

Antikvariske prinsipp i fartøyvernet

Erik G. Småland, Riksantikvaren 2023



Teori og praksis i fartøyvernet

Erik G. Småland, Riksantikvaren 2023



Teori



Teori

Kvifor gjer vi det på denne måten?



Kva skal vi ta vare på?

- Fartøyet

Det konkrete fartøyet



Antikvariske prinsipp
i fartøyvernet

Kva er det vi tek vare på?

- Fartøyet

Det konkrete **operative** fartøyet («Vern gjennom bruk»)



Antikvariske prinsipp
i fartøyvernet

Kva er det vi tek vare på?

- **Fartøyet**
Det konkrete operative fartøyet
- **Praktisk kunnskap**
Handverkskunnskap: bygging, drift og vedlikehald



Kva er det vi tek vare på?

- **Fartøyet**
Det konkrete operative fartøyet
- **Praktisk kunnskap**
Handverkskunnskap: bygging, drift og vedlikehald
- **Historisk kunnskap**
Kunnskap om fartøyet sine historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning

Antikvariske prinsipp
i fartøyvernet

Kva er det vi tek vare på?

- **Fartøyet**
Det konkrete operative fartøyet
- **Praktisk kunnskap**
Handverkskunnskap: bygging, drift og vedlikehald
- **Historisk kunnskap**
Kunnskap om fartøyet sine historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning

Kva

korleis

Kvifor



Antikvariske prinsipp
i fartøyvernet

Kva er det vi tek vare på?

gjenstand

- **Fartøyet**

Det konkrete operative fartøyet

Kva

kunnskap

- **Praktisk kunnskap**

Handverkskunnskap: bygging, drift og vedlikehald

korleis

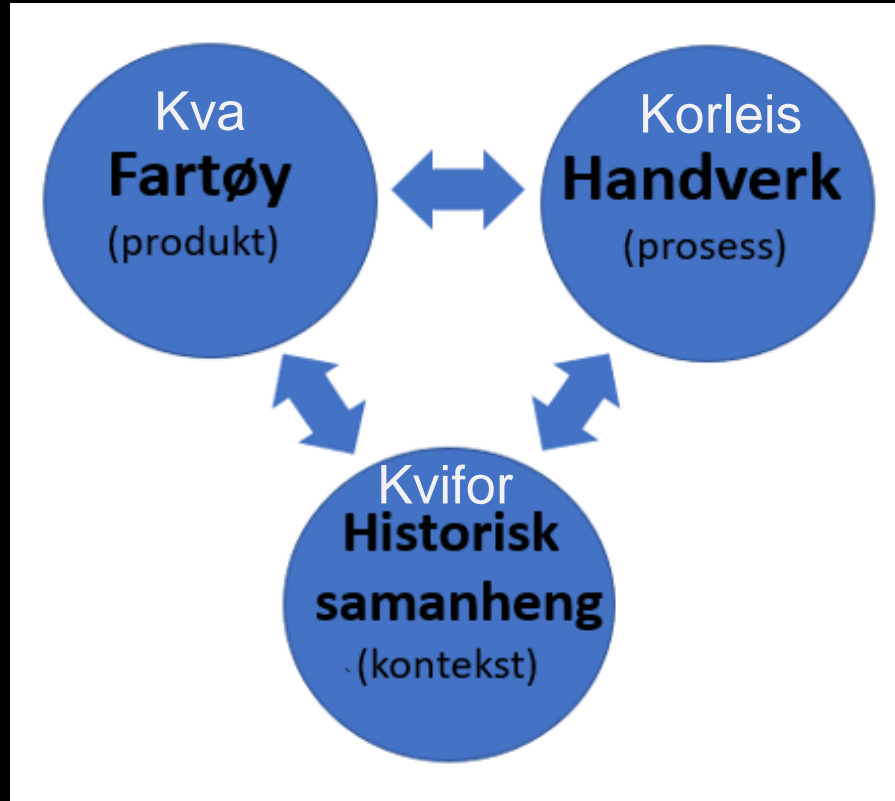
- **Historisk kunnskap**

Kunnskap om fartøyet sine historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning

Kvifor



Antikvariske prinsipp i fartøyvernet



Kunnskapen vi får må haldast fast gjennom dokumentasjon.

Fartøyvern = Dokumentert prosessautentisk vern



Arbeidet med eit verna fartøyet må ikkje gjennomførast på ein slik måte at kunnskapen om fartøyet si tekniske historie og eigenart går tapt i prosessen.

Når vi dokumenterer det vi gjer produserer vi stadig meir kunnskap, samstundes som fartøyet sin eigenart vert teken vare på.



Dette er årsaka til at omsynet til dokumentasjon må stå sentralt i alle stadium i verneprosjektet.



Vi kan tenkje på fartøya som kontinuerlege forskingsprosjekt, og leggje til rette for at kunnskapen vi får under arbeid kontinuerleg vert fanga opp og halden fast.



Version nr. 1
Dato 30.08.2021

Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport «M/K SVENJA»

Version nr. 1
Dato juli 2021



Hovudregel:

Dersom vi arbeider med eit fartøy år etter år, utan at arbeidet gjev oss meir kunnskap om fartøyet, så må vi endre praksisen vår.



Praxis

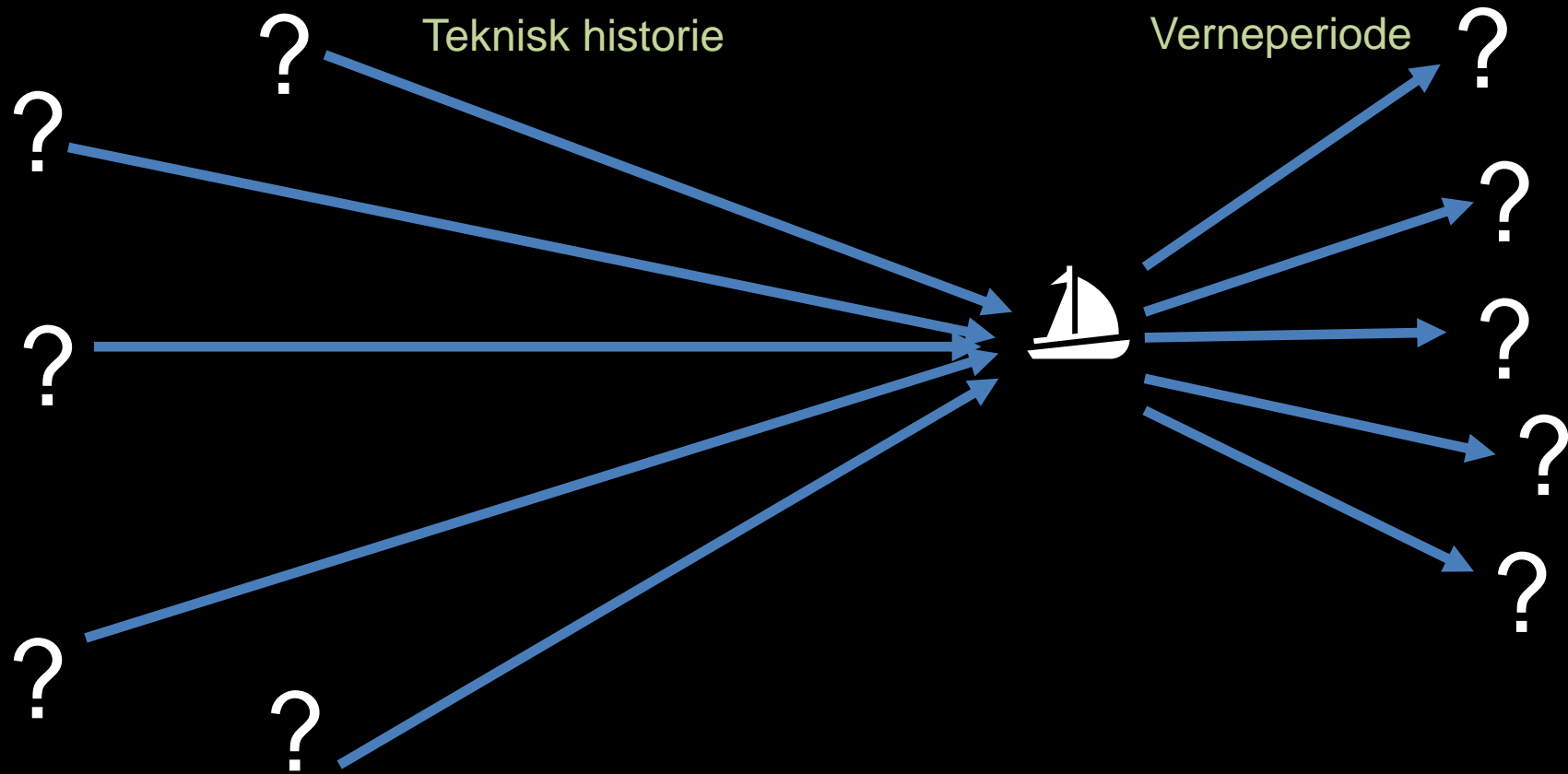


Praksis

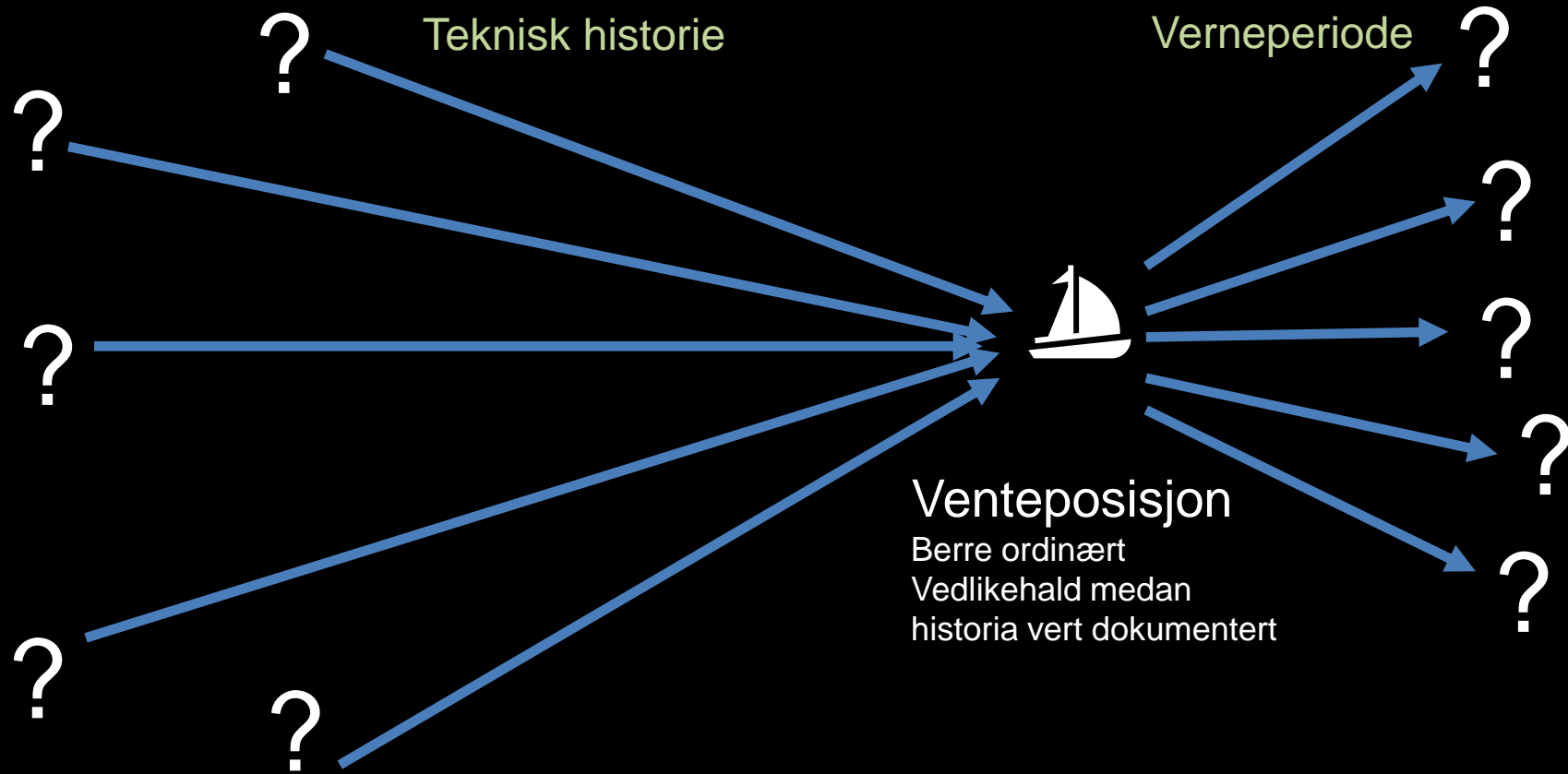
Korleis gjer vi det?



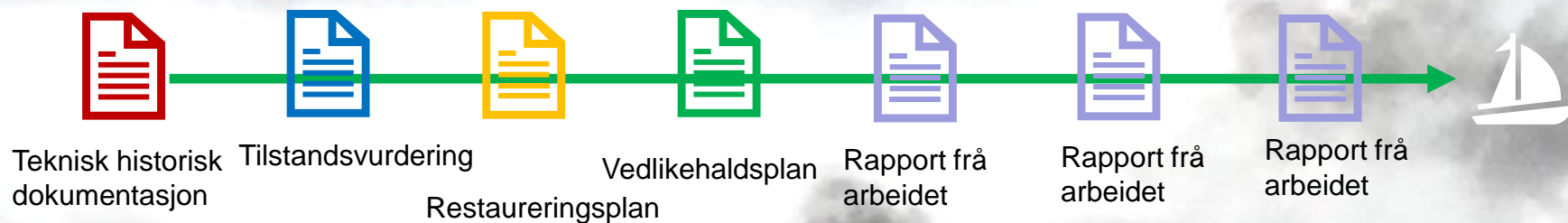
Kvar vi skal er eit resultat av kvar vi kjem frå



Kvar vi skal er eit resultat av kvar vi kjem frå



Fartøyvern = Dokumentert prosessautentisk vern



Dokumentasjon



Taubåten Jan
Teknisk-historisk rapport



MS Ekar
Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport



Versjon nr.	1
Dato	30.08.2021

Rapport nr.
Hardanger Fartøyvesen



Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport
«M/B Tafjord»



Versjon nr.	Utkast RA
Dato	30.08.2021

Rapport nr.
Hardanger Fartøyvesen



MS «Nyl»
Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport



Versjon nr.	1
Dato	juli 2021

Bredalsholmen dokk og fartøyvesen

Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport
«M/K SVENJA»

Versjon nr.	Utkast
Dato	18.09.19



ngsplan
ord
ksarrangement



ersenter

, ex Thule
r 2019



Når ein har teke over fartøyet;
Kva utstyr skal den første som går om bord ha med seg?



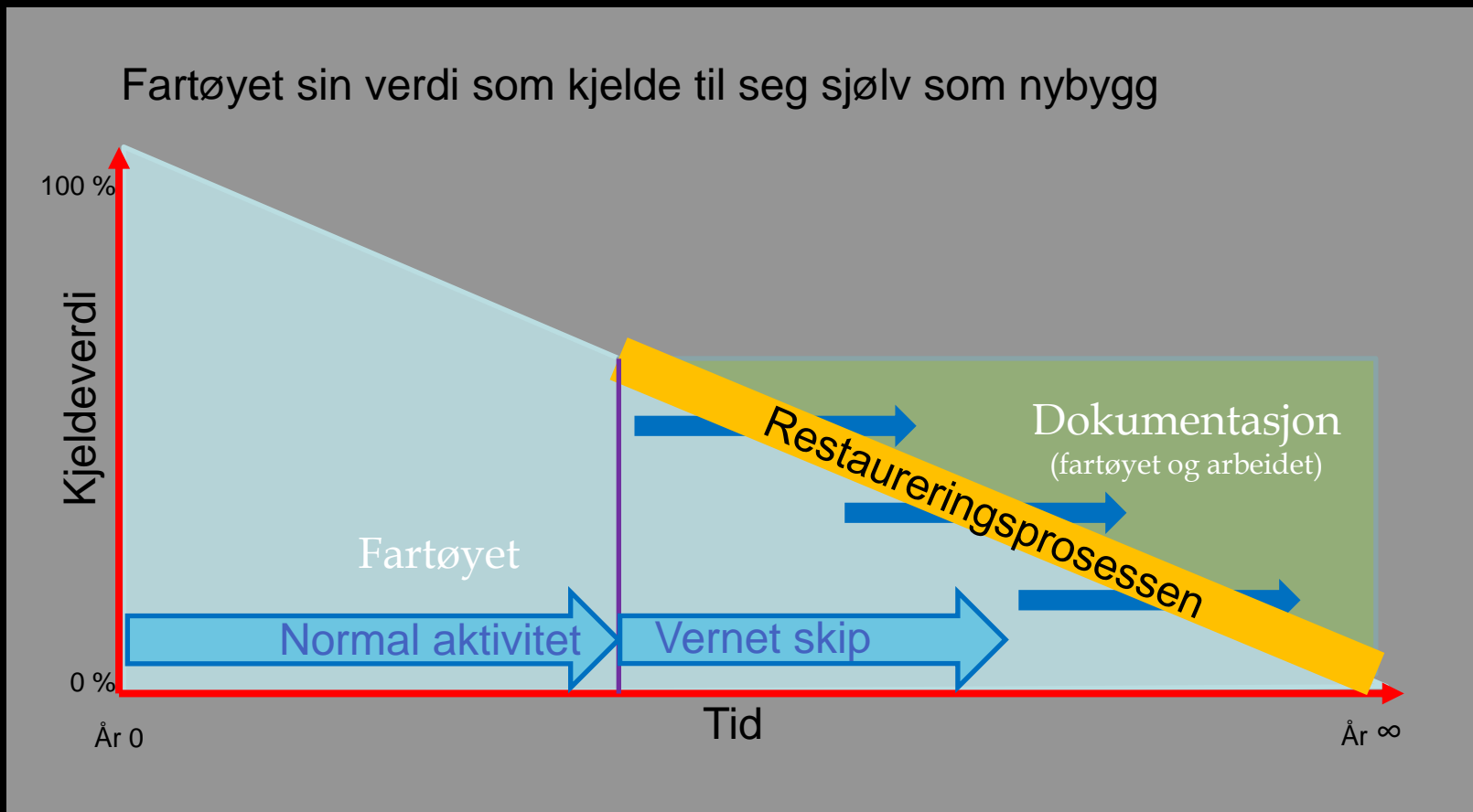
Når ein har teke over fartøyet;
Kva utstyr skal den første som går om bord ha med seg?



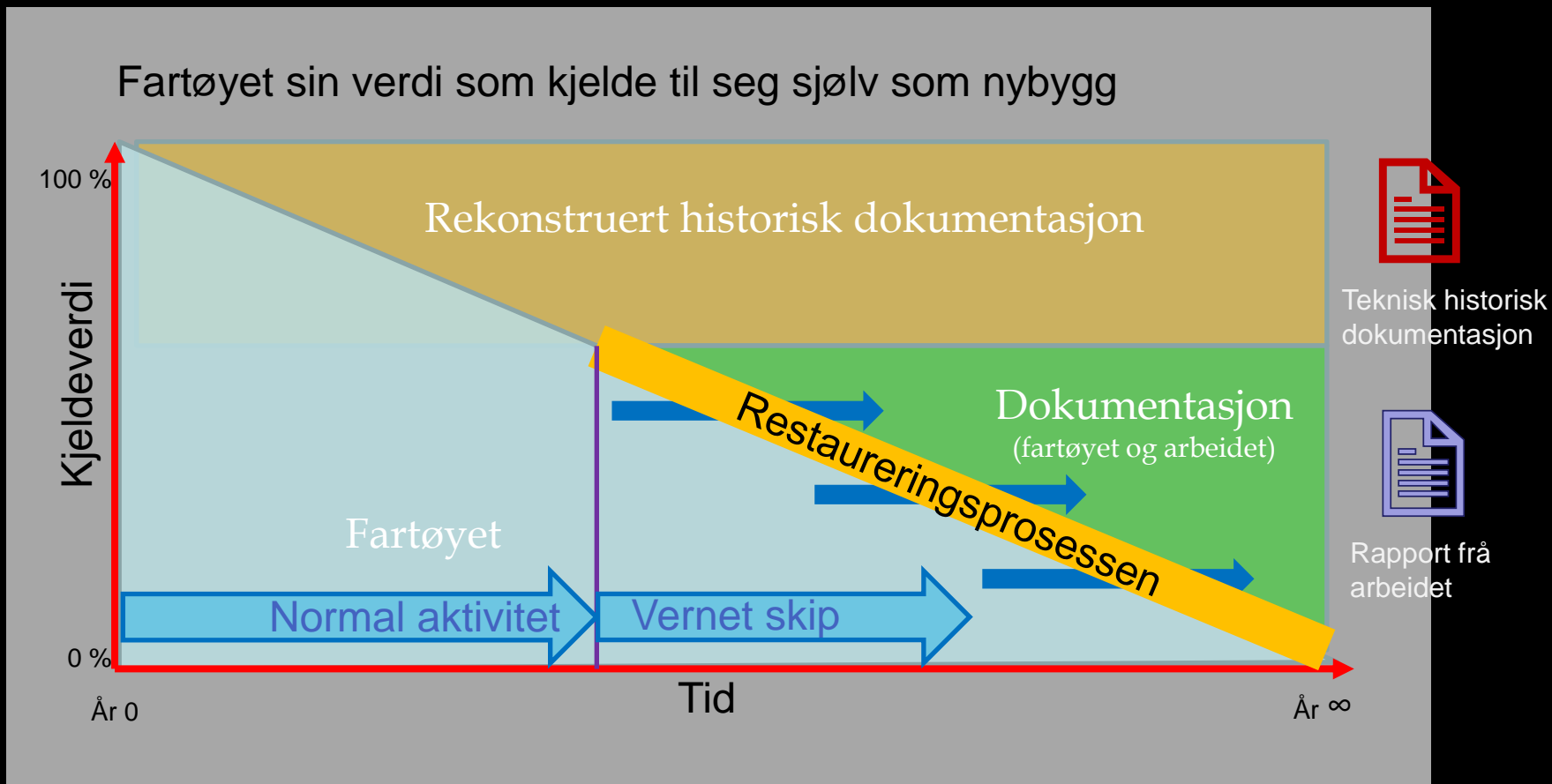
Kunnskap om fartøyet sin tekniske historie, historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning



Kunnskap om fartøyet sin tekniske historie, historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning



Kunnskap om fartøyet sin tekniske historie, historiske føresetnader og samfunnsmessige betydning





Kva er det vi ser?

Fartøyet som kjelde til si eiga historie



NCIS

NAVAL CRIMINAL INVESTIGATIVE SERVICE



Å få fram all relevant informasjon om fartøya med nokre få tastetrykk er diverre ikkje mogleg, men vi kan kome ganske nær dersom vi veit kvar og korleis vi kan leite.

Foto: Bill Inoshita

Ulike kjelder til bruk ved vurdering av historisk verdi

Fysiske kjelder (raskt tilgjengelege)

- Eigne samlingar av
 - Bøker
 - Foto
 - Eigne notat/anna informasjon
- Forvaltinga sitt fagbibliotek
- Ring ein som veit noko

Digitale kjelder

- Fartøyet si (eventuelle) heime- eller Facebook-side, der andre kan leggje inn opplysningar og foto.
- Skipsregisteret
- Nasjonalbiblioteket
- Digitalt museum
- Sjøfartsdirektoratet sitt arkiv (kan ta noko tid)
- Fortegnelse over merkepliktige Norske fiskefarkoster («Merkeregisteret»)
- Spesialiserte Facebook-grupper (ferjer, fiskefartøy, slepebåtar etc.)
- Arkivverket (ofte er berre eit oversyn over innhaldet lagt på nettet)
- Folketeljingar (1815, 1825, 1835, 1855, 1865, 1875, 1900, 1910, 1920)
- Generelt nettsøk med søkeord



Bemøt den 10/1-27 av 4. a. m. b.
 Gjennseggitt i K.R. av

Møtt til ved Kontrollrevisjonen
 Tilbakesendt fra L. Hall
 Revidert

K.-R. J.-Nr. M-4457
 Tegn. Nr. 13637 (sk. A-Nr. 4)

Målingsbevis

Målested *Stavanger* for *Stavanger*
 L.-Nr. *ms. "Elmina"* av *L. Kimmeland*
 Rederi *Sjøveier og Sjøveier* Forer *L. Kimmeland*
 Signal *LECP*

Antall dekk 1
 Takling 2
 Beskrivelse av forskibet *sk. 1/2*
 Beskrivelse av aktersteven *sk. 1/2*
 Byggingstid, år *1916*
 Materiale *trå*

Kjenningstal.

Leugde, fra forkanten av forsteven til aktersteven	54	5	1
Bredde, største bredde utenbords	17	8	1
Dybde, midtstakls fra	7	3	1
Leugde av maskinrummet	8	9	1

Drektighetsberegning Regel I.

Tota.	Kalkuleret.	Tota.
Rummet under målingsdekket = 34.65	Bruttodrektighet = 101.06	35.71
Fradrags for folkenum m. v.		
a. Mannskaperum = 2.27		
b. Navigasjonsrum =		
c. Kabelrum = 12.25		4.54
Vannballasttanker = 88.21		31.77
Rest = 22.03		7.96
Fradrags for maskinen = 65.68		33.21
Nettodrektighet = 35.71		

Bruttodrektighet = 35.71
 Hoveddimensjoner Regel II
 Lengde = 54.1 F. Bredde = 17.8 F. Dybde = 8.3 F.

Målingen er foretatt av undertegnede den 10/1-27
 Forrevisjonens bemerkninger:
 Beregningsveien
 1) Ufullstendige, loddestrøtt eller usylfende stevn med eller uten gallensfiger eller løpt. 2) Løkkeløp, spiss, plattgjett, koffilansett, krysserbygget (runderbøer).
 3) Av hvem bygget anføres her
 4) Trø, jern, stå, tre på forspann
 5) Elektrisk, ledtrikk, høl- og ledtrikk, trippel skapstasjon, motormaskin, turbinmaskin.
 6) Anføres kun for motorfartøier.
 7) Det, som ikke passer, overstykes.
 8) Dato for stabilitetsoppløsning.
 9) Hø. Anføres kun ved aktersteven, partieret m. v., hvorved fartøiet er ansatt eller skal anmeldes til skibsregisteret. Anfør også disposisjon eller bestyrelses rolers navn.
 10) Hø. Anføres kun ved aktersteven, partieret m. v., hvorved fartøiet er ansatt eller skal anmeldes til skibsregisteret. Anfør også disposisjon eller bestyrelses rolers navn.

M-4857
 K.R. J.-Nr. M-4457
 1927

Bl. nr. 35
 Det Høyl. Departement
 for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskei.
 Sjøfartsavdelingen.
 (Sjeksregisterlovens § 1).
 Oslo, 17 Desember 1926
 14-4857

NAVNEATTEST.

I anledning av et hertil innkommet andragende av 15-05
 fra Herr Løberg Skimmeland, Stavanger
 angående adgang til for det

ROLLREVISJONEN
 SKIBSMÅLINGEN
 TELEFON 2883
 MADR. "KONTROLLREVISJON"

OSLO den 11. JANUAR 1927
 AKEHSGT. 42

T I Stavanger
 "Elmina"

Målingsbevis M-4457 for ovennevnte fartøi

des herved urevidert revidert, idet man tillater sig å bemerke:

Revisjonens bemerkninger:

Folkemrets (målerens) besvarelse:

om det er ønskelig har di-
 ene av spantene og garnering
 kan ikke i målingsbeviset.
 senere fra forreste skandin-
 et av tverrmittene i rum-
 målingsdekket og fra akter-
 dekkant til aktersteven
 eller til aktersteven punkt
 av de kjenningstalende må-
 kontrollrevisjonen vil i
 disse måle sig med å re-
 og til den påtænkte avstand, så
 kan man få øvstet maskinrummet på
 kontrolltegningen.

besvarelse:
 luff.
 Anskand for øyeblikkens og tilkomme til
 og tilte punkt i maskinrummet - 1/1 fad

3. Under henvisning til bilpanteski-
 sen på maskinrommet skal man be-
 oplyst, om maskinromets kjenning-

Forrevisjonens bemerkninger:
 Antallet fra A til A-10
 Antallet fra A-11 til A-20
 Antallet fra A-21 til A-30
 Antallet fra A-31 til A-40
 Antallet fra A-41 til A-50
 Antallet fra A-51 til A-60
 Antallet fra A-61 til A-70
 Antallet fra A-71 til A-80
 Antallet fra A-81 til A-90
 Antallet fra A-91 til A-100



Besøgt den 10/1-27 af 4. a. m. b.
 Gjennemgitt i K.R. av
 Nettall ved Kontrollrevisjonen 31927
 Tilbakesent fra L. Hall
 Revidert
 N. M. 4457

Bl. nr. 35
 Det Høyl Departement
 for Handel og Sjøfart
 Oslo, 17 Desember 1926
 14-4857

Målested *Skarvanger*
 Lr.-Nr.
 Rederi *my's "Elm"*
 Antall dekk 1
 Takling *Kait*
 1) Beskrivelse av forskibet
 2) Beskrivelse av akterskipet
 3) Byggested
 4) Mål

Her kommer nu hver dag ind slupper og skjøiter fra Revet med makrel. Bl. a. er indkommet skjøite "Elmina", Knudsen, af Stavanger med 85 tdr. paa 6 uger.

Makrelfisket.
 Skøiten "Elmina", kapt. Larsen, indkom hertil igaar med 87 tønder makrel efter 6¹/₂ uges tur.

Døme på kjelder som lagt i kronologisk rekkjefølgje gjev eit tverrsnitt av fartøyet si historie.

Dorgefiske. I de sidste Dage er følgende Ruttere indkomne hertil fra Makrel-dorgefisket:

"Agit"	of Langevaag	med 92 Tdr.
"Elmina"	- Stavanger	" 76 —

Egersjund.
Dorgefisket. I de sidste Dage er indkommet hertil fra Makrelfisket.
 Rutter "Alfsvaag" af Bremnes med 94 Tdr., Rutter "Venus" af Hisken med 94, Rutter "Knut" af Gulen med 30, Rutter "Springeren" af Langevaag 86, Rutter "Raud" af Hisken 92, Rutter "Jubilé" af Hisken 58, Rutter "Monitor" af Espevær 48, Skjøite "Elmina" af Stavanger 30.

Dorgefisket. I de sidste Dage er indkommet hertil fra Dorgefisket:

"Elmina"	af Stavanger	med 45 Tdr.
"Gemini"	" Egersjund	" 98 —
"Eureka"	do.	" 92 —
"Agil"	do.	" 58 —

(Første Tur 95 Tdr.)

Handl. for og Tullens...
og tulle punkt i...



Beregnet den 10/1-27 af 4. a. m. b.
 Gjennemgitt i K.R. av

Nettall ved Kontrollrevijsjonen
 trykkesantall fra 31927

Bl. nr. 35

19-4857

0810. 17 Desember 1926

Målested *Harlingen*
 Lr.-Nr. *15 252-1152*
 Rederi *Rederi Sjøving og Sjø*
 Antall dekk *1*
 Takling *skait*
 1) Beskrivelse av forskibet *100000*
 2) Beskrivelse av akterskipet *100000*
 3) Bygningsted, år *1880*
 4) Materiale *stål*

Leagle, fra forkanten av forstevnen til akterkanten av
 Bredde, største bredde utenbords
 Dybde, midtakls fra *garneringen til*
 Lengde av

Rummet
 Ram over målingsskåret

Brutto
 Hove

Nettall ved Kontrollrevijsjonen
 trykkesantall fra 31927

Blaas i
 moral og fæ
 der er pen

Her har grepet ind for at faa dette
 noie undersøkt. Lederen for dette fo-

En kollisjon for sjøretten.

Bergen, 5. september.
 (NTB). I Bergens sjørett er det opp-
 tatt forklaring angående en kollisjon
 mellom fartoyene «Elmina» og «Bratt-
 egg» den 29. august. Foreren på «Elmi-
 na» opplyste at skipet var på veg fra
 Flavåg til kullkompaniets kai på Lak-
 sevåg, da det ble pårent av skipet
 «Brattegg», som innhentet det. Sam-
 menstøtet var ganske kraftig, og «Elmi-
 na» fikk store skader. Ombord på «El-
 mina» var man redd for at skipet
 skulde synke. Dette skjedde allikevel
 ikke, og skipet kunde fortsette reisen.
 «Brattegg» ble ved fløytesignal kalt til-
 bake.
 Foreren framholder at skylden for
 kollisjonen er på «Brattegg»s side, da
 dette skip var det innhentende fartoy.

kapt. Larsen,
 7 tønder makrel

sidste Dage er
 hertil fra Ma-
 med 92 Tdr.
 " 76 —

En vældig k
 i S
 Maissen v
 toff
 St

Den tidligere
 dampere «Englan
 sig til en skandala
 ikke bare den høis
 ke kapring under
 men det viser sig
 lasten helt enkelt
 sikk fulgt til tyske
 tydeligvis i god t
 tet om naar og h
 kunde kapres. Et
 Stochholm Stenberg & Ohlson er sterkt
 kompromiteret. Det antages at fir-
 maet har gjort sig skyldig i omfattende
 omgaaelser av utførselsforbudene, men
 det er dog ikke endnu fuldstændig be-
 vist. At firmaets forretninger har
 været indbringende kan man forstaa
 derav, at mens maissen her i Sverige
 faar i en pris av 20—22 kroner pr.
 100 kg. betales den i Tyskland med
 50—55 kroner. Salget til Tyskland
 av det paagjældende maisspartikl skulde
 faaledes ha bragt en nettofortjeneste
 av ca. 500,000 kroner. Saken har

en mulkt paa op til 10,000 kr. for
 denslags forgaaelser.

Ja, det maa jo bli en storartet
 hindring! Naar man kan tjene
 „spil" 500,000 og faa slippe fra det
 med en mulkt paa „op til" 10,000!!

Kommunal kinematograf

I Stien har en komite, hvorav
 ogsaa vor partiskele redaktør Berg
 var medlem, indstillet paa, at kommu-
 nen overtar driften av kinematogra-
 ferne fra 1. januar 1916. Indskilt-

sidste Dage er
 Dorgefistet:
 anger med 45 Tdr.
 and " 98 —
 " 92 —
 " 58 —
 95 Tdr.)

Dorgefist
 indkommet her
 Rutter „M
 94 Tdr., Rutt
 94, Rutter „S
 Rutter „Springeren
 Rutter „Raud" af
 „Jubilé" af Hissen
 tor" af Espevær 48
 af Stavanger 30.



Beregnet den 10/1-27 av 4. a. ml
 Gjennreggitt i K.R. av

Nettall ved Kontrollrevisjonen
 trykkesant fra 31927

Bl. nr. 35

Blaas i

Her har grepet ind for at faa dette
 noie underkjøft. Seberen for dette fo-

19-4857

Målested
 Lr.-Nr.

Antall Takling
 *) Beskr
 *) Bygg
 *) Mater
 Lengde
 Bredd
 Dybde
 Lengde
 Raa

KRISTIANSUND: Døgnet blir fort for kort for båtenusiastene Trond Are Øritsland og Urd Schjetne fra Trondheim. I går var de to opptatt med å restaurere sin gamle listerskøyte ved Mellemværftet i Kristiansund. I dag er de på plass i Trondheim for å hjelpe til med arrangementet av kystlandsstevnet. Det er travle dager.

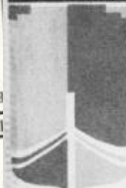


Været
 Lettskyet, pent vær. Søroslig bris, økende til frisk bris utatte steder. **Temperatur:** 18-20 grader i morgentimene. Økende til 26-28 grader i løpet av ettermiddagen. Langsamt synkende om kvelden.

Kilde: Det Norske Meteorologiske Institutt (DNMI)

KYSTEN

KJELL SANDUM



HVILEPAUSE: Urd Schjetne og Trond Are Øritsland jobbet på sin kjære **«Elmina»** ved Mellemværftet i Kristiansund i går. I dag er paret på plass på kystlandsstevnet i Trondheim. Foto: KJELL SANDUM

Lidenskap for listerskøyte

- Vi har reist frem og tilbake mellom de to byene i det siste. Arbeidet på den 55 fots store listerskøyta **«Elmina»** tar det meste av vår fritid, sier de to. Båt er den store lidenskapen. - Vi har stått på siden januar da båten ble slept fra Trondheim til Kristiansund. Det har gått greit, men mye arbeid gjenstår. Regner ikke å bli helt ferdig med båtbyggingen før om syv, åtte års tid. Da er båten 100 år, sier Trond Are Øritsland. Begge er designere. Trond Are er

doktorgradstipendiat ved NTNU som produktdesigner, og Urd er utdannet som klesdesigner. - Planen er å flytte ombord, sier Urd Schjetne. Det betyr at vi flytter fra Innherredsveien og over til listerskøyta. Det er god plass ombord i båten så det er ikke noe problem. **Fra sild til sand** **«Elmina»** ble bygget i 1906 til sild- og makrellfiske på Vestlandet. Den var en havgående seilskute med to

master. Senere i 1930-årene ble listersbåten bygget om til sandfrakter. Trondhemmerne forteller at skøyta ble bygget i fjæresteinene i Akrefjorden utenfor Haugesund. Det eneste maskinelle utstyret som båtbyggerne hadde å hjelpe seg med den gangen var en vandrevet sirkelsag. Resten av arbeidet på båten foregikk med hånd. Ganske utrolig å tenke på når listerskøyta er 55 fot lang og 17 fot bred. Det karakteristiske ved denne båten er spiss baug som skulle gi sko-

ya størst mulig fart under fisket på havet. De to er entusiastiske medlemmer av Kystlaget Trondhjem. Vi er i innspurten med forberedelsene til det store kyststevnet, sier Urd Schjetne. Jeg tror det blir en suksess. Lagets medlemmer har jobbet hardt for å få det hele i havn. **Godt seilskuteverft** De to reiser tilbake til Mellemværftet så snart som mulig.

- Dessverre har ikke Trondheim plass for veteranbåter. Vi må enten til Hitra eller til Kristiansund for å finne en slip, sier Urd Schjetne. Begge er fornøyd med oppholdet på Mellemværftet. - Her har vi ekspertisen og vi får hjelp når vi står fast. Det er et veldig godt miljø rundt det gamle seilskuteverftet, sier Trond Are Øritsland. Utstyret ved verftet er forsteiklassen. Det er smie, sagskur, tommerlager og forskjellige redskaper som er nødvendig

for restaurering av veteranbåter. I andre etasje på hovedbygget er det innredet leiligheter, der tilreisende kan bo. Verftet har ansatt flere ungdommer som hjelper båtfolket. Trondheims-paret har fått god hjelp av Sverre Skarpones og Goran Bolsøy som begge er i ferd med å utdanne seg som båtbyggere.

av det paagjældende maispartii kulde
 faaleses ha bragt en nettofortjeneste
 av ca. 500,000 kroner. Saken har
 var medlem, indskillet paa, at kommu-
 nen overtar driften av kinematogra-
 ferne fra 1. januar 1916. Indskilt-



Beregnet den 10/1-27 av 4. a. mbl
Gjennreggitt i K.R. av

Nettall ved Kontrollrevisjonen
Tilskuddsamt fra 31927

Bl. nr. 35

Blaas i

Her har grepet ind for at faa dette
noie underkjøft. Seberen for dette fo-

17-4857

Målested
Lr.-Nr.
Antall Takling
*) Beskr
*) Bygg
*) Mater
Lengde
Bredde
Dybde
Lengde
Rum

Rum over målingsdekket.

Byggingen
Antall fra B til forordning
Antall fra A til A

KRISTIANSUND: Døgnen blir fort for kort for båtenusiastene Trond Are Øritsland og Urd Schjetne fra Trondheim. I går var de to opptatt med å restaurere sin gamle listerskøyte ved Mellemværftet i Kristiansund. I dag er de på plass i Trondheim for å hjelpe til med arrangementet av kystlandsstevnet. Det er travle dager.

KYSTEN KJELL SANDUM



55' skøyte billig

ELMINA LFWH, restaur. skrog, trenger dekk, Volvo TD100, kr 150.000/bud.
Tlf. 907 83 975. trondare@broadpark.
FINN søkekode: 5568833

Været

Lettskyet, pent vær. Sørøstlig bris, økende til frisk bris utatte steder. **Temperatur:** 18-20 grader i morgentimene. Økende til 26-28 grader i løpet av ettermiddagen. Langsomt synkende om kvelden.

Kilde: Det Norske Meteorologiske Institut (DNMI)

HVILEPAUSE: Urd Schjetne og Trond Are Øritsland jobbet på sin kjære **Elmina** ved Mellemværftet i Kristiansund i går. I dag er paret på plass på kystlandsstevnet i Trondheim. Foto: KJELL SANDUM

Lidenskap for listerskøyte

- Vi har reist frem og tilbake mellom de to byene i det siste. Arbeidet på den 55 fots store listerskøyta **Elmina** tar det meste av vår fritid, sier de to. Båt er den store lidenskapen. - Vi har stått på siden januar da båten ble slept fra Trondheim til Kristiansund. Det har gått greit, men mye arbeid gjenstår. Regner ikke å bli helt ferdig med båtbyggingen før om syv, åtte års tid. Da er båten 100 år, sier Trond Are Øritsland. Begge er designere. Trond Are er

doktorgradstipendiat ved NTNU som produktdesigner, og Urd er utdannet som klesdesigner. - Planen er å flytte ombord, sier Urd Schjetne. Det betyr at vi flytter fra Innherredsveien og over til listerskøyta. Det er god plass ombord i båten så det er ikke noe problem. **Fra sild til sand** **Elmina** ble bygget i 1906 til sild- og makrellfiske på Vestlandet. Den var en havgående seilskute med to

master. Senere i 1930-årene ble listersbåten bygget om til sandfrakter. Trondhemmerne forteller at skøyta ble bygget i fjæresteinene i Akrefjorden utenfor Haugesund. Det eneste maskinelle utstyret som båtbyggerne hadde å hjelpe seg med den gangen var en vandrevet sirkelsag. Resten av arbeidet på båten foregikk med hånd. Ganske utrolig å tenke på når listerskøyta er 55 fot lang og 17 fot bred. Det karakteristiske ved denne båten er spiss baug som skulle gi sko-

ya størst mulig fart under fisket på havet. De to er entusiastiske medlemmer av Kystlaget Trondhjem. Vi er i innspurten med forberedelsene til det store kyststevnet, sier Urd Schjetne. Jeg tror det blir en suksess. Lagets medlemmer har jobbet hardt for å få det hele i havn. **Godt seilskuteverft** De to reiser tilbake til Mellemværftet så snart som mulig.

- Dessverre har ikke Trondheim plass for veteranbåter. Vi må enten til Hitra eller til Kristiansund for å finne en slipp, sier Urd Schjetne. Begge er fornøyd med oppholdet på Mellemværftet. - Her har vi ekspertisen og vi får hjelp når vi står fast. Det er et veldig godt miljø rundt det gamle seilskuteverftet, sier Trond Are Øritsland. Utstyret ved verftet er forsteiklassen. Det er smie, sagskur, tommerlager og forskjellige redskaper som er nødvendig

for restaurering av veteranbåter. I andre etasje på hovedbygget er det innredet leiligheter, der tilreisende kan bo. Verftet har ansatt flere ungdommer som hjelper båtfolket. Trondheims-paret har fått god hjelp av Sverre Skarpones og Goran Bolsøy som begge er i ferd med å utdanne seg som båtbyggere.

av det paagjældende maispartii kulde
faaledes ha bragt en nettofortjeneste
av ca. 500.000 kroner. Saken har
var medlem, indskillet paa, at kommu-
nen overtar driften av kinematogra-
ferne fra 1. januar 1916. Indskilt-



Bergsjø den 20/1-27 nr 4. A.
 Gjennregitt i K.R. av



Borre Bergshaven (t.v.) og Robert Melkeraaen har store planar for ein 106 år gamal båt som er laga i Åkrafjorden. FOTO: PRIVAT

Ønskjer gamle «Elmina» velkommen attende

Ein draum har gått i oppfyljing for Robert Melkeraaen; ein Åkrafjord-produsert båt er endeleg på veg heim igjen til fjorden. «Elmina» er 106 år gamal, og nyleg kjøpt av Borre Bergshaven som brenn for både båtar og kulturminne.



«Elmina» er namnet på skøyta som snart skal restaurast og etter kvar venda attende til der dei blei bygd.

løper av livet. Han har ingen andre ambisjonar enn at skuta skal tilbake dit ho høyrer heime. — Eg kjøpte båten fordi Robert hadde ein draum om å få ein slik båt til fjorden. Dette er ein original og det er ganske unikt. Me har lyst til å gi folk høve til å få prøva å segla med ei slik skute. Tenk å få oppleva korleis det var i gamle dagar, då desse båtane gjekk på fjorden? Dette er ein kulturskatt, og me vil vera med på å fortelja historia om kva som skjedde i Åkrafjorden før i tida, seier Bergshaven. Når båten er nyrestaurert og attar ein gong står i Åkrafjorden, håpar dei på å kunne bruka båten både til turisme, og som skuleskip. Det er viktig å ta vare på historia og leva ho vidare til generasjonar som kjem etter. — Båtar kan leva evig, men det kan ikkje menneske, seier Bergshaven.

Jubileum
 Skal dette bli mogleg må finansane på plass, og om lokale sponzorar har lyst til å vera med på spleiselaget, er det berre å meldi seg, opplyser Melkeraaen.
 «Elmina» er 106 år gamal og om fire år er det

Robert Melkeraaen og Borre Bergshaven kjenner kvarandre godt gjennom Åkrafjorden grunnen at det ikkje var mogleg å finna båtar som framleis eksisterte. Så klarte eg å spora om ein i fior, fortel Melkeraaen. blir omtala som bankbåt, har vore gjennom fleire restaureringar, av den litt uprofesjonelle sorten.

Målested *Åkrafjord*
 Lr.-Nr. *15 2022-1152*
 Rederi *my. «Elmina»*
 Antall dekk *1*
 Takling *1*
 Beskrivelse av forskibet *106 år gammel*
 Beskrivelse av akterskipet
 Bygningstid, år *1916*
 Materiale
 Lengde, fra forkanten av forstevnet
 Breidde, største breidde utenbords
 Dybde, midtskibs fra *1,5 m*
 Lengde av
 Rummet
 indkom
 94 T
 94, R
 Rutter
 Rutter
 "Jubil
 tor" a
 af St

19-4857
 20. 17 Desember 1926
 kapt. Larsen,
 7 tønder makrel
 fidsste Dage er
 hertil fra Ma-
 med 92 Tdr.
 " 76 —

fidsste Dage er
 iflet:
 med 45 Tdr.
 " 98 —
 " 92 —
 " 58 —
)



Oppsummering av funna i form av rudimentær THD (punktvis historie)

Kven var det som tinga "Elmina"?

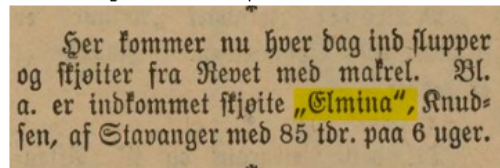
Når det gjeld namna på dei som tinga "Elmina", så har det ikkje vore råd å finne nokon med namna Jonas og Olaf Løking i Stavanger kring 1906. Men i folketeljinga for 1900 kan vi finne brørne Jonas Albert (f. 1879) og Olaf Andreas Nøking (f. 1882). Dei budde då i Vindmøllebakken 5 i Stavanger, saman med faren Ole Larsen Nøking (f. 1848) og mora Ane Bertine Nøking, fødd Jonassen (f. 1843). Begge brørne er oppførte som matros medan faren er "jægteskipper". I 1908 var brørne Jonas og Olaf 29 og 26 år gamle, slik at både alder, yrkesbakgrunn og familietradisjon kan ha lagt til rettes for at dei tinga eiga skute i 1907-08. I så fall har Lars Djuve forveksla Løking med Nøking. Men kjeldene gjev inntrykk av at familietradisjonen var fraktefart, ikkje fiske⁴⁴. At brørne Nøking ville prøve seg på markrellording kan ha med den boomen dette fiskeriet opplevde kring førre hundreårskifte, med høg etterspurnad og gode prisar⁴⁵. Som vi skal sjå er det indikasjonar på at familietradisjonen gav låg terskel for å nytte "Elmina" i fraktefart.

Nammevalet

Vi veit ikkje kvifor brørne Nøking valde å "Elmina" som namn på fartøyet sitt. Korkje mor deira (Ane) eller systrene (Laura Bertine og Emma Katrine) heitte dette, og heller ikkje Jonas sin trulova (Marta, gift 1907) hadde dette namnet. Kan hende har det med byen Elmina i Ghana å gjere, som det var ein del skrivning om i avisene kring denne tida. Uansett er nammevalet no til god hjelp i leitinga etter kjelder til skipet si historie, då det er så skjeldant at det knapt er forvekslingsfare med andre skip av liknande type og storleik i Noreg.

1907

Notis i Stavanger Aftenblad 6. september 1907:



Dette er den første av fleire kjelder som syner at "Elmina" vart nytta i makrellfisket. "Elmina" er eit ganske uvanleg namn, og det er ikkje funne kjelder på at det var fleire fartøy med dette namnet registrert i Stavanger på denne tida. Det er ikkje oppgjeve om Knutsen er kaptein, eigar eller begge delar. Som det vil gå fram av kommentaren til artiklane frå 1908 (under), er Knutsen truleg berre kaptein. Revet, der fisket gjekk føre seg, kan vere det vi i dag kjenner som Jærens rev.

1908

Notis i Stavanger Aftenblad 1. september 1908:

Skøyten "Elmina", kapt. Larsen, inkom hertil igaar med 87 tønner makrel efter 6 1/2 uger tus.

Vi veit ikkje sikkert kven denne kaptein Larsen var, men truleg er dette Jonas Nøking (f. 1879) som på same vis som faren Ole Larsen Nøking (f. 1848) kan ha nytta namnet Larsen. Det var i så fall Jonas, den eldste av brørne Jonas og Olaf, som no var skipper på "Elmina".

Notis i Stavanger Aftenblad 17. november 1908:

1920

Eit spk i *Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster for 1920* gav ikkje noko resultat. Det er difor mogleg at "Elmina" ikkje lenger var i bruk som fiskefartøy då *Lov om registrering og merling av fiskefartøier av 5 desember 1917* trådte i kraft den 15. oktober 1920.

1926

Ein namneattest datert 17.12.1926 syner at Ludvig Skimmeland fekk løyve til å nytte namnet "Elmina" på motorskipet som tidlegare også heitte "Elmina", då det ikkje var noko anne skip med same namn i Noreg⁵³. Av denne kjelda kan vi gå ut i frå at fartøyet alltid har hatt same namn, og at dei tidlagre kjeldene som er nemnt her gjeld same fartøyet. Vi kan også gå ut i frå at Ludvig Skimmeland no er eigar, kan hende alt no saman med broren Sigval.

1927

Eit målingsbevis datert 10.01.1927 syner at fartøyet på eit tidspunkt endra kjenningsbokstav frå LGCP til LFWH. Det er sett strek over det gamle og det nye påført over. Denne rettinga må ha vore gjort i ettertid, i samband med at alle fartøy i verda skifta kjenningsbokstavar 1. januar 1934. I målingsbeviser er Ludvig og Sigvald Skimmeland oppførte som eigarar. Vi får også vite det er Ludvig Skimmeland som er skipper på "Elmina" og at maskina er ein "raaolietmotor" med 12 hk.

Målingsbeviset syner maskinrom i akter del av skroget, og at det er berre 11 fot frå akterkant akterstamn til frontskottet i maskinrommet. Det kan difor ikkje lenger vere plass til lugar her. Oppbygginga akter vert i i 1927 omtala som "maskinoppbygning". Det må likevel ha vore ein særskild skipperlugar om bord. Målingsbeviset nemner både mannskapsrom og rom for fartøyet førar under dekk, kvar på 2,27 ton, til saman 4,54 ton. Målingsbeviser inneheld ei rekkje data, og eit nærare studium av desse kan truleg kan gje meir detaljert informasjon om arrangementet under dekk.

1928

I boka om fraktebåtane i Starnes⁵⁴ vert det hevda at Ludvig og Sigvald Skimmeland frå Stavanger kjøpte "Elmina" i 1928 og at det var desse som gav henne namnet *M/S "Elmina"*. Ut frå namneattesten frå 1926 ser vi at dei gav fartøyet same namn som ho hadde tidlegare. Dette kan forståast som at fartøyet no vart ført inn i eit nytt register, der fleire fartøy ikkje kunne ha same namn. I følgje boka om fraktebåtane var "Elmina" sin første motor ein 12 hk. Wickmann motor, men det vert ikkje presisert når denne vart installert. Som nemnt over kan dette ha skjedd mellom 1912 og 1916, og 1914 peikar seg ut pga. nasjonalitetsbeviset som igjen kan sjåast i samband med satsinga på fraktefart.

1929

Liste i avisen Stavangeren 28.12.1929:

Stavanger flåte 1929. Motorfartøyer:

M.s	Navn	Rederi	Bygget	Br. tonn
	Elmina	Brødr. Skimmeland		35

1930

Norsk kunngjeringstidende 25.02.1930 (gjelder uken 09.-15. februar):

⁵³ Namneattest datert 19.12.1916 frå Departementet for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri.

⁵⁴ Leiren, D. I. (1993) *Fraktebåtane i Starnes 1901-1993*. Vaksdal kommune. s. 36.

⁴⁴ <https://pedersgaten.org/sjofolk-fra-pedersgata/>

⁴⁵ Hovland, K. S. (1986) *Makrellordingefisket 1884-1914*. I *Sjøfartshistorisk årbok 1985*. Bergens Sjøfartsmuseum.

Hugs: Fartøyet er den viktigaste kjelda, sjølv åstaden.
Det er i møte med fartøyet at papirkjeldene kan verifiserast eller falsifiserast.



Foto: Ann Kristin Kjerland, Vestland fylkeskommune



CSI:
CRIME SCENE INVESTIGATION




Foto: Erik Småland, Riksantikvaren

Foto: Erik Småland, Riksantikvaren





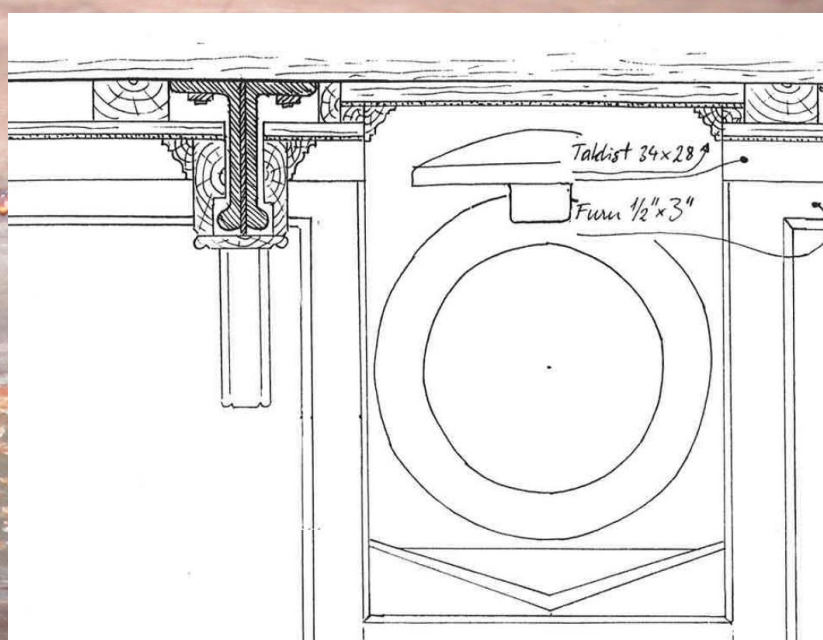


Spor etter spikarslaga for himlingspanelet

Berre grunning på bjelkar og ubehandla dekksplank
= nedfôra himling og innkassa bjelkar

D/S «Oster». Tidlegare aktersalong med spor etter originale lekter for himlinga.

Foto: Erik G. Småland. Riksantikvaren



Spor etter spikarslaga for himlingspanelet



Berre grunning på bjelkar og ubehandla dekksplank
= nødfôra himling og innkassa bjelkar



D/S «Oster». Tidlegare aktersalong med spor etter originale lekter for himlinga.

Foto: Erik G. Småland. Riksantikvaren



2/6/04.

D/S «Stavenes». Original trapp ned under dekk Erik G. Småland. Riksantikvaren

Kombinasjon av ulike kjelder gjev meir og sikrere informasjon

116/537

S. L. P. Johannessen Ltd.,

Bergen.

Behag ogiv billigst pris pr. meterføø for nedennævnte

Materialer, frit tilkjort verkstedet:

1200	1 1/2"	x 6"	pløiede furubord, fasede paa en side	13 mtf. længder.	(a)
1200	1 1/2"	x 6"	furubord fasede paa begge sider	13 mtf. længder.	(a)
1000	1"	x 6"	"	13 mtf. længder.	
5000	3/4"	x 6"	"	13 mtf. længder.	(a)
6000	3/4"	x 6"	glatpløiede granbord.	fasede paa en side i forskjellige længder.	(a)
1000	1"	x 6"	do.	furubord.	
2000	1 1/2"	x 6"	do.	do.	

Øvrige furuplanker.

1000	3"	x 9"
1000	2 1/2"	x 6"
1000	2"	x 8"
1000	1 1/2"	x 9"
1000	3/4"	x 8"

Alt af prima, feilfrit materiale, og af brug. Materialerne bliver at udtage af vor tiltrænges til hurtigst levering.



Del av original trappe i akterskipet.

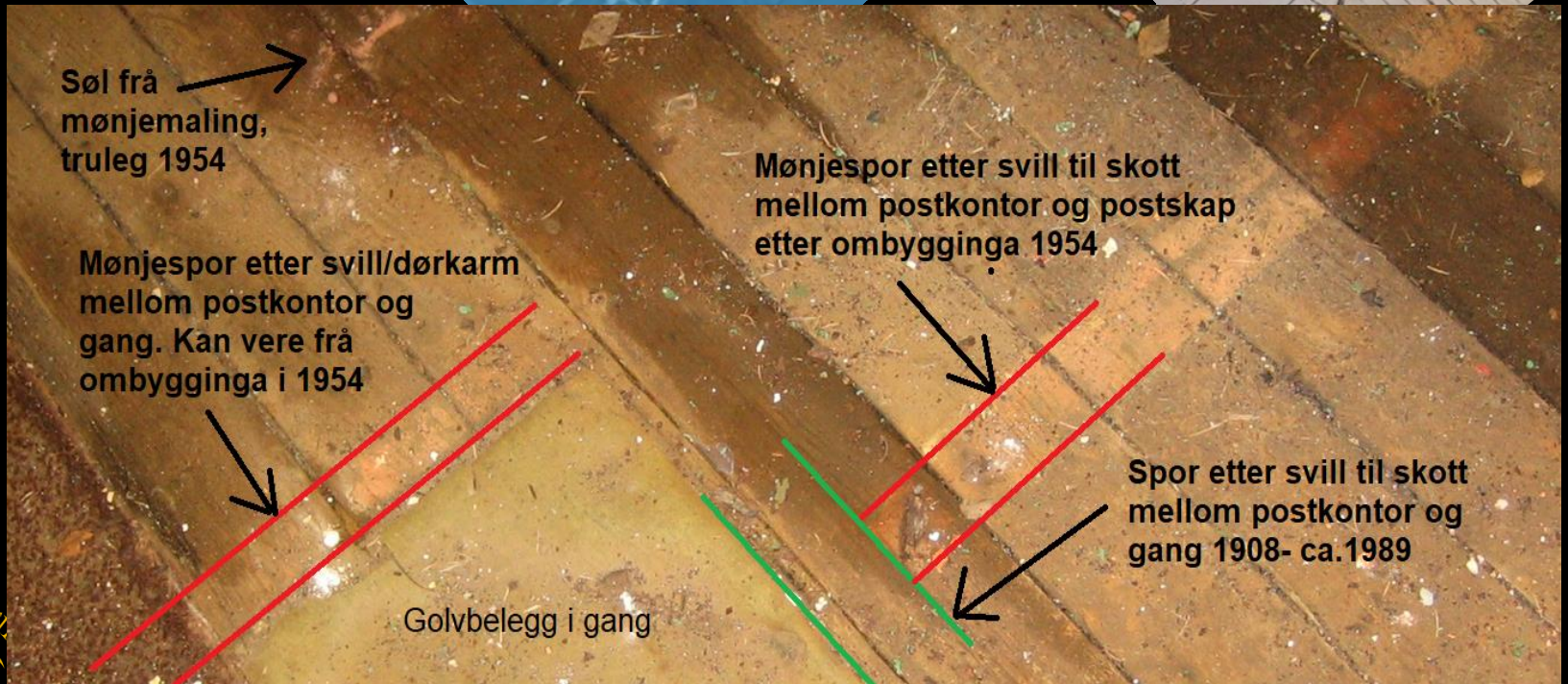
Brev i kopibok fra 1904 etter Bergens Mekaniske Værksted.



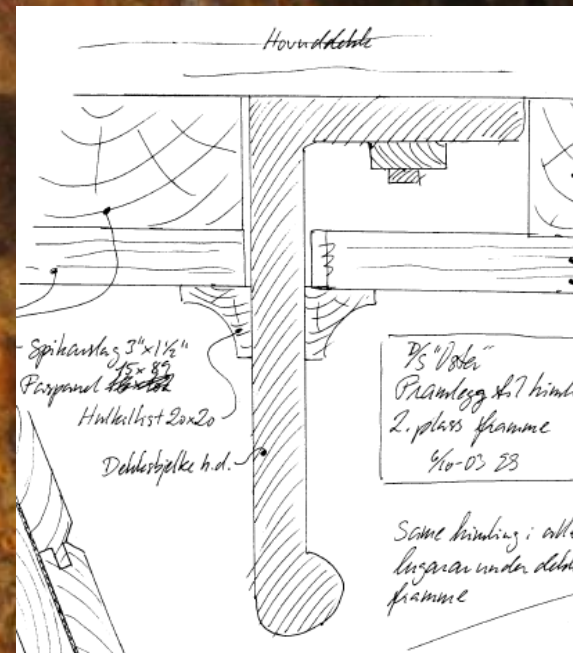
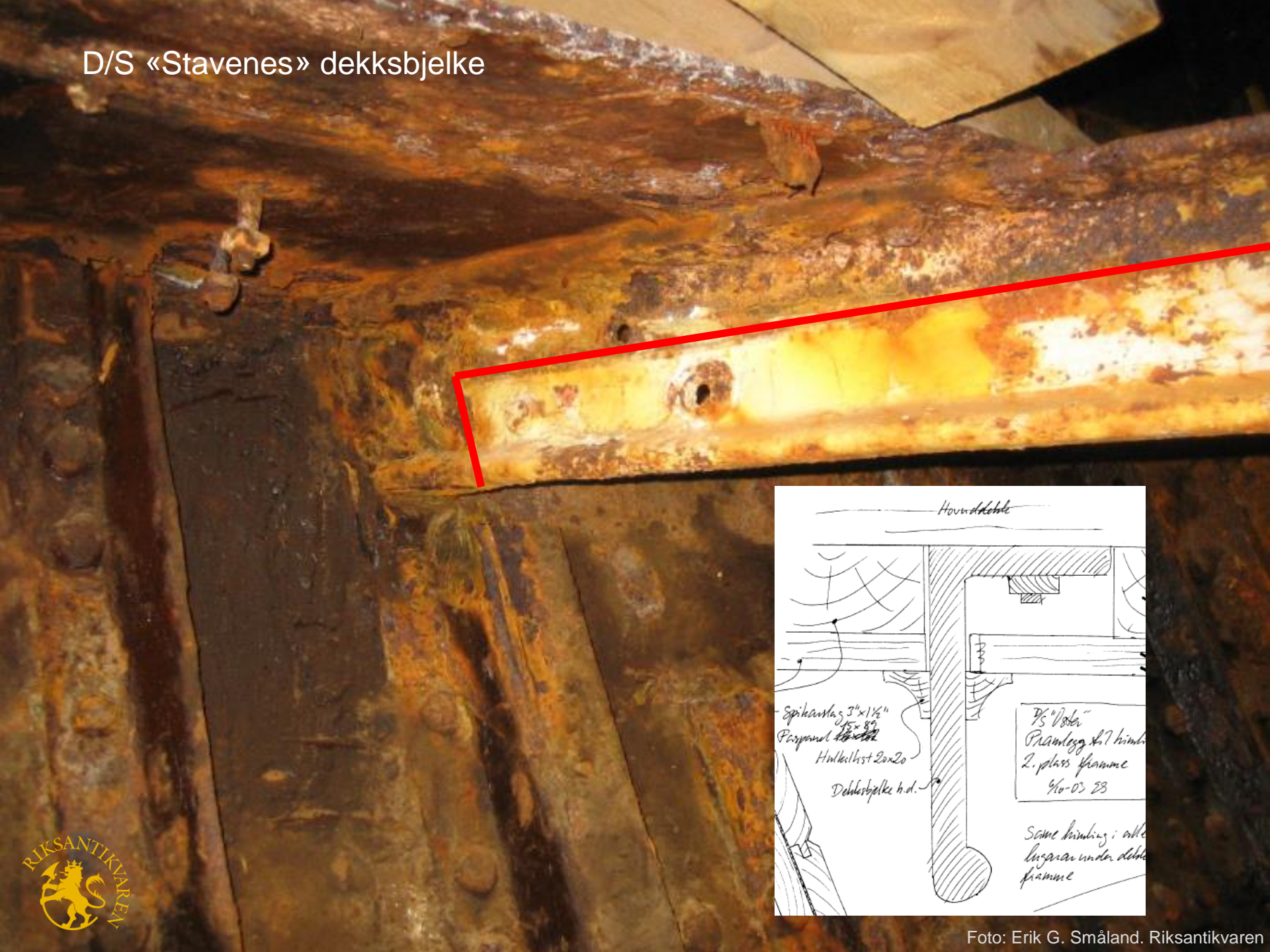
D/S «Stavenes» - spor etter innvendes treskott, babord midtskips

1920

1954



D/S «Stavenes» dekkbjelke





Sandblåsing og maling = alle spor slettes
Hugs at slikt må dokumenterast FØR slike prosessar.

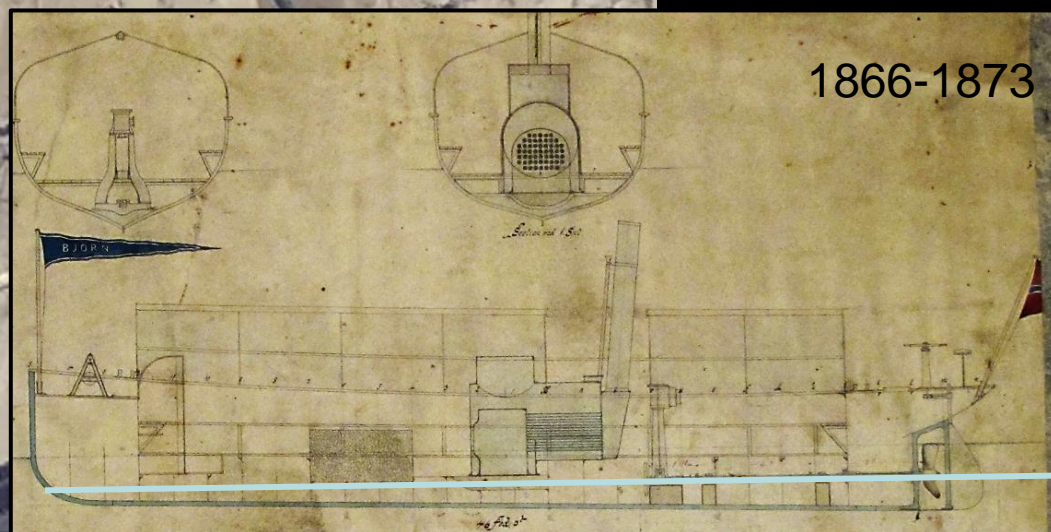
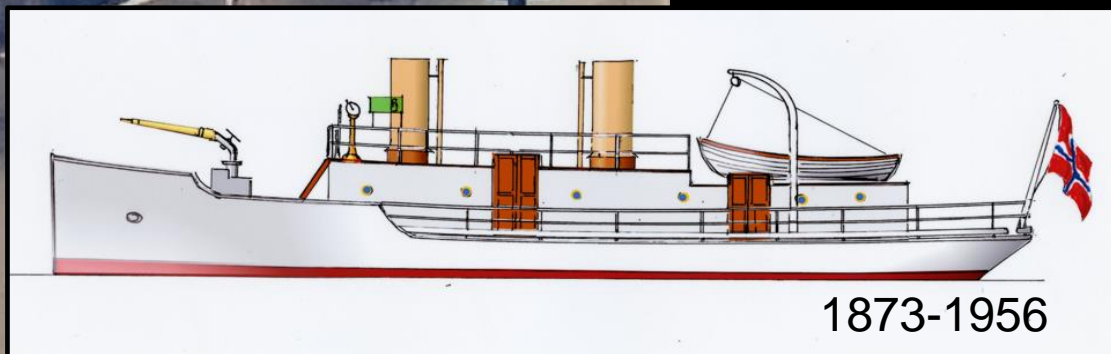




D/S «Sjødampsprøite 1»



D/S «Sjødampsprøite 1»



M/K «Tafjord». Garnering med spor etter innreiing



M/K «Tafjord». Garnering med spor etter innreiing

Køye

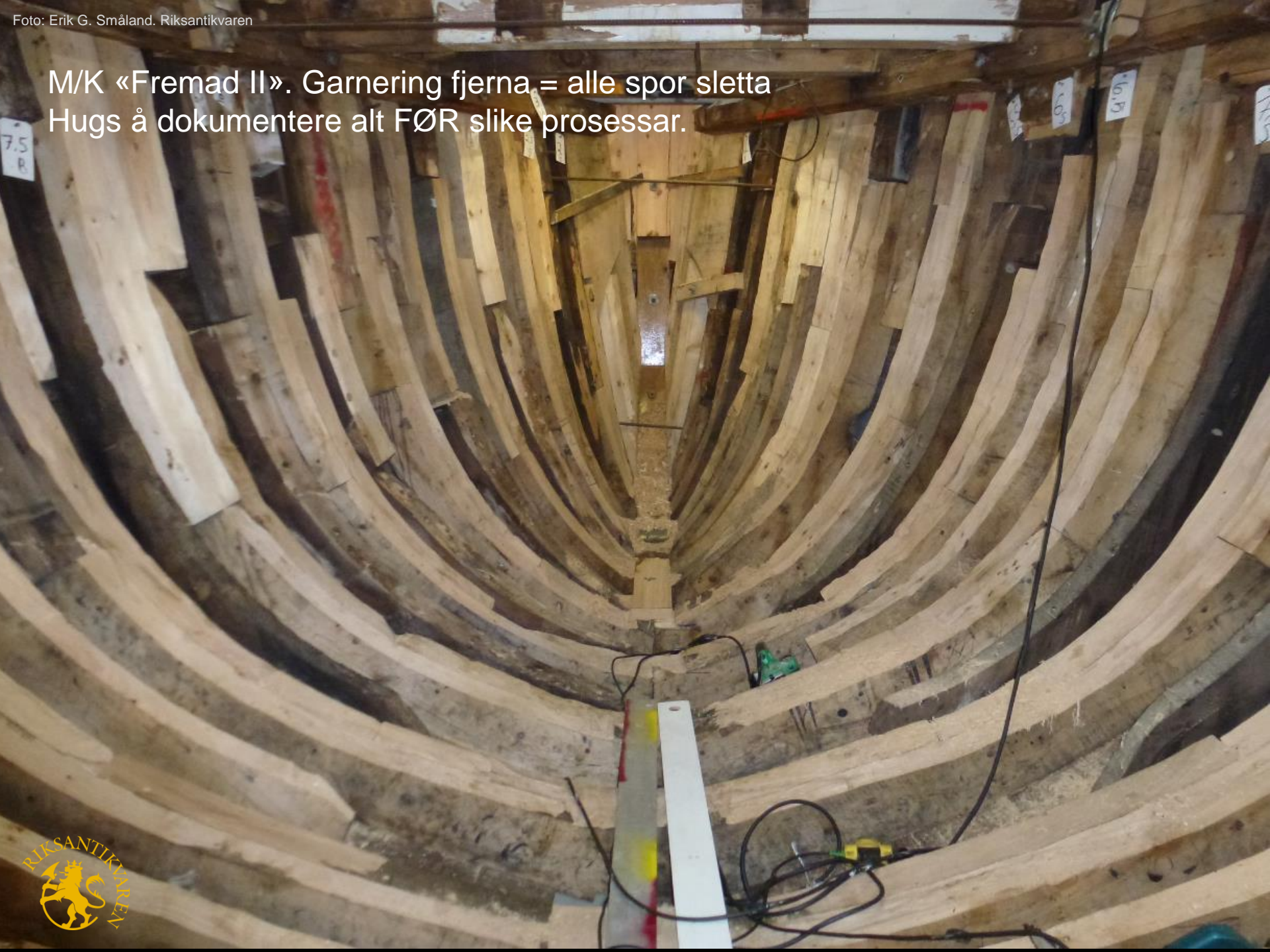
Benk under køye?

Hengsel etter oppslagsrygg

Skott mellom lugar og salong



M/K «Fremad II». Garnering fjerna = alle spor sletta
Hugs å dokumentere alt FØR slike prosessar.



M/K «Fremad II»



Takk for oppmerksomheten

