

MS «Salten»

Fredningsdokumentasjon

Vedlegg til fredningssak



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Forord

En fredningsdokumentasjon er et vedlegg til fredningsvedtaket. Dokumentasjonen opplyser vedtaket og danner utgangspunkt for fremtidig forvaltning av kulturminnet.

Fredningsdokumentasjonen belyser ikke alle forhold eller utgjør en uttømmende historisk oversikt.

For MS «Salten» er det gjort mye dokumentasjonsarbeid og skrevet flere rapporter siden skipet fikk vernestatus i 1996. Denne fredningsdokumentasjonen bygger i hovedsak på det som tidligere er skrevet. Mye av teksten i dette dokumentet er hentet fra *Vedlegg til fredningssak* som ble skrevet av Svein Vik Såghus ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter (BDF) og *Teknisk historisk Dokumentasjonsrapport for MS «Salten»* (THD) som er skrevet av Trine Faltinsen også ved BDF. Videre er denne informasjonen tilpasset fredningsdokumentet. Dette er gjort med tillatelse fra Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter.

Utarbeidet av Nordland fylkeskommune
2025/2026

Forsidefoto: Vera Isachsen, 2026

Innhold

Fredningsdokumentasjon	1
Vedlegg til fredningssak	1
Forord	2
Formalia og tekniske spesifikasjoner	6
Tegninger av skipet.....	8
Saltens Dampskibsselskab.....	9
Trosvik mekaniske verksted.....	10
Dampskipsselskapet sine skip frem til 1953.....	11
MS «Salten».....	12
Skipet i 1953.....	12
Detaljene var viktig.....	13
Originaler på verftet.....	13
Tegningsbehov.....	13
Arbeid med platene	14
Aluminium	14
Leidere	14
Linoleum	14
Skinsinspektører.....	15
Dekksplank.....	15
1. og 2. klasse standard.....	15
Lugarer for kaptein og besetning, samt postfolk og loser	16
Byssen.....	16
Salongene	17
Standard mannskapslugar	19
2. klasse passasjerlugar	19
1. klasse passasjerlugar	19
Broen.....	20
Rutefart 1953 – 1967.....	22
MS Sjøkurs – skoleskip 1967 – 1996.....	23
Ny eier Sørlandet Seilende Skoleskipsinstitusjon.....	25
Foaje.....	30
Messe	31

Bro	32
Vaskerom og sanitærssystem	32
Veteranskipet «Gamle Salten»	33
Ryfylke Dampskipsselskap sitt eie 1996 – 2008.....	33
Endringer i perioden 1996 – 2008	33
Skrog og dekkshus.....	34
Overbygg.....	34
Kiosken	35
Skrogutrustning	36
Skrogfarge.....	36
Lasterommet	36
Redningsutstyr	36
Innredning	37
Salong 301	37
Salong 307	38
Gang 306	39
Matlager, tidligere mannskapsmesse, område 212.....	39
Lugarer.....	39
Maskin- hovedkomponenter	39
Rederiet Saltens AS 2008 - 2014	40
Morten JakhellIn ny eier	40
Dekket.....	40
Kiosken	40
Stiftelsen MS Salten 1.1.2024	41
MS Saltens Venner	41
Litteratur	42
Eksempler fra fotodokumentasjon	43
Dekksoversikt	44
Områdeinndelinger – Tegninger	45
Bunn 000	45
Lasterom 1	46
Lasterom 2	48
Lasterom 3	49
Maskinrom.....	50
Hoveddekk.....	51
Lugarene	52

Sanitærrom	54
Boder	55
Gang og trapperom	56
Rom for styremaskin	57
Stormdekk 200.....	58
Båtdekket.....	62
Brodekk 400	65
Lampene.....	68

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets navn: MS «Salten»
 Hjemfylke: Nordland
 Tidligere navn: «Salten», «Sjøkurs», «Sjøskole» og «Gamle Salten»
 Hjemmehavn: Bodø
 Kjenningssignal: LCQT
 Eier: Stiftelsen MS Salten
 Registreringshavn: Bodø
 Adresse: Bukken Bruse 8, 8028 Bodø

Byggeår og byggenummer: 1953, nr. 65
 Verft, byggested: Trosvik mekaniske verksted, Brevik
 Fartøytype: Passasjerskip
 Funksjonskategori: Passasjer og stykkgoods
 Fartøytype (konstruksjon): Kystrute
 Driftsform (nåværende): Cruise- og hotellskip
 Kode i Norges Skipsliste: IMO 5308067

Vernestatus: Status som vernet skip i 1996, oppstart fredning i 2013
 Eierform: Stiftelse
 Bevaringsform: Operativt skip

Skrog og konstruksjon:

Skrogform			
Skrogform forut	Utfallende stevn		
Skrogform akter	Rund hekk		
Materialbruk/teknikk			
Del	Materiale	Teknikk	Utførelse
Skrog	Stål	Sveist	Stål på stålskant
Overbygg	Aluminium	Skruer/sveist	Aluminium
Rigg	Stål og tre	Sveist	Master av stål og tre

Tabell 1 Skrog og konstruksjon

Fremdriftsmiddel:

Maskin	Årgang
Atlas Polar, 850-1100 bHk	1953

Tabell 2 Fremdriftsmiddel

Skrogdimensjoner:

Største lengde	53,25 m
Største bredde	8,54 m
Dybde i riss	3,51 m
Dypgående	5,66 m
Bruttotonnasje	630
Nettotonnasje	189

Tabell 3 Skrogdimensjoner

Større ombygginger

Årstall	Endring	Konstruktør	Verft ombygginger
1967	Damesalongen blir ombygget til undervisningsrom og alt fast inventar blir erstattet med løse møbler, samt at leideren ned til stormdekket blir blendet. Postkontoret på hoveddekket blir delvis ombygget til kjølerom og inngangen til lasteluka ble blendet.	Flere	Høyvolds Mek. Verksted
1973	I damesalongen blir leideren åpnet igjen. Stormdekket blir skiftet og daviter og livbåter byttes ut. Leideren ned fra stormdekket flyttes fra å være langskips til å bli tverrskips. Dette fører også til ombygginger av byssen. Ombygginger av toaletter akter samt at det også ble gjort endringer i området ved byssa og 1. klasse-salong på stormdekket.		
1996-2008	Det blir montert pleksiglass ut mot åpninger over rekkene ut på begge sidene av stormdekket fra 2. klasse og fremover. På båtdekket ble det, fra salonghuset til 2. klasse og forover montert pleksiglass i åpninger ut mot sidene ovenfor rekkene og det ble montert aluminiums- og glasstak over båtdekket. Skipet får tilbake sin opprinnelige svarte farge.		

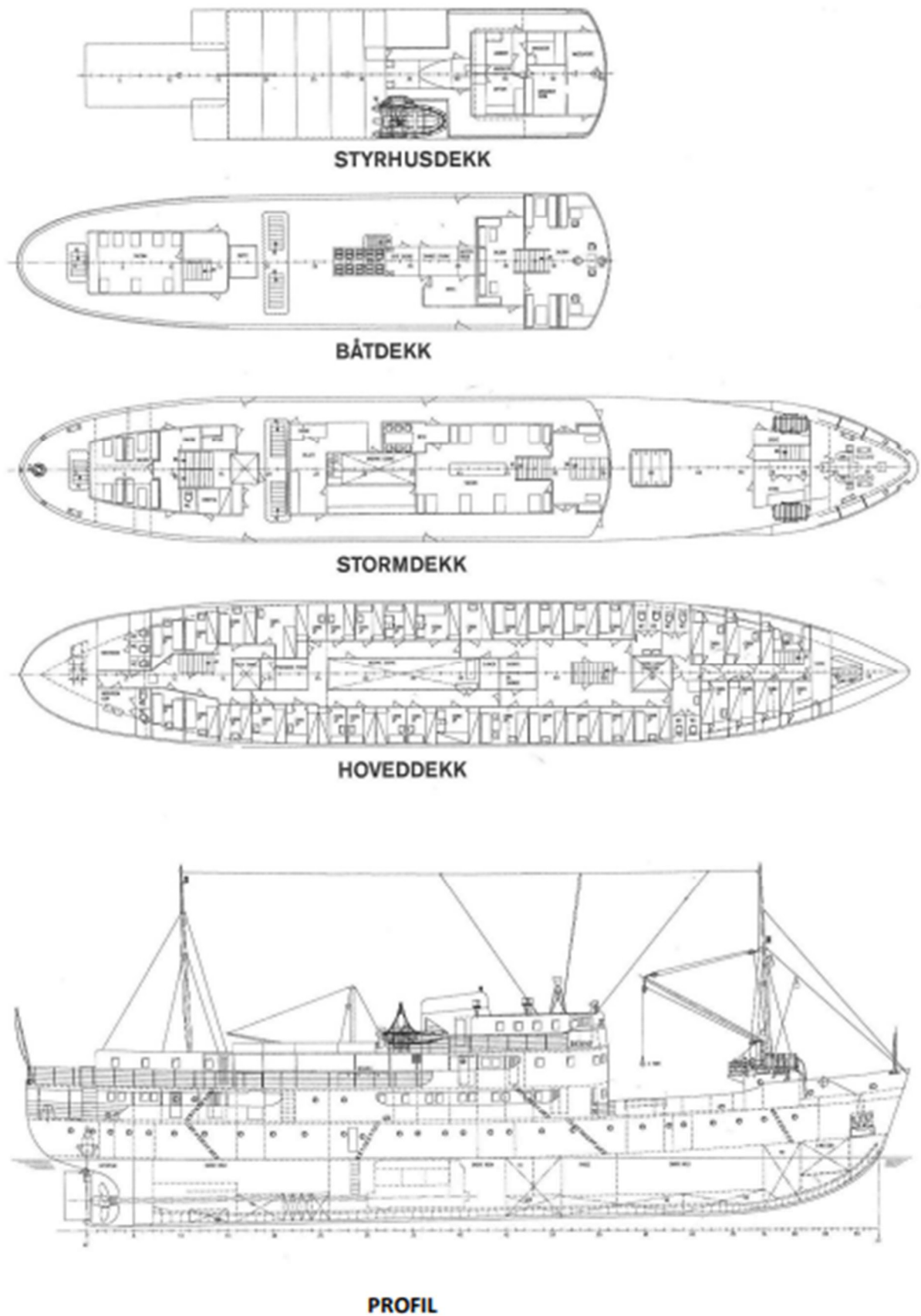
Tabell 4 Større ombygginger

Egenskaper som passasjerskip

Antall dekk	4	Antall passasjerer kystfart	180
Antall salonger	4	Antall passasjerer lokalrutebart	290
Antall spiserom	2	Besetning	29
Antall passasjerlugarer	27	Antall passasjerer i salonger	
Antall mannskapslugarer	10	Antall passasjerkøyer	60 (47)
Antall lugarer totalt	37	Antall biler	0

Tabell 5 Egenskaper som passasjerskip

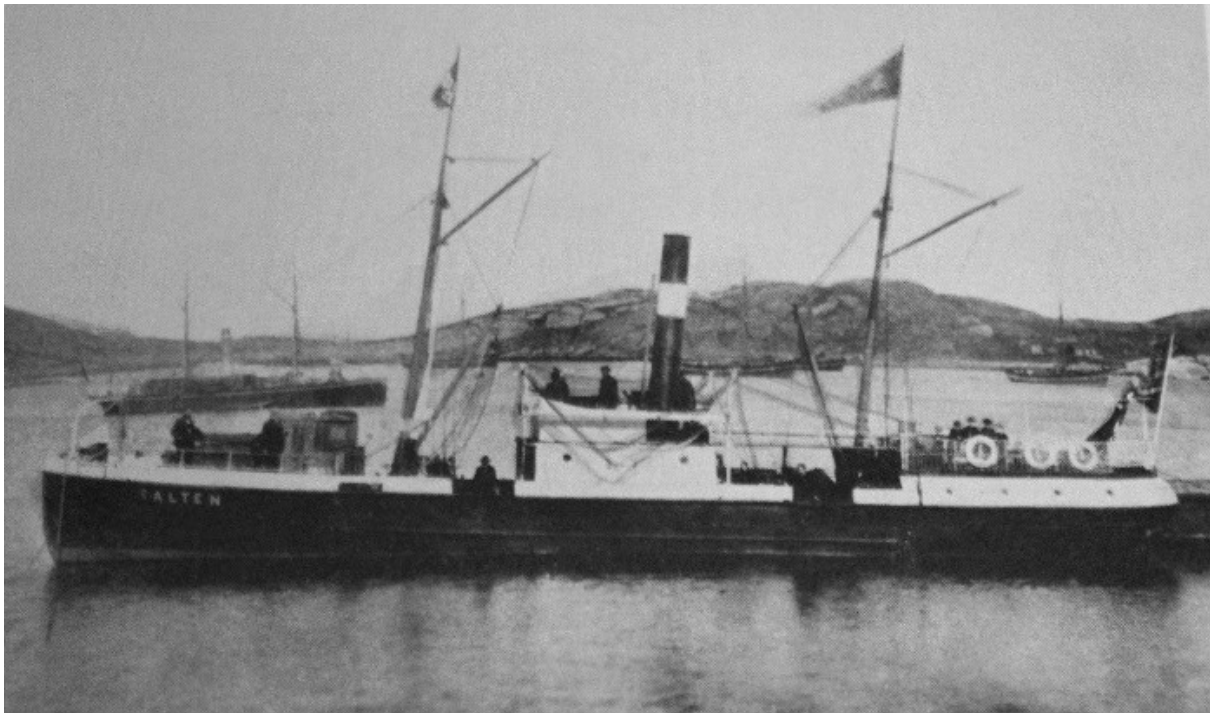
Tegninger av skipet



Figur 1 Tegninger av skipet

Saltens Dampskibsselskab

Saltens Dampskibsselskab sin historie kan sies å begynne så smått allerede i 1865, med Lensmann P. Kjelsberg i Skjerstad og H. Hansen, som offentlig tok til orde for et lokalt dampskipsselskap i Salten. De la frem en aksjeinnbydelse den 14. februar 1865, som vakte stor interesse i hjembygden. På tross av dette greide de ikke å reise nok kapital, og det hele endte med at amtmannen nektet å verken støtte eller anbefale prosjektet i et brev utpå våren samme år.



Figur 2 D/S "Salten" ble kontrahert i 1869 av Saltens Dampskibsselskab, her fotografert i 1886, Helge Øi

Et nytt forsøk ble gjort samme år av hotelleier Simon Kildal Nilsen i Bodø, som sommeren det året hadde vært i Kristiania og Gøteborg for å undersøke betingelser og pris for et passende skip. Aksjeinnbydelse til dannelse av Saltens Dampskibsselskab ble utstedt den 28. november 1865 av S. K. Nilsen, sammen med C.A. Jakhell og J.C.Koch. Det ble en lang prosess fra aksjeinnbydelsen ble ustedt til Saltens Dampskibsselskab fikk sitt første skip, blant annet ble den første konstituerende generalforsamlingen holdt i april 1868 og aksjekapitalen måtte forhøyes flere ganger. To personer som satt i direksjonen valgte å gå ut av selskapet underveis. Først i 1870 var kapitalen tilstrekkelig. Bodø kommune hadde på det tidspunktet også kjøpt 20 aksjer.

Skipet ble bygget ved Akers mekaniske Verksted, og selskapets første skip D/S «Salten» ble mottatt med flagging og salutt 24. oktober 1870. Det ble en tung start for selskapet på tross av høykonjunkturen og de gode sildefiskeårene som fulgte. Da det kom perioder med dårlig fiske og en nedgangstid satte inn var det nødvendig med en reparasjon av D/S «Salten». Men selskapet klarte seg, og mot slutten av 1870-årene og starten av 1880-årene gikk det bedre. Det var flere ganger en aktuell problemstilling hvorvidt selskapet burde legges ned, og det var problemer med å opprettholde et overskudd. I stor grad var dette grunnet et svingende marked som varte frem mot århundreskiftet og videre utover 1900-tallet. Det ble

på tross av dette innkjøpt og ombygget flere brukte skip, senere også nyinnkjøp av skip, og utvidelser i ruter. D/S «Salten» ble solgt i 1897, og den nye D/S «Salten» (II) ble levert høsten 1908 og senere solgt i 1952.



Figur 3 Nye D/S «Salten» (II) ble levert i 1908 og seilte for rederiet helt til 1952. Ukjent datering, foto privat: Kåre Pedersen 8102 Skjerstad.

Gjenreisningsperioden som kom etter 2. verdenskrig førte med seg et større fraktbehov av både last og passasjerer, som igjen førte til at denne perioden ble den største oppgangstiden for Saltens Dampskibsselskab. I løpet av den siste halvdel av 1940-årene kontraherte selskapet flere mindre skip ved Pusnes mekaniske verksted i Arendal, samt fire større skip ved Trosvik mekaniske verksted i Brevik. Blant de skip som ble bygget ved Trosvik mekaniske verksted var selskapets nye flaggskip, M/S «Salten», som ble levert i mars 1953.

Trosvik mekaniske verksted

Sivilingeniør Ola Jacobsen etablerte i 1916 Trosvik Slip & Verksted. I 1918 gikk bedriften inn i et nytt selskap med Brevik Skibsbyggeri som også var ledet av Ola Jacobsen. Selskapet fikk navnet Trosvik mekaniske verksted. Verftet vokste raskt, med 110 ansatte i 1917 til 420 ansatte tre år senere. Det ble både utført skipsreparasjoner og bygget nye skip ved Trosvik mekaniske verksted. Verkstedet ble som andre norske verft påvirket av nedgangstidene i mellomkrigsårene. Noe som førte til at mange ansatte måtte sies opp og i 1931 var verftet stengt i 6 måneder som følge av en lockout. Etter krigen økte transportbehovet, noe som førte til oppgangstid for Trosvik mekaniske verksted. Ledelsen på verkstedet var svært fremsynt og interessert i å videreutvikle verkstedet, og var det første verftet i landet som anskaffet seg utstyr for elektrisk sveising samt utførte egen røntgenkontroll av sveisearbeidet. M/S «Salten» ble verkstedets byggenummer 65.



Figur 4 M/S "Salten", ukjent datering. Fotograf: Junior

Dampskipsselskapet sine skip frem til 1953

Skipene står i rekkefølge etter det året de ble innkjøpt av Saltens Dampskipsselskab.

Namn	Kallesignal	bygget	I selskapets eie	Lengde	tonnasje	byggeverft
DS «Salten	JTHC	1870	1870 - 1897	85,2 f	73	Aker Mek. Verksted
«Namsos»	JTBH	1871	1878 - 1952	113 f	193	Pattison & Atkitso, Newcastle
DS «Folden»	JTDV	1875	1898 - 1905	198,1	220	Gøteborg Mek. verksted
DS «Namsos»	JTBH - LEOF	1871	1883 - 1952	113 f	193	Pattison & Atkinson, Newcastle
DS «Laurvig»	HNPC	1868	1888 - 1918	119,7 f	175	Bergen Mek. verksted
DS «Sivert Nilsen»	JTKD - LEUV	1896	1896 - 1940	120,2 f	239	Trondhjems Mek. Verksted
DS «Folden»	MCJH - LDWH	1905	1905 - 1960	143,2	303	Aker Mek. Verksted
DS «Salten II»/ «Kunna»	MFGS - LETJ	1908	1908 - 1952	147,8 f	351	Aker Mek. Verksted
DS «Bodin»	MGBP - LCRD	1910	1910 - 1957	113 f	261	Mjellem & Karsen, Bergen
MS «Tjøtta»	LHRI - MKHG	1914	1916 - 1966	60,6 f	38	Gravdal Skipsbyggeri, Sunde
DS «Hamarø»	JPBM - LEAF	1865	1914 - 1949	120,3 f	118	Nylands Værksted
MS «Osa»	MKHW - LGYY	1916	1916 - 1961	62,1 f	45	Bolsønes verft, Molde
MS «Fykan»	LGBM - LBWP	1910	1919 - 1928	65,2 f	45	København, Danmark
MS «Kunna»	LBRT - LGOW	1907	1920 - 1943	67,9 f	24	Svendborg, Danmark
DS «Sjkkærstad»	LDHP - LEVW	1904	1923 - 1940	151,3 f	447	A/B Lindoholmen Varv, Gøteborg
DS «Steigen»	HMGS - LEDI	1897	1940 - 1952	118,2 f	213	Aker Mek. Verksted
MS «MMS.41»	LMJX	1941	1947 - 1964			Ricard Iron Works, Lowestoft
«Rødøy»/ «Raymond»	LERW	1951	1951 - 1999	79,7 f	99	
MS «Beiarn»	LESH	1951	1951 - 1982	79,7 f	99	Pusnes Mek. Verkstad, Arendal
MS «Hamarøy»	LCSM	1951	1951 - 1982	125,2 f	399	Trosvik Mek. Verksted
MS «Hulløy»	LAJI	1951	1951 - 1983	24,81 m	113	Pusnes Mek. Verksted
MS «Rørstad»	LNTE	1951	1951 - 1984	81,4 f	113	Pusnes Mek. Verkstad, Arendal
MS «Ofoten»	LAKS	1952	1952 - 1977	38,16 m	400	Trosvik Mek. Verksted
MS «Steigen»	LENA	1953	1953 - 1968	39,98 m	292	Trosvik Mek. Verksted
MS «Salten»	LCQT	1953	1953 - 1967	53 m	667	Trosvik Mek. Verksted

Tabell 6 Salten Dampskipsselskap sine skip fram til 1953

MS «Salten»

Skipet i 1953

Skipet ble levert den 5. mars 1953, som et spesialkonstruert kystruteskip for lokaltrafikk i Nord-Norge med en lengde på 53,25 meter, og en bredde 8,5 meter. Som nybygg målte det 677 bruttotonn. MS «Salten» var først og fremst bygget for passasjertransport, og kunne ta om bord 180 passasjerer i kystfart eller 290 passasjerer i lokalfart. Det kunne også ta ca. 150 tonn last fordelt på tre lasterom. Lugarer og salonger var delt i 1. og 2. klasse, og det var lugarplass for 60 passasjerer med mulighet for oppredning i køyer i flere av salongene. Skipet hadde en besetning på 29, hvorav 5 offiserer, 12 mannskap, 7 betjening, 1 restauratør, 2 loser og 2 postfunksjonærer.

MS «Salten» hadde virkelig klasse, både med hensyn til størrelse og innredning. Hovedmaskinen var en sekssylindret Atlas Polar dieselmaskin med vribar propell av typen Ka-Me-Wa. Både maskin og propell ble manøvrert direkte fra broa. Effekten fra maskinen var 850-1100 bHk og skipet fikk en marsjfart på ca. 14 ½ knop. Livbåtene ble levert fra Aluminiumsprodukter AS. Ellers var skipet utstyrt med ekkolodd, elektrisk logg, radiotelefoni og radar. Elektrisk kraft til lys og apparater ble generert av to Atlas dieselaggregater, hver på 60 kW, samt et Lister-aggregat på 7 1/2 kW. Ankerspill, vinsj og kapstan ble elektrisk-hydraulisk drevet. Den ene av skipets lossebommer ble utstyrt med hydraulisk bomsvingeapparat.

Til oppvarming ble det installert en oljefyrt varmtvannssentral i maskinrommet som førte varmt vann via et radiatorsystem til alle rom. Fire vifteanlegg gav temperert frisklufttilførsel til alle salonger og lugarer. Alle lugarer både for passasjerer og besetning, ble utstyrt med servanter med rennende varmt og kaldt vann. Over hele skipet var det et alarmsystem for brann, dessuten var skipet forsynt med kullsyrebrannslukningsapparat.

Skipet fikk romslige vestibyler og ganger. Spisesalongene ble lagt til stormdekket. Midtskips kom det spisesalong med plass til 40 passasjerer, opprinnelig bygget for 1. klasse, men ble også benyttet for 2. klasse. En spisesalong for 2. klasse ble lagt akterskips. Over hver spisesalong ble det innredet 2 dekkssalonger på båtdekket, en røykesalong for 1. klasse midtskips, og en salong for 2. klasse akter.

Skipets bysse var basert på elektrisitet, og besto av to seksjonskomfyrer, samt oppvaskmaskin, potetskreller, kaffekoker, miksmaster og to kjøleskap m.m. I skipets lasterom ble det installert kjølerom på 60m³, og på stormdekk et mindre kjølerom for proviant.

Innredningen på «Salten» var spesielt fin med mye bruk av edeltre, laget på Trosviks eget snekkerverksted. Mange skap- og køyefronter ble utført i massiv teak og mahogni. Edeltrematerialene kom fra Oslo-firmaet, Bjarne Frang, mens norsk trevirke kom fra Cowards sagbruk i Skien, håndplukket av verftets snekkermester. Han var for øvrig svært nøye med materialene, og det hendte han returnerte teakpartier han mente ikke var gode nok. Finér til innredning kom i hovedsak fra Finland. Trosvik laget også alt annet til skipet selv, alt utstyr som skulle til i maskinen, ventilkasser og mye annet. De hadde egen smie, eget modellverksted og eget støperi. Stopping av møbler ble satt bort til lokale salmakere i Brevik-distriktet. Det ble ikke laget noen bestemt detaljbeskrivelse av skinn-arbeidene. Man bestilte

ganske enkelt en skinnstol. Valg av kvaliteter var en tillitssak mellom verkstedet og leverandøren av stolen. Passasjerene skulle ha gode salonger å sitte i. Alle køyerygger var hengslet slik at de kunne slåes opp og på den måten bli til overkøyer, slik kunne køyeryggen fungere som overkøy. Beslagene ble laget på et støperi i Porsgrunn, pusset for hånd på Trosvik, polert og sendt opp igjen til Porsgrunn til fornikling.

I 2000 forelå det en dokumentasjon av innredningen om bord i «Gamle Salten» fra Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter, utarbeidet av Arild Fredriksen. Her forteller Arne Eilertsen, som tidligere var innredningssnekker på Trosvik mekaniske verksted, om bygging av «Salten» og om kuriositeter ved verftet:

Detaljene var viktig

«Den gamle direktør Ola Jacobsen var svært stolt over de produktene som verftet laget. Finnmarks Fylkesrederi hadde en periode en direktør som het Peder M. Bang. Han og direktør Jacobsen gikk omkring og kikket på detaljer på et av skipene. Da sier dir. Bang:” Si meg en ting. Jeg synes alle skruehodene står med kjerva plassert parallelt med lista?” ”Ja,” sa dir. Jacobsen,” jeg er villig til å vedde 100 kroner med deg på at du ikke finner én skrue hvor sporet ikke står parallelt med lista!” Han fant ingen. Det var et eksempel på snekkermesterens dyktighet. Han forlangte at skruene skulle trekkes til slik, på all belistning, spesielt langs vinduene, at de sto med sporet langs lista.

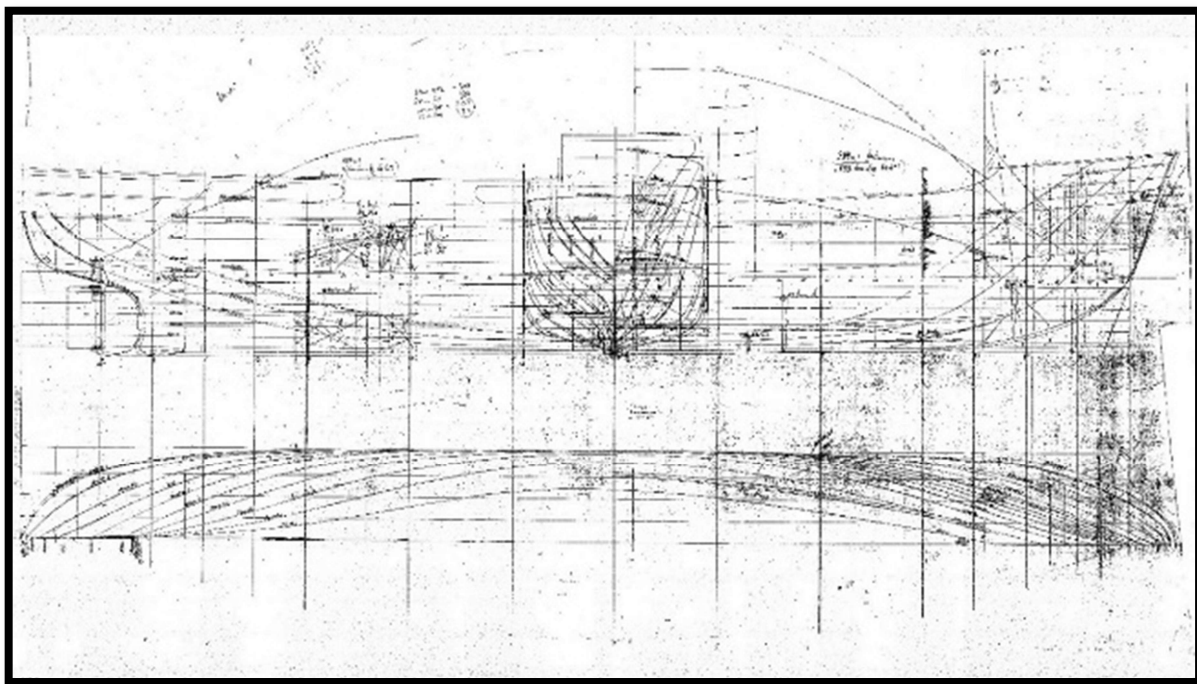
M/S «Salten» hadde en skipper, Didriksen, som fulgte opp byggingen og førte skipet ut fra Brevik på den første ferden nordover. Han hadde for vane å spytte skrå, og på den tiden hadde den yngste Horg Jacobsen (som senere ble direktør) praksis om bord. En viktig oppgave som Horg Jacobsen fikk i den tiden var å lage et spesielt rustfritt beslag for å spenne fast et emaljefat i styrhuset; dette skulle plasseres i passende avstand, ca. 3 m fra hvor skipper Didriksen sto på broa når han hadde vakt. Da beslaget var ferdig ble emaljefatet behørig fylt med sagflis, montert i beslaget, og prøvespyttet. Beslaget besto prøven. Spyttebakken og beslaget har siden forsvunnet.

Originaler på verftet

I det hele tatt var det mange på verftet som brukte skråtobakk. Da Horg Jacobsen jr hadde praksis med å måle opp plater til M/S «Salten», arbeidet han sammen med en som var fæl til å bruke skrå. En kunne omtrent se hvor mye klokka var, ved å lese hvor langt tobakkssausen hadde nådd nedover arbeidsdressen.

Tegningsbehov

Det trengtes ca 40 tegninger for å bygge en båt da, og hver mann kjente sin del av jobben og visste i alle ledd hvordan ting skulle utføres. De foldet ut plater og rør på plassen. En gammel fagmann sto på spanteloftet og tegnet ut linjetegningene i 1:1 målestokk. Han laget ei lang lekte som var full av merker, hvor alle skipets viktige mål ble avsatt, og det var bare han og hjelperne hans som skjønte hva merkene betydde. På tegnekontoret ble det laget utkast til linjetegning 1:50. Senere ble det laget en tegning i 1:10. Fra denne tegningen ble det så laget en oppslagsbok med alle mål, som mannen på spanteloftet fikk til sitt arbeide i målestokk 1:1.



Figur 5 Linjetegning skrog. Trosvik Verksted

Arbeid med platene

De foldet ut plater til hud og til dekk. I den tiden hadde båtene spring, og bjelkebukt, og detaljene var ikke lik noe sted. Platene og platehullene ble merket ut på forhånd, lokket ut i loddmaskin, og montert på plass. Ble det noen halvmåner av dårlig pass på hullene noe sted, brukte de en dor og dro inn, fikk platene på plass og brotsjet litt der hvor det var litt dårlig pass. Så satte man litt større nagler i hullet enn det som opprinnelig var tenkt. Rundt 1958 kom optisk overføring av platemålene. Trosvik fikk kjøpt oppmerkingstårn fra Stord. Da ble det laget tegninger i 1:10, som ble optisk overført til platene ovenfra. Da den yngste dir. Horg-Jacobsen kom til Trosvik som nyutdannet skipsingeniør fra Trondheim, var det første han gjorde å fjerne alle runde hjørner i rom i nybygg som verftet holdt på med. Tidligere ble alle anslutninger i rom avrundet. Arbeidet med å forme disse hjørnene var meget arbeidskrevende operasjoner, og kostet mange penger.

Aluminium

Skroget på M/S «Salten» er helsveiset stålskrog, med overbygg (båtdekk og brodekk) i 6 mm aluminiumsplater, påskrudd til en 25 cm høy karmplate i stål. Skorsteinen er av 6 mm aluminiumsplater. Trosvik var et av de første verftene som begynte å sveise aluminium. Det var Ola Husve og Ola Pilbakken som sveiset aluminium på Trosvik.

Leidere

Trappetrinnene er i furu belagt med gummi eller linoleum. Eik håndlist og eikefinert vange. I foajée (område 205) er furuvangen pålimt mahogni finér, mahogni håndlist.

Linoleum

Marmorert linoleum ble mye brukt, oftest i blå og grønne nyanser. På bordene ble det brukt brun linoleum, med mahogni slingrelist.

Skipsinspektører

En inspektør fra rederiet, gjerne den kapteinen som var tiltenkt å skulle føre skuta, var ofte på verftet i lange perioder mens skipene ble bygget. M.h.t. detaljleveranser, hadde inspektørene vide fullmakter, og bestilte det de mente trengtes om bord. Derfor kan det ofte være vanskelig å spore opp lister eller oversikter over innredningsdetaljer i verftets egne arkiver, siden inspektøren handlet direkte med leverandørene. Dette gjelder for eksempel belysningsarmaturer på M/S «Salten».

Dekksplank

Disse var stort sett Oregon Pine. Plank forekom i opptil 14 m lengde uten kvist, 3" brede. Avkappet til dekksp plankene tok snekkermesteren vare på. Dette ble så brukt til møbler. Lite ble kastet.»

Det er imidlertid ingen ting som tyder på at dette stemmer for «Salten» sine dekk. Alle dekkene om bord på «Salten» er laget i 4 eller 5 toms furu, og det er heller ingen møbler om bord som er laget av Oregon pine. Det kan virke som dette er en uttalelse som gjelder generelt på verftet og ikke spesifikt «Salten».

1. og 2. klasse standard

Lugarplanen fra 1950-årene deler inn skipet i soner for 1. klasse og 2. klasse.

Klasseinndelingene ble i praksis benyttet når MS «Salten» gikk de lengre rutene med turister, og som vikarskip i hurtigruten. I lokalrutene reiste alle passasjerer på samme klasse.

SALTENS DAMPSKIBSSELSKAB — BODØ

M/S «SALTEN» 1. plass

Nr 1701 **Kontrollbillett**

Dato 18/7 1953. Fra Harstad til Alta.

SALTENS DAMPSKIBSSELSKAB — BODØ

Billett. 1. plass

Nr 1701 M/S «SALTEN»

Navn Bente Jendriksen - Isar

Fra Harstad til Alta

Passasjerfrakt kr. 48.50

Lugar nr. Lugaravgift * 48.50

den 18/7 1953. Kr. 48.50

Utseder.

Figur 6 1.plassbillett fra 1963

1. plass / 1. klasse lugarer på hoveddekk:

Nr. 1-8 + 10 og 11. Alle tremannslugarer med 2 køyer pluss sofa. Til sammen ga dette 32 soveplasser. Midtskips, eller forut i overbygget kom det foye og spisesal på stormdekket, og røykesalong med en romslig hall på båtdekket.

2. plass / 2. klasse lugarer på hoveddekk:

Nr 12 og 13, 15, 16 og 17, firemannslugarer med 2 køyer og kort sofa. Til sammen ga dette 22 soveplasser. To 2. klassesalonger ble plassert akter på stormdekk og båtdekk.

Lugarer for kaptein og besetning, samt postfolk og loser

- Lugarer forut på hoveddekket (motormenn, båtsmann og matroser),
- Lugarer midtskips på hoveddekket (los, kokker, serveringspersonale, maskinister, restauratør og postpersonale)
- Lugarer på brodekket (kaptein, overstyrmann og 1. styrmann)

Sykelugaren hadde 2 køyer.

Byssen

I byssa (området 211) så vel som i stertritts (område 209) ble det lagt fliser på dørken. Dette var sorte og hvite fliser lagt i et rutemønster, som vi se fra figur 7. Fra samme figur er det mulig å se at skottet bak vasken var malt lyst i øvre del, og mørkt i nedre del.

Skipets bysse var basert på elektrisitet, og besto av to seksjonskomfyrer, samt oppvaskmaskin, potetskreller, kaffekoker, miksmaster og et kjøleskap. Det var eikebord og hyller, oppvaskkum og utløpsvask.

I stertrittsen like ved siden av byssen var det et noe mindre kjøleskap samt oppvaskkum av samme størrelse som i byssen. Det var sterilisator, tallerkenhyller og en luke inn mot casingen. Det skulle det være plass til kaffetrakter.



Figur 7 Bysse (område 211), M/S «Salten» i 1968. Foto: Haugesunds Avis 07.06.1968.

Salongene

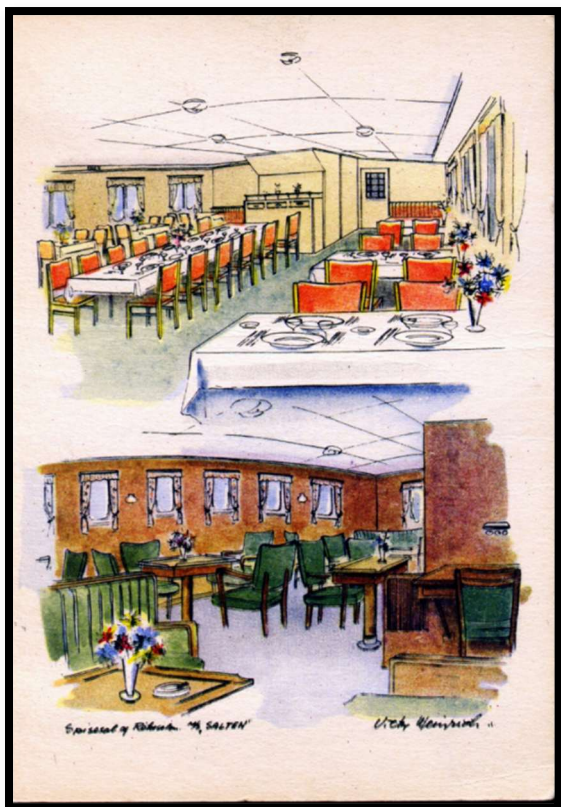
Salongen midtskips på stormdekket (område 207) var sannsynligvis opprinnelig ment bare for 1. klasse, men i annonser ble den presentert som fellesareal for både 1. og 2. klasse.



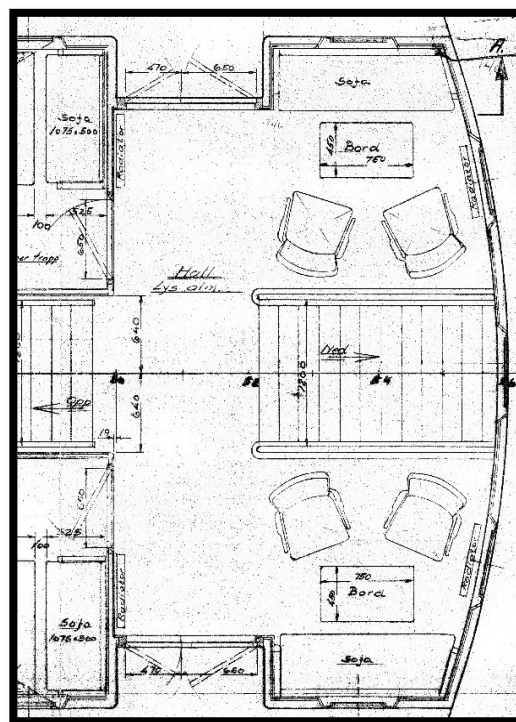
Figur 8 Spisesalong, område 207, mars 1953. Foto: Schrødersamlingen/Sverresborg, Trøndelag Folkemuseum.



Figur 9 Spisesalong, område 207, mars 1953. Foto: Schrødersamlingen/Sverresborg, Trøndelag Folkemuseum.



Figur 10 Postkort som dir. Helge Øi i Salten Dampskibsselskab fikk trykket bl.a. for salg ombord. Ukjent datering



Figur 11 Hall/foajé område 205. Utsnitt av tegning arrangement dekkshus midtskips – stormdekk. Trosvik verksted, 1951

Fredriksen skriver i sin rapport fra 2000 om trapp ved foajé område 205, stormdekk, at trappetrinnene opprinnelig hadde gummi under kantlist av messing, og «Det er sannsynlig at belegget i leider ned til hoveddekk har hatt samme belegg i oppkant og inntrinn, lys grønn linoleum, dette belegget har nok ligget på gulv i foyer og i leider opp fra foyer».

Foajeen på stormdekket (område 205) ble utstyrt med sofabanker, bord og stoler i to grupper, én på hver side av leideren til hoveddekket. Foajeen var stor, romslig og fikk rikelig med lys, gjennom vinduer som var både i sidene over sofaene og i dekkshusfronten. Kledningen var i lys alm.

Salong	Veggpanel	Belistning	Benk/bord
1. og 2. klasse spisesal, område 207	Bjørk	Eik	Bjørk
1. klasse røkesalong, område 301	Mahogni	Mahogni	Mahogni
2. klasse salong, område 219	Lys alm	Eik	Bjørk
2. klasse salong, område 307	Lys alm	Eik	Eik

Tabell 7 Materialbruken i de ulike salongene

Hallen i område 302 hadde møbler av lys mahogni og sofaer trukket med blå hud. Langs akterskottet skulle det være tre sofaer, hvorav de ytterste seksjonene skulle gå langs med ytre sideskott på både babord og styrbord side, slik at de ble en L-form i hver side. Sidesofaene skulle også ha tilhørende bord. Vinduene er plassert over sofaene i sideskottet, på babord og styrbord side. En garderobehylle ble plassert til babord for trappen til foajeen i område 205. Et speil hang over trappen.

2.klasse passasjerer hadde en salong akterut på stormdekket (område 219). Dekksalongen like over denne, på båtdekket (område 307), ble sannsynligvis helt fra starten tatt i bruk som damesalong.

De ulike salongene hadde forskjellig panelt veggkledning og detaljering. Gangene ved de forskjellige salongene var også kledde med tilsvarende materialer i finerte utførelser.

Ifølge Fredriksen, hadde lugarene i grove trekk følgende utforming for de ulike områdene om bord:

Standard mannskapslugar

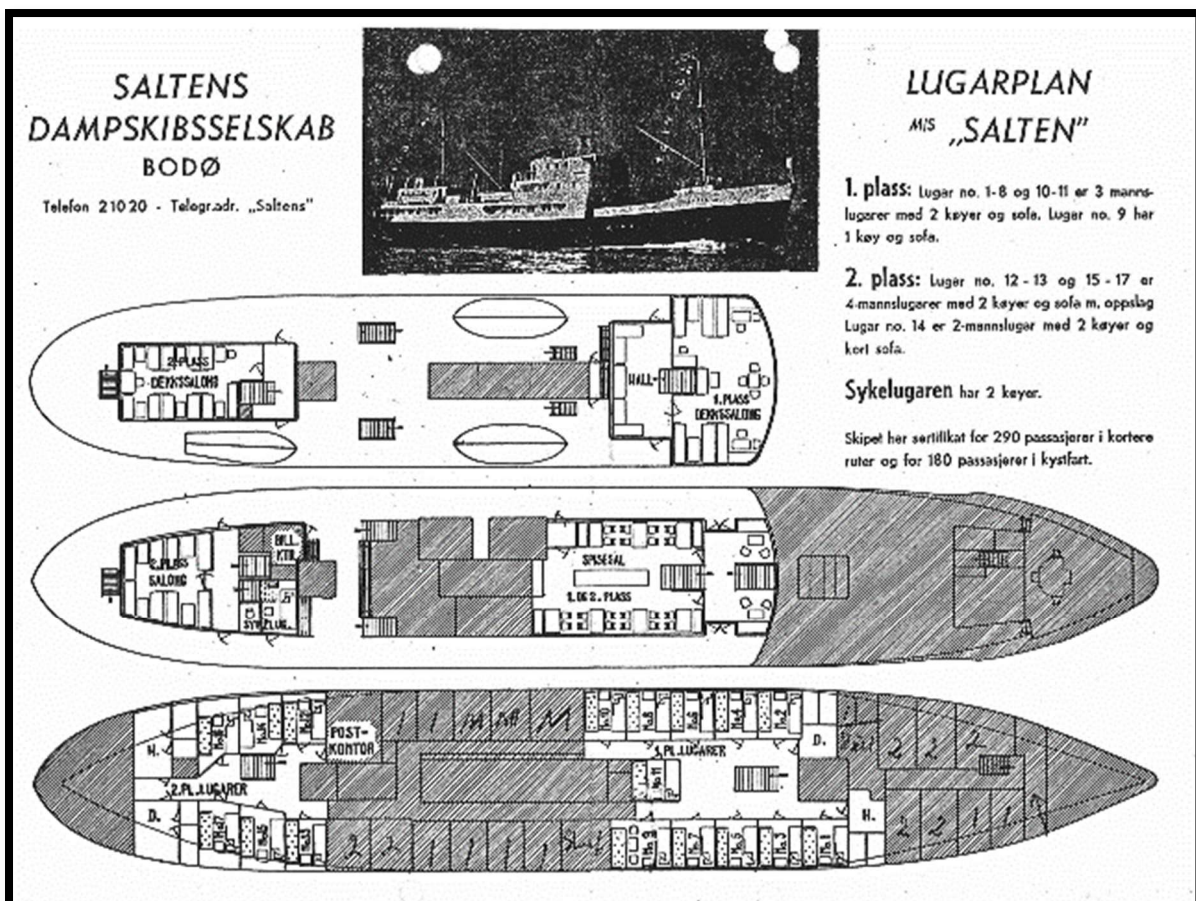
Utførelse i eik. En køye (190 x 70) med eiketre sidevanger. Plassert under denne køyen var det 2 skuffer og evt et skap. Et klesskap, ca 50 x 55 cm med malt dør, gjerne i enden av køyen. I lugarer for 2 stk mannskap, var det gjerne et skap i hver ende av køyen, og 2 x 2 skuffer under. En sittebenk mot ytterskottet med spilerygg av smale trespiler. En servant (opprinnelig Shanks med trykk-kraner) med hengslet bord over, bordplate av kryssfinér, med linoleumsplate og kantlist i eik. Skottene var malt, likeledes himlingen.

2. klasse passasjerlugarer

2. klasselugarene hadde utførelse i eiketre, og var ellers utstyrt som mannskapslugarene, men i tillegg hadde de en sofa hvor ryggen kunne slås opp.

1. klasse passasjerlugar

Her var det som regel 2 køyer (185 x 65cm) og sofa. Mot ytterskottet stod et hengslet bord med servant under. Innredningen har var mer luksuriøst utstyrt enn i den enklere mannskaps-avdelingen forut. Her var det mahogni køyevanger og belistning, mer forseggjorte lampetter med blåste kupler hvor det var innlagt bobler i glasset (Høvik lys). Sofaer var stoppet og trukket med stoff. Rundt ventilene var det gardiner i matchende tekstil, med oppheng av messing.



Figur 12 Oversikt fra 1950-tallet over rom for mannskap og passasjerer om bord på «Salten». – Lugarnummereringen stemmer ikke helt med den nyere nummereringen som ellers benyttes i denne rapporten.

Broen

Som vi ser på bildene (fig 13 og 14), var broen innredet med hvitmalt plater og lister. På bakgrunn av platene ellers i fartøyet kan vi gå ut ifra at det også her var brukt Huntonitplater. Vinduene i fronten er av teak og laget slik at de kan heises opp og ned, mens sidevindueene er av aluminium og er faste.



Figur 13 Skipsutstyr på broen på «Salten». Fra venstre til høyre: kamerasøyle, maskintelegraf, kompass, skipsklokke og styresøyle. Foto: Ukjent dato og fotograf. Arkiv i Nordland, Saltens Dampskibsselskab



Figur 14 Kapteinen på «Salten», Øyolf Didriksen, på broen 10. mars 1953. Foto: Schrødersamlingen/Sverresborg, Trøndelag Folkemuseum.

Rutefart 1953 – 1967

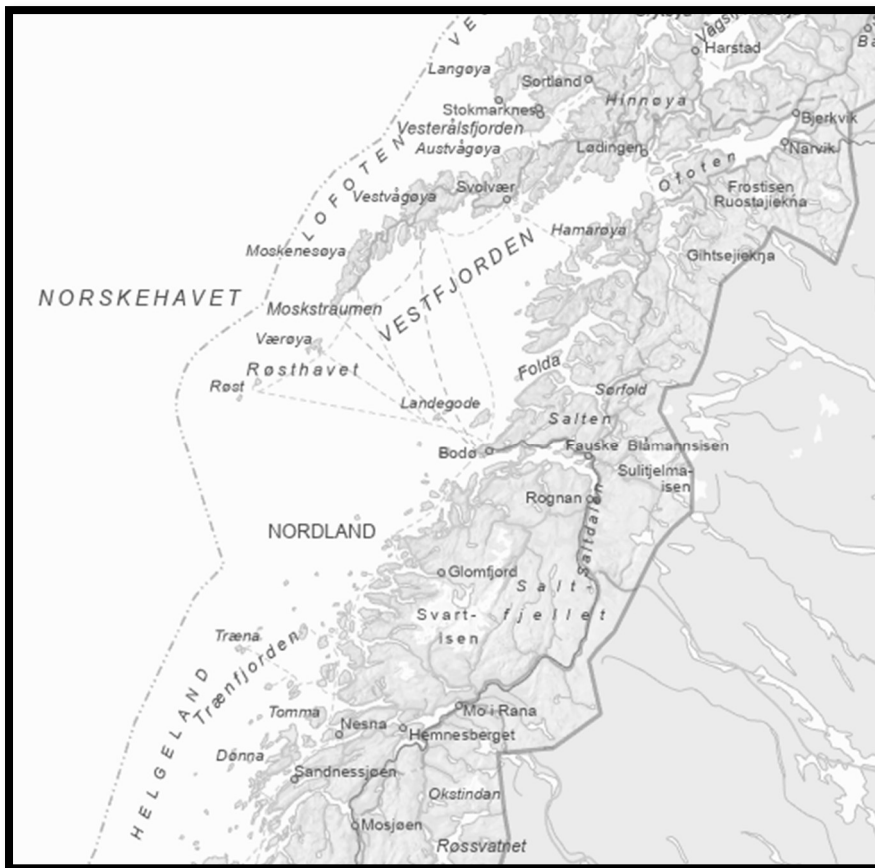
Lokalturtefarten i Saltens Dampskibsselskab trafikkerte denne tiden nordre del av ytre Helgeland med Sandnessjøen som sydligste anløpssted, og nordover mot Salten, Steigen og del av Ofoten med Narvik som nordligste anløpssted. Bodø utgjorde det sentrale midtpunkt i lokalrutetrafikken. I tillegg drev rederiet en kystrute i to til tre måneder sommerstid mellom Mosjøen og Honningsvåg som først og fremst var å regne for turistrute.

MS «Salten», som rederiets flaggskip, ble satt inn i de lengste rutene. I lokalrutefarten var det rutene til Helgeland, Beiarn og Nordruten, mens «Salten» sommerstid ble foretrukket i turistr trafikken på strekningen Mosjøen – Honningsvåg. «Salten» delte ellers disse rutene med de andre større skipene i rederiet. Skipene ble flyttet rundt på etter behov, og det var også rom for utleie.



Figur 15 Fremover fredag 6 mars 1953.

Etter levering i mars blir MS «Salten» satt direkte inn i hurtigruten, utleid til Nordenfjeldske Dampskibsselskab for to måneder. Saltens Dampskibsselskab inngikk deretter kontrakt med Staten og hurtigruteselskapene om å sette «Salten» som fast avløser i hurtigruten. Dermed kom skipet til å fungere 4-7 måneder årlig som hurtigruteskip, en ordning som varte frem til 1964. I 1958 seilte «Salten» sammenhengende fra september til mai for Hurtigruten. «Salten» seilte med andre ord i svært ulike ruter fram til 1964, som vikarskip for Hurtigruten, i selskapets egen turistrute og i de lengste lokalrutene.



Figur 16 MS "Salten" sitt ruteområde fra Mosjøen i syd til Narvik i Nord.

I 1964 var det altså slutt som hurtigruteskip, og året etter ble det også slutt på sommerruta Mosjøen – Honningsvåg, en beslutning som ble tatt av staten. En siste langrute ble det for «Salten» i 1966 da skipet ble satt inn i sommerrute til Svalbard. I mai 1967 ble skipet solgt til staten ved Arbeidsdirektoratet for 1,4 millioner, og omdøpt til MS «Sjøkurs».

MS Sjøkurs – skoleskip 1967 – 1996

I 1967 ble MS «Salten» solgt til Arbeidsdirektoratet og fikk navnet MS «Sjøkurs». Intensjonen var at skipet skulle benyttes til opplæring av sjøfolk, samtidig som det skulle fungere som et instrumentskip for sjømannsskolene. «Sjøkurs» fikk base i Grimstad, hvor det ble drevet med voksenopplæring og undervisning av kommende matroser og motormenn.

Det ble holdt fire kurs i løpet av et år. Kursene hadde en varighet på omtrent 10 uker og tok imot opptil 40 elever. Deltakelsen besto av elever med ulike alder og bakgrunn fra hele landet, og tiltaket ble ansett som svært vellykket.

Som undervisningsskip var det behov for visse endringer. Det ble gjort ombygginger i postkontoret på hoveddekk (område 138) med omliggende areal, samt i damesalongen på båtdekket (område 307). I postrommet midtskips, ble inngangen til lasteluke skalket, og en del av rommet ble ombygget til fryserom. Når det gjaldt damesalongen, skjedde store

forandringer. Leiden ned til stormdekket ble blendet, alt av fast inventar (benker og bord) ble demontert, og løse stoler og bord ble satt inn.



Figur 17 Dekket som ble lagt ved Høivolds mekaniske verksted og den tverrstilte lederen. Foto. NNFA.



Figur 18 Babord leder etter at den ble plassert tverrskips. Vi kan se skråkanten i stålet hvor lederen var plassert før ombyggingen

Ny eier Sørlandet Seilende Skoleskipsinstitusjon

Den 19. februar 1973 fikk skipet igjen ny eier. Sørlandets Seilende Skoleskipsinstitusjon i Kristiansand hadde solgt fullriggeren Sørlandet og erstattet den nå med «Sjøkurs». Etter overtakelsen ble det nye ombygginger ved Høivolds mekaniske verksted i Kristiansand. Bl.a. ble eksisterende livbåter og daviter satt på land, og større livbåter ble montert. For å få plass til dette ble tilstøtende ledere fra stormdekk til båtdekk endret fra langskips til tverrskips. På styrbord side ble byssen utvidet der hvor lederen tidligere hadde stått.



Figur 19 Styrbord sidde. Vi kan tydelig se hvor lederen har stått tidligere. Foto NNFA.

I forbindelse med ombyggingene på Høivolds mekaniske verksted i 1973 må hele båtdekket også blitt lagt på nytt. Det er ingen synlige spor i dekket etter ombygging av davitfester eller endringer i forbindelse med at lederne ble flyttet langskips til tverrskips. Dette er og konklusjonen i Nordnorsk fartøyvernsenters rapport om båtdekket fra 2018. (Redegjørelse Båtdekket M/S Gamle Salten, 2018).

De originale livbåtene ble solgt og brukt på en fraktebåt.

Det ble igjen endringer i damesalongen akter på båtdekket (område 307). Lederen til stormdekket ble åpnet igjen og det ble montert langsgående benker i salongen. På hoveddekket, akter babord side ble det montert toaletter, og septiktanken ble plassert under, i lasterom nr. 2 akter. Fryserommet som ble installert av forrige eier ble beholdt, men postkontoret (område 138) ble tatt i bruk til proviantrom.



*Figur 20 Skipsutstyr på broen på «Sjøkurs». Lite var forandret her fra 1953. Elev Jan Egil Ødegårdsstuen ved styresøylen.
Foto: Oppland Arbeiderblad, 29.05.1968.*

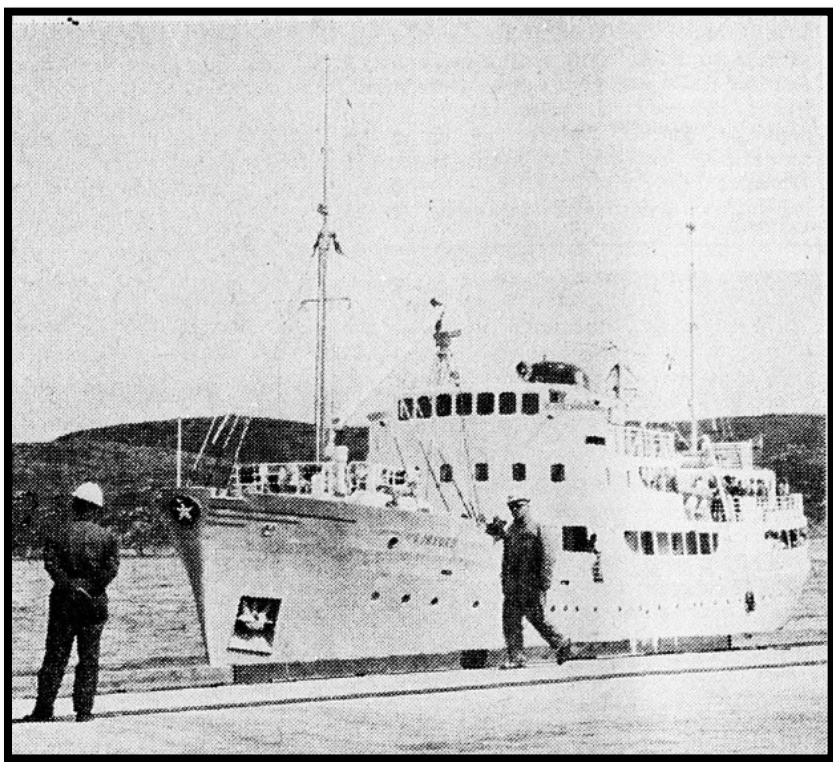


Figur 21 M/S «Sjøkurs», foto Sørlandets Seilende Skoleskipsinstitusjon. Ukjent datering.

Postinnredningen ble dermed fjernet og nye hyller ble montert. Ellers ble gamle dørvidere på passasjerlugarene erstattet med dørvidere med kule, og dørlåsene skiftet til Trio med sylinder. De 15 opprinnelige dørlåsene var doble, med en hovednøkkel og en passasjernøkkel, og var laget av Schævel i Ålborg, Damark (dørlåser og klinker). Resten av dørlåsene om bord var Trio.

I skoleskipsperioden ble det også gjort endringer i området ved byssa og 1. klasse-salong på stormdekk. Tidligere mannskapsmesse som lå til babord for byssa ble fjernet, og arealet ble innlemmet i byssa og innredet til bakeri. Bakeriet med ovner og utstyr er siden fjernet igjen, og arealet har siden vært benyttet til arbeidsrom for byssepersonalet. Samtidig som mannskapsmessa ble omgjort til bakeri, ble rommet lengre forut, til babord for spisesalongen (område 210) omgjort til mannskapsmesse. Mannskapsmessa fikk ny innredning og fikk skilt med «mannskapsmesse» over døra. Skroget ble hvitmalt i skoleskipsperioden enten av Arbeidsdirektoratet eller av Sørlandets Seilende Skoleskipsinstitusjon.

I 1995 ble nytt skip kjøpt inn til skoleinstitusjonen som nå bår navnet Sørlandets Sjøaspirantskole. Det nyinnkjøpte skipet MS «Gann» fikk navnet «Sjøkurs» og tidligere «Salten fikk tildelt navnet MS «Sjøskole» i påvente av salg.



Figur 22 M/S «Sjøkurs» i 1968. Foto: *Haugesunds Avis* 07.06.1968

Da skipet ble solgt til Ryfylke Dampskipsselskap i 1996 ble det tatt bilder som forteller hvordan salongene så ut i slutten av skoleskipsperioden. I spisesalongen (område 207) ble gamle taklamper skiftet ut. De gamle blomstrede gardinene ble også byttet ut med noen enklere, ensfargede lyseblå, som bildet under viser. Kantplatene rundt bordene ble også fjernet på et tidspunkt (se ift bildene fra 1953).



Figur 23 Spisesalong (område 207) like etter at skoleskipsperioden var over. Foto: BDF, 1998

Kun en sofa var igjen av original innredning i spisesalongen (område 219) ved eierskiftet i 1996. Sørlandets Seilende Skoleskipsinstitusjon la nytt gulvbelegg og finerplater på skottene. I taket ble det satt opp noen neonlysrør, og det ble montert nye sofabenker og bord. Løse plaststoler ble også benyttet, som i salongen 207 (se foto).



Figur 24 2.klasses spisesalong (område 219) like etter at skoleskipsperioden var over. Foto: BDF, 1998

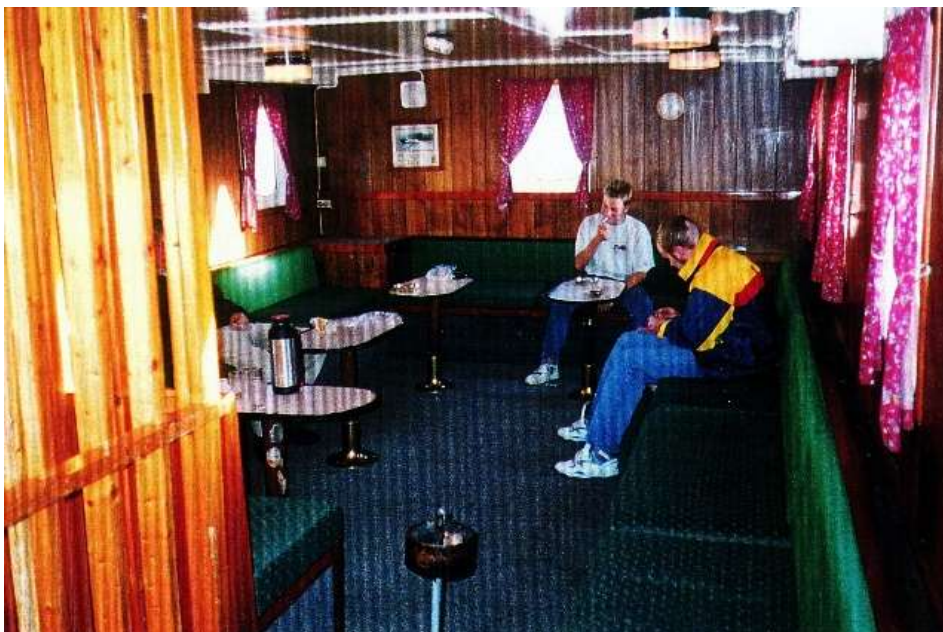
1. klasse røykesalong på båtdekket, område 301, fikk nytt, lyst vinylbelegg. To av bordene her ble byttet ut. Taklamper så vel som de blomstrete gardinene ble byttet ut.

Når det gjaldt damesalongen/2. klasse-røykesalongen (område 307) skjedde det store forandringer etter 1967. Alt av fast inventar (benker og bord) ble demontert, og ble erstattet med løst møblement som bord og stoler. I tillegg ble leideren ned til stormdekket blendet.



Figur 25 1.klasse dekkssalong (område 301). Foto: BDF, 1998

Etter eierskiftet i 1973 ble det igjen endringer i damesalongen (område 307).



Figur 26 2.klasses dekkssalong (område 307) slik den var ved overtakelse fra SSS, ukjent datering. Foto: BDF

Den tidligere blendede lederen ble åpnet og det løse møblelementet ble erstattet av fastmontert langsgående benker. Som i de andre salongene var det kommet nye taklamper, og trolig også gardiner. Salongen ble brukt til undervisningsrom for Sørlandets Seilende Skoleskipsinstitusjon.

Det er tidligere beskrevet at møblelementet i salongen ble skiftet ut mer enn én gang i løpet av skoleskipsperioden. Veggpanelene ble også endret to ganger i løpet av perioden. Bildet viser siste versjon av rommet i skoleskipsperioden. Det var altså et stående panel. Da senere eiere skulle pusse opp salongen, kom det frem at det opprinnelige veggpanelet av lys alm var blitt malt lyseblått på et tidligere tidspunkt. Det må sannsynligvis ha vært gjort som en del av de første ombyggingene i skoleskipsperioden (1967). Også radiatorene var blitt malt blå.



Figur 27 Andreklasse røykesalong (307) under oppussing i 1997. Her kom det frem at salongen hadde vært malt lyseblå tidligere. Foto: BDF

Foaje

Arild Fredriksen registrerte i 1996 flere endringer på innredningen i foajeen. Disse endringene ble også trolig gjort i løpet av skoleskipsperioden. Bordene var ikke originale. Her var det montert nye plater av teak og sars i mahogni. Sitteputene i benkene ble skiftet, men ryggputene var beholdt. Nytt gulvbelegg var blitt lagt, samme som i 1. klasse røykesalong. Tre nye taklamper ble også montert. Lederen mellom stormdekket og båtdekket var original bortsett fra et inntrinn som var blitt skiftet.



Figur 28 Foaheen på stormdekket i 1996



Figur 29 Foaheen på stormdekket i 1996. Gulvbelegget var nytt i skoleskipsperioden. Foto: BDF

Messe



Figur 30 Byssen og byssedør i 1998. Foto: Arild Fredriksen.

Mannskapsmessen ble flyttet fra sin gamle plassering til styrbord for byssen (område 211). I stedet skulle det her være bakeri. Den gamle innredningen ble derfor fjernet og erstattet med ny. Etter at skoleskipsperioden var over, ble rommet benyttet til matlager, men deler av dagens innredning stammer nok allikevel fra skoleskipsperioden.

Samtidig ble den nye offisersmessa (område 210), som lå forut for mannskapsmessa, gjort om til ny mannskapsmesse med ny innredning. Den nye mannskapsmessa fikk også et skilt hvor det sto «mannskapsmesse».

Bro

Skyvedørene inn til styrehuset fra brovingene ble skiftet på et tidspunkt. Disse tredørene hadde stående bord og fikk runde vinduer til erstatning for de gamle firkantede. Dørene var med det som døren på babord side lenger akterut i dekkshuset som var aktenfor styrhuset. Dørkbelegget var av linoleum, med mørkt blomstermotiv. Ukjent når det ble lagt.

Vaskerom og sanitærsystem

Det ble i 1973 montert toaletter akter på babord side av hoveddekket, hvor septiktanken ble plassert i lasterom nr. 2 akter.

I 1995 beskrev nye eiere som skulle kjøpe skipet at «toaletter og dusjer er ikke tilpasset dagens krav, bare noen få er tilkoblet septiktank».

Opprinnelig var det i lugarene bare vasker som merket Shanks, men underveis er noen av disse blitt skiftet ut, samt noen har fått skader og sprekker m.m. Disse ble skiftet ut med Porsgrunn-vasker, noe som også tidligere var den type vasker som befant seg på toalettrommene. I perioden 1987-1995 var det nødvendig å skifte flere Porsgrunn-vasker, og det ble forsøkt å skifte disse tilbake til Shanks-vasker.



Figur 31 En eldre, trolig original, servant. Foto Trine Faltinsen 2021



Figur 32 En nyere servant av ukjent produsent. Fotofra BDF fotoarkiv tilhørende Gamle Salten, 1998

Veteranskipet «Gamle Salten»

Ryfylke Dampskipsselskap sitt eie 1996 – 2008

15. februar 1996 fikk skipet hjemmehavn i Stavanger. De nye eierne var Ryfylke Dampskipsselskap, og skipet fikk igjen sitt opprinnelige navn med et «Gamle» foran. De nye eiernes målsetting var å drifte skipet som veteranskip i passasjerfart, og dermed ønsket de å tilbakeføre en del endringer fra tiden som opplæringsskip. Utvendig fikk «Gamle Salten» igjen sin opprinnelige skrogfarge, det vil si svart. Under Ryfylke Dampskipsselskaps eierskap gikk «Gamle Salten» med turister i Ryfylkefjordene, og ble leid ut til arrangementer som blant annet brylluper og noen lengre turer med private firmaer. Skipet fungerte også som hotell- og restaurantskip ved kai.

«Gamle Salten» ble en del av verneflåten under Ryfylke Dampskipsselskap sitt eierskap. Den fikk vernestatus av Riksantikvaren i 1996.



Figur 33 «Gamle Salten» før båtdekket ble overbygd med tak og glassvegger. Datering og fotograf ukjent.

Endringer i perioden 1996 – 2008

Det ble i løpet av perioden i Ryfylke Dampskipsselskaps eie gjort en del forandringer i fartøyet, både innvendig og utvendig. Endringene ble gjort for å tilpasse skipet til den nye driften, men også som ledd i tilbakeføringen til perioden før 1967. Den videre gjennomgangen viser hva som ble endret i perioden.

Skrog og dekkshus

Overbygg

Det ble satt opp et overbygg over det tidligere åpne området 308 på båtdekket, mellom forre dekkshus og dekkshuset lengst akter. Dette ble laget med glass langs skipssidene for å gi et åpent inntrykk, nesten som passasjerene som oppholdt seg der egentlig var utendørs, men beskyttet fra elementene.



Figur 34 Det nye overbygget sett utvendig. Foto Svein Såghus 2016



Figur 35 Det nye overbygget sett ovenfra. Foto Svein Såghus 2016



Figur 36 Det nye overbygget sett innvendig. Foto Svein Såghus 2016

Også langs korridorene rundt dekkshuset på stormdekket, like under, ble det satt opp glassruter mellom skanseledningen og dekket over.

Kiosken

Kiosken som står på dekk 300 ble bygget mens «Gamle Salten» var i Ryfylke Dampskipsselskaps eie. Den ble bygget av aluminiumsplater og festet oppå det eksisterende dekket.



Figur 37 Kiosken på SB side, område 308 Foto: Gunnar Holmstad 2015

Skrogutrustning

Sjøfartsdirektoratet krevde at det måtte settes opp et rekkverk rundt skorsteinen. Dette var lite ønskelig for rederiet, for en slik endring ville bryte med originalprofilen. Det ble funnet en løsning der kun en enkel rekke på hver side ble festet i skorsteinen. Denne ble malt i samme farge som resten.



Figur 38 Skorstein med ny rekke. Foto: Svein Såghus, 2016

Skrogfarge

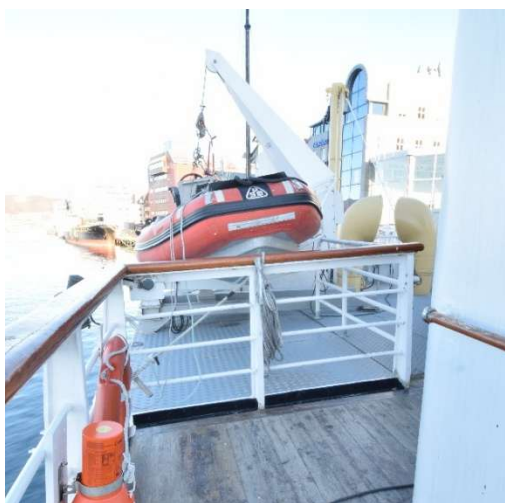
Som tidligere nevnt fikk fartøyet tilbake sin opprinnelige farge med svart skrog og hvitt overbygg, slik det var i perioden fra 1953 til 1968.

Lasterommet

Lasterommet (002) ble delvis innredet som verksted siden det ikke lenger ble brukt til godsfrakt.

Redningsutstyr

Livbåtene var nå erstattet med redningsflåter. I 2009 ble det installert nytt regningsutstyr, MES og MOB båt i davit.



Figur 39 MOB båt på område 409 Foto: Gunnar Holmstad 2015

Innredning

Flere områder ble fornyet, blant annet 1.- klassesalongene hvor det ble støpt ny dørk og nye belegg ble lagt. I tillegg ble fellesområdet med gang, salonger og foajé pusset opp, med ny linoleum på dørken og fornying av lamper og lampetter. Formålet med fornyingen/oppussingen var å tilbakeføre en god del av de endringer som var gjort på skipet i skoleskipsperioden, for at interiøret skulle være så lik som mulig slik det var når skipet var nytt på 50-tallet. I Såghus sin rapport fra 2016 (s. 17) blir det nevnt at deler av innredningen fremsto som noe mer moderne enn skipet, og noe av dette kan forklares med vansker med å oppdrive original/tilnærmet original innredning. I 2016 gjaldt dette i stor grad lamper i deler av fellesområdene, som f.eks. 1.- og 2.-klassesalongene.



Figur 40 2. kl. spisesalong (område 219) etter oppussing i 1996. Foto: BDF, Arild Fredriksen, 1998

Salong 301

Fredriksen listet opp «noe av det som er utført av siste eier» i 2000-rapporten, som vil si oppussingsarbeidet som Ryfylke dampskipsselskap gjennomførte; Innredningen ble demontert og pusset opp. En del av veggplatene i mahogni ble skiftet og det ble lagt et nytt lyst vinylbelegg på dørken. To av de originale løse stolene ble funnet (fra SSS) og ble deretter pusset opp for å benyttes i salongen igjen. For å bedre rømningsforhold ble skrivebordet flyttet for å kunne montere en ekstra dør. Det ble laget to nye dører basert på den originale døren. Den opprinnelige svingdøren hadde lås med rullesneppert, mens de nye dørene fikk Trioving lås med rullesneppert og sylinder. Dørene var lagd av mahognifiner og var innsatt med glass dekorert med imitert sandblåsningsmotiv med Ryfylke Dampskipsselskaps merke.

De originale kondenssamlerne i messing ble fjernet i alle ventiler, og nytt ledningsopplegg ble etablert synlig etter en jordingsfeil på det skjulte anlegget. Det ble installert nye lamper, og de originale lampettene fra Høvik ble pusset opp, samt at det ble montert nye parafinlamper.



Figur 41 Nye svingdører til salong 301. Det var nytt lyst, vinylbelegg på dørken. Der det nå stod et bord mellom dørene var det opprinnelig en sofa/sittebenk. Foto: BDF, Arild Fredriksen, 1998

Tidligere var det en sittebenk ved skottet ved leideren, som under oppussing av salongen ble flyttet til ytterskottet forut. Ved den nye plasseringen hadde det tidligere stått et bord, og dette ble reetablert. Ved skottet ved leideren, under glassrelieffen, ble det satt inn en kommode.

Salong 307

Det ble utført en del endringer i 2. klasse røykesalong, som var ønsket at skulle brukes som konferanserom. Blant annet ble de tidligere benkene fra skoleskipsperioden fjernet og erstattet med løse stoler og bord. Skottpanel og himling ble revet og det ble etablert skjult elektrisk anlegg. Den tidligere himlingen var ruteinndelt med lister, og den nye himlingen var tilsvarende, men uten lister. Det ble montert taklamper med buede kupler, til erstatning for de tidligere sylindrerformede taklampene. Det tidligere skottpanelet var inndelt som stående panel og ble erstattet med glatte panelplater i alm. Fredriksen listet opp endringer som Ryfylke Dampskipsselskap utførte, hvorav mesteparten overlapper med Såghus (2016) sin beskrivelse av endringene. Det ble også montert ny eikedør, og nye gulvlister i eik.



Figur 42 Område 307. 2. kl. røykesalong etter oppussing i 1996. Foto: BDF, Arild Fredriksen, 1998

Gang 306

Gangen (område 306) ble fornyet på samme tid som 2. klassesalongen (område 307). Ryfylke Dampskipsselskap monterte nye panelplater, i lyst treverk. Gangen fikk også tilsvarende himling som ved andreklassesalongen, samt like lamper.

Matlager, tidligere mannskapsmesse, område 212

Den tidligere mannskapsmessa, som var gjort om til bakeri i skoleskipsperioden (område 212) ble brukt som matlager av Rogaland Dampskipsselskap.



Figur 43 Matlager, område 212. Bildet er tatt i 1998. Foto: Arild Fredriksen

Lugarer

Ifølge skipsplantegningen fra 1996 skulle «Salten» ha lugarer til 18 passasjerer på babord side, og 25 passasjerer på styrbord side. To av førsteklasselugarene på hoveddekket ble slått sammen til en stor lugar (120) og ble deretter benyttet til brudesuite.

Maskin- hovedkomponenter

I et av eierselskapets dokumenter etter at skipet fikk navnet «Gamle Salten», kan man lese at tilstanden på de elektriske utstyret var god, da anlegget var blitt modernisert til en kombinasjon av likestrøm og vekselstrøm. Når det ble gjort er uklart.

Rederiet Saltens AS 2008 - 2014

I 2008 ble «Gamle Salten» kjøpt av det da nystartede Rederiet Saltens AS som ble stiftet av 11 personer og selskaper, som hver gikk inn med 500 000 kroner for å få til kjøpet av skipet. I tillegg gikk Sparebanken Nord-Norge inn med 1 million kroner. Det viste seg snart at dette var for lite og de fleste doblet etter hvert innsatsen.

Morten Jakhelln ny eier

I 2014 overtar Morten Jakhelln «Gamle Salten» alene og driver den videre noen år til, før driften etter hvert stopper opp og «Gamle Salten» bli liggende til kai med bare nødvendig tilsyn.

Dekket

Båtdekket (område 308) hadde etter hvert råteskader og ble skiftet vinteren 2023/24. Arbeidet ble utført av Hardanger Fartøyvernsenter mens båten lå på Saltdalsverftet på Rognan. Da dekket ble skiftet ble det lagt som en kopi av det som lå der fra skoleskipsperioden, med dekksp plank i furu som er festet til bjelkelaget med sveiste bolter og mutter nedfelt i plankene. Mellom plankene ble det natet med Sikaflex, slik som det forrige dekket.



Figur 44 Det ny dekket som ble lagt i 2024, Område 308 Foto: HFS 2024

Kiosken

I forbindelse med omleggingen av dekket i 2024, ble kiosken som stod på båtdekket (område 308) fjernet, og ikke satt opp igjen.

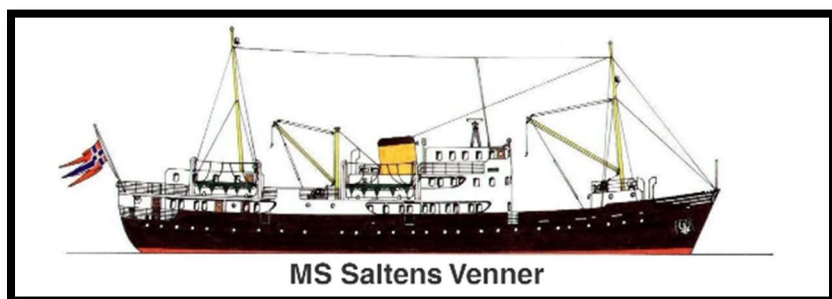
Stiftelsen MS Salten 1.1.2024

1.1.2024 ble eierskapet overført til den nylig opprettede stiftelsen, Stiftelsen MS Salten. Samtidig med overtakelsen fikk skipet tilbake sitt opprinnelige navn MS «Salten».

MS Saltens Venner

MS Saltens Venner er organisert som et vennelag. Mens Stiftelsen MS Salten er eier av skipet så er det i venneforeningen – som de skriver på sine nettsider - «det er her det virkelig skjer».

Venneforeningen skal sørge for frivilligheten om bord og er de som driver skipet til daglig. Gjennom dugnadsarbeid skal venneforeningen sørge for at det blir gjort vedlikehold og malingsarbeid, klargjøring av lugarer og matservering og ellers bemanning av skipet når det er på turer.



Figur 45 Logoen til MS Saltens Venner

Litteratur

Faltinsen, T. (2024). *MS «Gamle Salten» Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport.*

Kristiansand: Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter

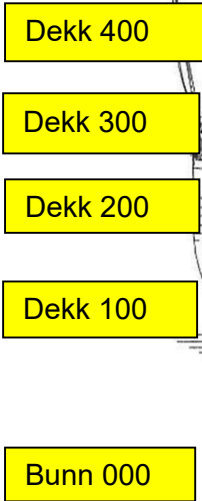
Fredriksen, A. (2000). *Innredning på MS «Gamle Salten»* Kristiansand: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Såghus, S.V. (2016). *MS «Gamle Salten» Dokumentasjon.* Kristiansand: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Eksempler fra fotodokumentasjon

I forbindelse med arbeidet for å få fredet MS «Salten» er det utarbeidet et omfattende bildemateriale. Bildematerialet er lagret i mapper som er organisert i henhold til dekknumre med undermapper for hver rom for det aktuelle dekket. Hvert bilde har et unikt nummer. De følgende sidene i denne fredningsdokumentasjonen inneholder et utvalg av foto fra fartøyet.

Dekksoversikt

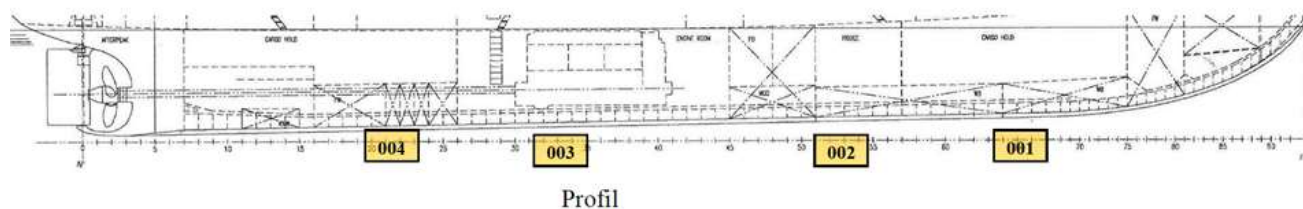


Figur 46 Dekksoversikt

Områdeinndelinger – Tegninger

Inndelingen tildeler et tresifret nummer for definerte områder om bord, det kan f.eks. være en lugar, et lasterom, en gang eller et uteområde. Det første av de tre sifrene angir en horisontal inndeling. Rommene under hoveddekk har f.eks. fått tildelt numre mellom 0 og 100, men områder på hoveddekk har fått numre fra 100 og 200, slik høynes nummerserien for hvert dekknivå. De to neste sifrene definerer selve området på det angitte dekket. I hovedsak starter numrene fra 01 forut til 99 akter, men flere numre avviker fra dette. Nummereringen er allikevel beholdt, siden den er brukt i flere rapporter.

Bunn 000



001 Lasterom 1
002 Lasterom 2
003 Maskinrom
004 Lasterom 3

Figur 47 Områdeinndelinger

Lasterom 1

Noen utvalg av bilder fra lasterom 1.



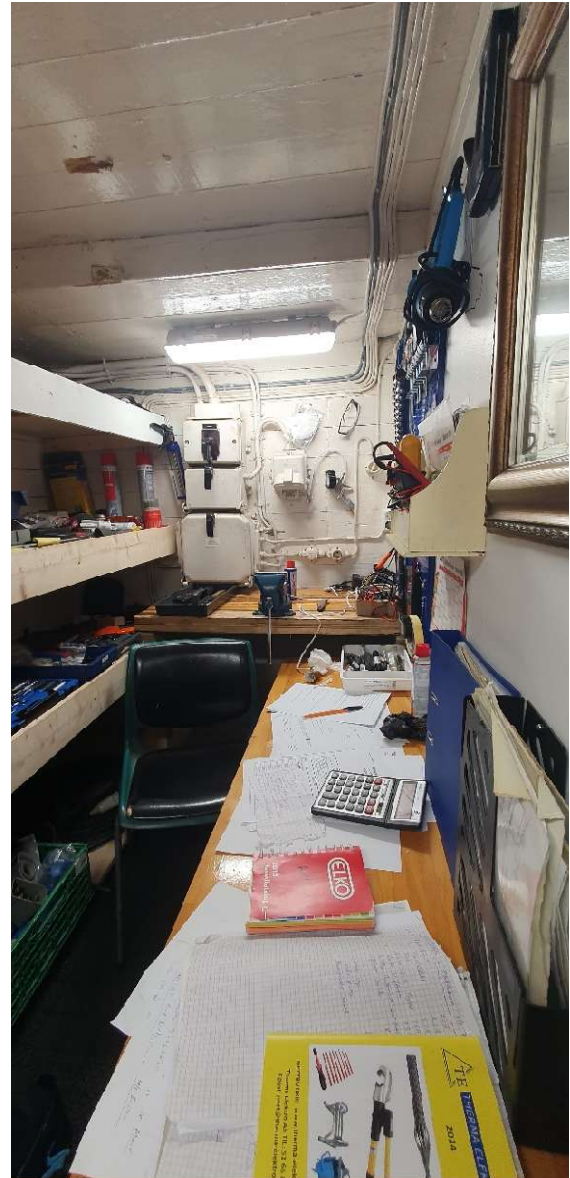
Figur 48 Lasterom 1



Figur 49 Lasterom 1



Figur 50 Lasterom 1



Figur 51 Lasterom 1

Lasterom 2



Figur 52 Lasterom 2



Figur 53 Lasterom 2

Lasterom 3



Figur 54 Fra lasterom 3



Figur 55 Lasterom 3

Maskinrom



Figur 56 Fra maskinrommet

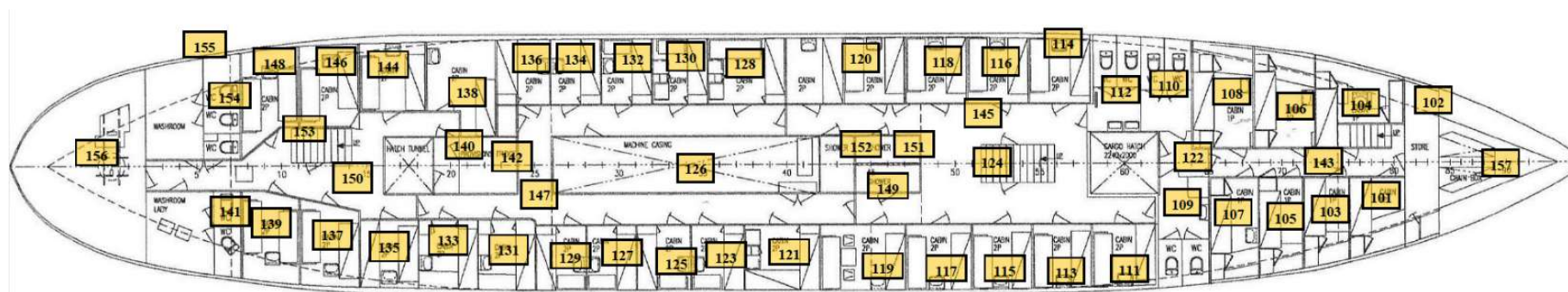


Figur 57 Fra maskinrommet



Figur 58 Fra maskinrommet

Hoveddekk 100



101 Mannskapslugar
102 Stores
103 Mannskapslugar
104 Mannskapslugar
105 Mannskapslugar
106 Mannskapslugar
107 Mannskapslugar
108 Mannskapslugar
109 WC og dusj
110 WC og pissoar
111 Dobbellugar 1. kl.
112 WC damer
113 Dobbellugar 1. kl.
114 Dobbellugar 1. kl.

115 Dobbellugar 1. kl.
116 Dobbellugar 1. kl.
117 Dobbellugar 1. kl.
118 Dobbellugar 1. kl.
119 Dobbellugar 1. kl.
120 Brudesuite 1. kl.
121 Passasjerlugar
122 Mellomgang
123 Passasjerlugar
124 Stores
125 Passasjerlugar
126 ledig
127 Passasjerlugar
128 Lugar maskinsjef

129 Passasjerlugar
130 Lugar 1. maskinist
131 Passasjerlugar
132 Enmannslugar
133 Passasjerlugar
134 Enmannslugar
135 Passasjerlugar
136 Dobbellugar
137 Passasjerlugar
138 Dobbellugar
139 Passasjerlugar
140 Rom
141 WC herrer
142 dusj

143 Gang
144 Dobbellugar
145 Gang
146 Dobbellugar
147 Gang
148 Passasjerlugar
149 Dusj
150 Gang
151 Dusj
152 Dusj
153 Stores
154 WC
155 WC damer
156 Styremaskin
157 Kjettingkasse

Figur 59 Hoveddekk

Lugarene

Her vises et knippe av den vedlagte billedokumentasjonen som skal tas utgangspunkt i fra fredningstidspunktet av.

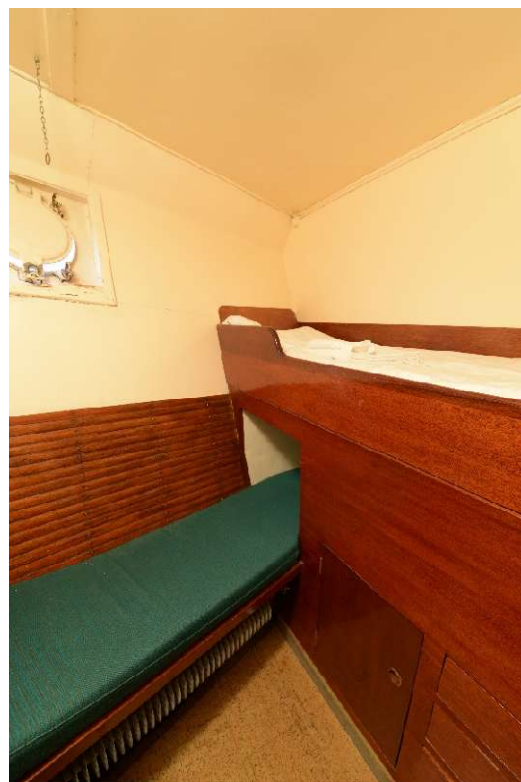
Babord



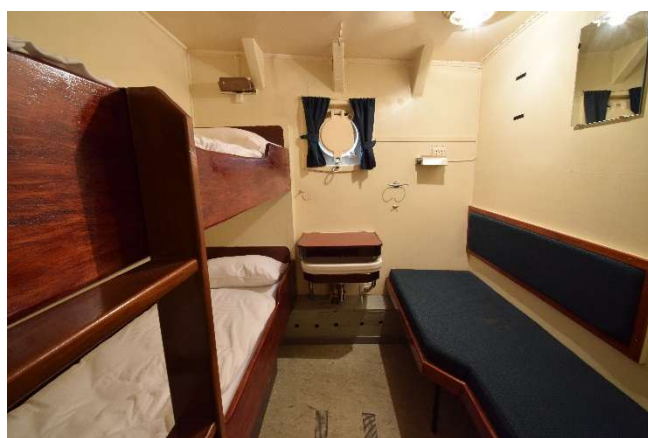
Figur 60 Eksempel på mannskapalugar, mannskapslugar 106



Figur 61 Lugar for maskinsjef (128).



Figur 62 Enkel lugar med en seng for mannskap. Mannskapslugar 101.



Figur 63 Dobbeltlugar 111



Figur 64 Dobbeltlugar 119 med sitteplass



Figur 65 Dobbeltlugar med stort sitteområde



Figur 66 Dobbelt passasjerlugar 148



Figur 67 Dobbelt passasjerlugar 148

Styrbord

På styrbord side har det i 2024 blitt reparert en del tak og vegger etter lekkasjer. Noen av rommene har derfor fått nye takplater og «lister».



Figur 68 Passasjerlugar 121



Figur 69 Passasjerlugar 121

Sanitærrom

Skipet har 10 rom for sanitære formål på hoveddekket. Det har blitt plukket ut kun et lite utvalg av bildene. Alle rommene er ikke representert her, men kan sees i bildedokumentasjonen som vedlegg.



Figur 71 WC og pissoar. Rom nummer 109



Figur 70 Bildet viser blant annet de fredete koppholderne og lampene. Passasjerlugar 125



Figur 72 Rom nr. 110 inneholder både, WC, dusj og pissoar.



Figur 73 Dusjrom. Rom nummer 140



Figur 76 Detaljer av tak og vegger på WC for damer. Rom nr 155



Figur 74 Dusjrom. Rom nummer 140

Boder

Boder, også oppgitt som «stores» i bildedokumentasjon.



Figur 75 WC for herre med pissoar. Rom nummer 141



Figur 77 Rom nummer 102



Figur 78 Stores under trapp, rom nummer 124



Figur 79 Stores under trapp, rom nummer 153

Gang og trapperom



Figur 80 Gang ved nedgang til hoveddekk forut, rom nummer 143.



Figur 81 Gang og trapperom ned til hoveddekk. Rom nummer 145.



Figur 82 Korridor og trapp akter. Rom nummer 150

Rom for styremaskin



Figur 83 Korridor. Rom nummer 152



Figur 85 Fra rommet for styremaskin.. Rom 156



Figur 86 Fra rom for styremaskin



Figur 84 Eksempel på sikringer. Rom nummer 150



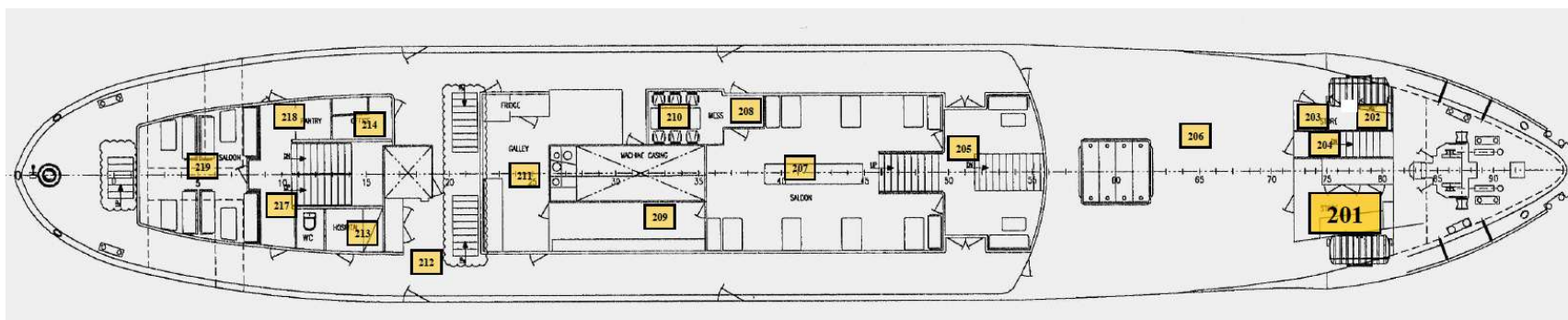
Figur 87 Fra rom for styremaskin



Figur 88 Fra rommet for styremaskin.. Rom nummer 156.

Stormdekk 200

Under kan man se et utvalg av bilder fra de forskjellige rommene og områdene av stormdekket.



- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| 201 Tømmermannsjappe | 210 Mannskapsmesse |
| 202 Malersjappe | 211 Bysse |
| 203 Brannstasjon | 212 Utvendig dekksområde |
| 204 Nedgang mannskapslugarer | 213 Sykelugar |
| 205 Foyer | 214 Vaktkontor |
| 206 Utvendig dekksområde forskip | 215 Bad |
| 207 Spisesalong | 216 Pakkerom |
| 208 Gang | 217 Gang |
| 209 Oppvask | 218 Pantry |
| | 219 Spisesalong |

Figur 89 Stormdekk



Figur 90 205 Foyer



Figur 91 Dekksområde 206 forskip



Figur 92 Spisesalong 207



Figur 93 209 Oppvask. Tallerkenholderne er en del av fredningen



Figur 94 Mannskapsmesse - lager, 210



Figur 95 Bysse 211



Figur 97 Stormdekk rundt overbygg, 212



Figur 98 Sykelugar, 213



Figur 96 Stormdekk rundt overbygg, 212



Figur 99 Vaktkontor, 214



Figur 100 Gang til damesalong, 217

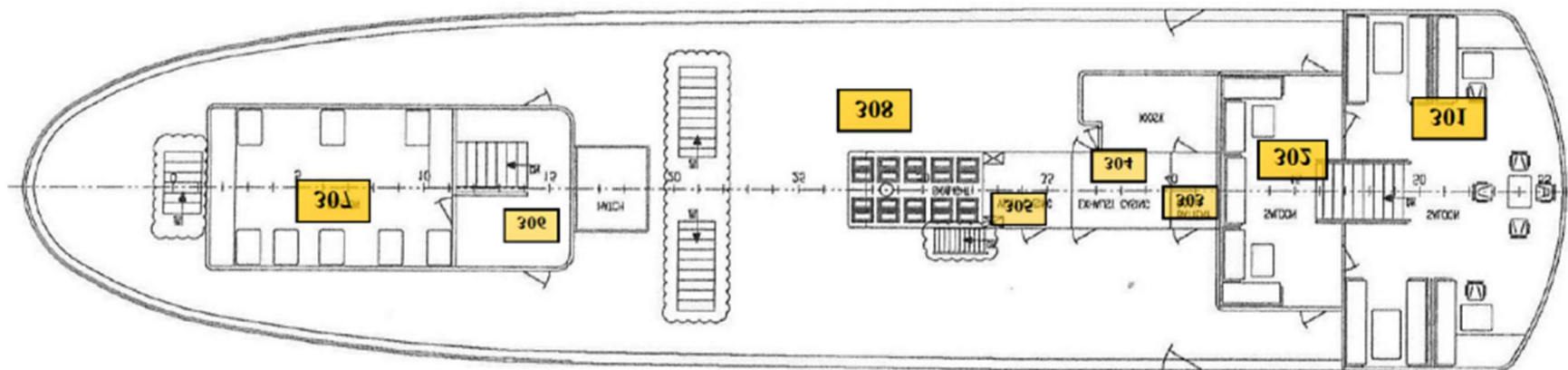


Figur 102 Damesalongen, 219



Figur 101 Pantry (sters), 218

Båtdekk 300



Figur 103 Båtdekk

- 301 Førsteklasse røykesalong
- 302 Hall
- 303 Batterirom
- 304 Lampeskap
- 305 Viiftherom
- 306 Gang
- 307 Andreklasse røykesalong
- 308 Uteområde



Figur 104 1. klassesalongen, 301



Figur 105 1. klassesalongen, 301



Figur 106 Hall ved 1. klasse røkesalong, 302



Figur 107 Batterirom 303



Figur 108 Skorsteinsrom, 305



Figur 109 Vifterom 305



Figur 112 Båttekk, 308

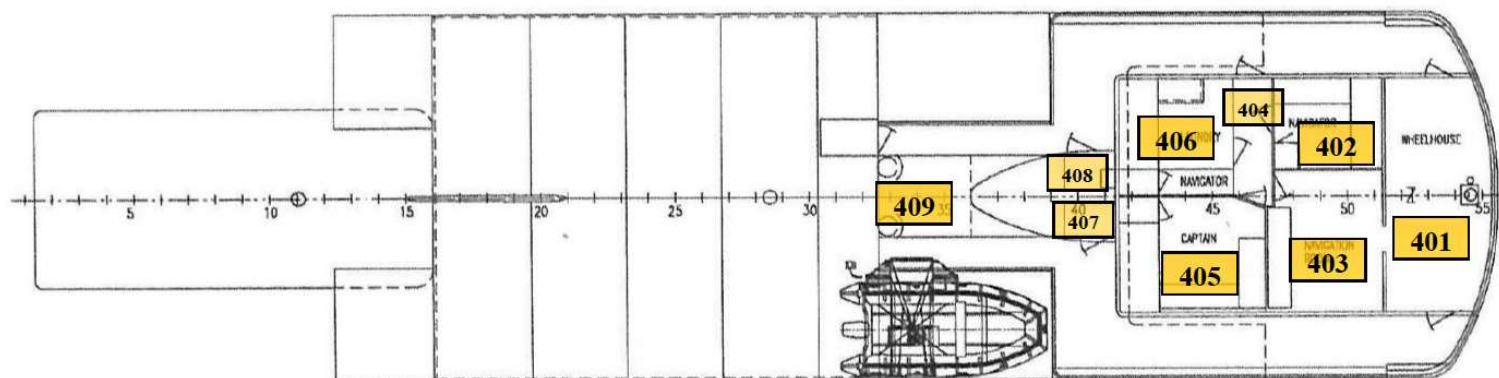


Figur 110 Gang til 2. klasse salong, 306



Figur 111 2. klasse salong, 307

Brodekk 400



- 401 Styrehus
- 402 Andrestyrmanns lugar
- 403 Bestikk
- 404 Gang
- 405 Skipperlugar
- 406 Førstestyrmanns lugar
- 407 Skorsteinleider
- 408 Pissoar
- 409 Uteområde brodekk

Figur 113 Brodekk 400



Figur 114 Styrhus, 401



Figur 116 Bestikk, 403



Figur 115 Førstestyrmannslugar, 402



Figur 117 Gang, offiserslugar 404



Figur 118 Kapteinslugar 405



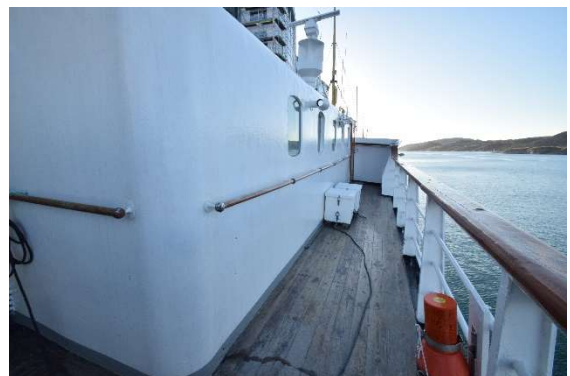
Figur 119 Styrmanslugar, overstyrmann 406



Figur 120 Skorstein leider 407



Figur 121 Pissuar i skorstein, 408

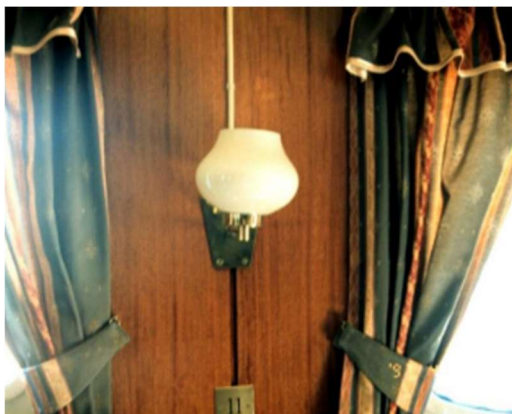


Figur 122 Uteområde, brodekk 40

Lampene

Fredriksen foretok en registrering av lampene på slutten av 1990-tallet. Det gjengis her skjematisk et utdrag fra undersøkelsen. Alle lampene blir en del av fredningen.

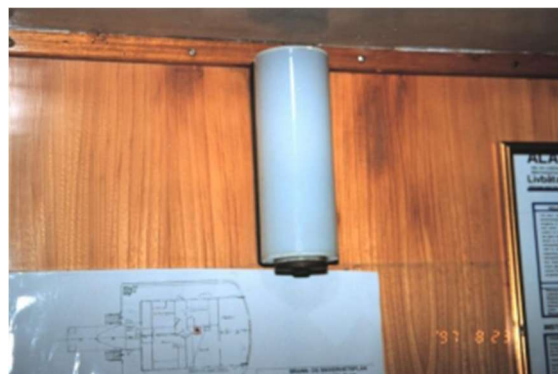
De antatt originale lampene



Figur 123 Høvik lys variant



Figur 124 Vegglampe fra Høvik lys modell 7180 Matt messing med bobler i glasset



Figur 125 Fra gangen utenfor andreklasse salong (217)



Figur 126 Ny og gammel, den gamle tre-delte funnet ombord. Høvik lys



Figur 127 Køyelaampe, forniklet stål



Figur 128 Køyelaampe med skål i matt messing og nikkel. Høvik lys modell 7170



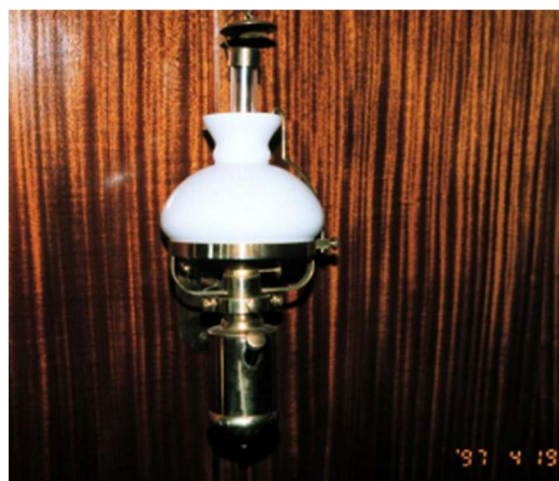
Figur 129 Køyelampe med skjerm av forniklet tynnplate



Figur 133 Køyelampe med messingfront. Lugar 107.



Figur 130 Våtromslampe - fantes i flere utgaver



Figur 134 Vegglampe 1. klasse røykesalong.

De nyere lampene



Figur 131 Taklampe bestikk



Figur 135 Taklampe, messing med glasskuppel



Figur 132 Taklampe gang/rapo ved 2. klasse salong.



Figur 136 Messing taklampe med kuppel i plast



Figur 137 Nyere type taklampe.



Figur 138 Vegglampetter, Foyer (205)



Figur 139 Vegglampe 2. klasse salong (209).