelig mannskapet til L/S "Roth", og gav beskjed til L/S "Tananger" som lå på vakt.

Begge skøyter gikk ut, og anker til havaristen samtidig kl. 09.40. Været var sydlig liten kuling med sver sjø. Underveis ut fikk vi melding over Stavanger Radio fra værvarslingen på Sola flystasjon, at vinden ville mellom kl. 10.00 og 13.00 gå over til NW 510 grader med en styrke av 20 og 30 i bygghø, så vi kjørte alt hvad det kunne hold for å komme tidseidet.

Havaristen som viste seg å være M/S "Ragnvald" av Kr. sund N., lå da vi kom ut for begge ankerene. Den arbeidet voldsomt i sjøen på en meg utsatt plass. Begge losskøytene fikk imidlertid hver sin 5" kokastrosse ombord og gav 60 favnar på hver. Havaristen kappet da begge sine anker. Tiden var knapp og skipet arbeidet voldsomt, så det var helt umulig å få den inn. Slepningen tok til kl. 09.50 og M/S "Ragnvald" var vel fortøyet i bøye på Tananger havn kl. 12.30.

Tananger den 30-9-54.

For L/S "Roth"

los
los

For L/S "Tananger"

los
los



Utdrag av L/S "Tananger" og "Roth"s journal over utført slepning av M/S "Ragnvald" den 29-9-54.

Onsdag 29-9-54 kl. 6.50 fikk vi telefon fra Tor Røve at en kutter lå ca. 3 n. mil vest av Rortangen og sendte opp nødsignaler. Sendte øyeblikkelig mannskapet til L/S "Roth", og gav beskjed til L/S "Tananger" som lå på vakt.

Begge skøyter gikk ut, og ankom til havaristen samtidig kl. 09.40. Været var tydelig liten kuling med østsj. Underveis ut fikk vi melding over Stevanger Radio fra værvarslingen på Sola flystasjon, at vinden ville mellom kl. 10.00 og 13.00 gå over til NW 510 grader med en styrke av 28 og 38 i bygene, så vi kjørte alt hvad det kunne holde for å komme tidsekk.

Havaristen som viste sig å være M/S "Ragnvald" av Kr. sund N., lå da vi kom ut for begge ankrene. Den arbeidet voldsomt i sjøen på en meget utsatt plass. Begge losskøytene fikk imidlertid hver sin 5" kokstrosse ombord og gav 60 fæmter på hver. Havaristen kappet da begge sine anker. Tiden var knapp og skipet arbeidet voldsomt, så det var helt umulig å få den inn. Slepningen tok til kl. 09.50 og M/S "Ragnvald" var vel forstyrt i bøy på Tananger havn kl. 12.50.

Tananger den 30-9-54.

For L/S "Roth"

los

los

For L/S "Tananger"

los

los



6. Redningsoppdrag m/s «Listein» 8. mars 1957

Raport.

Til.

Losoldermannen, Stavanger.

Fredag 8/3 gik l/s "Roth" til vaktavløsning ved Feistein fyr. kl. 2100 blev vi over radiotelefonen anropt av m/s "Listein" som hadde fått motorstop ved Klausgrunnen Jederens rev. Vi gikk til posisjonen og fikk sleper om bord kl 2320 og kl. 0155 9/3 var "Listein" fortøyd i boye på Tananger. Slepingen fåregikk i 2,5 time uten noen komplikasjoner. Været var S.O. liten kuling med smul sjø.

Til.

Losoldermannen Stavanger.

Sender med rapporten, en erklæring fra føreren av m/s "Listein" Han vilde ha vårt forlangende på forhond, men da vi ikke hadde nogen myndighet til dette, gav han et tilbud som vi for vår del kan gå med på.

Skøyteformann l/s "Roth"



7. Beauforts skala innført i loggboken

Beaufort skala					
Vindstyrke		Været		Sjøgang	
0	Stille	a	Klart	0	hav blank
1	flau vind	b	lett skyet	1	smul sjø
2	svak vind	c	halvklart	2	svak - " -
3	lett bris	d	skyet	3	mager - " -
4	latter - " -	e	Overtskyet	4	mager - " -
5	fisk - " -	f	mager mørket	5	høi - " -
6	liten Kuling	g	byget	6	hul - " -
7	stiv - " -	h	Drig	7	socert hav
8	stærk - " -	i	Taket	8	veldig opvært hav
9	liten Storm	j	ylr	9	mager muring sjø
10	full - " -	k	regn		(Sær skemplet)
11	stærk - " -	l	sne		
12	orkan	m	Torden		



8. Redningsoperasjon Nova 19. desember 1949 – artikkel fra Stavanger Aftenblad

Bergenskes „Nova” grunnstøtt mellom Obrestad og Viig i dag

**38 passasjerer var ombord
Stillingen er ikke kritisk**

Bergenskes «Nova» grunnstøtte på Vig-boen, om lag 400 meter utenfor stranden på Vig på Jæren, kl. 7.15 i morges. Båten står ennå fast. Det er ingen fare for folkene ombord.

Det blåser stiv kuling fra sør og det er kraftig bygevær. Hvis vinden friskner på og den samtidig dreier på sørvest, slik som det ser ut, kan det bli vanskelig å redde båten.

Båten gikk for sakte fart like til den støtte på. Lysanlegget var i orden helt til i 8.30-tiden, men lyset gikk da. Dette gjør at man ikke har radio-forbindelse med skipet.

Flere båter som var i nærheten, ble tilkalt, og losskøyten fra Rott kom også på plassen kl. 9.45. Foreløpig er ikke sjøen uroligere enn at et par småbåter er gått ut fra Vig.

Redningsmannskapet fra Reve er på plass med redningsutstyr, men til nå har det ikke vært bruk for deres hjelp. Flere av småbåtene har vært i kontakt med «Nova».

Losskøyta og en trelastskøyte gikk fra strandingsstedet kl. 10.15, og har etter all sannsynlighet tatt opp passasjerene. Det er videre grunn til å anta at skipperen og flere av mannskapet står igjen ombord. Mange mennesker er kommet til stranden og følger utviklingen med spenning.

«Nova» var på vei fra Antwerpen til Stavanger. Det var 38 passasjerer ombord på skipet. — Fra Stavanger gikk «Rosenberg V» ut klokka 8.50 for å gå til assistanse. Motorskipet «Bertrix» skal også være under vei til grunnstøtningsstedet. Fra Haugesund er bergingsbåten «Salvatore» på vei til «Nova». Redningsskøyten «Chr. Langaard» er gått nordover fra Rasvåg og det er visstnok også

gått en bergingsbåt fra Kr.sand.

«Nova» er på 1450 tonn dw. og er bygd i Frankrike i 1925. Den seilte i mange år i Islands-ruten, men har nå vært i Antwerpen-ruten et par år.

**Passasjerene på vei
til Tananger.**

Senere får Aftenbladet opplyst at passasjerene fra «Nova» er på vei til Tananger ombord i losskøyten «Roth» og at haugelosskøyten «Roth» og et haugelosskøyte «Selvøy» har 26 mann ombord, og «Roth» 12. Losskøyten «Tananger» ligger ved siden av «Nova». Passasjerene ventes til Tananger i 12-tida.

„Nova” har mye vann i maskinrommet

Aftenbladets utsendte medarbeider hadde sent i formiddag en samtale med de første redningsmannskapene som kom i land etter å ha vært ombord i båten. Det var 3 karer fra redningsmannskapene i Reve.

Thor Reve forteller til Aftenbladet at alle passasjerne nå er reddet. Redningsmannskapene på Reve fikk beskjed om grunnstøtningen like før kl. 8 i morges, samlet straks mannskapene sammen og reiste til Vik. De 3 karene var ombord i 9-tiden. Da var alt noen av passasjerene, da særlig kvinner og barn, tatt ombord i et par av «Nova»s livbåter og ble rodd over til en trelastskulte, som var på åstedet. Senere ble resten av passasjerene tatt ombord av losskøyten som kom fra Tananger.

«Nova» er lekk, og vannet står jamt med sjøen utenfor i maskinen.

Et par av mannskapet er også underveis til Tananger, mens størstparten av mannskapet fortsatt står ombord. Det er ingen umiddelbar fare for noen av dem. «Nova» har 500 tonn jern og stykkgoods ombord.



9. Artikkel i Stavanger Aftenblad 28.12.1964



Over: Den gamle losskøyta «Rott» II i Tananger for bare noen dager siden og var et stort kys. Under: Nå er den 300 G plassert ned i Asker og har blitt levert til kommunen.

Skøyte ble sprengt i småbiter, far og sønn omkom i Asker

Trolig propanflasker i byssa som eksploderte

Oslo (NTB) Den nær 57 år gamle kjøpmann Ewald Formo, Slependen, og hans ca. 20 år gamle sønn Arne, ble drept da en eksplosjon søndag ettermiddag sprengte i småbiter en tidligere losskøyte ved Vollen i Asker.

Ulykken skjedde noe før kl. 15. De to var dratt ut for å se til båten for eieren. De skulle hogge løs isen rundt båten og fyre opp.

Øyenvitner har fortalt at begge befant seg utenfor båten da ulykken skjedde. Sønnen sto på isen og faren oppe på bryggen. Ved lufttrykket etter den kraftige eksplosjonen skiftet de plass. Sønnen ble suget opp på bryggen, mens faren ble slynget ut i sjøen. Han var død da brannvesenets folk fikk ham opp en stund senere. Sønnen ble brakt til Ullevål sykehus hvor han avgikk ved døden ved 20-tiden.

Skøyta ble knust til pinneved. En halv meter lange plankebiter

fylte hullet i isen der skøyta hadde ligget, og bare masten stakk opp etterpå. Plankebiter av samme størrelse lå ellers spredt opp til 30 meter fra eksplosjonsstedet.

Alle vinduer og dører i et møbellager som lå ca. 50 meter unna, ble klemt inn av lufttrykket, og det gikk også en del vinduer i de nærmestliggende beboelseshus. I et av dem ble en mann sjokkskadd slik at lege måtte tilkalles.

* * *

Båten var kjøpt inn i Tananger for ca. tre uker siden av Hans Gulberg, Oslo, og Gulberg var sammen med Ewald Formo og sønnen Arne i Tananger og hentet skøyten 5. desember. Rikard Rott fra Tananger, en av losene, var med på turen til Oslo. Han sier at det var en flaske gass ombord i forbindelse med kokeapparatet. Flasken sto i akterkant av styrehuset på dekket. Kokeapparatet var i bruk på turen østover, men det var lite gass i flasken så apparatet fungerte ikke særlig godt.

Det var bare en gassflaske ombord da, men de kan selvsagt ha fått flere ombord senere, sier Rikard Rott. Losskøyta hette «Roth» og ble i november i år solgt av Losvesenets til Stavanger-mannen Sverre Meyer Knutsen, som igjen solgte den videre til Gulberg.

* * *

I vår eksploderte en skøyte i Tananger mens den lå ved kaien og skøyten ble totalt ødelagt, mens Thoralf Vigdel, som var i båten, kom fra det med livet. Han ble riktig nok skadet og lå på sykehuset en tid men nå er han helt frisk og har ikke noe mén av uhellet. Det var også den gangen gassflasken til kokeapparatet som eksploderte.

De gassene som brukes til kokeapparater er tyngre enn luft, og vil derfor synke ned mot golvet. I båter kan en altså risikere at gassen samler seg opp i bunnen av båten, hvis det oppstår lekkasje i anlegget. Gassflasker på båter bør plasseres ute.