

"Kystens samaritaner" går videre

Tross alle tekniske fremskritt har det aldri vært mer bruk for redningsskøytene enn nå. Aldri har de vært flere. De er likevel for få. For kysten er lang. Og på sjøen kan alt hende. Skøytene må til enhver tid være rede til å forsere brottene, enten det gjelder å redde et stort skip eller en liten jentunge med hull på blindtarmen.

Av Idar Kristiansen Foto: Bjørn Rines

■ — Hallo, hallo! Dette er Honningsvåg Radio som kaller motor-kutter «Magerøys». Dette er Honningsvåg Radio som kaller motor-kutter «Magerøys». Redningsskøyte er gått ut! Redningsskøyte er gått ut! Dette er Honningsvåg Radio som kaller motor-kutter «Magerøys». Kan du høre oss, så kom over!

Ordene kom ut av apparatet på kjøkkenbenken en vinterkveld i 1938, og ga ny næring til min oppspilte guttefantasi. Vi visste at motorkutter «Magerøy» var i vansker ute på Nordkappbanken. Været var overhengende, og båten hadde ikke latt høre fra seg. Hva hadde hendt? Var båten forlist? Skulle vi aldri mer se Arthur og Osvald og de andre igjen?

Far til Osvald sa til sin kone: — De kommer nok til rette, Elea. De klarer seg. Du hørte hva de sa? Redningsskøyta er gått ut!

Han hadde rett. «Magerøy» klar-te seg. Redningsskøyta fant den delvis sunnslatte båten, og slepte den inn til trygg havn.

Som så ofte før. Og siden.

Det vil alltid være bruk for dem

— Redningsskøytene kommer aldri til å gå ut av drift!

Einar Gjelberg sier det med overbevisning, der han sitter på Gomalandet i Kristiansund og lar sine våkne, milde øyne gli fra «Bergen Kreds» til «Ragnhild Skancke» og de fire andre fartøylene som utenfor kaikanten snur hekken inn mot kontorvinduet.

— Til tross for alle forbedringer av båter og navigasjonsutstyr og redningshelikoptere og hva det enn måtte være — det vil alltid være bruk for redningsskøyter! Det har aldri vært mer bruk for dem enn det er nå!

Han er «formann for min avdeling» på Redningsselskapets verksted, forteller han først, men innrømmer litt etter at «æ e' no formainnn for sjælve stasjon åsså, da». De store ordene bruker han like lite som de aller fleste som har hatt sitt virke i Redningsselskapets

teneste. «Det blir tre år i haust no sia æ kom på lannn frå skøyten,» sier han. Men han har også i tidligere år, om somrene, hatt atskil-lig med oppussing og vedlikehold av fartøyene å gjøre. Dengang båtene hadde 8 måneders tjenestetid, og lå i opplag om sommeren.

— Vi var ikke ansatt på helårsbasis. Når tjenestetiden gikk ut, var det ikke mer å gjøre, hvis man ikke kunne få bli med på vedlikeholdet på opplagsstasjonene. Nå er mannskapene helårsansatt, og båtene er i helårsdrift.

— Det har alltid vært behov for redningsskøyter på helårsdrift, helt siden den gang Redningsselskapet ble stiftet. Men det der har jo vært et pengespørsmål. Av mange årsaker har omsider helårsdriften tvunget seg fram. Kysten vår er lang. Og selv om vi nå har mer enn 30 båter i kontinuerlig drift, er det behov for flere. I dag har vi stasjonert en båt på Shetland, og for øvrig hele kysten rundt opp til Vardø. Om noe skulle skje over mot Island og Grønland, ville det i tilfelle bli en oppgave for skøyta ved Shetland.

Akkurat nå har vi, som du ser, bare seks båter inne her ved stasjonen. Før kunne det være atskil-lig flere, nesten hele flåten, 23–24 skøyter. Før det for tre år siden ble helårsdrift her ved verkstedet, var dette en stasjon for overhaling og vedlikehold om sommeren, da størsteparten av flåten var samlet her.

Nå tar vi inn ett fartøy av gan-gen, og gjør det ferdig før vi tar inn det neste. Vi har full klassifisering av fartøyene hvert fjerde år, og mellombesiktigelse hvert annet. Dessuten hender det at vi har reparasjoner av havari på maskiner og liknende.

De båtene som akkurat nå ligger her, er «Bergen Kreds», «Karine

Moe», «Tønnes Puntervold», «Ingeborg Platou», «Ole O. Lian» og «Ragnhild Skancke». De to siste er tatt ut av tjeneste og er frembudt til salg.

— Er det noen som vil kjøpe?

— Det er stor rift om å få kjøpe utrangerte redningsskøyter, både her i landet og utenlands. Jeg kan ikke uttale meg om hva de kommer på. Det er så stor rift etter båtene at de som har penger nok, er villig til å betale nær sagt hva som helst. 500 000, sier du? Hå nei, båtene er svært ettertraktet, ser du!

Vanskeligst under storsildfisket

— Jeg begynte i Redningsselska-pet høsten 1945, så det er blitt noen år nå. Det er mange skøyter jeg har vært på. Interessant har det vært uansett hvor jeg har vært stasjonert. Men jeg har aldri vært på Finnmarka, har ikke vært lenger nord enn yttersiden av Lofoten.

— Har du vært borti noen sær-lig vanskelige situasjoner?

— Nei, ikke noe spesielt. Det er riktignok forskjellige situasjoner man kommer borti, men ikke noe spesielt, nei!

— Nevn én slik situasjon, da!

— Nei, det har nå vært vanlig redningstjeneste, da. Det gjelder jo å redde liv og verdier, da.

— Dere har slept i land atskil-lige båter?

— Jo, det stemmer det.

— Kan du huske noen spesielt vanskelig situasjon?

— N-ææi, det kain æ ikke akko-rat si. Det va' jo så at i gruinn va' det vanskeligst uinder dein ver-ste storsildtida. Når hamnin' va' overfylt ti' båt, og vi i styggværet kom inn med slæp, da koinn' det være meget vanskelige situasjona.

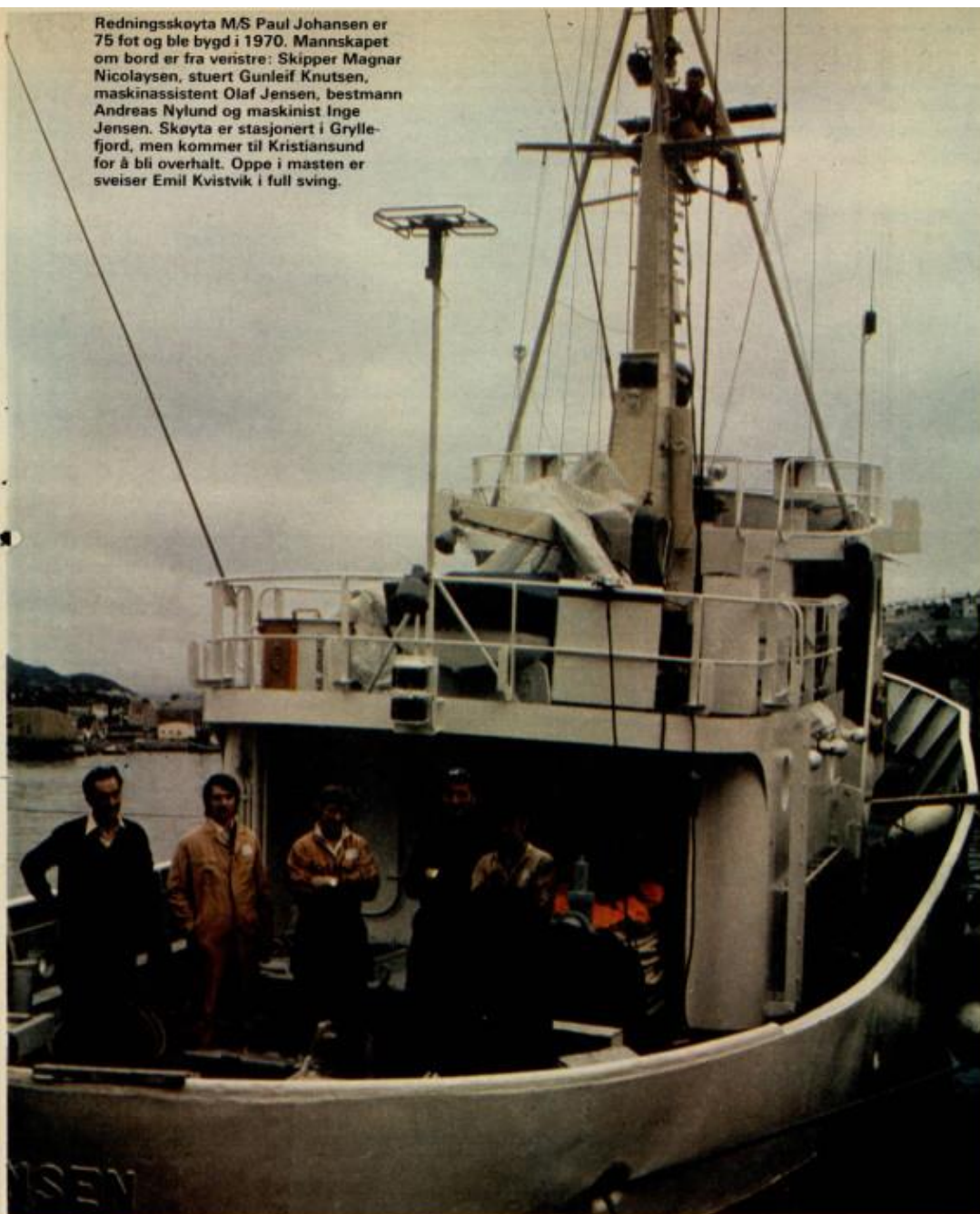
— Inne på selve havna?

— Inne på selve havna, ja! Da va' det mang' gang at vi hadd'

Hovedstasjonen og verkstedet for redningsskøytene ligger på Gomalandet i Kristiansund. Skøytene blir sendt hit når de skal overhales, repareres eller selges.



Redningskøyta M/S Paul Johansen er 75 fot og ble bygd i 1970. Mannskapet om bord er fra venstre: Skipper Magnar Nicolaysen, stuert Gunleif Knutsen, maskinassistent Olaf Jensen, bestmann Andreas Nylund og maskinist Inge Jensen. Skøyta er stasjonert i Gryllefjord, men kommer til Kristiansund for å bli overhalt. Oppe i masten er sveiser Emil Kvistvik i full sving.



problema, ja. Hamnin' va' fuill av båt, og der kom du med slæp som itj' hadd' styring, og da va' det fare for at einten så koinn' det reinn' på laind, eiller så koinn' det reinn' borti aindre båta som lå på hamna. Men vi va' heildig, så det gikk da bra. Men det va' engang på Harøysundet. Vi kom inn med en drivgarnsbåt som hadde rorskade, og hadde en liten flip av mesan' oppe, og så va' det sterk kuling. Og han skar ut akkurat dein tida vi slakka ner og det va' slakk slæpar, og det va' nære på at han skoilte gå i laindet!

— Du har ikke opplevd noen situasjon hvor det har vært forlis med i bildet?

— Jo-ho, det har jeg. Det har jeg, ja.

— Noen bestemt? Da det har

Einar Gjelberg har vært ansatt i Redningsselskapet siden 1945. I dag er han formann på stasjonen i Kristiansund.

vært fare for så vel båt som mannskap?

— Det er mange ganger at man tar en båt som reker mot brottenne, og det sannsynligvis kunne blitt forlis.

— En episode som skiller seg ut?

— Vi tok opp mannskapet fra en båt som forliste på vestsida av Kvenværet, en stund etter at jeg begynte. Det var jo forlis, den kjørte opp i brottene. En skøyte på ca. 60 fot. De skulle opp på Lofoten, men det var dårlig sikt og de kom for nær. Ikke så stygt vær, men en del sjø. Vi lå på Titran da, og ble oppkalt.

Da vi kom til, var mannskapet gått i båtene. Det var så urent farvann, at vi måtte hente kjentfolk i land for å lose oss opptil. Men før vi kom, hadde en annen båt tatt opp karene. Først neste dag, da det ble lyst, fikk vi sleper om bord i havaristen og fikk trukket den av. Da var atskillig malt i stykker.

— Har det hendt at dere selv har hatt alvorlige problemer mens du var om bord?

— Problemer kan jo oppstå i storm og uvær. Men vi har ikke hatt dem større enn at vi har mestret dem. I dag har vi langt bedre instrumenter enn dengang jeg begynte. Da hadde vi et kompass og et handlodd. Det var hva vi skulle hjelpe oss med. Om vi måtte bruke handloddet? Jo, det måtte vi! I tjuke og snøkave og storm, når vi hadde gått ut distansene våre. Vi måtte finne ut om vi sto der vi hadde regnet med, og da var det å ta handloddet og kontrollere mot kartet og se om alt stemte.

— Seilte du som skipper hele tiden?

— Nei, jeg var ett år i maskinen og to år bestmann.

Vi regner ut at Gjelberg var skipper i 24 år. Aldersgrensen er 60 år. Gjelberg gikk i land for tre år siden, da han var 53. Han ble skipper på redningskøyte før han var 30.

Godt vedlikehold

— Hvilke jobber tar dere her på verkstedet?

— Vi tar alle jobber på maskin, på skrog, utstyr, instrumenter, snekkerarbeid, tømmermannsarbeid — vi tar alt. Det som i grunnen slites mest, er maskineriet. Og så skroget, da. Men båtene er godt vedlikeholdt. Maskineriet slites døgnnet rundt, vet du.

— Har selskapet penger nok?

— Det får hovedkontoret i Oslo svare for. Men en del får vi fra staten. Resten må selskapet bringe til veie. Den delen er fortsatt rygg-raden i vår økonomi. Hadde vi ikke hatt våre damer rundt om på land og strand, ville det neppe stått så bra til.

— Mannskapssituasjonen?

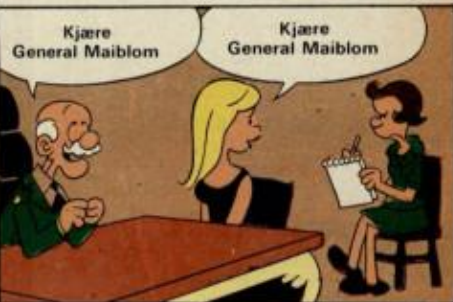
— Den byr ikke på særlige problemer, selv om det var visse vanskeligheter før vi begynte med dette avlønningssystemet.

— Vil du si at tjenesten på skøytene er en hard tjeneste?

— En hard tjeneste er det, ja. Man må være på vakt til enhver tid. Det blir ikke anledning til å

Forts. side 33

av
billy mort
Walker



Den gygne tornado...
fra side 5

permanente gjester. Og det var der jeg traff Betsy. Det var det beste som noensinne har hendt meg i livet. Hun kan selv fortelle deg hvordan det skjedde.

Fru Sanstøl smiler, men tar øyeblikkelig opp tråden:

— Det pussige var at min datter kjente Pete fra ungdomssenteret i Ketchikan. Vi bodde i Alaska, og selv er jeg født og oppvokst i Sitka. Min far var franskkannadier og min mor var indianer.

Jeg hadde kommet ned til Seattle for å besøke min andre datter som var gift og bodde der. Selv var jeg enke.

Jeg leide et rom i Petes hotell for en måned, og min datters lille sønn kom ofte og tilbrakte dagen sammen med meg, og det var han som førte meg sammen med Pete. Du skjønner, Pete har alltid vært glad i barn, en følelse som syntes å være gjensidig. Vi ble gode venner, og innen året var omme hadde vi giftet oss.

— Dere hadde ingen barn sammen?
— Nei, men vi adopterte en liten indianergutt. Han har gjort det bra og bor nå for seg selv her i San Pedro.

— Vi bestemte oss for å flytte til Norge en tid etter at vi hadde giftet oss, og dro av sted tidlig på våren 1956. Jeg tok stilling som bestyrer på Bastø hvor vi tilbrakte mesteparten av tiden i Norge. Bastø var på den tiden fremdeles en forbedringsanstalt for gutter.

Lykkelige år på Bastø

— Årene på Bastø var kanskje de lykkeligste i mitt liv. Jeg hadde hele mitt hjerte i arbeidet med guttene, og jeg følte at jeg hadde guttene med meg. De stolte på meg og ga meg sin fulle tillit. Det var en vidunderlig tid.

Jeg ødela det venstre øyet under et uhell på en skitur i Nordmarka. Det ble operert flere ganger, men det endte med at jeg ble blind på øyet.

— Hvorfor dro du tilbake til Amerika igjen?

— Det er vanskelig å si, men jeg savnet det livet jeg hadde vent meg til her. Jeg hadde jo vært borte fra Norge siden jeg var 22 år gammel, og da er det ikke lett å slå rot igjen. Jeg følte at det var best for oss å reise tilbake, så etter fire år i Norge dro vi av sted igjen. Men Norge vil alltid ha en stor plass i mitt hjerte. Det er tross alt mitt fedreland, og jeg er takknemlig for alt landet har gitt meg.

Etter at vi kom tilbake til USA slo vi oss ned i California, og jeg ble representant for en skipshandler. Den stillingen beholdt jeg til jeg trakk meg tilbake for 5 år siden.

Det var i grunnen en vanskelig tid, og jeg hadde mange personlige problemer. Men jeg hadde to gaver som hjalp meg gjennom alle vanskelighetene. Det var mitt medfødte gode humor, og så var det Betsy. Hun har alltid passet på meg og oppmuntret meg. Uten hennes enestående forståelse vet jeg ikke hvordan livet ville artet seg.

Vi er svært lykkelige her i San Pedro. Vi lever stille og tilbaketrukket og gleder oss over alle barnebarna som kommer og besøker oss.

Storoppgjøret i Oslo

La oss gå tilbake til boksingen et øyeblikk, Pete. Du fikk jo endelig, mot slutten av din karriere, anledning til å kjempe mot Al Brown — og den kampen vant du. Om det hadde vært tittelkamp, tror du at du også da ville seiret?

— Ærlig talt, det tror jeg ikke. Al Brown var en fabelaktig bokser. Lang og tynn, men med en blendende teknikk, og sikkert den største bantamvekter som noensinne har levd.

Kampen i Oslo var jo for øvrig ikke vår første. Jeg møtte ham i Montreal noen år tidligere, og da tapte jeg. Det var ikke mye som skilte den gangen — han vant knepet på poeng. To dommere hadde ham som vinner, og den tredje hadde meg. Men jeg vet at den beste mannen vant den gangen.

— Hva var hovedgrunnen til at du vant i Oslo?

— En god porsjon hell. Jeg gikk jo inn for å vinne, men uten hell ville det neppe gått. Det som egentlig felte Al Brown den gangen var at han ikke hadde tid til å trene. Alle ville invitere ham ut, alle skulle vise ham fram, og alle ville fotografere sammen med ham. Al hadde en herlig tid på byen mens jeg trente som aldri før i mitt liv.

— Al Brown var favoritt, men du sa jo før kampen at du ville vinne?

— Ja, slikt sier en jo for å bygge opp sin selvtillit, men jeg var langt fra sikker på det. Min eneste sjanse lå i å angripe uten opphold, og den taktikken gjennomførte jeg. Hadde jeg latt ham komme til ville ikke engang hellet ha hjulpet meg.

— Kommer du tilbake til Norge igjen?

— Nei, jeg er nok for gammel nå, men jeg vil gjerne minnes av mine gamle venner der borte. Fortell dem at Pete aldri kommer til å glemme gamlelandet og vennene der.

«Kystens samaritane» går videre
fra side 7

ta seg en fest når man kommer til havn. Man må være klar til aksjon til enhver tid.

— Redningsaksjoner å la «Roktas»-forliset på Hustadvika forekommer vel ikke lenger?

— På sjøen kan alt forekomme! Et eksempel er det som hendte vest av Florø sist vinter, midt i januar, da «Seaway» og «Soknattind» havarerte, og redningskrysseren «Bergen Kreds» gikk helt inn i brottenne til de bare hadde et par favner sjø under kjølen.

Før hadde ikke skøyte radar. Men på den annen side er det slik med radaren at den virker dårligst når du har mest bruk for den. Når det blir storm og uvær, blir det mye forstyrrelser som du ikke har når det er stille. Folk tror at når man har radar, skal man kunne gå uansett. Men det er ikke slik.

Likevel er vi stort sett fornøyd med den utvikling som har funnet sted. Og mannskapene går nå på månedshyre som stort sett følger skalaen for sjømenn i innenriks-

Over til neste side

forts. fra foregående side
fart, men eventuelle tillegg og særordninger.

— Dere har fått en del mindre, hurtiggående fartøyer i det siste?

— Det stemmer, fire-fem stykker. Dette er gaver til selskapet. Båtene er på 45 fot, og gjør en fart på opptil 20 mil. De øvrige går mer langsomt. 55-fotingene gjør 9 til 9,5 mil, omkring det. 75-fotingene gjør 10 mil. 45-fotingene blir følgelig hurtiggående i sammenlikning. Men de må holde seg noe mer oppunder kysten og i skjærgården, og ta seg av syke-transporter og slike ting.

Transport til fødestua

— Syke-transportene utgjør en god del av skøytenes virksomhet?

— En veldig stor del. Slik som det var før, med dårlige forbindelser ute i distriktene, var det redningsskøyten man hadde å ty til når noe kom på. Spesielt i vinterhalvåret, og helst om natta, når det var stygt vær. Der det var stor skjærgård med mye holmer som var bebodde, fikk vi gjerne mest å gjøre. Jeg kan nevne Smøla-distriktet og øygarden vest av Bergen som eksempler.

Jordmorskyss forekom ofte. Men heldigvis opplevde jeg ikke fødsler om bord.

Derimot opplevde jeg engang at en mann kom om bord og spurte om vi kunne gå med «en dame» til fødestua. Hun måtte øyeblikkelig av sted. Det var dårlig vær, men i et slikt tilfelle måtte vi jo gå. Det gikk bra. Vi kom inn. Jeg spurte etter navnet på karen. Det viste seg da at han var mannen til hun som skulle føde. Men det fikk han seg ikke til å si. Jeg syntes det var underlig at han ikke ville vedkjenne seg sin frue!

— Sikkerheten er større også for redningsskøytenes mannskap i dag enn før da man bare hadde trebåter?

— Sikkerheten er mye større. Båtene er, selv i forhold til vanlige båter i dag, sterkere bygd, og det er tatt spesielt hensyn til den tjenesten de skal utføre. Dessuten er de godt vedlikeholdt.

— Men var det ikke slik for en tid tilbake at et par nybygg viste seg å være ubrukelige?

— Ubrukelige var de ikke. Men det måtte en del forandringer til. Saken var vel slått større opp i pressen enn det egentlig var grunn til. Nå er en av båtene på Shetland, og det skulle vel si det som er å si.

— Du sa at tjenesten om bord er en hard tjeneste. Det kunne vel stundom bli litt smått med søvn?

— Det stemmer. Jeg husker engang vi gikk ut i forbindelse med at flåten begynte å snurpe sild bortunder Island. Det var før, da de brukte å ha snurpebåter i davitene. Når de nedfaste båtene kom opp under norskekysten i dårlig vær og silda gikk i oppløsning og det ble mye slingring, kunne det fort bli alvor. Vi gikk ut fra Kristiansund ved 2-tiden natt til mandag for å assistere en båt som lå ute i egga og hadde fått slagside. Vi var anmodet om å ta med en grabb, slik at de kunne få grabbet en del av lasten ut av rommet. Vel, vi var

på Steinshamna og tok om bord grabb og gikk ut i havet. Først onsdag kveld i femtiden var vi inne igjen. På den turen ble det lite søvn. Jeg hadde ikke disponibel bestmann, slik at jeg ble alene og måtte stå oppe hele tiden.

— Hvor mange mann er det om bord i de ulike skøytene?

— I 45-fotingene er det to mann, i 55-fotingene er det fire, i 75-fotingene er det fem, og i «Sjøfareren», som er på 93 fot, er det seks manns besetning. Maskinene varierer fra 240 til 700 HK.

Det står kvinner bak

— Jeg hadde ofte en følelse av at det var noe rart som fulgte med skøyten. Noe som skrev seg fra at vi hadde så mange kvinner rundt om som i tankene fulgte oss på vår ferd ute på havet. Uansett hvor mørkt det så ut, gikk det alltid godt. Jeg tror det var bønnene deres som hjalp oss. Mangen situasjon kunne se nokså håpløs ut, men alltid gikk det godt. Jeg holder en knapp på at vi har Norges kvinner å takke for det!

Ikke alltid hadde vi lang tid på oss til å gjøre det vi måtte gjøre. Det siste storsildåret lå vi utenfor Batalden, og det var meldt full storm. Vi lyttet på nødfrekvensen 21,42, og dessuten lyttet vi på 2,3 for å følge med når og hvor flåten var i arbeid. Været var ennå godt, men vi visste at det var varslet uvær, samtidig som vi hørte at flåten var begynt å kaste nord for Kinn. Vi tenkte som så at meldingene var så dårlige at vi skulle bare snarest mulig kjøre ut til flåten.

Da vi kom ut, hadde alle kastet. Og brått kom sørstormen. Vi hørte ingenting på nødbølgen. Men plutselig kom en loddbåt inn til siden på oss og varslet at det var en båt som holdt på å drive i land nede i le av oss. Vi var bare tre mann, ettersom en var syk, og altså var det ingen til å ta roret. De andre hadde nok med å gjøre i stand sleperen.

Vi tok sjansen på at det var dypt nok og kjørte kloss opptil siden og fikk sleper om bord. Det var i siste øyeblikk, båten var bare favner fra land.

Hadde vi nøt, for å forsikre oss om at det var dypt nok, ville vi kommet for sent. Og hvis det ikke hadde vært dypt nok, kunne vi meget fort havnet oppe i bergene sammen med ham vi prøvde å redde.

— Er folk tilstrekkelig oppmerksomme på det arbeid Redningsselskapet utfører når det gjelder syke-transporter?

— Det tror jeg ikke de er. Det var syke- og jordmorskyssen som ofte tok mest på. For i slike tilfeller måtte man fram, uansett hvordan forholdene var. Vi hadde f. eks. ikke sykkelugar, men måtte ha sykekurven på dekk med en presenning over. Mange ganger skylte sjøen over kurven. Da var det ikke moro hverken for den som kjørte eller for den som lå i kurven. Så vi kan være glade for at vi har fått større og bedre båter.

Jeg husker spesielt en syke-transport vi hadde. Vi lå på Veidholmen. Det hadde vært nordvest ku-

ling og til dels storm en ukes tid. Telefonlinjene var blåst ned, og man kunne ikke komme fram hverken til lege eller andre. Sent en kveld kom det om bord en mann som spurte om vi ville ringe til legen over Kristiansund Radio, for de hadde en 11 år gammel jente som var syk.

Det gjorde vi med en gang. Avtalte tid med legen om når vi skulle møte ham i Hopen på Smøla for å ta ham ut til Veidholmen. Han skulle bile fra innersiden av Smøla ut til Hopen.

Vi hadde ikke regnet med at det skulle bli problemer hverken med vær eller vind, der vi satt i salongen. Men da vi kom på dekk, husker jeg at bestmannen sa, at kommer vi oss inn til Hopen i kveld, er vi gode karer.

Vel, vi var bare tre mann, og det skulle være med oss en gammel fisker derfra stedet som den fjerde. Vi bestemte oss for å ta en snarler for å spare tid. Da vi kom inn i det trange løpet, satte det i med en svær byge av sludd og regn. Da sa den gamle, erfarne fiskeren til oss, at nå måtte vi snu. Jeg svarte at her er ikke tid til å snu.

Vi kom gjennom den leden, og bestmannen sto som utkiikk på bakken. Brått varslet han at det er grunnbrått forut. Vi dreide av og kom oss klar. Gikk så et stykke til, men snart fantes det ikke mulighet for å gå lenger. Sikten var for dårlig. Vi stoppet for en halv times tid. Da lettet det såpass at vi kunne begynne å gå sakte. Omsider kom vi inn i Hopen, men da var legen kjørt derfra. Han trodde ikke vi kunne komme.

Jeg fikk tak i telefon. Legen var så velvillig at han kom tilbake. Været var spaknet litt og sikten var blitt bedre, så det gikk forholdsvis bra å komme utover igjen.

Far til den syke jentungen var møtt fram på kaia, og fulgte legen til pasienten. En tid senere, da vi satt og drakk kaffe, hørte vi distriktlegen komme ned lederen. Han spurte om han kunne få ligge på en benk noen timer, til han kunne få skyss inn til Hopen igjen. Han fortalte at jenta egentlig skulle til sykehuset i Kristiansund. Men det var allerede for sent. Det var blindtarmen det gjaldt, og det var gått hull på den. Så vi kunne bare ligge til det ble lyst. Men det gjorde vi ikke. Vi pustet på en liten stund, fikk om bord pasienten og en sykesøster, og begynte å gå.

LØSNING UKENS CRUX

A) 17-18=Løper! (Trusel Lf8xd6).
1. Ld6xf8 2.Te5-e7! Lf8xe5 3.Sc4-e5 Matt. Etter 2. Te5-e7 kan sort ikke unnesse feltet e5.

B) 17-18=Løper Ld6-e7 eller Ld6-b8 2. Lf8-c5 (Trusel Te2-f2 matt.) Spiller sort 2.-Lb8 eller Lc7xe5 følger 3. Sc4xe5 matt. Spiller sort 2.-Sb3xc5 følger 3. Sc4-d2 matt.

Hadde hvit i diagramstillingen spilt 1. f7-f8-D ville ha fulgt 1.-Ld6-a3! Løperen kan ikke slåes av D8 uten at sort er patt. Matt i tre trekk ville da ha vært umulig. Ved å forvandle f-bonden til løper er 1.-Ld6-a3 intet rednings-trekk for sort. Hvit spiller blot 2. Lf8xa3, sort kan og må flytte Sb3 og matt følger ved 3. Sc4-d2.

Dette var natten til lille julaften.

En tid senere snakket jeg med faren. Han kunne fortelle at det hadde hendt et under. Vi hadde reddet jentungen.

Det er slikt som er godt å minnes etterpå. ■



Derby...

fra side 11

skapet, gjorde Clough igjen en handel som vakte oppsikt. Leicesters back, David Nish, ble nemlig Derby-medlem i august 1972 for 250 000 pund, og var dermed Englands dyreste spiller!

I sesongen 1972/73 kom Derby på 7. plass — og de røk ut i semifinalen i Europacupen for Juventus.

Men så kom oktober 1973. Brian Clough fikk sparken — drøyt seks år etter at han ble ansatt som manager. Styret hadde fått nok av hans arrogante og ofte injurierende uttalelser, fotball-ligaen hadde sendt flere klager til Derby, osv.

Sam Longson — 75 år gammel styreformann i Derby County — sa på en pressekonferanse 16. oktober 1973: — Fotballverden har i noen tid vært klar over at den slags oppførsel i TV og i avisartikler ikke kunne fortsette. Derby County håper nå å kunne løse problemet på en verdig måte.

Offisielt søkte Clough og hans assistent, Peter Taylor, om avskjed — men i virkeligheten fikk Clough beskjed om å ta sin hatt og gå. Det vil si, til å begynne med ble han bedt om å holde seg unna TV-intervjuer og avisartikler, noe han ikke ville finne seg i.

Det hele munnet ut i et ultimatum, og så fikk han altså til slutt beskjed om å forlate klubben.

Denne episoden vakte voldsom oppsikt, og en tid var situasjonen uhyre spent. Avskjeden ble offentliggjort en tirsdag, og den kampen Derby skulle spille lørdag, var imøtesett med kolossal interesse — ikke minst fordi spillerne nektet å spille — de ville «streike».

Det ble imidlertid avverget, og kampen ble spilt. Men problemene var ikke løst med dette. Roy McFarland, lagkapteinen, organiserte en «sit down» i korridoren utenfor styrets møterom og forlangte å få omgjort vedtaket om å sparke Clough!

Men ingenting skjedde, bortsett fra at et av styremedlemmene leverte sin avskjedssøknad; han var den eneste som var på Cloughs side.

Ny manager

Spekulasjonene omkring hvem den nye manageren skulle bli verserte en tid i avisene, og de fleste fikk rett. Mannen var Dave Mackay, akkurat da manager for Nottingham Forest.

Spillerne nektet fortsatt å samarbeide, og Mackay ble møtt med en kald skulder da han kom til Baseball Ground. Men den harde skotten er ikke skvetten, og sakte men sikkert fikk han så spillerne over på sin side.

I mars 1974 kjøpte Mackay Bruce Rioch fra Aston Villa for 200 000