

B/F "Gamle Lofotferga"

Fredningsdokumentasjon



© Johnny Storvik

B/F "Gamle Lofotferga"

Fredningsdokumentasjon

Rapportene er utarbeidet av:

Sverre Nordmo

Foto: Sverre Nordmo © Riksantikvaren,
der ikke annet er oppgitt

Riksantikvaren 2010

Innhold:

1. Klassifisering og tekniske spesifikasjoner	s	4
2. Historikk	s	6
3. Referansenummer, dekknivåer	s	13
4. Inventering	s	14
5. Tegninger og bilder	s	37

1. Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets navn:	B/F Gamle Lofotferga
Fartøyets ex navn:	M/F "Lofotferje II" ex "Lofotpel"
Kjenningssignal:	LDQT
Hjemsted:	Kabelvåg
Registreringshavn:	Svolvær
Hjemmefylke:	Nordland
Eier	Kystassistanse Johnny og Nina Storvik
Adresse:	Kaiveien 11, 8310 Kabelvåg

2 Klassifisering og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets art (Norges skipsliste)	Fartøykategori (funksjon)	Fartøytype (konstruksjon)
Passasjerskip/ferge	Bilferge	Åpen bilferge
Driftsform (nåværende)	Kode (Norges skipsliste)	Anm.
I drift / charter med turister	5B.1	Sertifisert for 85 passasjerer
Skrogform (forut)	Skrogform (akter)	Anm.
Utfallende stevn	Krysserhekk	
BYGGEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Tre	Kravell	Furu på furu
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Tre	Hvitmalt kledning i front og sider med teak hjørnestolper, vinduskarmer og rammer	Dekkshus på babord og styrbord side. Antenner for radio (VHF) på taket. Lyskaster og natthus på taket
Rigg	Rigg	Rigg
Lanternemast i stål	9 m seilingshøyde	Mast for radarantenne og lanterner
FRAMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri (fabrikat, ytelse, årgang)	Rigg	Seil
Hovedmaskin: GM Diesel 240 hk Hjelpemotor: Perkins		
DIMENSJONER SKROG (i meter)		
Største lengde	Største bredde	Dybde i riss
25,15 m	7,19 m	3,08 m
Dypgående	BT (brutto registertonn)	Nettotonasje.
2,25 m	94	37
Byggeår	Byggested (kommune og fylke)	Verft/båtbyggeri
1956	Risør, Telemark	Em. Moen & Sønns Båtbyggeri Byggenr 171
Konstruktør	Større ombygninger	Byggested/verft – ombyggingsår
Håkon Moen	Skiftet hovedmaskin 1964 Ombygget salong 1977 Skiftet motor 1977 og 1991, samme merke Mobbåt i davit / stativ montert 1999 Porter i front montert 1999 Porter i hekken montert 1999 Restaurering skrog og overbygg 2010	Blokken 2009 / 2010
Vernestatus	Eieform	Bevaringsform
Status som verneverdig skip i 2001	AS, privat firma	Charter i Lofotens skjærgård

Egenskaper som bilferge	Lengde bildekk	21,6 m	Antall personbiler	4
	Fri høyde bildekk	4 m	Andre biler	2 stk 5-tons lastebiler, 1 buss
	Fri bredde baugport	3,35 m	Antall passasjerer	100
	Fri bredde akterport	3,35 m	Antall passasjerer i salong	55



Under restaurering på Blokken 2010, baugen.



Hekken

2. Historikk "Gamle Lofotferga" ex "Lofotferje II"

Historien om Gamle Lofotferga

Oktober 1956: "M/F Lofotferje II" ble levert av Em.. Moen & Sønns Båtbyggeri, Risør, som bygg nr. 171. Oppdragsgiver var Lofoten Ferjeselskap A/L. Selskapet skiftet i 1957 navn til A/L Lofoten Trafikklag. Ferga var den gang registrert for 100 personer, 2 stk 5-tonns lastebiler, 1 buss og 4 personbiler. Den gikk i sambandet Napp – Lilleeidet mellom Vestvågøy og Flakstad i ordinær trafikk fram til 1970, og var avløsnings- og reserveferge helt fram til 1977.

1977: Ferga ble solgt til H. Olav Larsen på Ballstad, og ble omdøpt til "Lofotpel". De neste årene ble hun brukt som arbeidsbåt ved kaibygging og reparasjoner.

Juni 1993: Lofotpel solgte ferga til Kalle AS ved Per Lund, Kabelvåg. Nå får ferga navnet M/F "Gamle Lofotferga". Ferga ble, etter en god del båtpuss, sertifisert for 85 personer og satt inn i turisttrafikk i Lofotens skjærgård.

1994: Pris for beste restaureringsobjekt på Kystens Landsstevne, Sommarøy.

Januar 2001: Johnny og Nina Storvik kjøper M/F Gamle Lofotferga av Kalle AS. Ferga går fremdeles som charterbåt, med sesong fra mars til november

2001: Status som vernet fartøy av Riksantikvaren.

2003: Tildelt kvalitetsmerket "Olavsrosa" fra Norsk Kulturarv.

2004: Opptatt som medlem i Norsk Fartøyvern Forening NFF

2009 / 2010 Restaurert ved Blokken Verft i Vesterålen.



Historikk, ferjetrafikk nasjonalt og lokalt

Kort og generelt om bilferjer i Norge

Selv om ferjetrafikken har røtter langt tilbake i landets forhistorie, er bilferjenes - som bilenes - frammarsj knyttet til det 20. århundre. De første årene var denne typen trafikk både komplisert og risikofylt. Man måtte benytte de lokale roferjene og enten heise bilen på dekk eller lirke den om bord ved hjelp av slisker.

M/F "Salhusfergen" fra 1918, som gikk i trafikk over Karmsundet ved Salhus sør for Haugesund, regnes for Norges eldste bilferje. Likevel var det først på 1930-tallet at skipstypen med inn- og utkjøring langskips fikk sitt egentlige gjennombrudd. Da kom innenriks bilførende båter som for eksempel "Bastø", og mer turistpregede ruter som for eksempel MRF "Geiranger".

På 1950-tallet var det privatbilene som dominerte på veiene, den tunge godstrafikken lå lengre fram i tid. Datidens rutevogner og turistbusser bestemte akseltrykk og kjørehøyde på bildekkene når nye ferjer ble prosjektert. Etter hvert ble det også lagt vekt på komfort for passasjerene, med varmeisolerte oppholdsrom.

Lofoten, natur og historie

Lofoten med sine mange øyer og utallige holmer og skjær, har til alle tider vært avhengig av båt som fremkomstmiddel, både inn og ut av øyriket så vel som internt mellom øyene. De første menneskene som bosatte seg i Lofoten må ha kommet sjøveien til øyriket. Det kan en forstå ut fra at store deler av bosettingen skjedde langs kysten, og ofte i svært utsatte og utilgjengelige steder, spesielt på yttersiden av Lofot-øyene.

Fra historien kjenner vi til at samferdselen til og fra øyene for å få transportert fram varer og personer foregikk med seilbåter og jekter. Senere kom damp- og motorskip til å overta.

I Lofoten gikk veibygginga tregt. Transporten skjedde med hurtigruta, lokalbåter og bygderuter til og fra Lofoten og mellom øyene og veiløse bygder. På grunn av Lofotens geografi, utviklet de landverts kommunikasjonene seg langsomt. Hest var lenge fremkomstmidlet til lands, og ro-/seilbåt på sjøen. Det første ordentlige veiprosjektet som omtales i Lofoten var en liten veistubb mellom to små grendesamfunn på Værøy i 1860.

Veien mellom Osan og Kabelvåg ble ferdigstilt i 1869. Ti år senere var den første veien i Lofoten som ble bygd for statsmidler ferdig. Det var veien til Higrafseidet.

Fra 1920 var biltrafikken begynte å komme i gang, om enn beskjeden og kun på personbil siden. I 1928 hører vi om den første lastebilen, og i 1935 kom den første bussen. Disse kjøretøyene var alle tilhørende i Vestvågøy.

I "Veiviser for Ofoten, Lofoten, Vesteraalen og Troms sommeren 1933", er følgende bilruter tilgjengelige: Svolvær – Kabelvåg 10 km, Stamsund – Limstrand – Vestresand 94 km, Stamsund – Balstad 56 km og Stamsund – Ure 50 km. Taksten var for øvrig 10 øre pr km, barn halv pris.

Etter 1950 begynte veibyggingen å skyte fart. Dermed var behovet for bilførende båt til stede, der vei var ført fram til egnet plass for anløp. I 1955 ble derfor **Lofoten ferjeselskap AL** stiftet.



Ferjene kommer

Den første strekningen som ble satt under trafikk, var Gimsøystraumen, og der ble ferjeleiene lagt til henholdsvis Lyngvær og Smorten. Ferjetrafikken kom i gang 1. desember 1955, og ble i første omgang betjent av "Lofotferje I".

Etter Gimsøystraumen var turen kommet til Nappstraumen. I 1956 ble rute satt i gang mellom Napp og Lilleeidet. Ferja fikk navnet "Lofotferje II". I 1963 kom "Lofotferje III". Den ble satt inn på strekningen Smorten – Lyngvær.

Skipper på "Lofotferje II", Ragnvald Normann., som hentet ferja i Risør i 1956, fortsatte som skipper over Nappstraumen til tunnelen sto ferdig i 1990. I 1970 ble "Lofotferja II" skiftet ut med større ferje, men var reserveferje fram til 1976 da den ble solgt og ble benyttet til kaibygging under navnet "Lofotpel".

"Lofotferje I" og "Lofotferje II" ble bygget og levert fra Em. Moen og Sønns Båtbyggeri i Risør.





"Lofotferje III" (Bj. 1963)

Foto: Jürgen Stein



"Lofotferje IV" (Bj. 1962)

Foto: Jürgen Stein

Bildene: De første ferjene i Lofoten

"Lofotferje IV" ble levert i 1960 og satt inn på strekninga Festvåg – Henningsvær og i 1963 kom det ferje på strekningen Hamnøy – Reine. Det siste ferjesambandet som ble satt i drift, var strekningen Fredvang - Finnbyen. Det skjedde i 1965, med ei ferje kjøpt inn fra Vesterålen Trafikklag. Ferja var opprinnelig bygd i Danmark. "M/F BLÅMANN" var navnet, og den ble da ominnredet i Lofoten og fikk betegnelsen "Lofotferje V". Den ble skifta ut i 1974 av et nybygg "Lofotferje VII" som gikk i dette sambandet til tredje desember 1988, da de to bruene over Røssøystraumen og Kubbholmstraumen ble åpnet.

Flere av ferjestrekningene i Lofoten gikk over værutsatte strekninger. Verst var nok strekningen Napp – Lilleidet. Her kan straumen gå med en fart av opp til 8 knop ved ny – og fullmåne. Var det kuling og storm fra sør og sørvest, og tungbåra slo oppover straumen, ble det et skikkelig "skyføre". Da var de åpne ferjene utsatt for overvann under overfarten. Det var lite populært blant bileierne. Selv om det var vindstille på straumen, kunne tungsjø fra Vestfjorden skape den reineste polsdans om bord under overfarten. Når straumen var på det sterkeste, måtte skipperen

følge i straumretninga før han krysset over. Ukjente som så denne manøveren fra land, oppfattet det som en noe underlig manøver. Fra brua var utfordringa størst i mørke og snødrev.

År for år var det trafikkøkning, og det ble etter hvert behov for større ferjer med større kapasitet. Selskapet investerte etter hvert i både nye så vel som brukte ferjer til de enkelte samband. Den siste nye ferjen som ble bygget var "Lofotferje VIII". Denne ferjen var i Lofoten Trafikklags eie kun kort tid før den ble solgt til selskapet Leka-ferjen.

Livet om bord.

Kaptein Ragnvald Normann var første kaptein på ferja, mens broren Markus Normann var maskinist. om bord i "Lofotferje II" fra den var ny i 1956 til i 1963. Da ble han flyttet over til "Lofotferje III" som gikk over Gimsøystraumen.

Da arbeidet med ferja var kommet så langt hos Moen at det nærmet seg montering av maskin, ble Markus Normann sendt til Risør for å følge montering og prøvekjøring. Der var han i to måneder før resten av mannskapet kom fra Lofoten og turen nordover kunne starte. Ferja gjorde vel 9 knop, noe de var svært fornøyde med. På turen nordover gikk de forbi det meste av båter i leia. Ferja klarte seg bra i sjøen, men fikk et døgn i havn ved Grøtøy i Steigen. Vestfjorden i dårlig vær er ikke å spøke med!

Da ferja kom fram til Napp i oktober 1956, møtte de fastboende fram for å beundre siste store forbedringa i transportsystemet i Lofoten. Fram til ferja overtok, hadde denne forbindelsen blitt opprettholdt mellom Haug og Napp med en fiskeskøyte som tok med passasjerer og litt gods. Ofte ble den sterke straumen krysset med småbåter, ikke helt uten fare.

Begeistringen for den nye ferja var stor, og de besøkende om bord beundret både salongen og mannskapslugarene. De syntes det var svære greier slik køylene var bygget og ei dame ba om å få prøve den flotte køya til maskinisten. Det fikk hun, og var over seg av begeistring over hvor bra køya var sammenlignet med det hun var vant til fra fiskebåtene.



Ruta til "Lofotferje II" fram til tunnelen kom i 1990

Mannskapet besto av 3 mann; kaptein, maskinist og billettør. Det var bare ett skift. Arbeidstida det første året var ikke helt i henhold til dagens regelverk. Første turen startet i 7 – tida på morgenen og siste turen rundt halv elleve på kvelden, med en pause midt på dagen. Det første året fikk ingen avløsning! I 1957 ble det tilsatt en avløser med skipperpapirer. Han var avløser på to ferjer, og fungerte som skipper, maskinist og billettør, avhengig av hvem han avløste. Dermed ble det 3 fridager på hver, hver 3. uke.

Maskinisten måtte hjelpe til ved anløp og avgang, legge ut og feste kjettingene til ferjekaia og stable biler når det ble fullt om bord. Ofte gikk ferjene med portene åpne og en del av bilen utenfor ferja. Bare hjulene var inne på dekk, var alt i orden. Man måtte bare legge noen klosser under hjulene. Også i dårlig vær måtte portene stå åpne, for å unngå at de ble slått inn av bølgene. Derimot slo bølgene inn over dekk, med ikke helt heldig resultat for bilene. Det førte da også til at bruktbiler fra Lofoten ble betalt dårligere enn biler fra Innlandet.

Til tross for lange arbeidsdager, ble ferjene ofte benyttet til transport om nettene. Det var fortsatt mange veiløse bygder i Lofoten og mye materiell måtte transporteres for veivesenet. Tunge anleggsmaskiner med stor høyde gjorde ferjene ustabile i varierende vær. Ofte måtte landsetting skje på svært improviserte kaier. Uttrykket ”det vil helst gå bra” viste seg å stemme på disse turene.

En gang ble kombinasjonen av dønninger og overlast allikevel dramatisk. På sambandet Festvåg – Henningsvær gikk ”Lofotferje III”. Den var bygget i 1963, i stål, og var noe større enn ”Lofotferje II”. På tur over, med en stor bil lastet med fisk i høye kar, skled kjøretøyet ut mot rekka. Ferja fikk slagside, fyltes med vann og gikk rundt. Alle berget seg, og ferja fløt med bunnen i været til den ble snudd etter noen dager.

På Nappstraumen fikk rutegående ferje motortrøbbel en høstkveld. Det var kuling fra sør og motoren stanset midt i straumen. Nordover mot Hundholmen bar det ganske fort, mens man anropte over radio for å få hjelp. Det ble satt ut anker og kjetting som bremsset på farta, til det kom hjelp og fikk slept havaristen i land.

Til tross for både lang arbeidstid og noe monotont liv i ferjene, gikk det ikke en dag uten at en fisker sa ”Dæven, eg måtte hatt en sånn jobb som dokker”. Som 50-åringer var de fleste hardt preget av et yrke med mye slit i kulde og slingrende fiskebåter.

Veiene og bruene avløser ferjene.

Men ferjer var ikke en fremtidig løsning på kommunikasjonen mellom øyene, verken i Lofoten eller Vesterålen.

Bruen over Olderfjorden sto ferdig i 1970, og brubyggingen lengre vest i Lofoten var så vidt kommet i gang. I 1976 sto også bruene over Sundklakkstraumen ferdig. Disse to bruene gjorde dette sambandet betydelig lettere å betjene, og det ble en raskere kommunikasjon over Gimsøystaumen.

På hovedlinjen gjennom Lofoten sto nå tre store utbygginger for tur, bruer over Gimsøystaumen, Nappstraumen og Hamnøy - Reine. I tillegg skulle det bygges forbindelser til Fredvang og Henningsvær. Til Henningsvær måtte det bygges to bruer. Disse ble bygget med bare én kjørebane, og sto ferdig sommeren 1983.

Forbindelsen til Fredvang ble gjennomført med to bruer og sto ferdig i 1988.

På hovedforbindelsen gjennom Lofoten gjensto nå bare Nappstraumen. Her ble det bygget tunnel som sto ferdig i juli 1990. Nå var hele Lofoten ferjefritt, og med salget av "Lofotferje VII" var en samferdselsmessig epoke slutt i Lofoten.

Etter at alle ferjesamband i Lofoten var avløst av bruer og tunnel, fikk Lofoten Trafikklag ferjemateriell til overs, og satte inn "Lofotferje I" i sambandet Svolvær-Digermulen. Når det gjaldt forbindelse over til fastlandet var lofotselskapet også interessert i denne forbindelsen, og i 1954 ble det søkt konsesjon på strekningen Lofoten - fastlandet. I 1956 tildelte samferdselsnemnda denne konsesjonen til selskapet på visse vilkår.

1. august 1963 ble veien fra øst til vest i Lofoten offisielt åpnet av kong Olav. Det skulle imidlertid gå mer enn 40 år før forbindelsen til Lofoten ble ferjefri. 1. desember 2007 åpnet dronning Sonja den nye forbindelsen, Lofast - **Lofotens fastlandsforbindelse**.

Kilder:

"Samferdsel i Lofoten" v/ "Lofoten sjømann"

Finn R. Hansen's hefte om ferjesamband og annen samferdsel i Lofoten og Vesterålen.

Veiviser for Ofoten, Lofoten, Vesteraalen og Troms, 1933

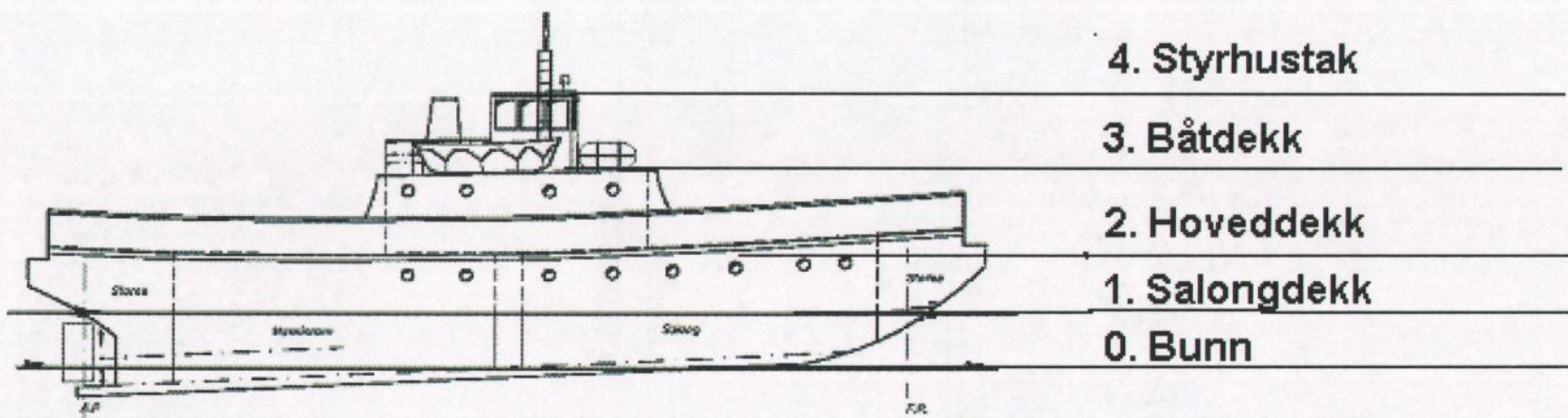
Informanter

Pensjonert maskinist Markus Normann

Johnny og Nina Storvik

Per Lund, Kalle AS

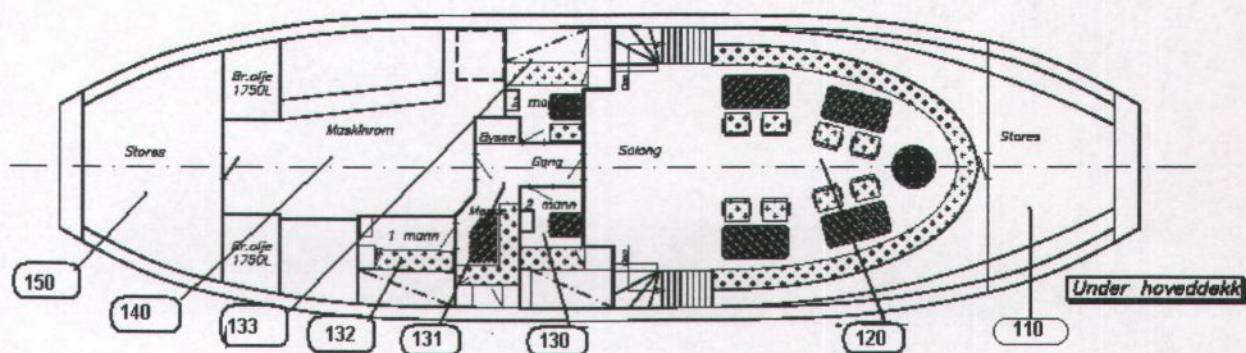
3. Referansenummer, deksnivåer



4. Inventering – dekkarealer og interiør

100 Salongdekk

1. Dokumentasjon interiør og inventar under dekk



1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	110	Baug
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. maskinutstyr
Stores	Lager	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Enkle hyller	Tank for ferskvann	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Dør til Storesrom



Lagerrom med vanntank

Foto: Sverre Nordmo

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	120	
4. Betegnelse fartøydel	5. Betegnelse rom	6. Funksjon rom
Salong	Salong	Oppholdsrom for passasjerer
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Buet benk mot baugen med polstret rygg trukket i grønn skai med ramme av teak. Vertikale lister i ryggen. En benk ved trapp til dekk babord side, trehvit. En benk mot skott til bysse med rygg trukket i grønn skai. Ett rundt bord og 4 rektangulære bord, alle med treplater. Skap med to skyvedører på styrbord side mot bysse. Veggmonterte lampetter mot bysse Lamper under dekk. Drikkefontene på BB side Trehvit garnering synlig over benkene og i trappeoppgangene. Dekksbjelker hvitmalte Hvitmalte plater mellom dekkssbjelkene og mot skott i baug og akter mot bysse. Trehvit dørk med golvbord	1 stk buet benk 2 stk rette benker, en med rygg i skai 1 rundt bord 4 rektangulære bord 2 lampetter vegg 4 lamper i tak 1 drikkefontene 1 skap med 2 skyvedører	8 løse stoler ved bordene Diverse bilder på skott
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Salong mot baugen. Rundt bord fra "Lofotferje I"



Mot akter



Trapp til dekk styrbord side



Mot babord side

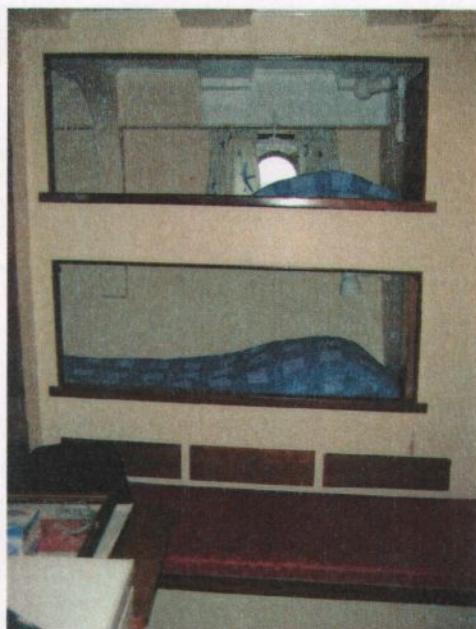
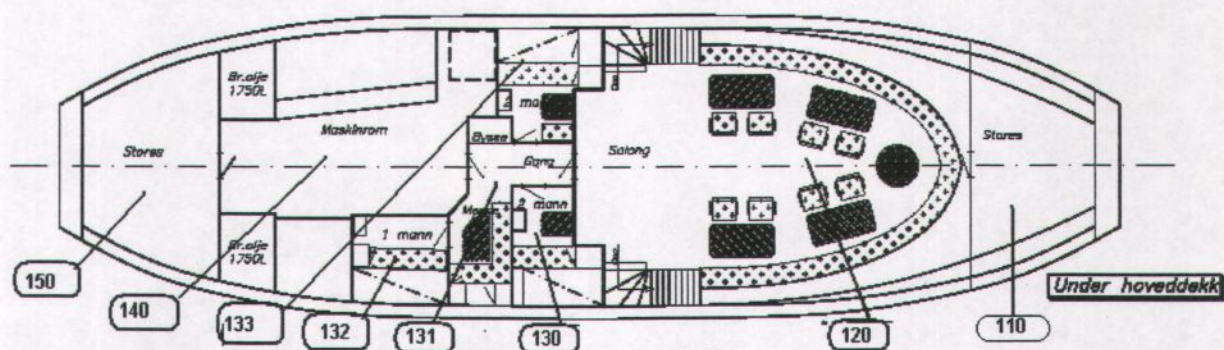


Skap styrbord akter i salong



Benk babord akter i salong

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	130	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Lugar	Lugar for 2 av mannskapet	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
2 køyer felt inn i skott SB side, bord, servant med speil over. Lampett over speil. Klesskap med dør. Vegger og tak kledd med hvitmalte plater. Taklampe. Stragula på dørk. Benk foran køylene. Skuffer under køylene	2 køyer og benk bygget fast i skott SB side. 1 klesskap med dør bygget mot skott. 3 skuffer. 1 servant, 1 speil, 1 lampett og 1 taklampe	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Køyer i mannskapslugaren. 3 skuffer i front.
Benk foran og et bord



Servant med speil og lampe over
I speilet ser man dør til skap

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	131	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Gang, bysse og messe	Messeavdeling	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete / løse objekter
Vegg og tak kledd med hvitmalte plater, linoleum på dørk. Bysse med benkebeslag i stål med 1 kum. Hvit benk med dør og skuffer i brun finer. Hvitt overskap med skyvedører i brun finer. Lampe over benk og i tak. Knivholder på skott. Messe med lite bord. Vinkelbenk med 3 skap med dører over, taklampe. Brannalarm	Bysse med 1 hvit, fast benk med 1 dør og 4 skuffer. 1 lampe over benk. 1 overskap med 2 dører. 1 knivholder, magnetskinne. Messe med 1 bord 60 x 60 cm. Vinkelbenk mot skott SB. 3 skap m/dører	TV montert på skott. Kjøleskap under bordet
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



*Gang fra salong til mannskapsavdeling.
Skipperlugar til høyre, mannskap til venstre*



*Bysse med overskap, benk med dør og skuffer
og benkebeslag.*



*Messe med lite bord nærmest,
benk mot skott SB*



3 skap mot skott.

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	132	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Lugar	Maskinistlugar	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Hvite plater på skott og under dekk. Hvitmalte dekkbjelker. Belegg på dørk i linoleum. Oppbygget køye med skuffer under og benk foran. Klesskap med brun finerdør mot akterskott. Servant med skap under og speil over. Lamper med kuppel på skottene	1 køye bygget mot SB skott. 1 fast benk foran. 2 skuffer i køyefront. 1 klesskap med dør. 2 lamper med kuppel, 1 leselampe over køye.	
10. Spesielle trekk/ funksjonelle løsninger		

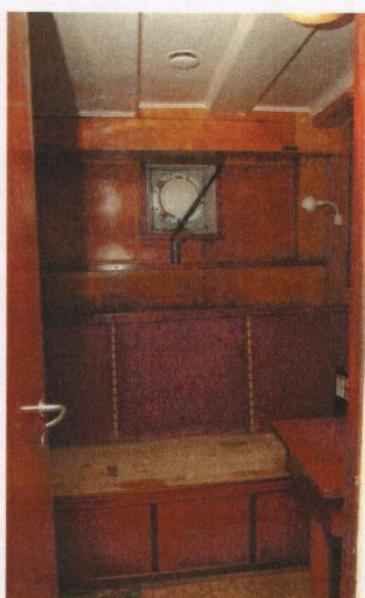


Inngang fra messa til maskinistlugar.

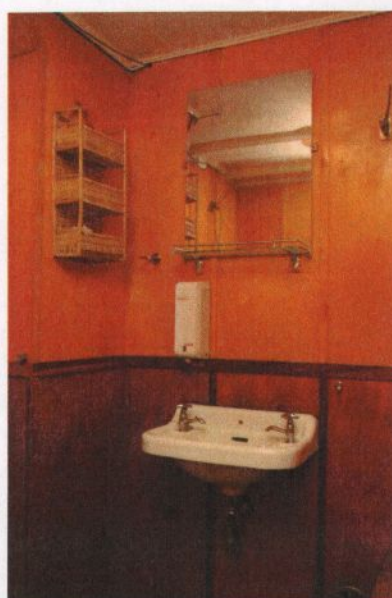
Benk, skuffer i ryggen

Servant, speil og skap

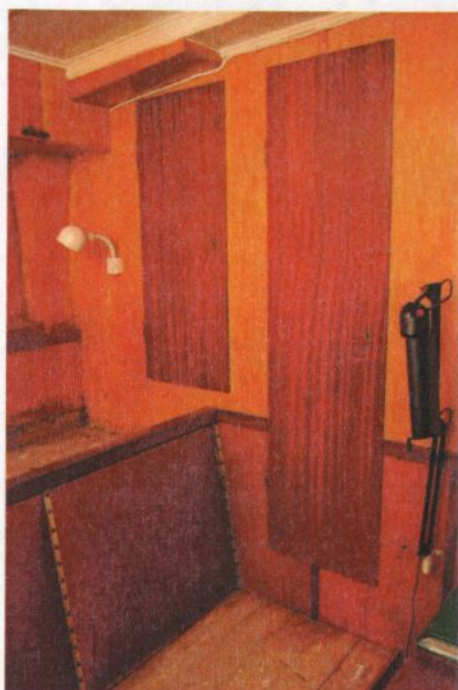
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	133	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Lugar	Kapteinslugar	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Hvitmalte dekkssbjelker, hvite plater mellom. Stragula på dørk. Finerte vegger med brystning, lys bjørkefiner over, mørkere finer under. Køye bygget fast mot skott i BB side. Benk foran med stoppet rygg i rød skai. Skrivebord m/skuff. Låsbart skap med skuffer. 2 innebygde veggskap med dører. Servant og speil med hylle. 2 klessknagger i messing	1 køye 1 benk med stoppet rygg 1 skrivebord med 1 skuff 1 skap med 4 skuffer låsbare 2 dører til skap 1 servant 1 speil 1 lampe i taket 1 leselampe over køye	
10. Spesielle trekk/ funksjonelle løsninger		



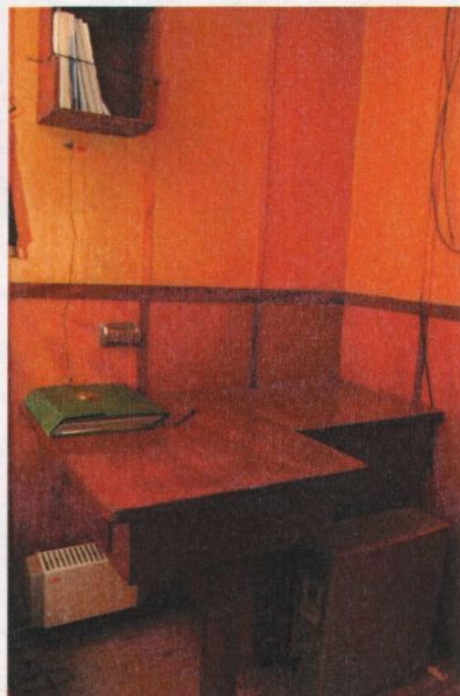
*Kapteinslugaren med køye mot BB skott
Benk med stoppet rygg foran*



Servant og speil på skott mot bysse



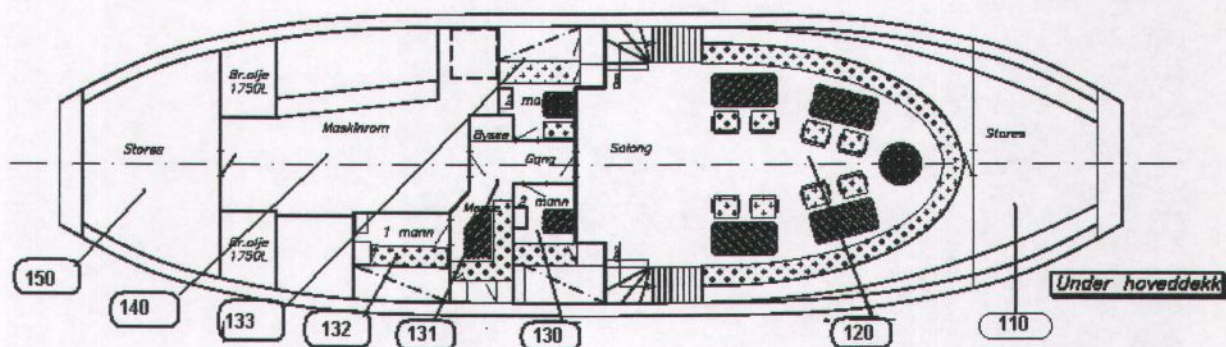
2 innebygde skap



Skrivebord og skap. Bord fra "Lofotferge I"

Maskinrom

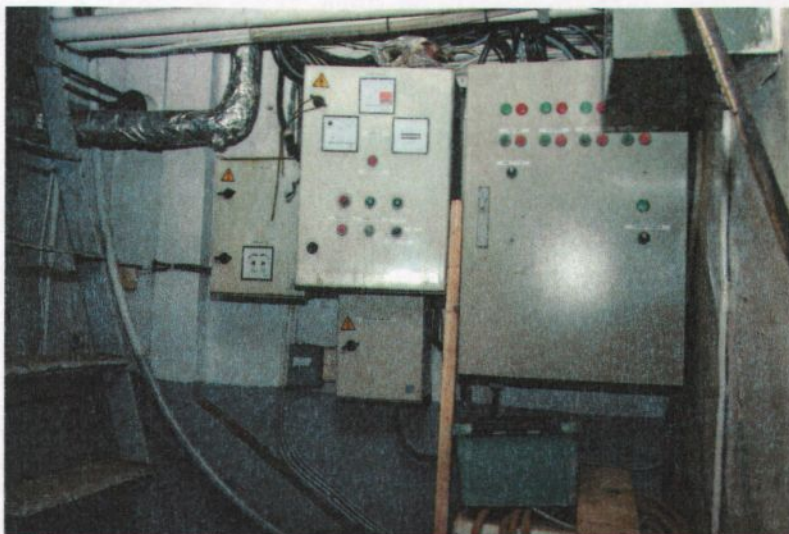
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydél
100	140	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Maskinrom	Maskinrom	Rom for maskiner, pumper og el.anlegg
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Skott, dørk og tak kledd med metallplater. Kontrollpanel, originalt (ikke i bruk) Stål-leider, original Oljetanker Hjelpemaskin, strømaggregat Brannpumpe og nødbrannpumpe Lensepumpe og nødlenspumpe Hydraulikpumpe Arbeidsbenk El.tavler og sikringssystem Pumpe til dagtank	Detroit Diesel 330 hk Perkins hjelpemotor Pumper for lensing, brannslukking, hydraulikk og til dagtank. Tavler for strømforsyning og sikringsskap. Leider til dekk	Reservedeler til maskin
10. Spesielle trekk/ funksjonelle løsninger		



Hovedmaskin Detroit Diesel



Perkins hjelpemotor



Elektriske kontrollpaneler og sikringsskap. Til venstre leder til dekk.



Arbeidsbenk, kontrolltavler



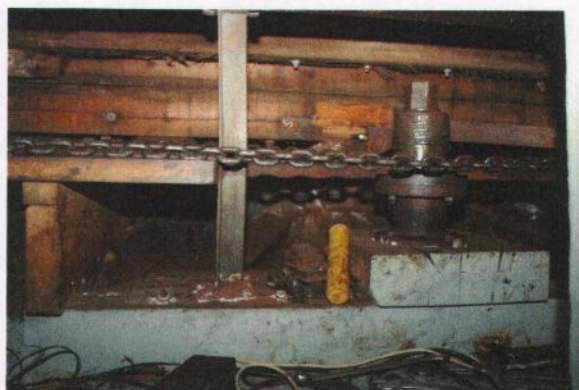
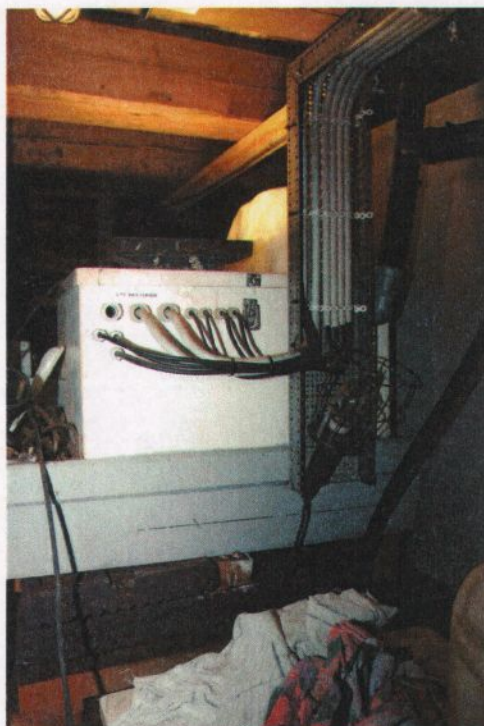
Motorer til pumper, nødbrannpumpe og lenspumpe



Originalt kontrollpanel (ikke i bruk) og el.brytere

Stores

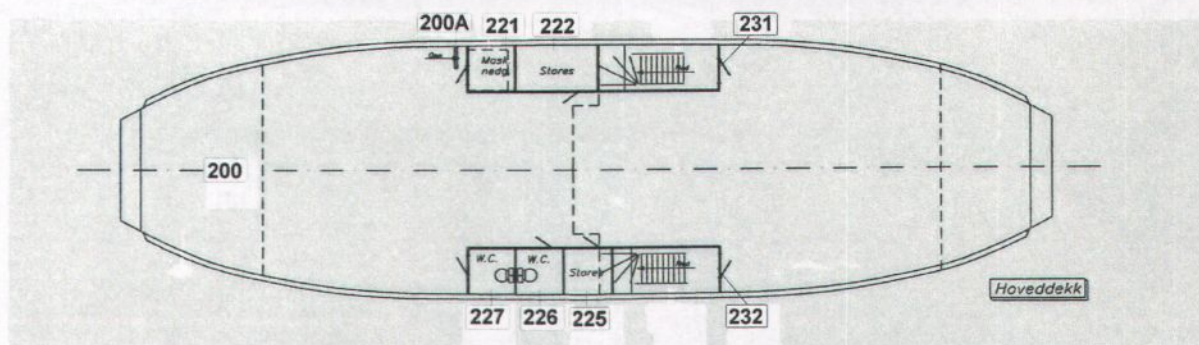
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse på fartøydel
100	150	Mannskapsavdeling
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Funksjon rom
Stores	Lager	Rom for reservedeler Styrekjetting
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Enkle hyller. Kabelbro		Reservedeler til maskin
10. Spesielle trekk/ funksjonelle løsninger		



Storesrom (lager) akter m / fast styringssystem, batterikasse og diverse reservedeler.

II. Dokumentasjon bildekk

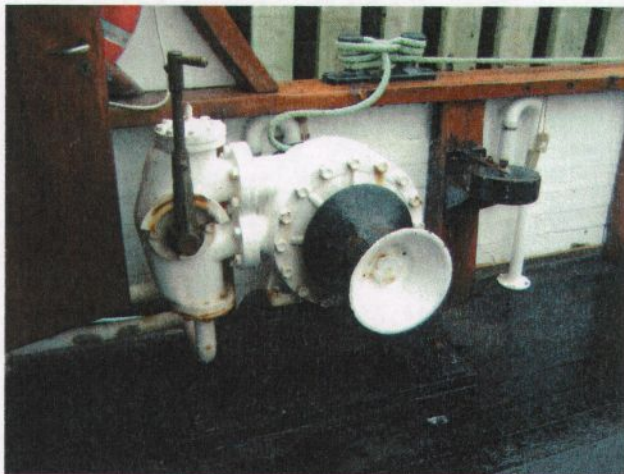
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	200	Bildekk
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Til bruk som bildekk	Tredekk, drevet og beket	Furu dekksp plank på furu bjelker
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Targabøyle hvitmalt med mast, signallys og radarantenne Pullert babord og st.bord front på dekk 4 halegatt på rekke 4 slanger til fortøyning Kjettingsaks m/ kjetting, anker m/ lås 8 svanehalser, hvitmalt Porter / jernstenger front og bak, montert 1998 Stativ for MOB båt akter, 1999 Akterlanterne på port akter 3 benker 4 lamper på tårnene Innrammet kart på skott, "Støtt til Andenes" Vannkrane for spyling av dekk. Håndpumpe for lensing	Lågtrykkvinsj, babord front	Løs buffet for servering Løse bord Løse klappstoler Rammeverk for presenningtak over dekk, mellom tårnene. Trapp for ombordstigning Bardisk med mesanin 4 høytalere i mesanin
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Dekk sett forfra. Nedgang til salong begge sider



Løs buffet for servering



Lågtrykkvinsj, pumpe i maskinrom



Pullert, slange og kjettingsaks m/kjetting



Port akter



Port akter m /akterlanterne



Slange babord front, kjettingsaks og kjetting



Tre fastmonterte benker



Kart i ramme, "Støtt til Andenes".



Løs bardisk på dekk

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
200	200 A	Leider til styrhus
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Leider	Utvendig leder til styrhusdekk	Furu
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter

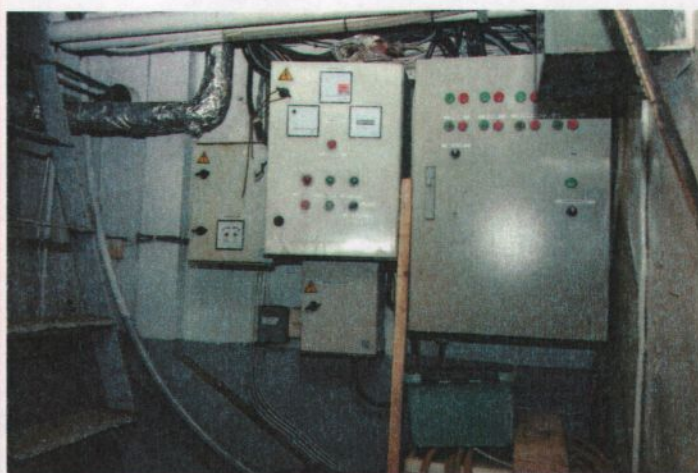


Trapp til ombordstigning og til styrhus.

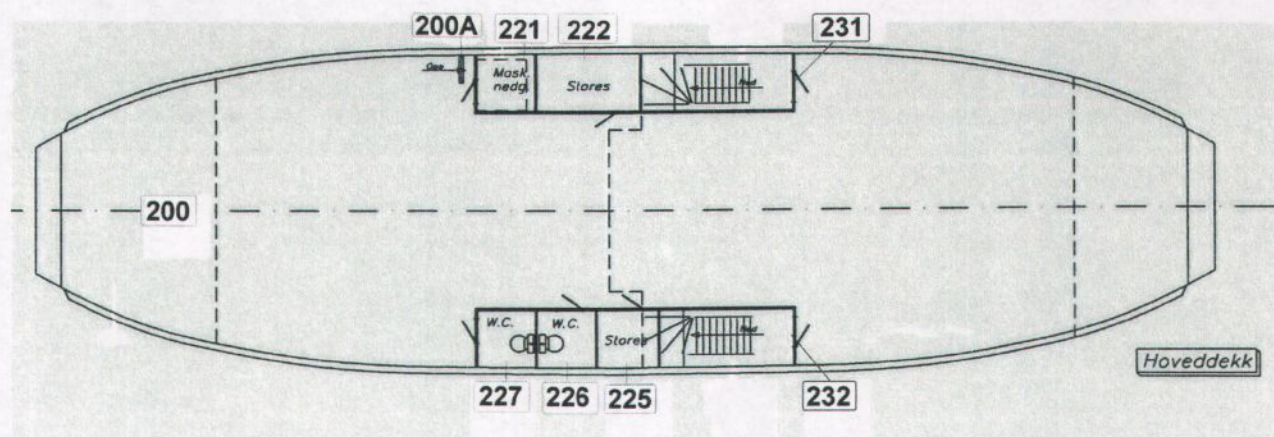
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
200	221	Nedgang maskin
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Maskinnedgang, nødutgang	Leider fra maskin, dør til dekk	Jernleder
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Enkel stålleider. Dør, merket maskin		Koster, svaber, brannsløkkingsutstyr
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Dør til dekk



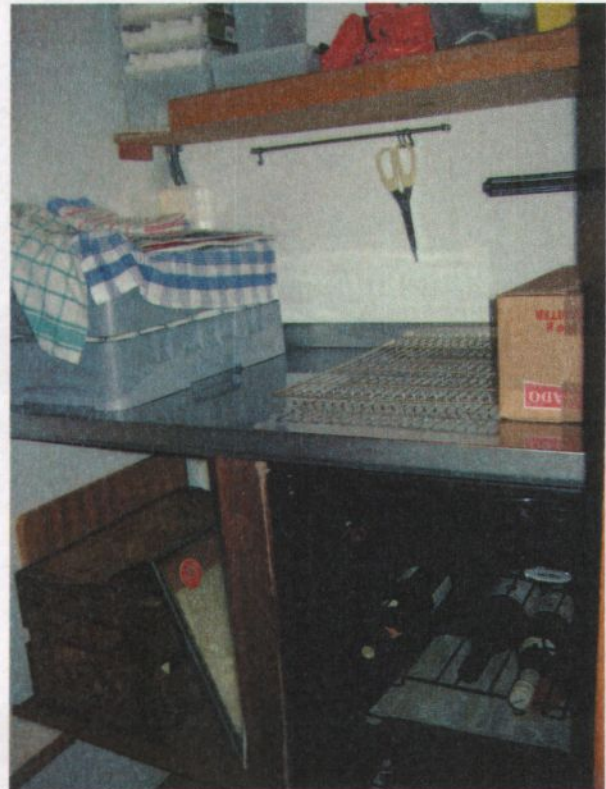
Leider fra maskinrom til dekk, til venstre



1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	222	Billettkontor
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6 Materialer
Billettkontor	Lager for servering	
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Hvitmalte plater på skott. Stålbenk Hyller Hvit plate med nedfelt utslagsvask		Skap for vin Oppvaskmaskin
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Tidligere billettkontor, under restaurering 2010



Funksjon som lager i forb. med bar på dekk



Utslagsvask

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
200	225	Toalett
4. Tidligere funksjon	5. Funksjon rom	6 Materialer
Stores	Pissoar	
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Hvite baderomsplater på skott Brunrøde fliser på dørken Pissoar Speil på skott Liten varmeovn		



Dør til pissoar



Pissoar

. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
200	226	Toalett
4. Funksjon rom	5. Funksjon rom	6 Materialer
Dametoalett	Toalett	
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Hvite baderomsplater på skott Brunrøde fliser på dørken Speil på skott Servant og klosett Papirholder		



Dør merket dametoalett



Innredning med servant



...toalett og papirholder

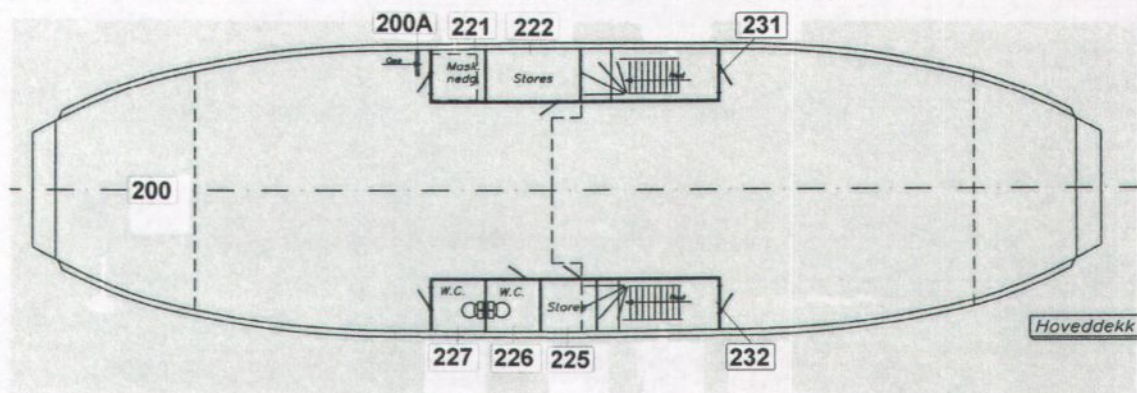
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	227	Toalett
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Herretoalett		
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Hvite baderomsplater på skott Brunrøde fliser på dørken Speil på skott Servant og klosett Papirholder		



Dør merket herretoalett



Toalett, servant, speil og papirholdere



1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	231	Nedgang salong, babord side
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Trappenedgang		
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Gråmalt svingtrapp m/ linoleum på trinnene Teppe på dørk innenfor døra		Livbelter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		

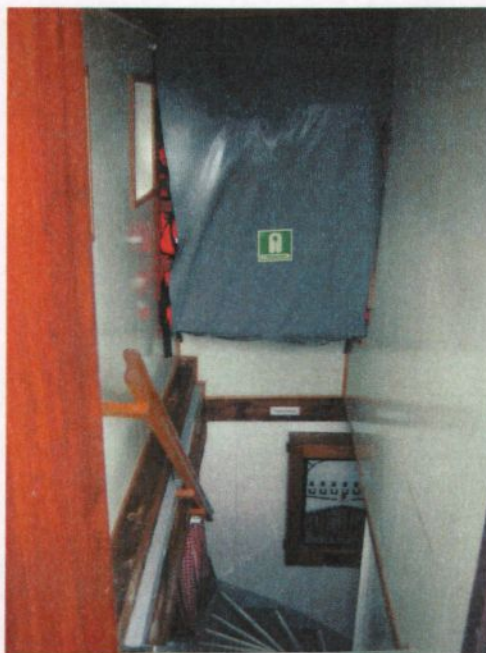


Trapp til dekk



Nedgang fra dekk

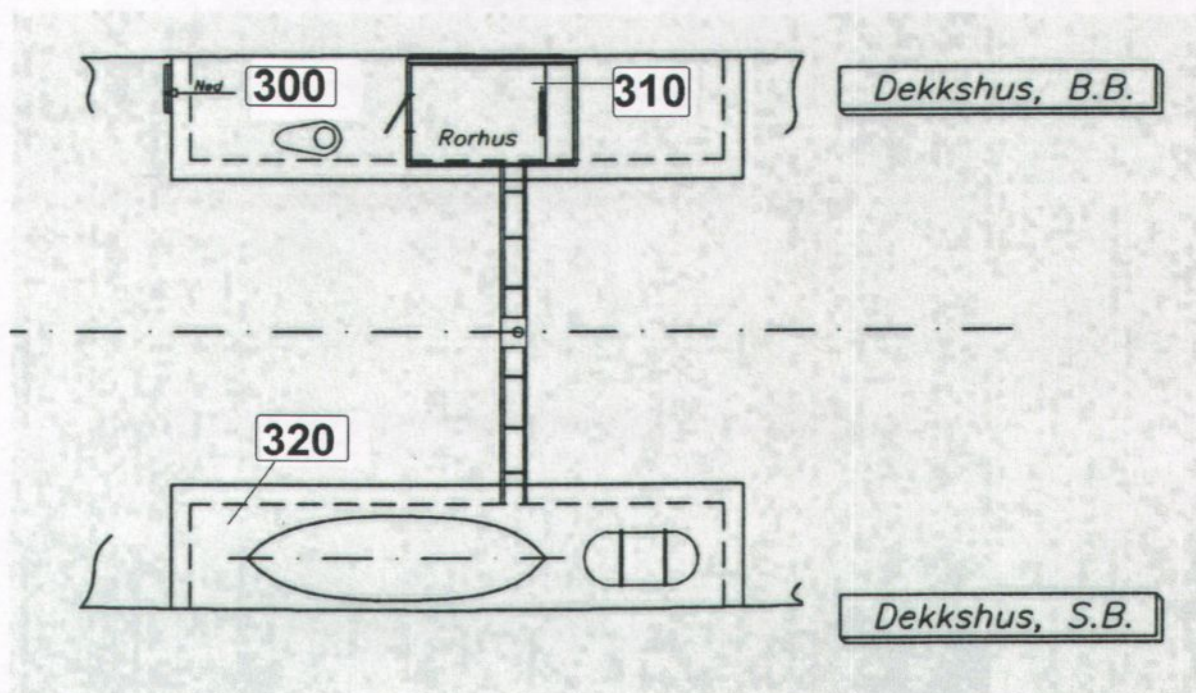
1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
200	232	Nedgang salong, st.bord side
4. Betegnelse rom	5. Konstruksjon	6 Materialer
Trappenedgang		
7. Installasjon	8. Maskinutstyr	9. Lagrete objekter
Gråmalt svingtrapp m/linoleum på trinnene Teppe på dørk innenfor døra. Hvitmalte plater på skott		Livbelter

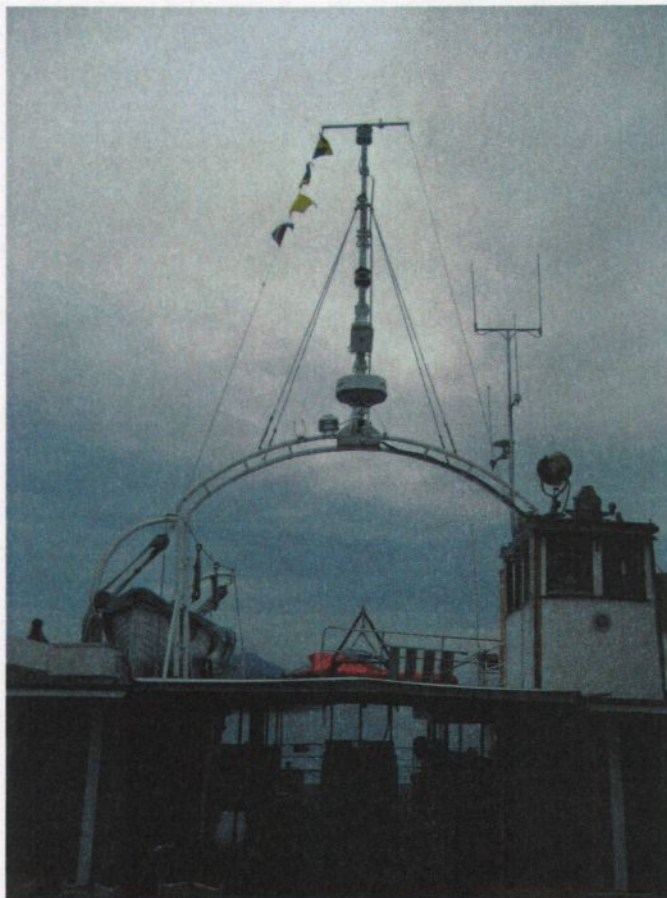


Trappenedgang til salong

III. Dokumentasjon interiør og inventar styrhus

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	310	Styrhus / dekkshus babord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6 Maskinutstyr
Styrhus	Navigasjon / manøvrering	Kompasshus i tak Lyskasterarm i tak Radar – Furuno Ekkolodd – Koden VHF radio – Skanti Callingsystem - Vingtor Kartplotter Bilradio m/høytaler Manøverhender for reversering / forover Dashbord m/instrumenter Sikrings- og bryterskap for lanterner Sikringsskap
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Original innredning, panel i front, hvite plater i sider og tak Nytt dashbord montert på panelplate fra 1994. Furu plank i dørk fra 2010. 2 vindu i front, 3 vindu på hver side Teak dør med vindu i akterkant. Panel i styrhusfront og rammeverk skiftet 2010.	Skap på SB side utgjør også sete / stol for styrmann.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		





Styrhus m/ lanternemast og antenner



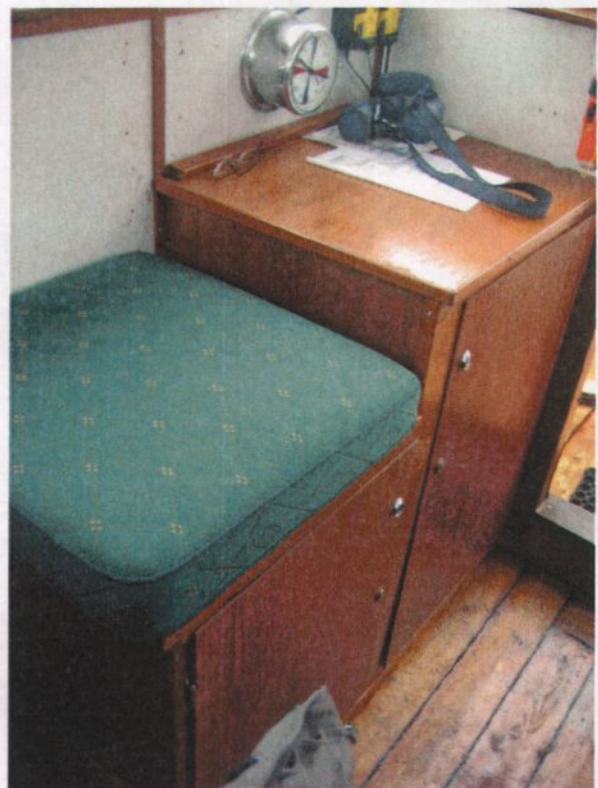
*Dør til styrhus, skorstein på dekket.
Nytt dekk 2010*



Styrhusfront, Olavsrosa fra Norsk Kulturarv 2003



Styrhusinnredning og instrumenter



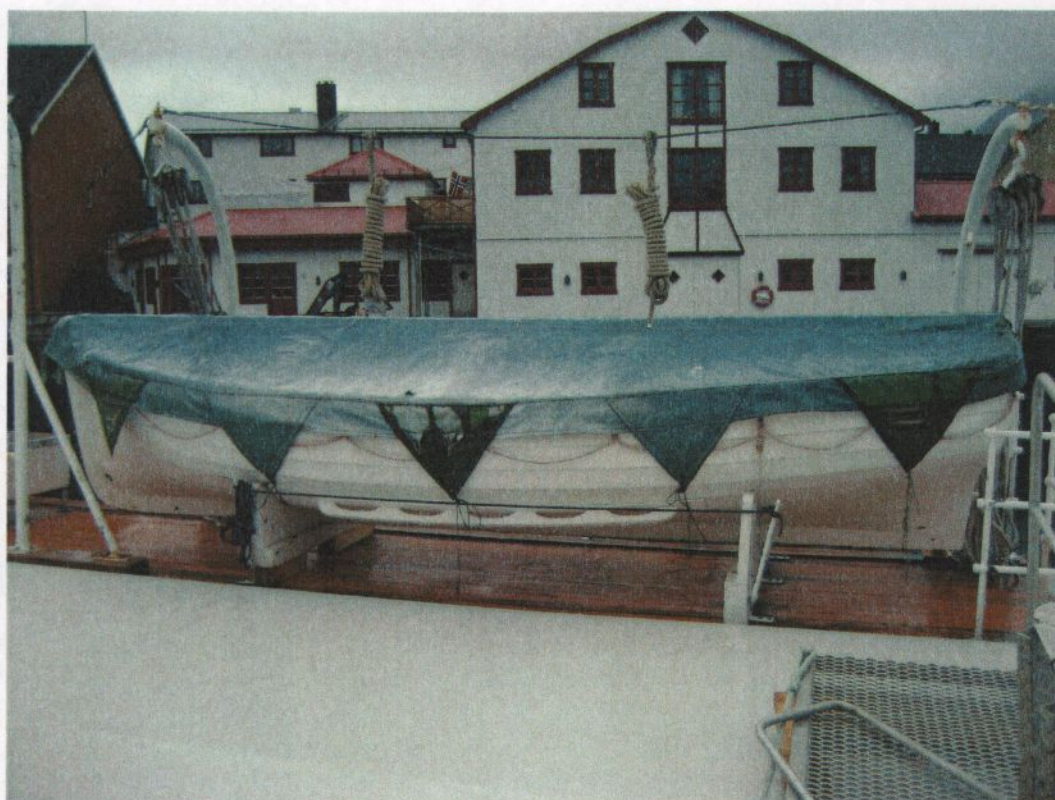
Skippersete og skap



Kompass og lyskasterarm. Roterende vindu

Dokumentasjon dekkshus styrbord / livbåtdekk

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	320	Dekkshus styrbord
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6 Maskinutstyr
Dekkshus	Livbåtdekk	
7. Installasjon	8. Fast inventar	9. Lagrete objekter
Dekk med krybbe for livbåt og to daviter for oppheng / utsetting av livbåt		
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Livbåt i krybbe med daviter for utsetting

400 Styrhustak

IV. Dokumentasjon styrhustak

1. Dekksnivå	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
400	400	Styrhustak
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. maskinutstyr
Styrhustak	Tak for styrhus	
7. Innredning	8. fast inventar	9. Lagrete objekter
	Lyskaster Kompass / natthus VHF antenne	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		

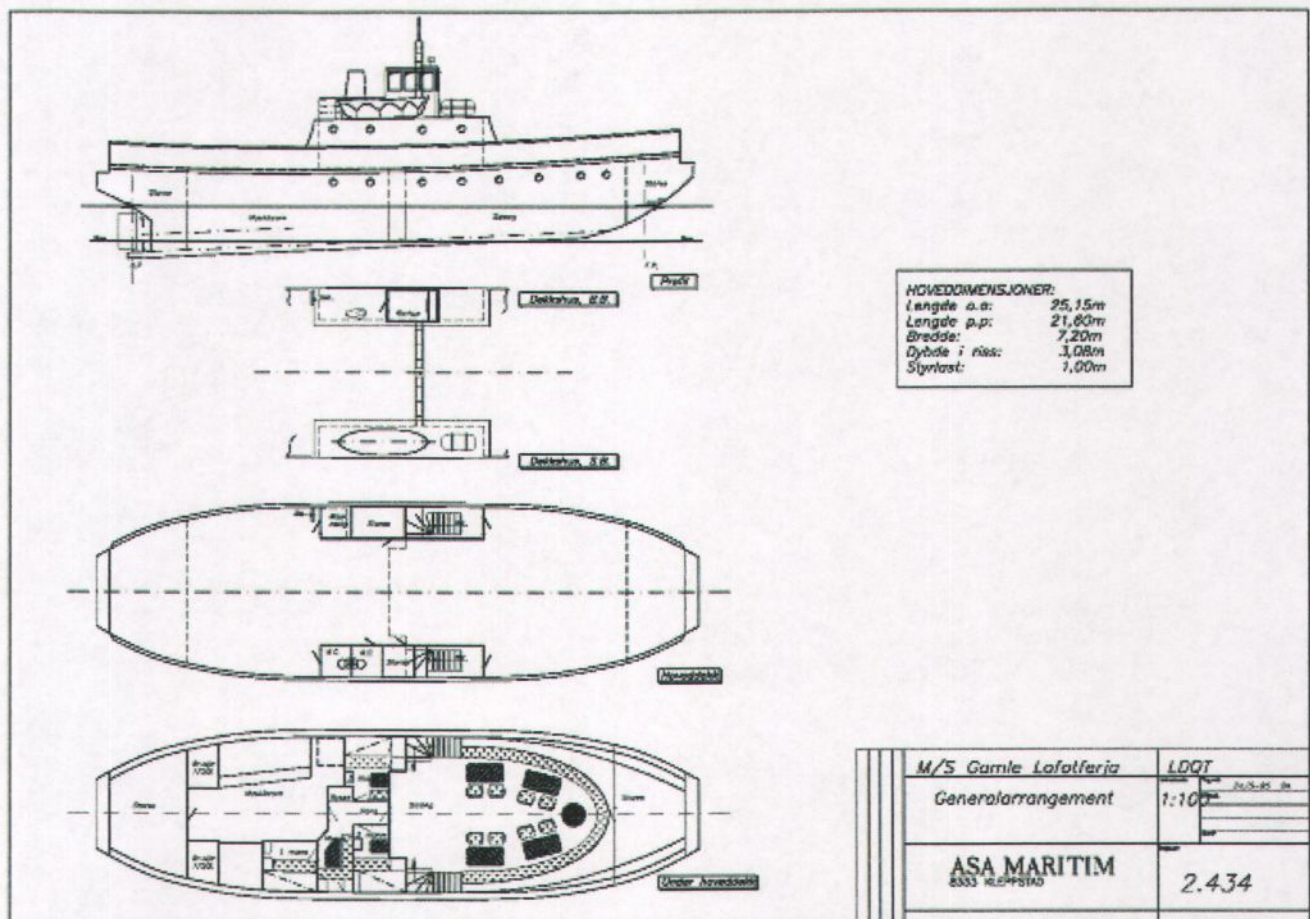


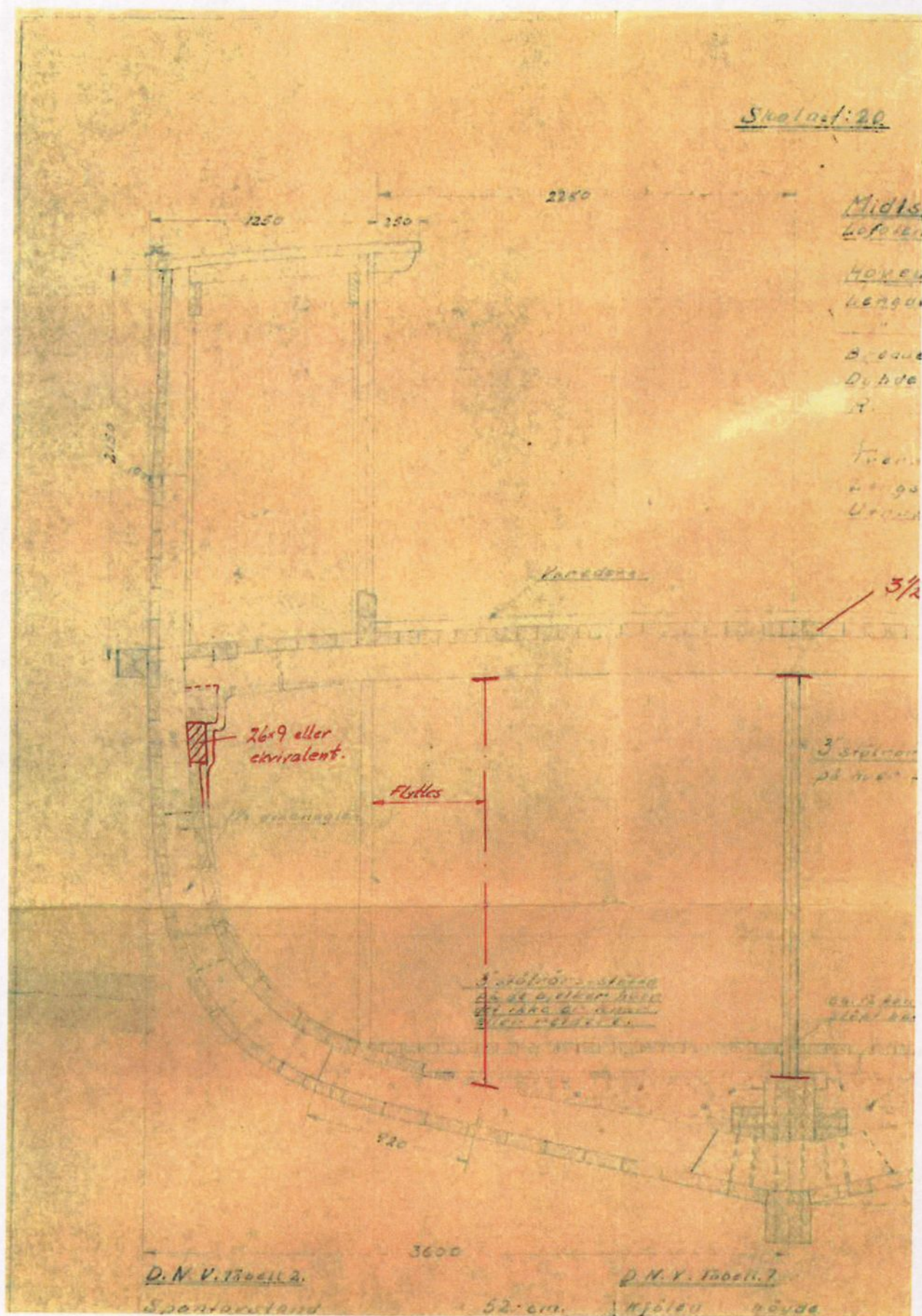
Styrhustak og signalmast, sett forfra



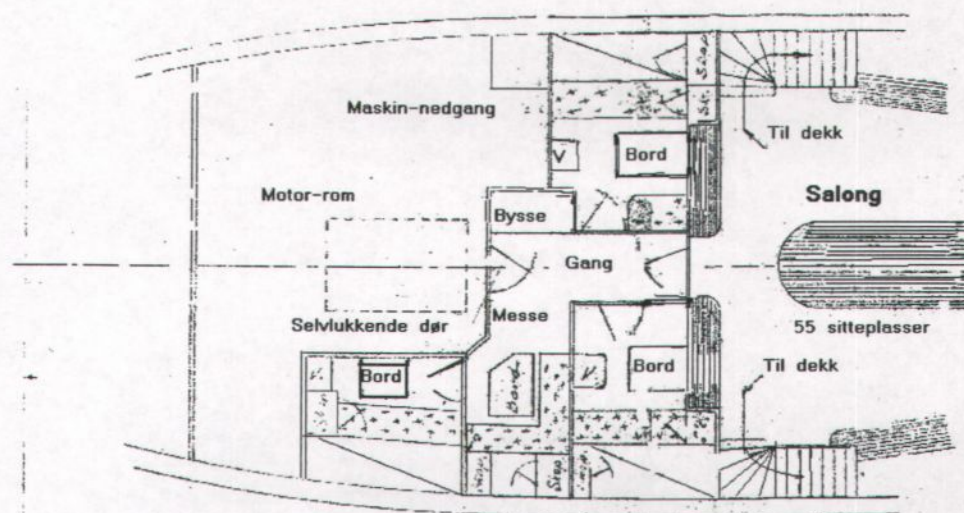
samme fra akter

5. Tegninger og bilder





Kopi av deler av originaltegning, skala 1:20

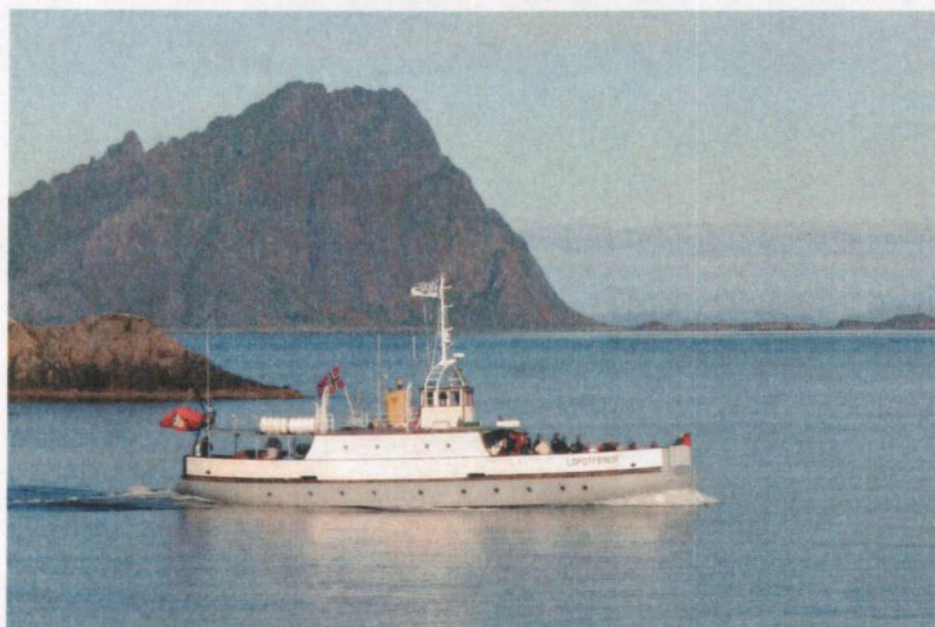


She is, indeed, on
at 30 m.
Ora. and
papp. R. 1.
and Kaps L. 2
of

Page 171

Förändring i människors
inredning på "Lofotfjärde"
Skola 1:50:

En Maen & Sonne Bilde 9. 7.
Maen & Sonne
17/9 1956
H. K. K. K.



August 2008, Foto Johnny Storvik



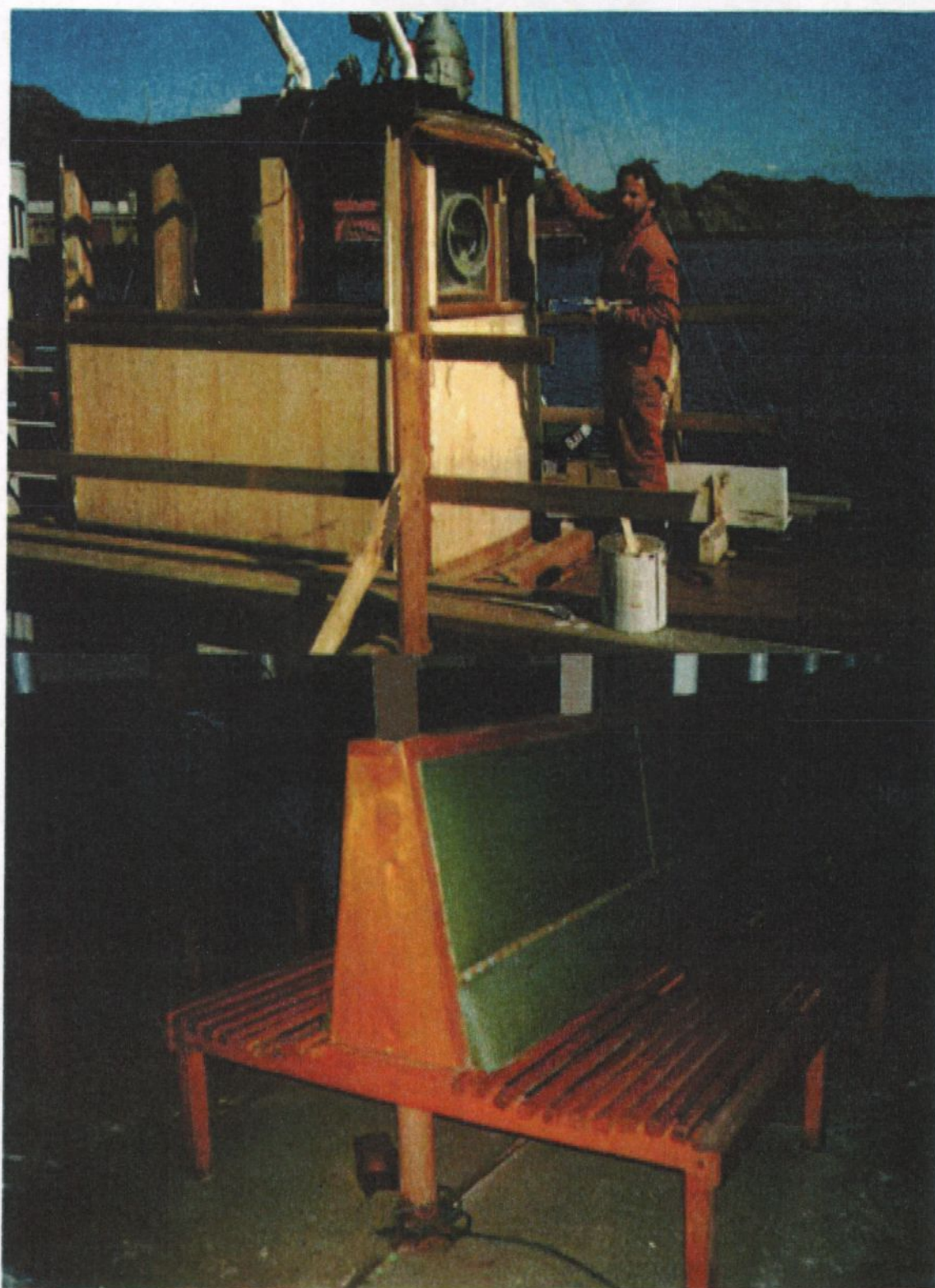
Foto: Lofotposten



Foto: Lofotposten



Foto: Lofotposten



Reparasjon av styrhus, 1994. Under: Original benk i salongen. Foto Per Lund