



VEDLEGG TIL FREDINGSSAK

# M/S "GRANVIN"

DOKUMENTASJON



Kulturminneloven § 14a – freding

Namn: M/S Granvin

Kjenningssignal: LGDC

Herad: Bergen

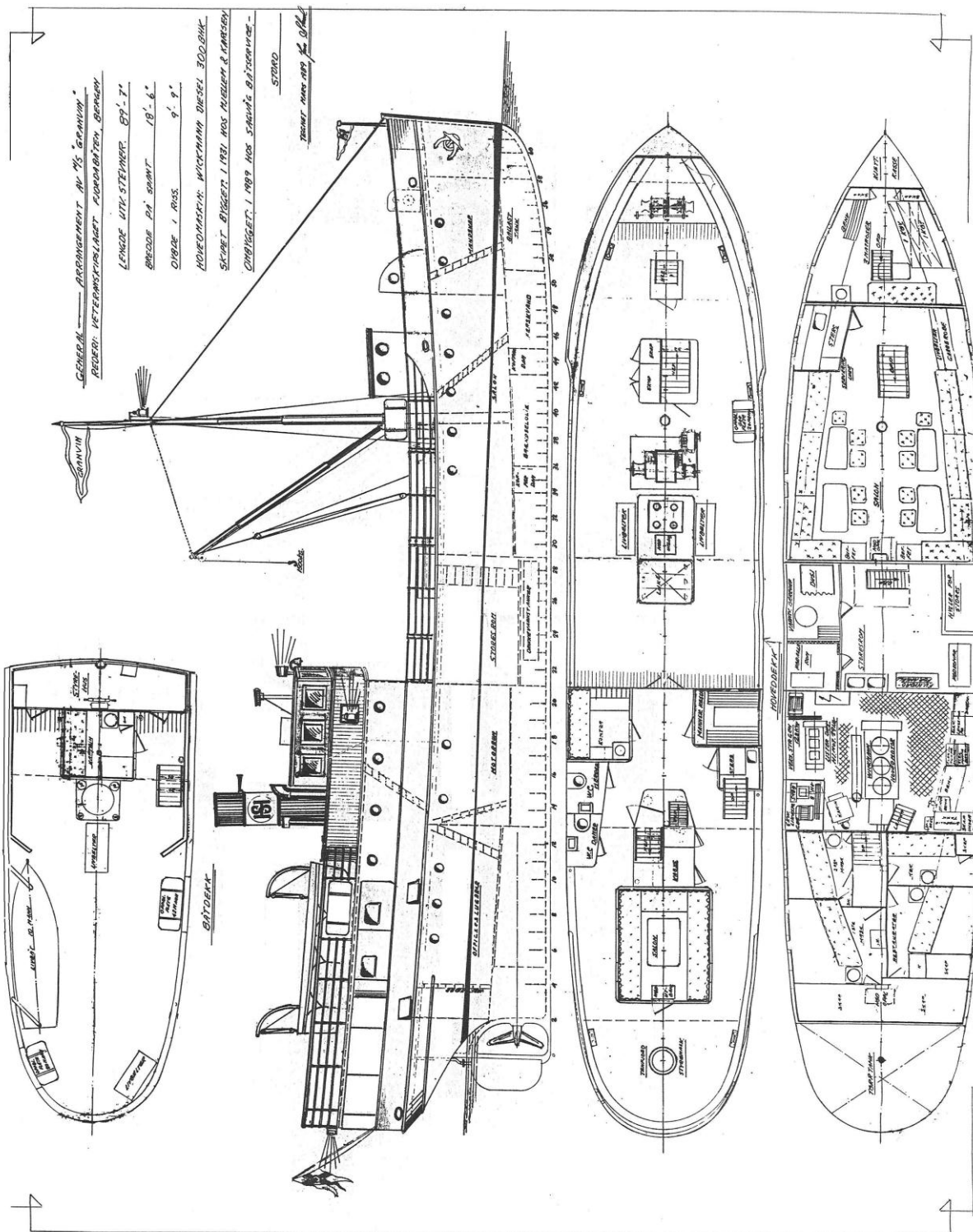
## Innhald

Formalia og tekniske spesifikasjonar.....	5
Historikk.....	6
Ferjer .....	6
Bilferjer .....	6
Ferjefritt.....	8
”HSD på sjø og land” - frå dampskip til ferje og rutebil .....	10
M/S ”Granvin” .....	11
Endringar .....	15
Tida som veteranskip .....	16
Verna farty frå Det Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap .....	17
Kjelder .....	18
Inventering (14. april 2011).....	19
M/S ”Granvin” ved dokumentasjon i Dåfjorden 14. April 2011 .....	20
Banjerdekk.....	22
110 Forpigg.....	22
120 Lugar for matrosar.....	23
130 Salong .....	24
131 Sters.....	25
141 Lasterom / storesrom .....	26
142 Proviantrom.....	27
143 Vaskerom / bad .....	28
150 Maskinrom.....	29
161 Trappegang.....	31
162 Lugar for 1. styrmann .....	32
163 Lugar for restauratør .....	33
164 Stores.....	34
165 Lugar for 2. maskinist .....	35
166 Lugar for maskinist .....	36
170 Akterpeak .....	37
Hovuddekk.....	37
210 Framdekk .....	38
221 Trapperom .....	40
222 Malarskåp .....	41

223 Skåp .....	41
230 Atterdekk .....	42
131 Mannskapsmesse .....	44
232 Sters .....	45
233 Bysse .....	46
234 Salong .....	47
235 Bøtteskåp .....	48
236 Toalett for damer .....	49
237 Toalett for herrer .....	50
238 Postlugar .....	51
Brudekk .....	52
310 Båtdekk .....	52
320 Bru .....	54
330 Kapteinslugar .....	55
400 Styrhustak .....	56

Framsdebilde: M/S "Granvin" kjem til Eidfjord i Indre Hardanger 1992.

Foto. E. Småland, Riksantikvaren.



Teikninga syner "Granvin" etter restaureringa i 1988-89. Teikna av Jan Strand i mars 1989.

## Formalia og tekniske spesifikasjonar

Fartyet sitt namn: M/S ”Granvin”

Heimfylke: Hordaland

Tidlegare namn: (ingen)

Heimehamn: Bergen

Kjenningssignal: LGDC

Eigar: Veteransklaget Fjordabåten

Registreringshamn: Bergen

Adresse: Sandviksboder 15-17, 5035 Bergen

Fartytype (Noregs Skipsliste)	Funksjonskategori	Fartytype (konstruksjon)
Passasjerskip	Bilførande lokalskip	
Driftsform (noverande)	Kode (i Noregs Skipsliste)	Merknad
Turistruter og leigefart		
Skrogform (framme)	Skrogform (akter)	Merknad
Kutterbaug	Kuttarhekk	
BYGGJEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Stål	Klinka	Stålplater på stålskant
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Stål	Klinka	Stålplater på stålskant
Rigg	Rigg	Rigg
Stål og tre	Sveist	Stålmast med tretopp
FRAMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri (produsent, yting, prod.år)	Rigg	Seil
Wichmann 3ACA, nr. 5266, 300 hk, 1968		
DIMENSJONAR SKROG (i meter)		
Største lengd	Største breidd	Djupne i riss
27,40	5,60	
Djuptgåande	Registertonn (BT)	Merknad
2,90	115,09	
Byggjeår	Byggjestad	Verft
1931	Bergen - Møhlenpris	Mjøllem & Karlsen
Konstruktør	Større ombyggingar	Verft – ombyggingar
Ingeniør Johan Daae	1968: Ny hovudmaskin. 1970: Ny skorstein	1968: Ny maskin og ombygging av framskip hjå Dåfjorden Slip. 1970: Ny skorstein hjå Dåfjorden Slip.
Vernestatus	Eigarform	Bevaringsform
Freda 2011	Foreining	I drift

Egenskapar som bilferje	Lengd på bildekk		Tal personbilar	3
	Fri høgd bildekk	-	Maks akseltrykk	
	Fri breidd baugport	-	Tal passasjerar	150
	Fri breidd akterport	-	Tal passasjerar i salong	
	Fri breidd sideportar			

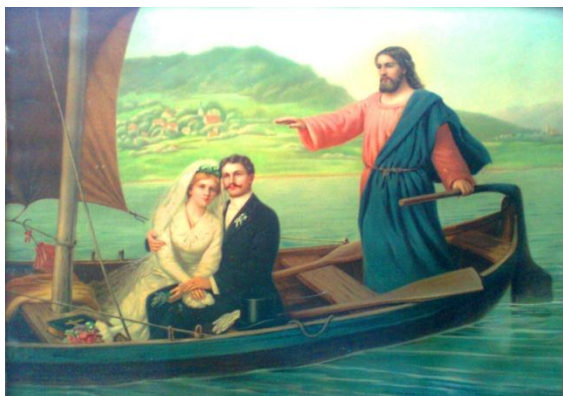
## Historikk

### Ferjer

Etter det arkeologane meiner kan dei første nordmenn ha kome til Vestlandet etter at isen hadde trekt seg noko attende for kring 10.000 år sidan. Eit blick på kartet syner at dei relativt raskt må ha begynt å lure på korleis dei skulle kome seg over fjorden. Ganske tidleg må også nokon ha funne ut at det var ei grei ekstraintekt å tilby slik skyss, og ferjemann er truleg eit av dei eldste yrka på dei kantar. Slik sett står mange av vår tids ferjemenn i ein lang tradisjon når dei køyer heim til småbruket etter arbeidstida. I høve til ferja er rutebåten mest for ein nykomar å rekne.

Eldste kjende stillingsinstruks for ferjemenn og takstregulativ for norske ferjer finn vi i Magnus Lagabøte sin landslov frå sist på 1200-talet (Foss, 1986). Dei første ferjemenn nytta truleg færingen i tenesta, men i dei viktigaste sambanda tvang trafikkutviklinga fram større og meir avansert farkostar som også kunne frakte både hest og naut over fjorden.

Den første ferjemannen vi kjenner namnet på er Charon som fekk konsesjonen på strekninga over floden Styx. Også meir kjende personar har vore ferjemann; ”*Han fører deg frelst over fjorden, heilt fram til den himmelske strand*” heiter det i Trygve Bjerkrheim sin klassiske song ”*Han tek ikkje glansen av livet*”.



Ferjing i vestnorsk fjordlandskap.

Fenomenet ferje er som vi ser både svært gammalt og svært symboltungt – i det minste

vestpå – og ferjelyrikk er mest for ein eigen sjanger å rekne. Men, sjølv om denne eldste delen av ferjesoga også er svært interessant, er det dei bilførande ferjene vi i det vidare skal avgrense oss til.

### Bilferjer

Tilliks med bilen er bilferjene eit fenomen som høyrer 1900-talet til. Men, dei første ferjene, i vår moderne tyding, var dei dampdrivne jernbaneferjene på 1800-talet. Prinsippet med direkte ombordkøyring langskips frå regulerbare ferjelemmar var først utvikla for jernbaneferjer og seinare brukt for bilferjer.



D/F ”Ammonia” kjem til ferjeleiet på Mæl i Tinnsjøen.

Også i Noreg var dei første moderne ferjene jernbaneferjer som vart sett i drift på Tinnsjøen frå 1909 (Norsk Sjøfartsmuseum, 2001).



M/F ”Salhusfærgen” frå 1918

Alt i 1918 fekk vi den første bilferja basert på dette prinsippet; M/F "Salhusfærgen". Dette var ei motordriven pendelferje som staten bygde for trafikk over Karmsundet i Rogaland. Denne ferja hadde gjennomkøring, styrehus ute i sida og propell i begge endar.

Også i innlandet var det behov for å krysse elver og innsjøar og i 1923 vart "Mjøsfærgen" sett i drift. Dette var ei pendelferje med gjennomkøring, men med sideportar som kunne leggjast ned som køyrebruer i kvar ende. Det skulle likevel gå om lag 20 år før prinsippet med langskips gjennomkøring over baug og hekk for alvor slo gjennom. D/F "Bastø" – vår einaste bilferje bygd med dampmaskin – som vart sett i drift i 1934 hadde langskips biloppstilling, men midtcasing, konvensjonelt kuttarskrog og sideportar for tverrskips ombordkøring.



D/F "Bastø" fra 1934

På 1920-talet og fram mot slutten av 1930-talet dominerte langt rimelegare løysingar basert på tradisjonelle skrog med ombordkøring tverrskips på framdekket. Nokre ferjestrekk med mykje trafikk fekk regulerbare ferjelemmar av tre, men mange stader – særleg der det var lange ferjestrekk med mellomstopp - måtte ein hjelpe seg med sliskar og vanlege dampskipskaiar. Ikkje å undrast over at det tok noko tid å få bilane om bord når ferja måtte forhalast noko for kvar bil.

I Nord-Noreg var lokalfarten avhengig av offentleg stønad og dermed underlagt statleg kontroll. I sør var det lettare å greie seg utan statleg tilskot (Norsk Sjøfartsmuseum, 2001). Mange etablerte

lokalselskap var likevel skeptiske til økonomien ferjefarten og slike framlegg hadde nok vanskar med å vinne fram hjå tradisjonelle selskap som hadde problem nok frå før. Mange initiativ til nye ferjeruter kom difor frå driftige frakteselskapar og nye interesseselskap.



M/K "Bilfergen" slik ho var 1924-25. Foto: ukjent.

Sjølv om det moderne prinsippet for ro-ro ferjer med langskips ombordkøring over baugen var kjent, representerte dette ei større investering enn det tida og omsteda mange stader var mogen for. Dei første tiåra av bilferja si historie i Noreg vart difor prega av rimelegare lokale løysingar der frakteselskapar og andre mindre trefarty vart tilpassa transport av 3-4 bilar over fjorden. Døme på dette er trekuttaren M/F "Bilfergen" som i 1921 vart levert til Aalesunds Færgeselskab. Denne var påbegynt som fiskebåt, men fullført som ferje med biloppstilling på tvers over framdekket. I



Korrespondanse midtjords mellom D/S "Stavenes" og M/K "Vesle-Øyvind". Postkortet har teksten "Bil kjører over fra en ferje over på en annen midt ute på Sognefjorden". Foto: Eberh. B. Oppi.

1936 vart ho ombygd til langskips gjennomkøyring.

Det hende også at "dampen" vart ombygd til bilferje, som t.d. gamle D/S "Stavenes" frå 1904 som i 1934 fekk rydda plass til å frakte 7 bilar på tvers over dekk – to av dei oppe på balustradedekket akter! Dette vart etter den tids målestokk ei retteleg stor ferje og ho vart sett inn i den nye ferjeruta Lærdal-Vadheim med korrespondanse midtfjords der bilane som skulle til Gudvangen via sliskar køyrde over på dekket til motorkuttaren "Vesle Øyvind".

Midt på 1930-talet var biltrafikken auka så mykje at investering i større om meir tidsmessige ferjer var både nødvendig og økonomisk forsvarleg. I 1937 vart M/F "Geiranger" med plass til 18 bilar levert til Møre og Romsdal Fylkesbåtar og i 1938 vart M/F "Folgefonn" med plass til opp til 20 bilar levert til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Begge hadde langskips gjennomkøyring over baug og hekk og la til ved regulerbare ferjelemmar. På desse ferjene var det forskjell på att og fram og dei hadde sokalla midtcasing med trappehus og maskinskylight. Ferjene hadde attpåtil høge fine røyrforma skorsteinar som ikkje hadde gjort skam på nokon rutebåt. Om samtida syntes ferjene var flotte og moderne er slektskapen med gamle dampen også tydeleg å sjå no i ettertid.



M/F "Geiranger" på postkort frå Havanna-Magasinet.

Og trass sine mange gode sider var det likevel ikkje desse ferjene som representerte framtidens ferjer. Alt året etter, i 1939, innevasla den

vesle treferja M/F "Torefjell" det som skulle kome. Dette var ei pendelferje for 8-10 bilar med ror og propell i begge endar og med trappehus og maskincasing flytta ut i eine sida. Ho var først tenkt med berre eitt styrehus midt på brudekket og innhakk i dekket framme og bak for sikta si skuld. Dette arrangementet skulle frå midt på 1960-talet bli mest einerådande, då det vart lagt til grunn for dei standard riksvegferjene som alle selskap med statstilskot då måtte byggje og som enno er i fart over heile landet.



M/F "Torefjell" ved kai i Steinestø.

Men, i mellomtida, fram til midten av 60-talet, fekk "Geiranger" og "Folgefonn" danne mønster for dei fine "turistferjene". I denne perioden hadde selskapa sjølv hand om utforminga av fartya sine og ingeniørane var enno ikkje avvende med å tenkje estetikk. Det vart bygde linjevake skipsliknande ferjer, gjerne med opne bruvengjer og kiosk på soldekket, som tok seg framifrå ut på postkort med sumarblå fjordar mellom grønne lier. Dagens ferjer kan nok vere både meir effektive og økonomiske, men "fjordferjene" frå denne perioden representerer tvillaust ferjeepokens estetiske høgdepunkt.

## Ferjefritt

I dag ser vi på ferja mykje på same vis som tidlegare generasjonar såg på rutebåten. Ferja har blitt eit stengsel, noko som avgrensar fridomen, men som vi likevel får greie oss med fram til brua eller den undersjøiske tunnelen er endeleg kjem og gjer verda døgnoyen.



For nokre generasjonar sidan var det ferja, saman med sin faste følgesvein rutebilen, som skulle gje oss den same fridomskjensla gjennom å erstatte rutebåten sine to daglege anløp med rutebilens fire-fem daglege turar i korrespondanse med ferja. Mange stader var dette ein liten revolusjon då dette gjorde det mogleg å dagpendle til arbeidsplassar som låg utanfor bygda.

Så lenge import av personbilar var regulert, og til dels behovsprøvd, var det ein nokon lunde jamn vokster i biltrafikken fram mot 1960. Frå 1. oktober 1960 vart det slutt på rasjoneringa, og talet på personbilar meir enn dobla seg fram til 1965. Dette året rulla det 466.000 bilar rundt på dei ikkje alltid så framifrå norske vegane, mange av dei på veg til ei ferje. I 1967 passerte

vi 500.000 bilar og i 1976 nådde vi millionen. I same tidsrom vart oppstillingsplassen ved mange ferjekaiar utvida ganske mykje.

Under slagordet "ferjefritt" fekk vi i tiåra som fylgde ein ny overgang frå sjø til land, eller rettare frå sjø til over eller under sjø. Med namn som "Rennfast", "Krifast" og "Trekantsambandet" er mange av dei tidlegare mest trafikkerte ferjestrekka no erstatta av bruer, undersjøiske tunellar eller ein kombinasjon av desse. Utbygginga av vegnettet på land har fjerna andre ferjestrekk, og no er det mogleg å køyre "ferjefritt" frå Oslo til Bergen.

M/F "Hardingen" (1966) i Kinsarvik, ein av dei siste "fine ferjene". Postkort frå Normanns Kunstforlag



## "HSD på sjø og land" - frå dampskip til ferje og rutebil

Det Hardanger Sunnhordlandske Dampskips-selskap (HSD) hadde etter starten i 1880 bygd seg opp som eit av Noregs største regionale ruteselskap. Hovudvekta var på tradisjonelle dampskip i lengre ruter mellom Bergen, Hardanger og Sunnhordland, og einskilte ruter til Stavanger.



Stormdekkaren D/S "Stord" (bygd 1913), eit av dei mange langruteskipa som fram til 1950-talet utgjorde hovuddelen av HSD si verksemd. Foto: Harald Sætre.

Men, like sidan 1912 då selskapet skaut inn aksjekapital i Automobillaget Haukelid hadde dei også vore involvert i lokale bilruter. HSD deltok gjennom aksjekjøp i ei rekkje ulike rutebilselskap i fartsdistriktet ettersom lokale initiativtakarar starta med biltrafikk. I motsetnad til ein del andre dampskipsselskap såg ikkje HSD på utviklinga av landvegs transport som uttidig konkurranse, men som ei interessant utviding av rutenettet.

Dei første køyrevegane var berre ei utviding av gamle tråkk og kjerrevegar frå dei inste og øvste gardane og rett ned til fjorden der naustrekkja og seinare dampskipskaien låg. Med tida vart nokre av desse bygdevegane bundne saman av riks- og fylkesvegar som gjekk langs etter fjordane. I 1955 vart denne utviklinga komen så langt at det var naturleg å slå saman 11 lokale billag i ruteområdet til eitt selskap under namnet HSD-Bilane.

Etter å ha engasjert seg i fleire bilruter på land såg HSD også behovet for ferjedrift. Sumaren 1928 leigde selskapet inn trebåten M/K

"Jøsenfjord" bygd 1916. Denne tok tre bilar på framdekket i ei improvisert ei ferjerute mellom Utåker, Skånevik, Kyrping og Fjæra i Sunnhordland. Denne ruta skulle både være ei tilbringarrute for HSD si ekspressrute mellom Sunnhordland og Bergen og leggje til rette for landvegs gjennomgangstrafikk mellom Haugesund, Etne og Odda (Bent, 1989).



M/K "Kinsarvik", HSD sitt første spesialbygde farty for bilføring. Foto: stp-forum 2005 "johar"

Erfaringane med "Jøsenfjord" må ha vore gode, for seint i 1929 vedtok HSD å byggje to bilførande motorskip. Til sumarruta i 1930 vart trebåten M/K "Kinsarvik" og stålskipet M/S "Tysnes" leverte. "Kinsarvik" vart sett inn i den nyskipa ferjeruta i Indre Hardanger, medan "Tysnes" overtok ruta i Sunnhordland etter "Jøsenfjord".



M/S "Tysnes" slik ho var som ny. Foto: Ivar Orgaland

Biltrafikken haldt fram med å auke, og alt i 1931 fekk "Kinsarvik" hjelp av enno eit nybygg i ferjeruta.

## M/S "Granvin"



"Granvin" ved den spesialbygde ferjелеmme i Eidfjord september 1933. Foto: HSD si bildesamling.



Byggjenummerplata

Erfaringane med "Tysnes" og "Kinsarvik" kan ha vore medverkande til at HSD valde å satse på ei litt større utgåve av "Tysnes" då dei kontraherte nytt skip for ferjeruta i Indre Hardanger. Det første skipet HSD bygde hjå Mjellem & Karlsen i Bergen var D/S "Aalvik" som vart levert i 1929. Dette vart også selskapet sitt siste dampskip. I løpet av den

komande ti-års perioden skulle HSD få levert ei rekkje motorskip frå dette verftet. Det første vart som nemnt vesle "Tysnes" på berre 76,1 fot. Erfaringane med skipet låg til grunn bygginga av neste motorskip, som vart litt større. Dette heldt fram gjennom 1930-talet og HSD fekk bygd 4 motorskip hjå Mjellem & Karlsen etter prinsippet "litt større enn sist".

Leveringa av M/S "Tysnes" skal i følgje Kåre Taule, ein veteran frå både verftet og veteran skipslaget, ha blitt kraftig forseinka som resultat av ein langvarig arbeidskonflikt ved verkstaden. Skipet skulle ha vore levert alt i 1929, men vart ståande på beddinga. Først i 1930 vart "Tysnes" levert til HSD. Erfaringane med skipet og verkstaden må likevel ha vore gode, då HSD alt i november same år kontraherte eit nybygg som skulle ha same arrangement, men vere noko større enn "Tysnes".



"Granvin" i rute på 1930-talet.

M/S "Granvin" vart levert til sumarsesongen 1931. På same vis som hjå veslesyster "Tysnes" og andre tidlege bilførande skip, hadde ingeniøren teke utgangspunkt i det kjende og freista tilpasse dette til dei nye behova. "Granvin" var ein tradisjonell lokalbåt tilpassa for bilføring. I spesifikasjonane for "nybygning no 63" kan vi sjå at konstruksjonen var tilpassa den ekstra dekksvakta som bilføringa medførte. *"Dekksbjelkene over lasterummet gjøres av ekstra styrke med et treghetsmoment av minst 30 % større enn iflg reglene. (...) Løslukene av tre, tilstrekkelig solid til plassering av automobiler over luken. (...) Der anbringes en løsrekke paa hver side for landgang, dessuten arransjeres rekkene midtskibs saaledes at de lettvindt kan løses fra forkant av midtskibsoverbygningen og forover, saa 3 automobiler kan kjøres inn over dekket ved siden av hverandre"* (Mjellem & Karlsen Verksted, 1930).



Rekka midtskips kan løftast av slik at bilar kan køyre om bord på framdekket.

Arrangementet vart tilpassa bilføringa ved å trekke overbygget og maskinrom lenger akter,

slik at ein fekk eit langt ope framdekk. Dette gjorde at det ikkje vart plass til nokon tradisjonell aktersalong og berre mannskapslugarane fekk plass under dekk akter. 1. plass fekk plass i ein forseggjort liten salong på akterdekket, men 2. plass var som tradisjonelt under dekk framme. Denne var delt langskips i ein herresalong og ein damesalong. I maskinrommet stod det ein to-sylindra enkeltvirkande semidiesel på 150 Hk frå Bolinder Motorfabrikk i Stockholm.

Sumarruta med bilførande skip gjennom Indre Hardanger vart kalla "turistruta". Gjennomgangstrafikken mellom Aust- og Vestlandet var avgrensa til sumarhalvåret då vegane over fjellet var vinterstengde, noko som gav stor forskjell i trafikken sumar og vinter. "Granvin" gjekk i "turistruta" frå 1931 til 1935 då "Eidfjord" vart levert som ein større versjon av "Granvin". Om vinteren gjekk "Granvin" i ulike lokalruter. For det meste i Sørfjordruta mellom Odda og Eide i Granvin.



M/S "Granvin" i Eidfjord tek ombord rutebilen R-1128 frå Bilruta Fana-Bergen som er på veg heim frå Stockholm i september 1933. Foto: HSD si bildesamling.

"Granvin" var eit heldig skip som tente HSD i 56 år utan dei store hendingane. Men, den 21. februar 1933 var ulukka ute. I tett snødrev og mørke var "Granvin" på veg ut fjorden til Norheimsund. Straum og vind førde "Granvin" ut av kurs og skipet gjekk rett på Tjuvaholmen nord for Øystese. På denne sida er holmen skrå som ein slipp og "Granvin" køyrde seg langt opp på land med framskipet, noko som førde til at akterskipet kom så lavt at

sjøen rann inn og ned under dekk akter. Slik vart ho liggande til bergingsfartyet S/B "Herkules" kom og lensa henne og drog henne av holmen. Då berget var slett og fint der ho gjekk på vart det ikkje noko skade på skroget og heller ikkje nokon av passasjerane vart skadde. Etter inspeksjon og turking var "Granvin" attende i ruta.



"Granvin" på Tjuvholmen i 1933. Foto: HSD si bildesamling.

Etter at bilvegen frå Bergen til Øystese var ferdig i 1932 auka bilferdsla slik at "Granvin" og "Kinsarvik" vart for små både for passasjer- og biltrafikken. Same året vart difor HSD sitt lasteskip D/S "Tyssedal" frå 1911 bygd om for å kunne føre 6 bilar på tvers av framdekket. "Tyssedal" vart så sett inn i ferjeruta i tillegg til "Granvin" (Kolltveit, 2005).



D/S "Tyssedal" med 6 bilar på lasteluka. Foto: Postkort frå Normann.

Eit nybygg til ruta vart no høgt prioritert ved nykontrahering og den enno litt større "Eidfjord" vart levert frå Mjellem & Karlsen til sumaruta i 1935. No vart det betre kapasitet for passasjerar, men også "Eidfjord" hadde berre plass til 3 bilar over framdekket og representerte soleis ikkje noko nytt, korkje når det gjeld kapasitet eller arrangement.



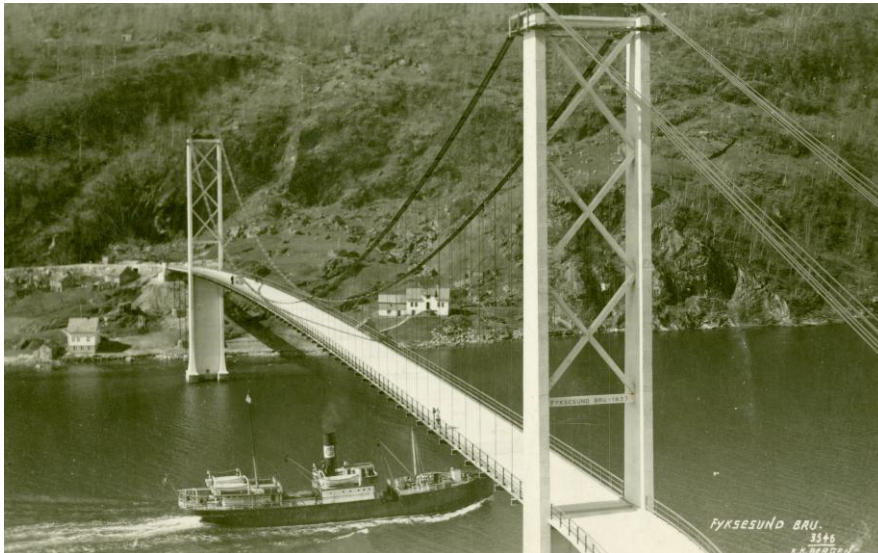
M/S "Eidfjord"

Med unntak av D/S "Tyssedal" var alle desse skipa bygd med tanke på bilføring og hadde noko kortare overbygg enn vanleg var på lokalskip. Det vart då betre plass til å føre bilar på framdekket. Rekka midtskips kunne løftast av for ombordkøyring og arrangementet på dekk elles var tilpassa bilføring. Sjølv om det vart det bygd regulerbare ferjelemmar ved anløpa i kvar ende av ruta var om bord- og ilandkøyringa ei tidkrevjande prosess med forhaling av skipet for kvar bil som skulle inn på dekket. Arrangementsmesig var desse skipa like mykje tradisjonelle lokalruteskip som ferjer, og konseptet hørte ikkje framtida til.



IRutebil på framdekket av "Granvin" på 1930-talet. Foto: Ukjend via Walter Fagerholdt

Med fullføringa av Fykkesund bru i 1937 vart det bilveg mellom Bergen og Ålvik, og tida var overmogen for ei spesialbygd bilferje med stor kapasitet på strekninga Ålvik - Kinsarvik. "Knappt noko krav sprengde hardare på enn kravet om betre ferjesamband i Indre Hardanger" står det å lese i HSD si jubileumsbok frå 1955 (Eskeland, 1955). Dette kravet kom både frå turistnæringa og frå distriktet og fann stønad hjå Vegstyret.



D/S "Rosendal" passerar under nybygde Fyksesund bru – den tids store Hardangerbru.  
Foto: Postkort frå K. Knutsen.

omkast. Ferja vart umiddelbart sett inn i ruta mellom Ålvik og Kinsarvik i Indre Hardanger.

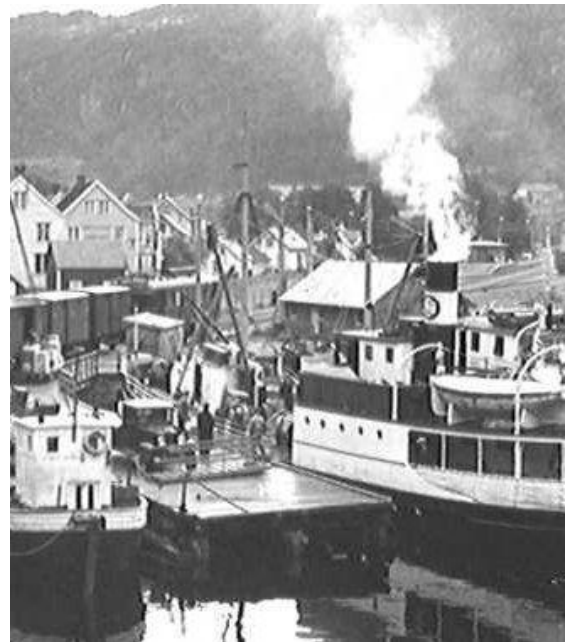
Sjølv om "Granvin" no var ute av ferjeruta heldt ho seg likevel i Indre Hardanger. Sørfjordruta frå Odda til Granvin var eit viktig samband, særleg no etter at det var komen jernbane fram til Eide i Granvin.

Våren 1936 kom styret i HSD med framlegg om å bygge ei ny bilferje for sambandet gjennom Indre Hardanger, men på det vilkår at statstilskotet vart stort nok (Eskeland, 1955). Styret fekk fullmakt til å arbeide vidare med saka og dei sende selskapet sin ingeniør til utlandet for å setje seg inn i siste nytt innan bilferjer. Heimkomen frå Danmark teikna HSD sin ingeniør Johan Daae ei etter den tids målestokk uvanleg stor og moderne ferje med langskips gjennomkøyring. Ferja skulle ha plass for opp til 20 bilar - mot "Granvin" og "Eidfjord" sine 3 – og sertifikat for 300 passasjerar.



M/F "Folgefonn", Landets største bilferje ved leveringa.

Den 2. juni 1938 vart M/F "Folgefonn" levert som byggjenummer 370 frå BMV i Solheimsviken. Ferja var 117 fot lang og utstyrt med ein Wickmann 4-sylindra enkeltvirkande semidiesel på 300 bhk med



"Granvin" ved kai i Eide etter at Hardangerbana var opna i 1935.

Hardangerbana vart opna for trafikk 30. mars 1935, men vedtaket om bygging vart gjort av Stortinget alt i 1919. Dette skulle ha vore ein del av eit jernbaneanlegg som skulle binde saman Vestlandet frå Karmøy til Ålesund. Men, i staden vart Hardangerbana den einaste delen som vart bygd. "Granvin" si rute gjekk no mellom industristaden Odda og jernbanestasjonen i Granvin. I dette sambandet skulle det ha gått jernbaneferjer, med spor vidare frå Odda til Haugesund og over

Karmøy. Men, som kjent er historia om jernbanen i Noreg også historia om store, men aldri gjennomførte planar. Hardangerbana og vesle "Granvin" med plass til 3 bilar skulle difor bli det næraste ein kom realiseringa av eit slik samband.

Erfaringane med storferja "Folgefonn" styrka HSD sin vilje til å satse på ferjedrift der forholda låg tilrette for dette og selskapet følgde derfor godt med på vegbygginga i distriktet. Men, krigsåra medførde at slike planar måtte utsetjast, som så mangt anna. I tillegg til "Folgefonn" skulle HSD si ferjeflåte difor bestå av "Tysnes", "Kinsarvik" og "Granvin" heilt fram til 1953.

Den 9. april 1940 gjekk "Granvin" i rute i Indre Hardanger. Skipet vart rekvirert til troppetransport for norske soldatar. Natta til 25. april 1940 skulle "Granvin" frakta saman med "Eidfjord" frakte norske soldatar frå Kinsarvik til Granvin. Då dei fekk vite at fem tyske motortorpedobåtar var på veg inn Hardangerfjorden gjekk dei i staden inn til Ulvik. Medan "Eidfjord" vart beslaglagt av tyskarane greidde "Granvin" å kome seg ut fjorden før dei tyske båtane gjekk til åtak.

Med framvoksteren av ein moderne ferjeflåte på 1950-talet var ferjetida ute for "Tysnes" og "Granvin", som frå no av vart nytta i reine lokalruter med passasjerar og last. Medan "Tysnes" for det meste heldt seg i Sunnhordland var "Granvin" innom dei fleste av HSD sien lokalruter på 1950- og 60-talet.

I 1968 vart lokalrutene i Indre Hardanger omlagt slik at Sørfjordruta og ruta kring Oksenhalvøya kunne utførast med eitt skip. Ruta kring Oksenhalvøya vart tidlegare utført av M/S "Fjordgubben, tidlegare "Lønningdal I", som tilhørte eit partsreiarlag eigd av Olav Linga og Bjarne Lutro i Hardanger. No selde HSD "Granvin" til Linga og Lutro, men leigde så skipet attende for den omlagde ruta. "Granvin" heldt difor fram under HSD sitt merke i Indre Hardanger lokalrute fram til ruta

vart lagd ned i 1987 etter opninga av tunell- og vegsambandet mellom Eide og Bruravik.

## Endringar

Med åra vart "Granvin" noko ombygd. Ikkje dei store endingane, men nokre tilpassingar må ha synt seg naudsynte i dei ulike rutene. Like før krigen vart bruvengjene overbygde på alle sider bortsett frå akter, slik at skipet fekk eit arrangement her som minna om "Folgefonn".

Truleg kring 1953 i samband med at "Granvin" nokre år vart nytta i ruta på Sunnhordland, vart det gjort nokre endringar for å gjere skipet meir sjøtålig. Svineryggen vart gjort lenger for å unngå vassdrev på dekk og røyrrukka kring akterskipet bytta ut med tett skanseledning.



Etter ombyggingane kring 1953. Foto frå HSD si bildesamling.

På denne tida vart sjukelugaren på styrbord side i overbygget ombygd til mannskapsmesse. Det vart også gjort endringar i framskipet. Av omsyn til kollisjonsskottet hadde mannskapslugaren heilt framme under dekk tilkomst gjennom ein eigen nedgangskappe. Då dei fekk løyve til å laga dør i skottet vart kappen fjerna, slik at mannskapet kunne gå ned trappehuset til salongen aktanfor lugaren.

På 1950-talet vart også faspanelen i innreiinga dekt med huntonitplater. På babord side i overbygget bak postlugaren var det to wc utan vaskeservantar på kvar side av eit rom med vaskeservant. Desse romma vart bygde om til to wc med kvar sin vaskeservant.



Ved kai i Kinsarvik i 1980. Foto: Harald Sætre.

Etter at Linga og Lutro overtok "Granvin" vart den gamle Bolinder-maskina bytta med ein 3ACA Wichmann på 300 hk. Det var ikkje var plass til ekstra støydemping i skorsteinen, og den nye maskina vekte opp folk på andre sida av fjorden då dei starta opp om morgonen. Dei utvida også brua. Først på babord side der den overbygde bruvengja fekk akterskott og døra flytt dit. Kort tid etter, då båten fekk radar, vart også bua utvida på same vis mot styrbord. Passasjerinnreiinga under dekk i framskipet vart fjerna til fordel for eit utvida lasterom. Lukekarmen vart forlenga og masta vart flytta lenger fram og fekk lengre bom. For å dempe lyden frå den nye maskina vart den gamle skorsteinen i 1970 bytta ut med ein større skorstein med moderne utsjånad, men utan den ønska effekten. På eit tidspunkt fjerna dei også den eine livbåten og sette opp rekke kring akterenden av båtdekket, der det tidlegare ikkje hadde vore tilgjenge for passasjerar.

### Tida som veteranskip

Etter 56 år i lokalrute for HSD vart "Granvin" i 1988 overteken av veteranskipslaget Fjordabåten, som året før hadde opplevd at D/S "Stord" vart øydelagd av brann etter mange års restaurering. Men, laget sine eldskjelar hadde ikkje brunne ut, og desse starta no arbeidet med å restaurere "Granvin".

Etter ombygginga i 1968 var den vesle dekkssalongen akter det einaste passasjerrommet om bord. For å gjere båten meir teneleg som passasjerbåt vart det laga ein

kopi av det gamle nedgangshuset på framdekket og salongen under dekk bygd opp att, men no noko lengre og no med berre eitt rom. Masta vart flytt atterover og den utvida lasteluka fekk original storleik.



Utsjånad etter restaurering i regi av veteranskipslaget Fjordabåten. Foto: Tor Resser.

Kjøpet av "Granvin" medførte ikkje at Veteranskipslaget hadde gjeve opp D/S "Stord". Etter ei lang og svært krevjande restaureringsprosse kunne D/S "Stord" igjen gå for eiga maskin i 2005. Langruteskipet D/S "Stord" og lokalruteskipet "Granvin" har vore parhestar i HSD sine samband i både Hardanger og Sunnhordland, og saman representerer desse skipa hovudtrekka i vestnorsk samferdsle frå førre hundreårsskifte og fram til snøggbåtar og moderne bilferjer overtok fjordane.



"Stord" og "Granvin" i Leirvik 2010. Foto: Harald Sætre.



## Verna farty frå Det Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap

I dag er HSD ein del av Tide ASA, der også ei rekkje andre regionale og lokale vestnorske ruteselskap inngår.

Eit spesielt tilhøve er at HSD er representert med heile tre ferjer på fredingslista. Dette skuldast m.a. at HSD sine farty vart særst godt vedlikehaldne, at dei vart nytta i rutefart heilt opp mot vår tid og at det siste 30 år har vore ei aukande interesse for fartyvern i selskapet sitt fartsområde.

Forholdet gjev ein ekstra dimensjon til fredinga av ferjer, då desse tre - i tillegg til å vere gode representantar for ferjeflåten generelt – også gjev oss ein eineståande god

dokumentasjon av utviklinga innan ein region og hjå eit av våre største og eldste ferjeselskap. Dei tre fartya, ”Granvin” (1931), ”Folgefonn” (1938) og ”Skånevik” (1967) har også gjort teneste i hovudsambandet mellom Aust- og Vestlandet gjennom Indre Hardanger. Samla dokumenterer desse fartya ein konkret og samanhengande utvikling frå bilferja si tidlegaste epoke og frem til innføringa av standard riksvegferjer.

Som det går fram er det, i tillegg til dei tre freda ferjene, fleire tidlegare HSD-farty som er tekne vare på innan fartyvernet. Dette kan difor vere eit passande høve til å gje eit samla oversyn over desse:

namn	levert	type	hjá HSD	byggjeverft	eigar	status
D/S Stord	1913	langruteskip	1913-1969	Laxevaag Jernskipsbyggeri	Stiftinga D/S Stord	vernestatus
M/S Tysnes	1930	lokalskip	1930-1963	Mjellem & Karlsen	Geir Røssland	vernestatus
M/S Granvin	1931	lokalskip	1931-1987	Mjellem & Karlsen	Veteranskipslaget Fjordabåten	freda 2011
M/F Folgefonn	1938	bilferje	1938-1979	Bergens Mek. Verksteder	Hardanger og Voss Museum	freda 2011
M/S Midthordland	1947	lokalskip	1962-1971	A/S Stord	Midthordlandske Dampskipsselskap	vernestatus
M/F Bjørnefjord	1962	bilferje	1962-1988	Brødrene Lothe A/S	Hardanger Veteranferjelag	vernestatus
M/F Skånevik	1967	bilferje	1967-2004	Ulstein Mek. Verkstad	Ferjelaget Skånevik	freda 2005

M/S ”Midthordland” vart HSD-skip ved samanslåinga av Midthordlandske Dampskipsselskap (MDS) og HSD i 1962. I dag er skipet eigd av det gjenoppretta MDS og malt i dette selskapet sine fargar.

I tillegg henta ein privatperson i 2009 heim M/F ”Hardangerfjord” bygd 1953 frå ein skipshoggar i Danmark. Føremålet skal vere å taka vare på ferja, men Riksantikvaren har ikkje motteke søknad om vernestatus for denne.

I regi av selskapet sine pensjonistar og tilsette i HSD sine tidlegare avdelingar er det i tillegg teke vare på ei stor mengd rutebilar frå 1930-åra til 1970-åra. Denne veldige interessa for å restaurere eldre HSD-materiell fekk Bård Kolltveit, tidlegare direktør på Norsk Maritimt Museum og HSD sin faste historikar, til å lansere namnet Hardanger Sunnhordlandske Veteranskipsselskap – HSV. Sjølv om HSD i dag er borte som sjølvstendig selskap vitnar dette om at selskapet vert opplevd som ein så



sentral del av distriktet si historie at minna om det lever vidare og inspirerer det frivillige kulturvernarbeidet.

”Folgefonn”, ”Granvin” og ”Stord” tek seg ein liten pause, truleg i Granvin ein sumardag på 1950-talet. ”Folgefonn” i ferjeruta Kvanndal-Kinsarvik, ”Granvin” i Indre Hardanger lokalrute og ”Stord” i langruta Bergen-Odda. ”Folgefonn” og ”Granvin” er i dag freda og ”Stord” har vernestatus. Foto: Ukjent

## Kjelder

---

**Bent, Mike. 1989.** *Steamers of the Fjords. Bergen shipping since 1839.* London : Conway Maritime Press, 1989.

**Ersland, Otto. 2005.** *Dei fine ferjene.* Bergen : Kapabel forlag, 2005.

**Eskeland, Severin. 1955.** *Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 75 år.* Bergen : Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, 1955.

**Foss, Bjørn. 1986.** *Ferjelandet.* Ålesund : Forlaget Nordvest, 1986.

**Kolltveit, Bård. 2005.** *I rute. HSD 125 år - 1880-2005.* Bergen : Vigmostad & Bjørke, 2005.

—. **1979.** *M/F Folgefonn. HSD-posten.* 1979.

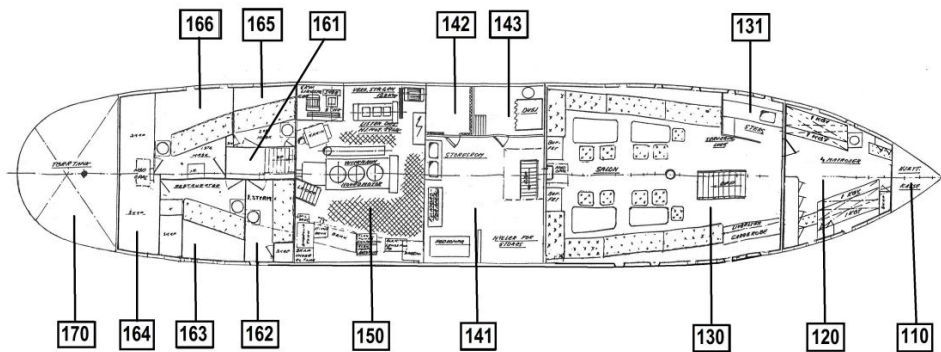
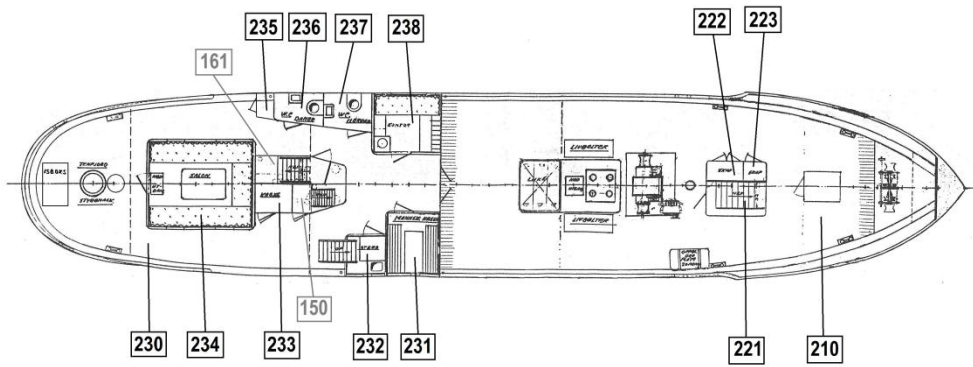
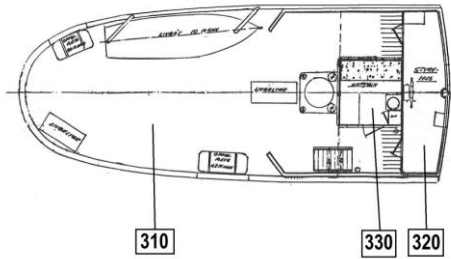
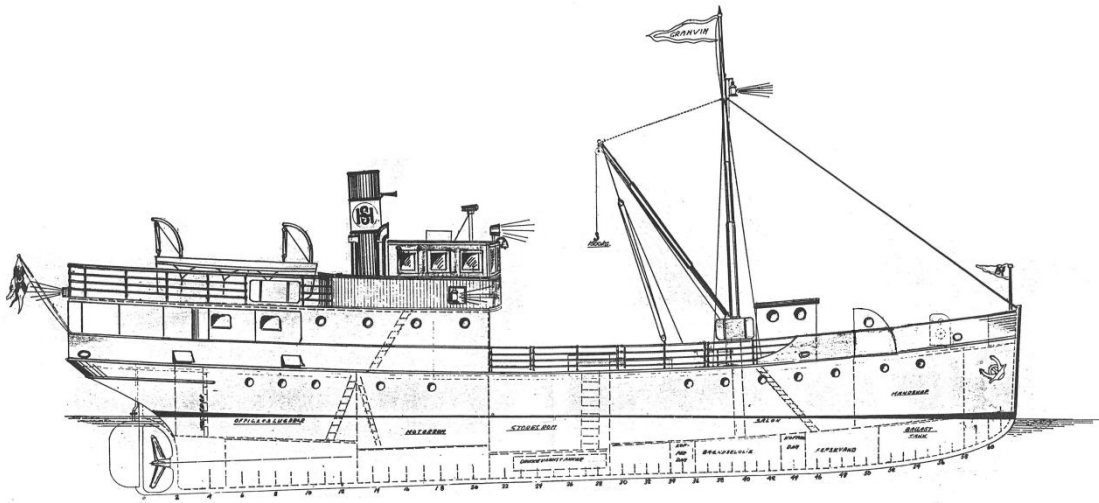
—. **1980.** *Over fjord og fjell. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 1880-1980.* Bergen : Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, 1980.

**Mjellem & Karlsen Verksted. 1930.** *Spesifikasjon over Nybygning No 63.* Bergen : s.n., 1930.

**Norsk Sjøfartsmuseum. 2001.** *Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer.* Oslo : Statens vegvesen vegdirektoratet, 2001.

# Inventering (14. april 2011)

Styrhustak  
 Brudekk  
 Hovudekk  
 Banjerdekk



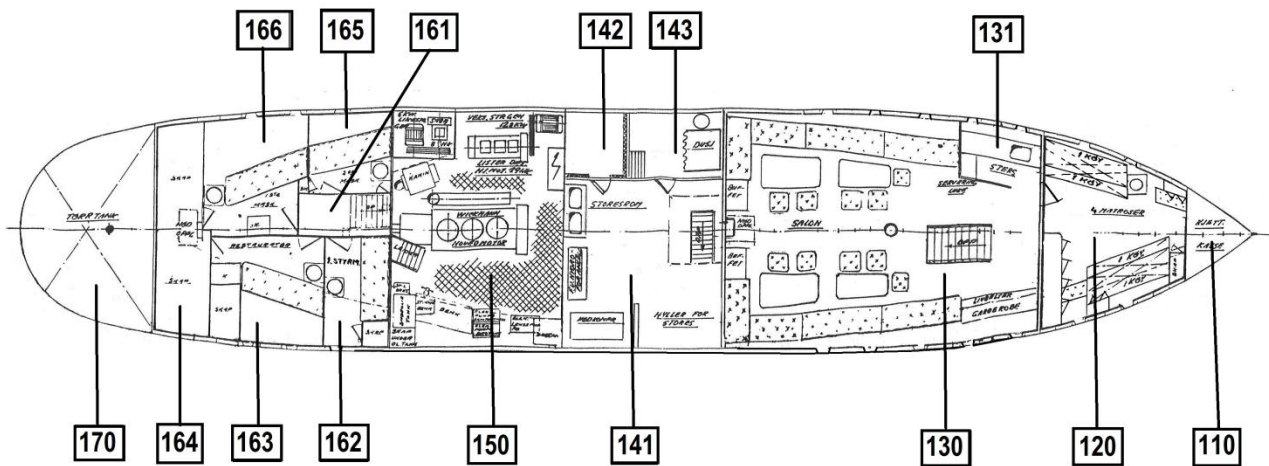
M/S "Granvin" ved dokumentasjon i Dåfjorden 14. April 2011





Ny babord livbåt bygd hjå Hardanger Fartøyvernssenter er komen ombord (Foto: Steinar Andersen).

## Banjerdekk



### 110 Forpigg

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	110	Forpigg
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kjettingkasse	Kollisjonsskott	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
		Ankerkjetting
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		

Det var ikkje mogleg å fotografere i kjettingkassen.

## 120 Lugar for matrosar

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
100	120	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Matroslugar	Lugar for 4 matrosar	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Huntonit på skott og i himling. Linoleum på dørk. 4 køyer av jern, skap av malt treverk. Vask med klaff og to sittebenkar med stoppa pute.		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Sett mot frontskott (over til venstre), framme mot babord (over til høgre), skåp på akterskott (under til venstre), mot styrbord atter (midten under) og mot atterskott langs babord (under til høgre).



## 130 Salong

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	130	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
2. plass salong	Opphaldsrom for passasjerar	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Faspanel på skott og i himling. Linoleum på dørk. Bord av mahogny på søyler av tre, sofabenkar trekte med skinn langs skutesidene. To mahogyfinerte buffetar på atterskottet. Trappe opp til dekk av lakka furu.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Trappe opp til dekk (over til venstre), langs babord side mot atterskott (over til høgre), mot styrbord side atter (under til venstre) og garderobe framme på styrbord side (under til høgre).





Framover mot sters langs babord side (venstre) og møblar sett atterover langs babord side (høgre).



### 131 Sters

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
100	131	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Sters / kiosk	Rom for sal av mat	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Faspanel på skott og i himling, linoleum på dørk. Hyller, serveringsluke og innreiing av edeltre eller finert med eldeltre. Stålvask i benk.		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



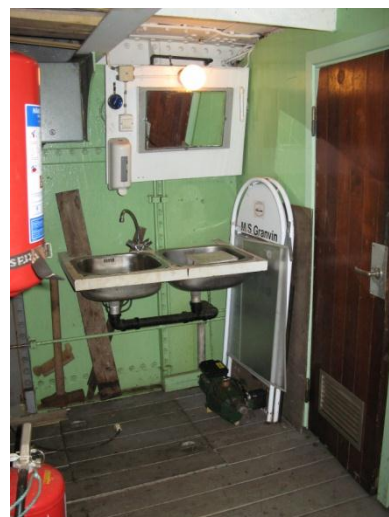
## 141 Lasterom / storesrom

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
100	141	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Lasterom	Rom for oppbevaring av last	Pumper/kompressorar på styrbord side atter.
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Dørk og deleskott av tre. Stålvask på atterskott. Leder av stål.		Diverse reiskap, delar og utstyr.
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Leder ned frå lukekarm (over til venstre), skott mot rom på babord side (over til høgre), lager framme mot styrbord (under til venstre) og lukekarmen sett frå rommet (under til høgre).





Teknisk utstyr i attré hjørne mot styrbord (venstre) og vaskar på atterskott (høgre).

### 142 Proviandrom

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	142	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Proviandrom	Lagring av matvarer	Kjøleskåp og fryseboks.
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Dørk, frontskott og lagerhyller av tre.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Sett gjennom døra inn mot babord side (venstre). Kjøleskåp og frysar langs atterskott (høgre).

## 143 Vaskerom / bad

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	143	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Bad	Rom for varmtvannsbereder og dusjkabinett	Varmtvasstank
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Dørk og atterskott av tre.	Dusjkabinett	
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Sett gjennom dør mot babord skuteside (venstre over). Dusjkabinett mot frontskott (høgre over), vask på atterskott (venstre under) og varmtvasstank mellom dusj og babord skuteside (høgre under).



## 150 Maskinrom

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
100	150	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Maskinrom	Rom for framdriftsmaskineri og maskinutstyr	Hovudmaskin og hjelpemaskiner med tilhørende tekniske system, hovudstraumtavle, kullbaks til sentralfyr, verkstadbenk.
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Dørk av stålplater, leder av stål. Arbeidsbenk av stål.		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Nedgang frå dekk (over til venstre og midten) og leder sett frå maskindørk (høgre over).



Hovudmaskina sett frå babord side.



Original opning i dekk for stempeltrekk på den 2-sylindra Bolinder-maskina som "Granvin" vart levert med i 1931 (venstre over). Hovudstraumtavle på frontskott (høgre over).



Den originale kullbaksen med skyveluke til sentralfyren atter på babord side av maskina (venstre over). Frontskott på styrbord side av maskina med hylle for maskindagbok (høgre over).



Byggenummerplata på hovudmaskina.

## 161 Trappegang

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
100	161	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Gang	Korridor med trappe opp til hovudekk	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Skott og himling av faspanel. Linoleum på dørk. Trappe av tre med rekkverk av messingrøyr. Ventilasjonskanalar av jernblikk		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Mot trappe framover opp mot dekk (over) og mot atterskott (under).



## 162 Lugar for 1. styrmann

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	162	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Lugar for 1. styrmann	Rom for mannskap	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Huntonit på skott og i himling, linoleum på dørk. Skåp, vask med klaffe og spegel. Sofabenk med skuffer under. Radiator.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Frå dør mot styrbord (venstre over og under), skuffer under sofabenk (høgre over), skott mot gang med skåp og krok for oppslagsrygg (manglar) i himling (høgre under).





## 163 Lugar for restauratør

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	163	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Lugar for restauratør	Rom for mannskap	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Huntonit på skott og i himling, linoleum på dørk. Skåp, vask med klaffe og spegel. Sofabenk med skuffer under. Radiator.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Frå dør mot styrbord (venstre over), sofabenk langs styrbord side (høgre over), frontskott med vask, spegel og open dør (venstre under) og skott mot babord med klaffebord og radiator (høgre under).



## 164 Stores

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	164	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Stores	Lager for matvarer og utstyr	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Faspanel på skott og delar av himling. Hyller av tre. Rømningsleider til dekk av tre.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Atterover gjennom døra (venstre over), hyller på styrbord side (høgre over), synlege skrogplater under hyller på styrbord side (venstre under) og tverrskips mot babord (under høgre).



## 165 Lugar for 2. maskinist

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	165	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Lugar for 2. maskinist	Rom for mannskap	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Huntonit på skott og i himling, linoleum på dørk. Skåp, vask med klaffe og spegel. Køye med skuffer under. Sittebenk med laus pute. Radiator.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Frontskott med vask (venstre over), atterskott med skåp, provisorisk benk og radiator (over høgre), sittebenk med pute på skott mot trapp (under venstre) og atterskott med lampe (under høgre).

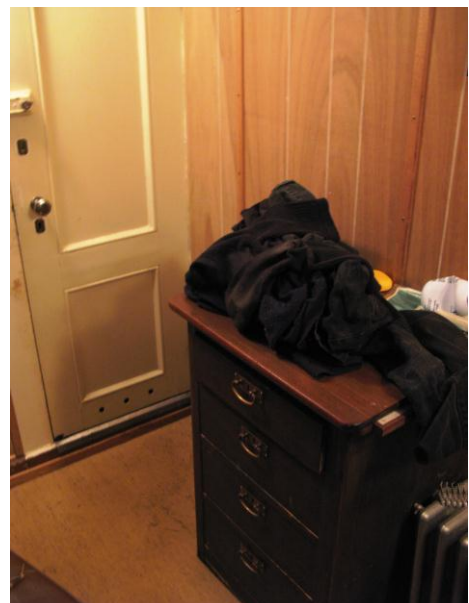


## 166 Lugar for maskinist

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	166	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Lugar for 2. maskinist	Rom for mannskap	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Huntonit på skott og i himling, linoleum på dørk. Skåp, vask med klaffe og spegel. Og sofabenk. Radiator.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Køye og sofabenk langs styrbord side (vesntre over), frontskott med ventil (høgre over), atterskott med vask og spegel (venstre under). Kommode og radiator på babord skott (høgre under).

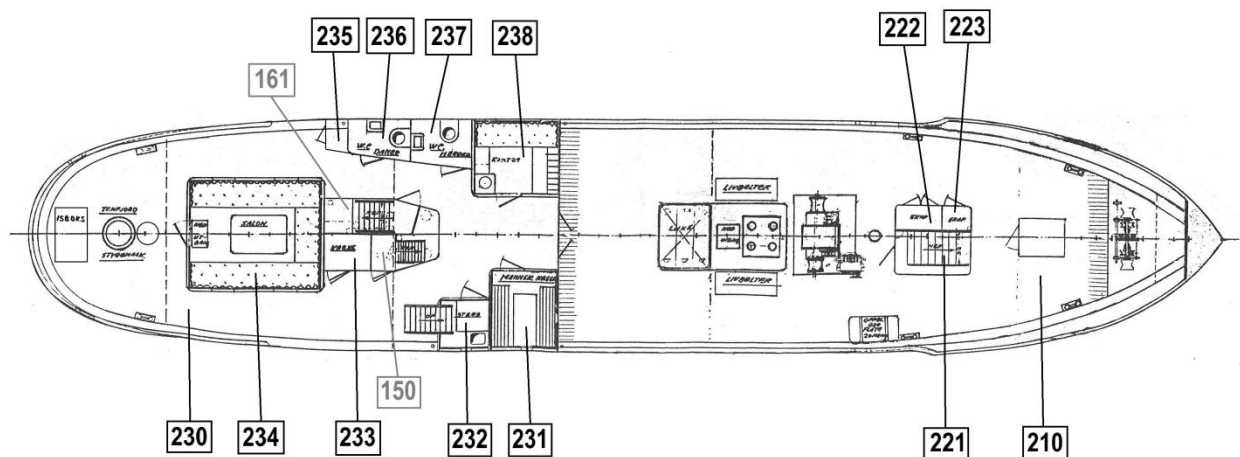


## 170 Akterpeak

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
100	170	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Tørrtank	Tørrtank	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Ingen	Ingen	
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		
Hylse for roraksel går opp gjennom tanken.		

Det var ikkje mogleg å fotografere i akterpeaktanken.

## Hovuddekk



## 210 Framdekk

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Areal/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	210	
<b>4. Namn på areal</b>	<b>5. Funksjon areal</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Framdekk (bildekk)	Plass for bilar og last	Ankerspel og vinsj.
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		
Røyrekkjene kan løftast av for ombordkøyring av bilar på tvers over dekk.		

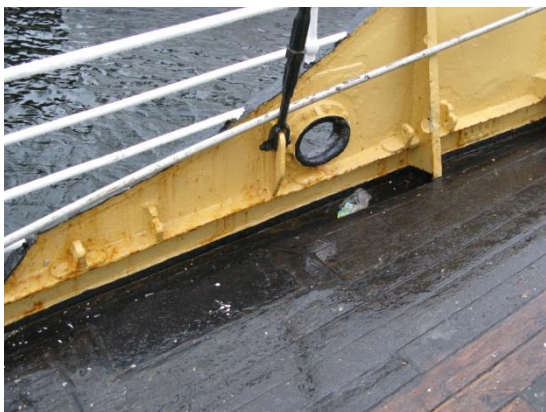


Jernskåp framme i baugen (venstre over), ankerspel med ankerkjetting (høgre over). Atterover på styrbord side (venstre under) og på babord side (høgre under).





Atterover på styrbord side (venstre over) og på babord side (høgre over). Skylight over salong og vinsj (venstre under). Dekkshus med trappe og skåp (høgre under).



Spor etter tidligere vantfeste på babord svinerygg (venstre) og lasteluke med beslag (høgre).

## 221 Trapperom

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	221	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Trapperom	Rom for trappe ned til salong og lugar under dekk	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Trappe av tre med rekkverk av tre i seftere av metall.		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Frå dør i atterskott mot trappe (venstre over). Rekkverk på styrbord side (høgre over). Op trappa til dør mot dekk (venstre under). Traleverk innfor døra (høgre under).





## 222 Malarskåp

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	222	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Malarskåp	Lager for maling og rekvisita	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



## 223 Skåp

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	223	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Skåp	Lager	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Skapet var avlåst.

## 230 Atterdekk

1. Dekksnivå	2. ArealEining nr.	3. Namn på fartydel
200	230	
4. Namn på areal	5. Funksjon areal	6. Maskinutstyr
Akterdekk	Hovuddekk	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Tredekk, dører og vindauge av teak, kart i eikeramme, benk med skap av teak. Leder av teak til brudekk.	Brannskap av teak, iskasse av teak heilt akter og traleverk over styremaskin av malt tre.	
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Atterover frå dør i frontskott mot midtcasinga med kart på frontskott (venstre over), atterover mot styrbord side (høgre over), atterover langs styrbord side av salonghuset (venstre under) og dekket attanfor salonghuset (høgre under). Merk den originale iskassen heilt akter.

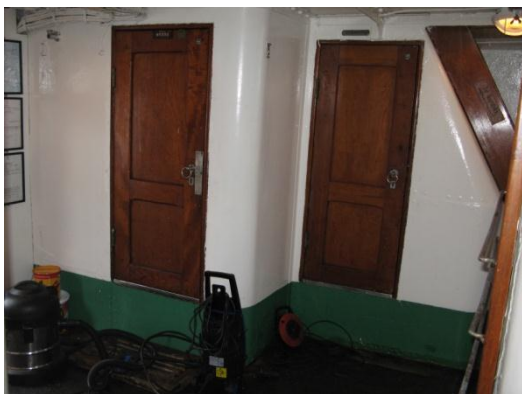




Akterskott med dør til førsteplass salong (venstre over), frammetter på babord side av salongen (høgre over). Skott med dør til postlugar og original påostkasse (venstre under) og leder opp til brudekk på styrbord side (høgre under).

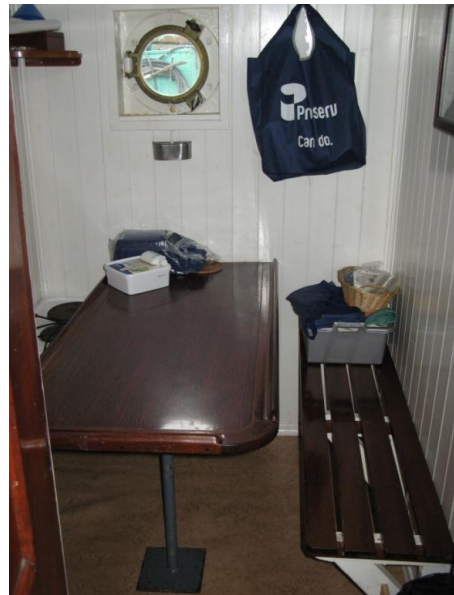


Dør til messe og sters rett bak frontskottet på styrbord side (venstre under), brannskap på styrbord side (midten under) og postkasse på skott til postkontor på babord side (høgre under).



## 131 Mannskapsmesse

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
200	131	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Messe	Spiserom for mannskap	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Faspanel på skott, huntoniot i himling, belegg på dørk. Bord på søyle og spilebenkar av tre. Hengeskåp i hjørne mot frontskott/midtskips og bagasjehylle med nett på frontskott.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Mot frontskott og styrbord (venstre over), mot styrbord (høgre over), Spilebenk (venstre under) og hjørneskåp på frontskott/skott mot babord (høgre under).



## 232 Sters

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	232	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Sters	Rom for oppvask og oppbevaring av dekkety	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Faspanel i himling og på skott, fliser på dørk. Benk med vask i stålplate, skuffer/skåp under.		Skipets/selskapets porselensservice og bestikk.
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Mot styrbord ytterskott (venstre over), mot styrbord langs frontskott (høgre over), Skrått akterskott under leider til brudekk (venstre under) og skåp og skuffer under benk (høgre under).



## 233 Bysse

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
200	233	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Bysse	Rom for tillaging av mat	Komfyr av merket "Pyro".
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Fliser på dørk. Komfyr med oljebrennar. Benk av tre med stålplate på topp og skuffer og skåp under. Jernstang med krokar til oppheng av kjøkenutstyr.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Mot babord (venstre over), komfyr og benk (høgre over), skott mot styrbord (venstre under) og stålstong med krokar for kjøkenutstyr over komfyr langs skott mot babord (høgre under).



## 234 Salong

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	234	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Salong	Opphaldsrom for passasjerar	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Respatex med mahognylistar på skott over sofabenkar, baderomsplater (?) i himling, belegg på dørk. Sofabenkar med skinntrekk og listverk av mahogny. Bord på søyler av støpejern. Radiator	Skipsur på frontskott. Svart/kvitt foto frå fartsområdet i Indre Hardanger bak glas innlista med mahogny. Gardinbrett av mahogny opphengt på krokar.	
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Mot frontskott (venstre over), mot hjørne framme mot babord (høgre over), hjørne atter mot babord (venstre under) og atterskott med dør til dekk (høgre under).



## 235 Bøtteskåp

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	235	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Bøtteskåp	Skåp for reinhaldsustyr	
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Hyller av tre		Utstyr for reinhald.
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Skåpet sett attanfrå (venstre over), døra open (høgre over) og eldre garderebekrokar på treplate på frontskottet inne i skåpet (under).





## 236 Toalett for damer

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
200	236	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Dametoalett	WC	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Fliser på dørk, toalett og vask av porselen, spegel, dorullhaldar.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Framover langs babord side (venstre over), spegel og vask på frontskott (høgre over), garderobekrok på akterskott (venstre under) og dorullhaldar på styrbord skott (høgre under).



## 237 Toalett for herrar

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
200	237	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Herretoalett	WC	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Fliser på dørk, toalett og vask av porselen, spegel i treramme, dorullhaldar.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Mot babord side (venstre over), vask og spegel på atterskott (høgre over), spegel (venstre under) og dorullhaldar på frontskott (høgre under).



## 238 Postlugar

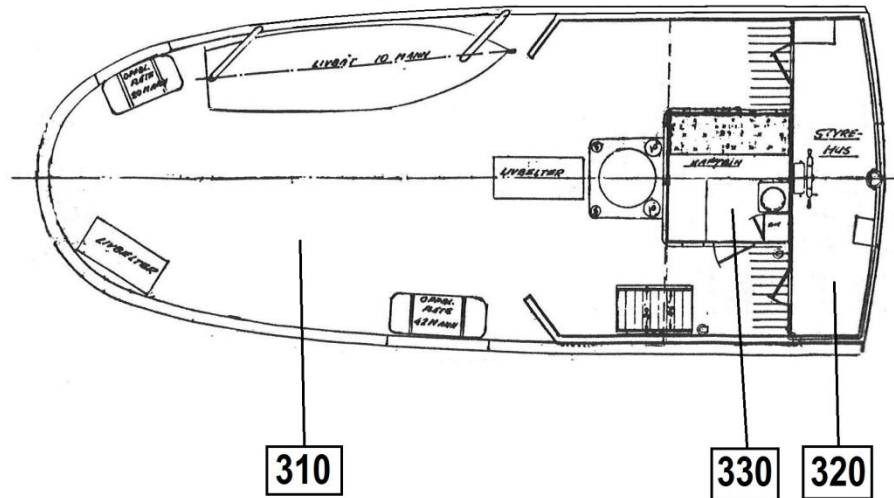
<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
200	238	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
Huntonit på skott og i himling, linoelum på dørk. Sofabenk, skrivebord, vask med klaffe, posthyller, klokke, karaffelhylle.		
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Frontskott med skrivebord og brevhylle (venstre over), skott mot styrbord med brevkasse og karaffelhylle (midten over), vaskeservant i styrbord hjørne på akterskott (høgre over), posthyller på akterskott (venstre under) og ytterskott mot babord med sofabenk og skipsur (høgre under).



## Brudekk



### 310 Båtdekk

1. Dekksnivå	2. Areal/Eining nr.	3. Namn på fartydel
300	310	
4. Namn på areal	5. Funksjon areal	6. Maskinutstyr
Brudekk	Overbyggningsdekk, livbåtstasjon.	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Tredekk, dører av teak.	Livbåt i krybber av tre og svingdaviter av jern.	
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Frametter mot akterskott bru/kapteinslugar (venstre over) og atterover (høgre over).



Leider til hovuddekk på styrbord side (venstre over), teakrekke framfor babord livbåt (høgre over), fremre livbåtkrybbe på babord side (venstre under) og babord side frametter mot brua (høgre under)



Innsida av teakrekka framfor babord livbåt (venstre under) og innsida av overbygd areal attanfor brua på babord side (høgre under).



## 320 Bru

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Rom/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
300	320	
<b>4. Namn på rom</b>	<b>5. Funksjon rom</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Bru / styrhus	Rom for manøvrering og navigering	Kompassøyle med natthus, styremaskin, radar, manøversøyle, elektriske tavler og styreenheter for alarmsystem.
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Mot babord (venstre over), mot styrbord (høgre over), atterskottet, venstre under), karthyller under tak på babord side (høgre under).



### 330 Kapteinslugar

1. Dekksnivå	2. Rom/Eining nr.	3. Namn på fartydel
300	330	
4. Namn på rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Kapteinslugar	Lugar for kaptein	
7. Innreiing	8. Fast inventar	9. Lagra objekt
Huntonit i himling og på skott, sofabenk trekt med ullstoff, skrivebord av mahogny, dokumenthyller, klesskåp, vask med klaffe, spegel og parafinlampe.		
10. Særdrag/funksjonelle løysingar		



Mot babord skott (venstre over), skrivebord på atterskott (midten over), hyller over skrivebord (høgre over), oljelampe og spegel på frontskott (venstre under), skåp på frontskott (midten under) og vask med klaffe på frontskott (høgre under).



## 400 Styrhustak

<b>1. Dekksnivå</b>	<b>2. Areal/Eining nr.</b>	<b>3. Namn på fartydel</b>
400	400	
<b>4. Namn på areal</b>	<b>5. Funksjon areal</b>	<b>6. Maskinutstyr</b>
Styrhustak	Tak over styrhus og plassering av radar, batterikasse mm.	Radar, batterikasse
<b>7. Innreiing</b>	<b>8. Fast inventar</b>	<b>9. Lagra objekt</b>
<b>10. Særdrag/funksjonelle løysingar</b>		



Mot babord side (venstre over), frametter (høgre over), mot fremre hjørne på styrbord side (venstre under) og radarsøyle (høgre under).







Kablar og brytarar på akterskottet i styrhuset. Fleire generasjonar med endringar, tilføyningar og overmaling gjev eit inntrykk som berre kan skapast over svært lang tid. Dette er døme på slikt som gjev skipet ein lett lesbar historisk dimensjon. Dette kan vanskeleg attskapast ved rekonstruksjonar og går oftast tapt ved gjennomgripande restaureringar.