

HAREID ROTARY KLUBB



MÅNEDSBREV FEBRUAR 2006.

ÅRGANG 41

DISTRIKT 2280

Møtedag: Mandag kl 18.00 - 19.00
Møtested: Klubbhuset til
Hareid IL
6060 Hareid

President: Arve Rikard Røyset
Visepres.: Hans Gisle Holstad
Sekretær: Trygve Riise
Kasserer: Oddvar Haugen
Past pres.: Ingar Bigset
Styremedlem: Aage Nyttun
Styremedlem: Johan Ole Brandal
Leiar ungdoms
utveksling: John Stennes
Ansv. Red.: Sverre Bjåstad
Referent: Håvard Myrene

Fødselsdager i februar:

Ågot Riise	05.02
Jan Håvard Nyttun	16.02
Sigurd Bigset	21.02
Ivar Grimstad	25.02

100% frammøte feb. 2006:

Ingar Bigset	Håkon Brekke
Håkon Eidsvik	Johs. Hareide
Einar Holm	Walter Jenssen
Håvard Myrene	Jarle Klungsøyr
Jan Håvard Nyttun	Trygve Riise
Arve Røyset	Elias Sellevoll
John Stennes	Bjørn Teigene
Kirsti Øvrelid	

Frammøteprosent: 65,7

Den ansame

Han har ikkje stund til å stogge
og ikkje tid til å sjå.
Menneske som han møter
dei ansvar han aldri på.

Det gjeld um å fara fort.
Mykje var det å gjera.
Det auka dess meir han fekk gjort.

Så lid det til endes på dagen.
Han står der, studd over stav
og spør: Kva har livet gjeve
og kvar er det vorte av?

Slik jaga han gjennom livet
utan å få det fatt.
Ei glede sprang etter på vegen
men nådde han aldri att.

Jan Magnus Bruheim

Månadsbrev Hareid Rotaryklubb – februar 2006.

Referent Håvard Myrene

Møte 6. februar

Presidenten opna møtet med songen ”Tyttebæret opp på tuva”.

Programmet var ved Einar Holm og temaet var ”Gods og kystrutetrafikk i eit øy-samfunn. Det har foregått organisert rutetrafikk mellom øyane i vår landsdel sidan 1600 talet.

Fram til midten på 1800 talet forgjekk trafikken med seglskuter og sjekter, men frå 1856 vart det satt i drift 3 dampskip fordelt på dei 3 distrikta Nordmøre, Romsdal og Sunnmøre. I 1863 forliste Nordmøre, Sunnmøre og Romsdal gjekk begge konkurs i 1867.

Sunnmøre Dampskipsselskap og Romsdal Dampskipsselskap vart så skipe i tillegg til ei rekke bygdeselskap, deriblant Ulstein Dampskipsselskap som i dei seinare åra hadde rutebåten ”Grei”. Ein ikkje ukjend handelsmann fra Haddal, Ludvik Moldskred, var disponent på denne båten i ei periode. I 1920 vart MRF skipa, og dei kjøpte tilsaman 34 bygdebåtar. Rutebåten ”Jotunheim” blir satt inn i ruta Ålesund – Bergen .

Frå 50 talet kom ferjetrafikken i gang for alvor. Hareid hadde anløp av både lokalbåtar og av Bergens ruta. På denne tida hadde Hareid båtanløp både på den kommunale kaia på indre og på den private kaia på ytre, i tillegg til Hjørungavåg og Brandal. Anløpa til Hjørungavåg og Brandal vart avvikla i 50 åra.

I begynnelsen på 70 talet gjekk kommunen inn for å kjøpe grunn på ytre , og fekk tilslaget på Alvestadkaia. Den nye terminalen vart etterkvart anlagt og bydd opp der og i 1985 var den nye kaia og lagerbygget ferdig til bruk. I 1990 vart Hareid terminalen distrikt terminal, og Ulstein terminalen vart nedlagt og Herøy terminalen miste godstrafikken. Seinare vart fryseriet bygd og leigd ut til brødrene Jangård, og seinare Skårfisk.

Midt på 90-tallet selde MRF gods båtane til Stavangerske, og dei anløper Hareid terminalen i dag.

Opp gjennom åra har det vor diskutert om det var riktig av Hareid å engasjere seg så aktivt i bygging av fryseri, men Einar var klar på at dette var svært viktig for å halde oppe aktiviteten, og dermed bevare Hareidterminalen til beste for industrien i distriktet. Einar er også sikker på at med nye typar farty tilpassa framtida sitt behov for rask og sikker transport kombinert med energisparing, vil mykje av transporten gå tilbake til sjøvegs transport.

Derfor er det viktig for dagens politikarar å ha ei aktivt holdning til alle forsøk på å redusere betydninga og bruken av Hareid terminalen.

Hareid har behov for en godsterminal i fremtiden for å effektivt betjene industrien på øya vår.

Møte 13. februar

Presidenten opna møtet og minte medlemmene om å fylle ut Rotary evaluerings skjemaet. Dette finn ein på Internett på adresse: www.sftoolbox.com/6sf.html, survey ID 136524

Til dagens program kunne Presidenten ta i bruk ny projektor, som var ”raust” sponset av Hareid Elektriske.

Dagens foredragshaldar var Arnvid Brandal, og temaet var Hurtigruten.

Han tok for seg utviklinga frå jektefarten som starta i middelalderen og var forløparen til organisert rutetrafikk på kysten, frem til hurtigrute drifta slik vi kjenner den i dag. Transport av varer og senere transport av post langs kysten, var grunnlaget for drifta. Frå 1838 begynte dampskipa å gjere seg gjeldande, og frå 1841 starta regulær trafikk frå Bergen til Trondheim, og frå 1855 vart ruta forlenga til Hammerfest. Frå 1893 vart det regulær heilårsdrift, og det var kaptein Richard With som vann anbodskonkuransen for ei ukentlig heilårsrute. Prisen var den nette sum av 70.000 kroner. Han fekk da bygd den første D/S "Vesterålen", og sette den inn i ruta frå 2.juli 1893. Turen frå Trondheim til Svolvær tok 36 timer.

I 1939 var Hurtig ruten utviklet til et komplett konsept, bestående av 14 dampskip, men i krigsåra fra 1940 – 45, vart nesten hele flåten rasert. Fra 1945 startet oppbyggingen av Hurtigruten til slik vi kjenner den i dag. Men nå har konseptet endra seg fra å vere i hovedsak gods og posttransport, gjennom en mellomperiode med gods og passasjerer, til i større og større grad bli eit turist konsept. Dagens hurtigruter er moderne cruise skip, med alle fasiliteter om bord, dei siste har også badebasseng.

Dei siste som er under bygging er også levert med is-klasse, med tanke på cruise i artisk og antarktiske strøk.

Dei to hurtigruterederia OVDS og TFDS er nå i fusjonsforhandlinger og vil i løpet av kort tid smelte sammen til et rederi for å stå sterkere i konkurransen om dette markedet framover.

Arnvid holdt eit glødende engasjert foredrag om sin store hobby, Hurtigruten, og han har meir på lager. Dette er interessant kysthistorie som vi gjerne høyrer meir frå.

Møte 20. februar

Presidenten opna møtet, og songmeister Arne G. Meinte vi burde øve på å synge "Sølvet" en gang til .

Programmet for dagen var ved John Stennes, der han tok for seg 100 års prosjektet til Volda Rotary klubb .

Prosjektet dei valde var å bygge en åpen utsiktshytte i lafta tømmer, bygd på gamle måten, med lafting, tapping, låsing og stor bruk av trenagler. Hytta vart bygd som åpen løsning med søyler, dragere, sperrer, himlingsbord og torvtak.

Dei hadde engasjert Medialinja på Høgskulen til å videofilme hele prosjektet. Filmopptaka starta når dei første trea vart felt, kvista og barka, og fylgde heile bygge prosessen til huset stod ferdig montert på utsiktsplassen i fjellsida ovafor Volda sentrum. Filmen er også ein dokumentar for ettertida og gammal byggeskikk og kunnskap. Kåre Løvoll var innleid fagmann ansvarlig for oppføringa av bygget som fekk navnet "Grinda".

Prosjektet starta våren 2004 og stod ferdig til den offisielle åpninga 21. juni 2005.

Møte 27. februar

Presidenten opna møtet. Denne mandagen var det programfritt med kaffi, kaker og drøs kring borda.