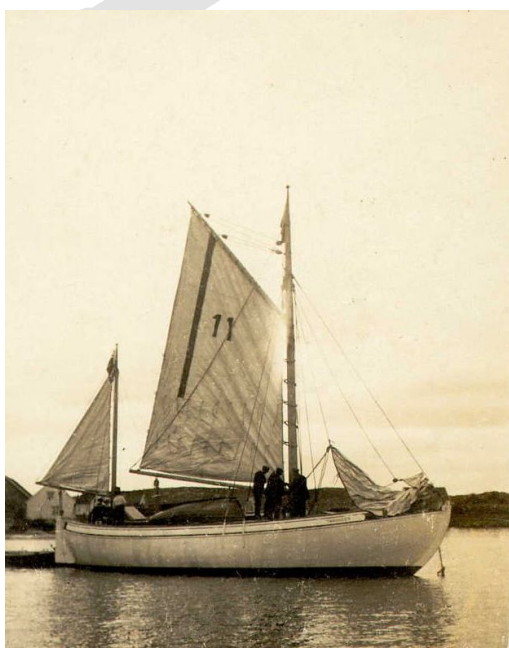




Kystkultursamlingen i Tananger

Losskøyta “Tananger”

Historien og restaureringen



1930



2006



1	Bakgrunn	4
2	Historien.....	4
2.1	Bygging	4
2.2	1930 – 1952.....	6
2.3	1952 – 1962.....	13
2.4	Redningsoperasjoner	17
2.5	1962 - 2004	19
2.6	Tilstand ved overtakelse.....	25
2.7	Dokumentasjon.....	28
3	Restaureringen	28
3.1	Skrog og dekk.....	30
3.2	Rigg.....	39
3.3	Innredning	49
3.3.1	Generelt	49
3.3.2	Forpigg.....	50
3.3.3	Salong.....	51
3.3.4	Bysse.....	51
3.3.5	Toalett.....	52
3.4	Tekniske installasjoner	52
3.4.1	Fremdrift.....	52
3.4.2	Elektrisk anlegg	59
3.4.3	Tanker.....	60
3.4.4	Brannslukningsanlegg.....	61
3.4.5	Fortøyning.....	62
3.4.6	Sanitærannlegg	63
3.5	Ballast	64
3.6	Overflatebehandling og tetting	66
4	Kostnad og sponsormidler	67
5	Vedlegg	68
5.1	Dokumentasjon fra redningsoppdrag	68
5.2	Linjetegning	71
5.3	Aksept tilbud 1962	72
5.4	Kjøpskontrakt 1962	73
5.5	Seiltegninger 1962.....	74
5.6	Målebrev SD 30.08.1962.....	76
5.7	Målebrev KNS 03.05.2002.....	78
5.8	Oversikt utskifting av spanter.....	79
5.9	Seiltegning.....	80
5.10	Oversikt over bommer	82



5.11	Oversikt over blokker.....	83
5.12	Innredning	84
5.13	Motorinnstallasjon	86
5.14	Propelleanlegg.....	88
5.15	Tanker	89
5.16	Ballast	90
5.17	Sponsorer.....	91



1 Bakgrunn

I 2003 fikk Kystkultursamlingen i Tananger tilbud om å kjøpe den tidligere losskøyta "Tananger".

Befaring ble gjort i september 2003 og tilstandsrapport fra båtbygger ble innhentet.

Det ble fort klart at omfattende reparasjonsarbeider var nødvendig og at det var nødvendig å skaffe midler. I desember 2003 ble det inngått avtale med eier, Terje Tandberg Johansen, om å kjøpe skøyta for å føre den tilbake til Tananger og restaurere den tilbake til den stand den var som nybygg i 1930.

Samtidig satte Kystkultursamlingen i gang arbeider for å skaffe sponsormidler til restaureringen.

27. mai 2004 ble skøyta overtatt i Kristiansand av Kystkultursamligns medlemmer.



5. juni 2004 ankom LS
Tananger igjen
Tananger havn etter
42 års fravær.

2 Historien

2.1 Bygging

Mot slutten av 1920-årene var det behov for ny losskøyte i Tananger. Losene Oscar Olsen, Reginius Roth og Rasmus Roth (sønn til Reginius) gikk sammen for å kjøpe ny skøyte og bestilling ble gjort hos båtbygger Brødrene Tjørve som drev Farsund Slip & Mekaniske Verksted i Farsund.



På dette tidspunkt var losskøytene i privat eie av losene som benyttet fartøyet

Skøyta ble bygget etter tegninger av Nils Tjørve, Fredrikstad med følgende mål:

- Lengde 47 fot
- Bredde 5,04 meter
- Dypgående 2,5 meter

"Tananger" ble bestilt i en periode hvor losene gikk fra seil til motor. Således ble skøyta bygget for både seil og motor.

Skøyta ble rigget med gaffelseil som storseil, mesan og med en liten fokke. Totalt sett var seilføringen relativt liten.

Motoren som ble montert var en 20 hk Wickmann semidiesel.



På verft under bygging i 1929



Leveret som byggenummer 91 fra Farsund Slip & Mekaniske Verksted.



Overtakelse av skøyta i Farsund
5. februar 1930.

Skøyta fikk nummer 11 og ble
døpt "Tananger".

2.2 1930 – 1952



Kystkultursamlingen i Tananger har i en
årrekke hatt loggbøkene fra LS
"Tananger" fra perioden 1. mars 1932 til
31. juli 1957.



Fra loggbøkene og muntlige kilder finner vi at følgende loser tjenestegjorde om bord:

- Reginius Roth 1930 – 1933
- Rasmus Roth 1930 – 1962
- Oscar Olsen 1930 – 1940
- Helmik Halvorsen 1933 – 1937
- Gabriel Meling 1937 – 1962
- Edvard Sivertsen 1940 – 1946
- Harald Roth 1940
- Torger Roth 1946 – 1947
- Tobias Høynes 1946 – 1951
- Karl Meling 1951 – 1962
- Johannes Sivertsen 1960 – 1962

Losguttene som tjenestegjorde på skøyta er noe mer usikkert. Fra muntligeskilder finner vi følgende:

- Gabriel Meling, 1930 – 1937
- Alf Kristiansen vikarierte for Gabriel Meling i en periode
- Torger Roth, 1937 –
- Johannes Sivertsen 1944 – 1945
- Jon Monrad Olsen
- Kristian Olsen, 1950 – 1958
- Tor Drengsti 1958 – 1960
- Jan Roth, 1960 – 1961



Skøyta ble opprinnelig bygget som seilskute med lave overbygninger og styrebrønn akterut. Bildet er tatt rett etter overtakelsen.

I hele perioden LS "Tananger" tjenestegjorde i Tananger var der to losskøyter og to mannskaper som byttet på vakt.

Om vinteren var skøyte og mannskap på to dagers vakter, mens i perioden april til august gikk man ukes vakter.



I vaktperiodene lå losene ved Losberget på øya Kjør utenfor Tananger så fremt været tillot det. Her hadde de utkikkspost på høyeste punkt hvor de speidet etter signaler fra båter som trengte los.

Her er Kristian Olsen, Karl Meling og Rasmus Roth på utkikk.

I sydlig vind lå losene i le av Ølberg. Enkelte ganger når det var helt stille la de til ved berget på Feisten.

Når været ikke tillot at man lå til land krysset losene frem og mellom Feistein og Skåtene eller ved Bøyen og holdt utkikk etter skip som signaliserte at de trengte los.



Losingen og vakttjenesten ved Feisteinen foregikk året rundt i allslags vær. Når været ble riktig ille trakk de lengre inn. Noen eksempler på loggføringer:

16. desember 1932 er det loggført *"Vi maatte følge baaten ind forbi Sørskåt, før los kunde settes om bord paa grunn av høi sjø"*. Dagen etter står det i loggboken *"Den 17/12 kl.20 maatte vi atter trekke os ind til Kolnæsholmene, paa grunn høi sjø. Gikk ut paa feltet igjen den 18/12 kl. 9. Fremdeles høi sjø."*

Et annet eksempel fra 1934 er *"Den 11/1 kl 22 øket vinden til storm av SSO. Kl 24 sattes motoren i gang og seilene fiskes ned. Holdt vakt mellom Sørskåt og Vgidelfjellene resten av vakten."*

19. oktober 1935: *"Varslet orkan. Fikk stor seilet helt smadret i en storm byge. Barometer: 733."*



Klar til bording av båt.

Det er også flere ganger loggført at man i sterk vind fra nord holdt vakt i le av Rott.

Det er kun to ganger funnet loggført landligge på grunn av dårlig vær. Den 8. februar 1934 er det anført i loggboka: *"Den 8/2 sprang vinden om til NW og øket til orkan. Vi seilte ind for at hente los og holdt vakt fra land"*. 23. januar året etter er det anført: *"Vinden øket efter hvert til storm av NW gikk ind til Tananger og holdt vakt fra land"*.

Det er ført mange losinger i vindstyrke opp til styrke 10. På Beaufort skala er dette full storm med vindstyrke fra 48 til 55 knop. Det er også i mange tilfeller gjort anføringer som *"megen sjø"*, *"høi sjø"* og *"svært hav"* hvor bordinger av større båter er utført.



Her er bilde av LS "Rotts" havari.



22. oktober 1932 er det loggført: *"Kl 22 øgedes op til sterk storm av SSO saa vi maatte søge ind til Vigdel, og siden maatte vi ind for at udbedre en seilskade."*

Dagen etter er det anført: *"Da loskøiten nr. 12 drev i land i stormen i dag og led havari, måtte vi ta dennes vakt."*

På tur til los samling på Utsira i 1930-årene.



LS "Tananger" ble levert fra verftet med relativt liten seilføring. Etter at den ble tatt i bruk fant man at skøyta var vanskelig å vende mot vinden med.



Stormasta ble derfor flyttet akterover ca. en meter slik at den stod i ruffen rett foran skylightet.

Losskøyta fikk også en meget liten fokke som var festet i pullerten midt på fordekket.



Flytting av masten hjalp ikke stort og skøyta var fortsatt umulig å vende med mot vinden. Folk som tjenestegjorde om bord forteller at når de lå vakt utenfor Tananger for seil pleide de å vende unnavind, gjøre kuvending. I pålandsvind kunne de holde på med kuvendinger til de nærmet seg land. Da måtte de i noen tilfeller starte motoren for å komme seg opp mot viden igjen.



Utenfor Tangen i Tananger.



I slutten av krigen ble det montert styrehus og kappe for nedgang til salongen.

Radio ble i følge loggboken montert 10. februar 1949.

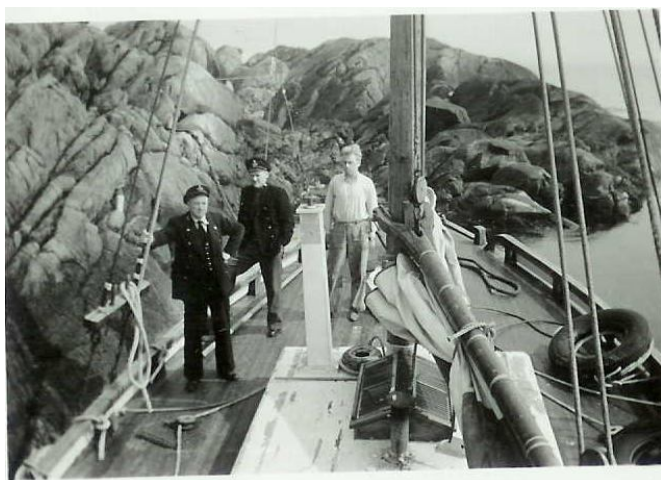


2.3 1952 – 1962

I 1952 overtok losvesenet som eier av LS "Tananger".



Ved Losberget på Kjør.



Rasmus Roth, Karl
Meling og Kristian Olsen
ved Losberget på Kjør.



Karl Meling, Rasmus Roth og Gabriel Meling i salongen.

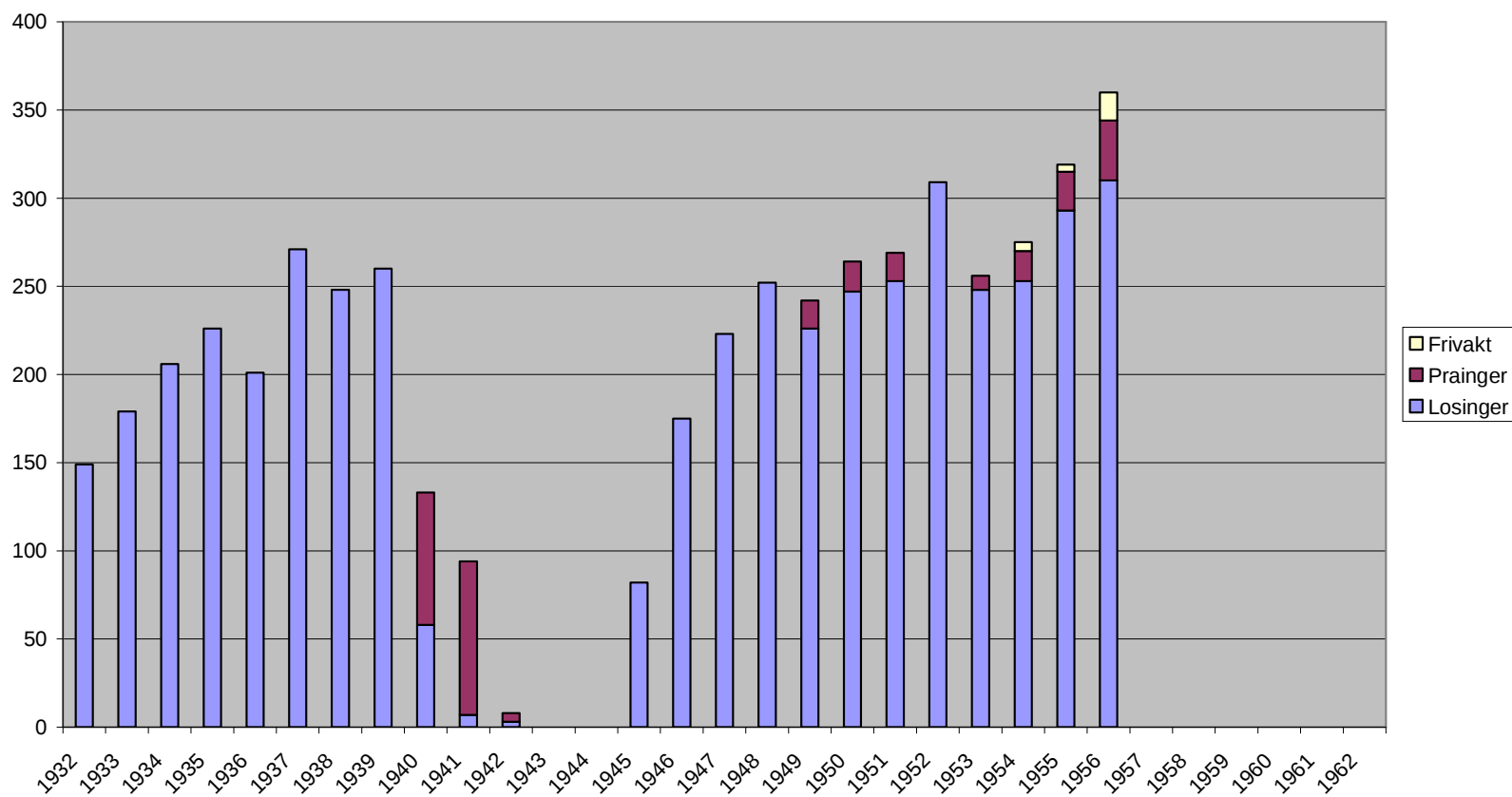
Losene hadde faste køyer ombord i skøyta slik at i begynnelsen lå Reginius i forre styrbord køye, Rasmus i aktre styrbord køye og Oscar i aktre babord køye. Losgutten lå i lugar forut.

Losene førte nøyaktig logg over hvilke skip de loset med opplysninger om los, skipets navn, bestemmelsessted og værdata.

Fra loggbøkene finner vi følgende antall losinger.



Antall skip loset





Fra skøyta var ny om frem mot krigen viser antall losinger en økning i skipstrafikken utenfor Tananger. Når man tenker på at skøyta lå på vakt i havet utenfor halvdelen av året, er imidlertid gjennomsnittet ikke større enn 1 – 2 losinger pr. døgn.

Under krigen gav losingen mager inntekt. Loggbøkene viser at mange skip ble praiet de to første årene av krigen, men de fleste avslo å ta los om bord.

I 1943 gav losene opp å føre logg til krigen var slutt. Der er imidlertid loggført en del transportoppdrag under krigen, blant annet med folk til Ølberg, Rott og Håstein samt med proviant til Feistein.

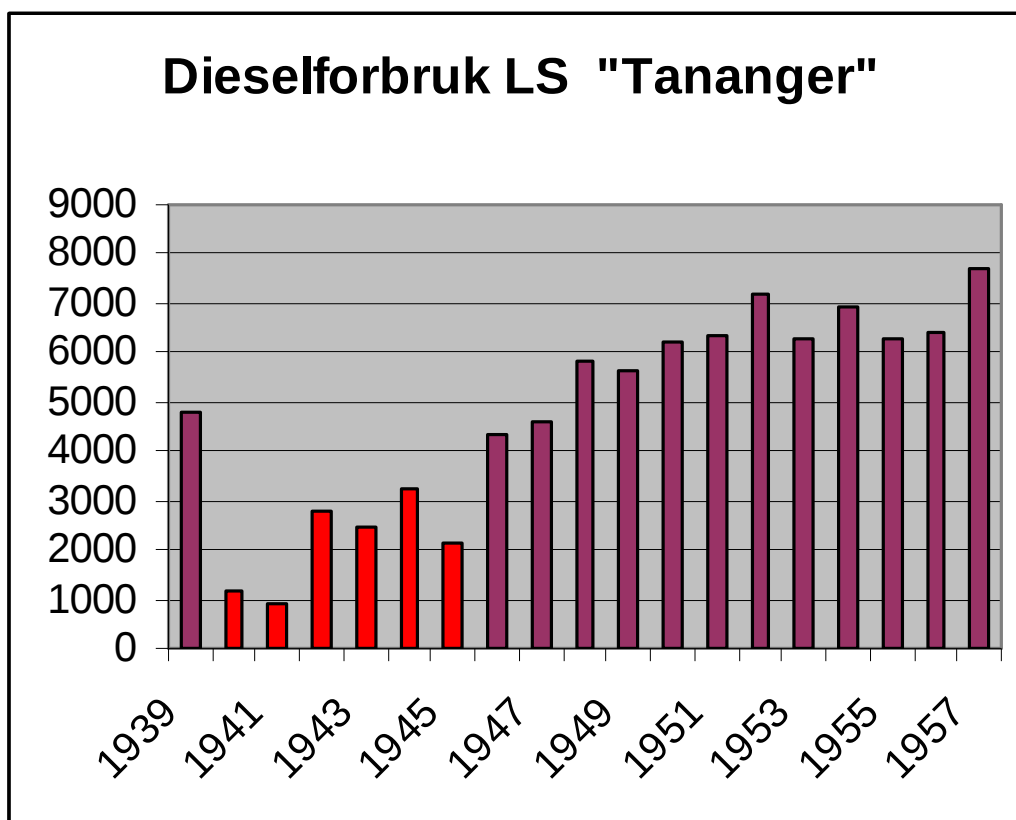


Mot slutten av perioden skøyta var i Tananger hadde den fast plass på indre havn i Tananger. Her er skøyta i mooringen rundt 1960.

Losmerket i baugen ble montert på 16. november 1951.

Fra 1939 førte losene oversikt over fylling av diesel på skøyta. I krigsårene synes det som om føringene ikke er komplette.

Ellers er det tydelig en stigende trend på forbruket av diesel. Dette stemmer godt overens med de muntlige overleveringer fra folk som har tjenestegjort om bord. Oluf Olsen og Johannes Sivertsen forteller at seil ble brukt mye de første årene. Jan Roth forteller at de siste årene skøyta var i tjeneste seilene lite brukt.



2.4 Redningsoperasjoner

Losskøyta var med på en del redningsoperasjoner i årene den tjenestegjorde i Tananger. Nedenfor er gjengitt de redninger som er ført i loggboken.

27. januar 1944

Torsdag 27/1-44 storm fra NW med noen byger – kl 4.30 blev observert signaler fra D/S Ena på Risaviken som hadde drevet på land. Begge losskøiter gikk ut til assistanse og redningsskøiya Harald Lang

13. mars 1949

Kl. 19.50 Bjerget m/f Corvus som slet sine fortøininger og drev paa land paa innsiden av Tananger.

19. desember 1949

Kl. 8 gaat til assistanse til D/S "Nova" ved Obrestad



24. juni 1950

Den 24/6 kl. 0100 observerte blus vest av Feistein som viste sig og være en dansk fisker som laa og drev med maskinskade. Han bad om sleper til nærmeste havn. Vi tok saa og slepte den til Tananger hvor vi ankom den 24/6 kl. 3.30.

24. mars 1952

Gjennom Stavanger radio ble vi kl. 01.06 anmodet om å gå til assistanse til dansk motorskip "Abba" som hadde mistet propellen vest av Feistein. Sleper ble satt om bord kl. 02.40. Kl. 07.20 ble havaristen ankret på Risaviken. "Abba" var lastet med formel og tomfat fra Stavanger og Kvitsøy.

31. mars 1954

Kl. 07.30 gikk ut til ca. 14 n mil vest av Feistein til kantret båt, kl. 15.15 tilbake.

10. august 1954

Eskortert M/K "Gerniereri" til Tananger kl. 21.10 til 23.30.

29. september 1954

Den 29/9 kl. 08.30 fik vi beskjed fra den andre losskøiten om å gaa til Jederens Rev og hjelpe en kutter som var i havsnød. Vi gikk med en gang samen med L/S Roth og ankom dertil kl. 09.45 og hadde sleper om bord kl. 09.50 begynte saa slepingen sammen med L/S Roth og ankom til Tananger ca. kl. 12.30.

Etter denne redningsoperasjonen ble det sendt krav om bergingslønn til forsikringsselskapet. Korrespondansen kan sees i vedlegg "Dokumentasjon fra redningsoppdrag 5.1" side 68.

27. november 1954

Kl. 16.30 tok med skadet sjømann fra S/S "Sig".

2. juni 1957

Den 2/6-57 observerte vi nødraketter fra sjøen vi gikk da straks til unsetning. Kl. 03.45 var vi fremme ved M/K Urd av Bergen som hadde maskinskade. Vi fik da straks sleper om bord og tauet den ind til Tananger hvor vi ankom kl. 06.30.

2. juni 1957

2/6 kl. 22.00 ble vi anropt av M/K "Barod" som hade grunnstøtt ved Feistein i tett tåke. Den ba om assistanse. Vi ankom Tananger kl. 24.00.



2.5 1962 – 2004



Tidlig i 1960-årene gikk losvesenet over til å benytte stålskøyter. Således kom det ny stålskøyte til Tananger i 1963.

Treskøyta ble solgt på auksjon og L. Tandberg Johansen fra Oslo fikk kjøpe skøyta for Kr. 18.000 i januar 1962, se vedlegg 1.2.

Tandberg Johansen bygget om dekksoverbygg, rigget skøyta om og satte inn ny motor. I tillegg ble en rekke av spantene midtskips skiftet og det ble lagt nytt dekk.

I det følgende er beskrivelse og illustrasjoner over de endringer som ble gjort.



Ny rigg ble satt på for større seilføring.

Det ble montert klyverbom og større mesan.



Moderne type cockpit ble laget. Overbygg over nedgang ble bygget høyere enn opprinnelig og nedgang ble flyttet fra babord side til midtskips.



Ror ble beholdt som opprinnelig. Kjettingstyring som losvesenet installerte i 1950-årene ble beholdt og ratt ble montert på pedestall i cockpit. På pedestallen ble også motor-kontroll og instrumenter plassert.



Skylight fra 1930 ble beholdt.



Luke fra 1930 til lugar forut ble beholdt.



Ny moderne ankervinsj ble installert.



Salongen ble beholdt som opprinnelig med fire køyer.



Huntonittplater ble lagt over opprinnelig panel i salongen.



Toalettrom ble bygget på styrbord side ved inngangen til motorrom.



Bysse ble montert på babord side mot motorrom.



100 hk Bedford dieselmotor med marinegear ble satt inn.



500 liter diesel tank ble montert akterut i motorrommet.



Vanntank i glassfiber var montert under dørken foran motorrom.



Det var flere tonn ballast i skøyta. Ballasten bestod av jernbarrer og betongblokker som var støpt inn mellom spanter og i bunn.



2.6 Tilstand ved overtakelse

Da Kystkultursamlingen overtok LS "Tananger" var den i relativt dårlig forfatning og bar tydelig preg av manglende vedlikehold.

I det følgende er beskrivelse og illustrasjoner av noen av de skader som måtte utbedres.



Det var mange lekkasjer i dekket. En del av disse var forsøkt tettet på forskjellig vis. Blant annet var det benyttet polyester og glassfiberduk en del steder.



Noen steder var der åpne hull i dekket.



Hudplanken var sluppet
taket langs begge stevner.



Mange steder langs sidene
hadde hudplankene sluppet
taket i spantene og flere
steder manglet trenagler.



Det var gjort forsøk på å trekke hudplanker på plass med bolter uten at dette hadde lyktes i særlig grad.



På grunn av lekkasjer i dekket og inntregning av ferskvann var der mange steder med råteskader under dekk.



En del spanter og dekk-bjelker var råteskadet.



En del av stevnen var hugget bort på grunn av gammel skade. Deler av stevnen var råteskadet.

2.7 Dokumentasjon

Det var lite dokumentasjon som var med skøyta ved overtakelse fra Terje Tandberg Johansen. Følgende dokumenter fulgte med:

- Linjetegning
- Kjøpskontrakt fra 1962
- Seiltegninger fra 1962
- Målebrev utstedt av Sjøfartsdirektoratet 30. august 1962
- Målebrev 2002 – 2003 Kongelig Norsk Seilforening utstedt 3. mai 2002

Dokumentasjonen kan sees i vedlegg 5.2 til 5.7 .

Det ble også gjort undersøkelser hos losvesenet, Sjøfartsdirektoratet og hos lokalt museum på Lista. Opprinnelige tegninger av skøyta har ikke vært å oppdrive.

3 Restaureringen

Styret i Kystkultursamlingen vedtok tidlig å restaurere skøyta tilbake slik den var bygget opprinnelig i 1930.

Styret utpekte byggekomité med følgende medlemmer:

- Holger Hågensen
- Kjell Kristiansen
- Tore Kristiansen



Avtale om restaurering av skrog ble i august 2004 inngått med Jørn Flesjå (Ryfylke Trebåtbyggjeri) på Judaberg i Finnøy Kommune. Følgende hovedfilosofi ble lagt til grunn for restaureringen:

- RTTB skifter ut treverk etter behov og skal i størst mulig beholde grad treverk fra 1930.
- Byggeteknikk skal være mest mulig lik original utførelse fra 1930.
- Nye deler bygges etter Nordisk Båtstandard utgitt av Sjøfartsdirektoratet.
- Om der er konflikt mellom gammel byggeteknikk og Nordisk Båtstandard avtales løsning i hvert enkelt tilfelle.



28. august 2004 ble LS Tananger satt på slipp hos Ryfylke Trebåtbyggjeri på Judaberg på Finnøy.

Alt arbeidet utover det skrogmessige ble utført på dugnad av Kystkultursamlingens medlemmer. Dette innbefattet blant annet motorinstallasjon, tanker, rigg og seil, redningsutstyr, all løs innredning, osv.

Følgende har i tillegg til byggekomiteen bidratt med dugnadstimer for å fullføre restaureringen:

- Olav Bergsagel
- Egil Berle
- Trygve Ersland
- Håkon Evjenth
- Aage Hagen
- Karin hagen
- Kåre Jevnaker
- Liv Kristiansen
- Tor Larsen
- Per Helge Omgård
- Jan Roth



- Anette Rødberg
- Fredrik Sandve
- Per Øhman
- Kristian Ølberg

3.1 Skrog og dekk

Mange av spantene var i dårlig forfatning og ble derved skiftet i sin helhet. Noen av spantene trengte kun å skiftes i toppen.

I vedlegg 5.8 er vist oversikt over hvilke spanter som ble skiftet og hvor store deler av dem som ble skiftet. Både gamle og nye spanter er laget i furu.

Bildene under viser i hvor stor grad spanter ble skiftet ut.





Under vannlinjen hvor hudplanker ble beholdt ble nye spanter festet med trenagler i gamle hull i hudeplanken.



På innsiden ble trenagler sikret med kiler



Eikenagler ble montert med jevne mellomrom langs lengden av spantene for å binde sammen forre og aktre del av nye doble spanter.



Eikenaglens ble presset inn i hull med diameter tilsvarende bredden på naglen. Dette gir en sterk og elastisk sammenbinding av spantene.



Røtter ble skaffet til å bytte ut kne i bunn av spanter. De utskiftede kne var av med stor dimensjon og sterkere enn de som var montert opprinnelig.



På alle doble spanter ble det laget minst 600 millimeter overlapp.



På spant nr. 17 på babord side var det ikke mulig å få til 600 millimeter overlapp, her ble det kun plass til 300 millimeter.

Dette vurderes imidlertid til å gi tilstrekkelig styrke i skroget.



Stevn forut ble byttet til 3,5 meter cm fra toppen. Eik ble benyttet.



Akterstavn ble byttet til 2,2 meter under toppen. Eik ble benyttet.



Akterstavn ble forsterket på innsiden med eik.



Det var ikke kjølsvin i skøyta opprinnelig. Da den ble satt på slipp var den seget ca. 5 cm på baugen.

Under restaureringen ble det montert kjølsvin. En 19,5 x 15,5 centimeter, 6,4 meter lang eikeplank ble lagt fra under toalettrom til under motor. Kjølsvinet ble festet med 1" galvaniserte bolter gjennom spanter og stålkjøl. Det ble satt inn to bolter på annethvert spant.



Alle dekkbjelker ble byttet ut. Dekksbjelker ble laget tilsvarende de opprinnelige bjelker med dimensjon 8,5 cm x 12 centimeter.

De to bjelker i forkant og akterkant av ruffen samt i forkant av masten ble laget i kraftigere materiale 14,5 x 18 centimeter.



Dekksbjelker i forkant og akterkant av ruffen ble forsterket med knestykker slik som opprinnelig konstruksjon var laget.



I begge stevner ble det lagt inn kne laget av fururøtter.



Luke til motor ble laget 70 cm tverrskips og 107 cm langskips. Dette for å ha mulighet til å ta ut motor. Størrelsen er også i samsvar med opprinnelig størrelse på luke til motor så langt det er mulig å måle fra bilder fra 1930.



Dollbord ble laget av tre planker



Den innerste dollbordplanken ble laget noe tykkere enn de to andre og felt ned i dekkssbjelkene



Rekkestøtter ble laget med profiler på toppen. Rekke ble laget med tilsvarende profiler.



Rekker ble laget i eik avsluttet med løveføtter framme og bak.



Dekksbjelker ble felt ned i drager lagt i øvre kant av spanter. Drager ble festet i med 10 x 100 med mer treskruer..



Dekksbjelker ble festet til drager med 12 mm gjennomgangsbolter.



All hudplank over vannlinjen samt noe under vann ble bytt



Hudplank ble skudd fast i skutesiden med 10 x 100 millimeter syrefaste franske-skruer. Skurer ble forsenket og plugget.

Nye hudplanker ble slipt etter monteringen



Fundament for overbygning og luker ble limt fast til dekkssbjelker.



Overbygning ble plassert oppå fundament og festet med gjennomgående bolter uten liming. Slik kan overbygning kunne tas av om nødvendig.



Overbygning sett fra innsiden.

3.2 Rigg



LS "Tananger" var som beskrevet under kapittel 2.2 vanskelig å vende med.

Da restaureringsarbeidet ble igangsatt hadde man følgende målsettinger:

- Riggings gjøres mest mulig lik slik den var i 1930
- Det må være mulig å vende uten å starte motor
- Skøyta kan seiles i liten vind



Seiltegninger som vist i vedlegg 5.9 ble laget basert på følgende vurderinger:



Master plasseres på samme sted som i 1930 (forsterkning under dekk for opprinnelig plassering viste at stormasten var plassert 5 meter bak baug foran ruffen).

- Høyden på master lages mest mulig lik som den var i 1930
- Storseil utformes slik det var i 1930
- Fokke lages slik den var i 1930 med innfesting i baug
- Mesan lages som gaffelseil i stedet for trekant slik som opprinnelig. Dette gjøres for å få skøyta til å vende uten bruk av motor
- Det anskaffes løs klyver med løs bom og løst toppseil. Dette for å kunne seile i lite vind

Stormast og mesan ble fornyet da skøyta ble bygd om til lystbåt i 1962. Begge var laget i furu og prøveboringer bekreftet at begge var i god stand. Det ble derfor besluttet å beholde begge master.

Alle bommer ble kjøpt nye fra Aanesland Fabrikker på Birkeland i Vest Agder. I vedlegg 5.10 er oversikt over master og bommer med dimensjoner.

Blokker, masteringer og tauverk ble anskaffet fra Veteran Rigg i Arendal. Blokker og masteringer er laget i ask og tauverk er Roblime Spunflex. I vedlegg 5.11 er der oversikt over antall og dimensjoner.



Gaffel til begge mesan- og storbom ble laget ved Kystkultursamlingens anlegg i Tananger.



Salinger ble laget og montert på master.



Kuler med måkeskremmer ble laget og montert på toppen av begge master.



Innfestinger ble laget og montert på begge master.



De fleste beslag ble fornyet.



I kjølsvinet ble det laget profil for montering av mast.



Lykkemynt ble lagt under stormaste. Mynten er en 10-øring fra 1930.



Master ble reist 1. oktober 2005
ved hjelp av kran på Aker Base.



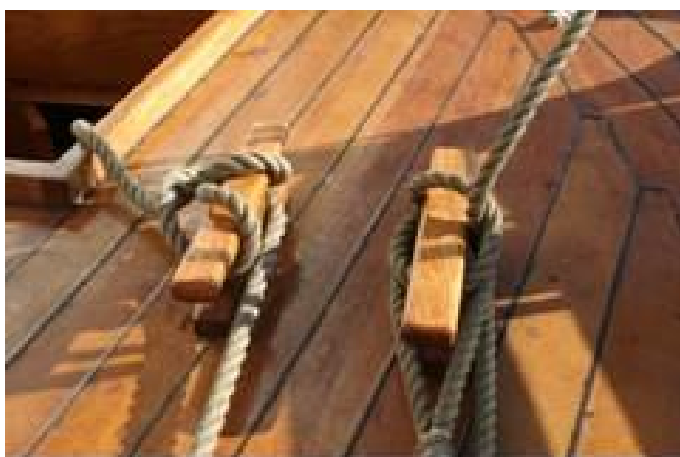
Mesamasten ble reist ved hjelp
av vinnehjul på Melingsjøhuset.



Rigging av master ble gjort ved kai i løpet av vinteren 2005/2006.



Åpen styrebrønn og rorpinne ble laget slik som opprinnelig i 1930.



Nødvendige fester for seiling ble tilpasset ved prøveheising av seil og deretter montert på korrekte steder.



Føring for klyverbom laget av 3" pokkenholtkause.



Fester og arrangement for enkel håndtering av klyverbom ble laget og montert ved kai.



4. mars 2006 var en stor milepæl, seil ble prøveheist for å sjekke tilpasninger.

Seil passet meget bra og det var kun nødvendig å foreta mindre justeringer.



22. april 2006 var den store dag kommet. I frisk bris ble skøyta prøveseilt utenfor Tananger.

Alt fungerte bra og vi fikk skøyta til å vende.



Skøyta krenget imidlertid en del og det ble besluttet å legge i 2 tonn ekstra ballast.



25. mai 2006 ble skøyta prøveseilt med alle seil oppe i laber bris. Alt fungerte vel og skøyta vendte bra.



3.3 Innredning

3.3.1 Generelt

Det ble tidlig i planleggingen av restaureringen besluttet å gjøre innredning mest mulig lik slik den var i 1930 samtidig som det tilrettelegges for dagens komfort. I avtalen med Ryfylke Trebåtbyggjeri ble det tatt inn følgende:

"Store deler av innredningen er slik den var i 1930. Av dette beholdes mest mulig. Riving av eksisterende innredning gjøres kun i den grad det er nødvendig for å skifte ut spant eller dekksp plank. Om noe må rives tas mål og ny innredning bygges opp likt.

Ny garnering installeres tilsvarende som i 1930 med lufting øverst og nederst samt mulighet for å olje på baksiden for senere vedlikehold.

Nye dørker legges etter behov.

Skøyta innredes for dagens brukskomfort med varm og kald trykkvann, varme, moderne bysse, kjøleskap, etc."



Deler av eksisterende innredning ble beholdt under restaureringsarbeidene. Treverket var imidlertid i dårlig forfatning og under utskifting av spant var man nødt til å fjerne deler av det som ble beholdt. I januar 2005 ble det derfor tatt beslutning om å rive all eksisterende innredning og bygge alt opp på ny.

Innredningstegning ble laget, se vedlegg 5.12. Innredning ble laget lik som den var i 1930 med følgende unntak:

- Det ble bygget skott rundt nedgang for å kunne entre salongen i dårlig vær uten å dra med for mye væte inn
- Moderne bysse ble installert på styrbord side akter i salongen
- Det ble bygget toalettrom i forre lugar



3.3.2 Forpigg



Lugar forut ble innredet med tre køyer. I forpiggen ble det laget skott og rom for kjetting.



Nye madrasser ble anskaffet til alle køyer.



3.3.3 Salong



Salongen ble bygget nøyaktig etter mål fra den opprinnelige innredningen og inneholder fire køyer med benker i forkant.



Nye puter ble anskaffet til køyer og benker.

3.3.4 Bysse



Ny kjøkkenbenk ble laget og 24V kjøleskap ble installert.

Dieselbysse av typen Dickinson Adriatic ble montert. Bysen inneholder kokeplater og komfyr og gir i tillegg varmtvann og varme til lugaren.



Ny tallerkenhylle over kjøkkenbenk.

3.3.5 Toalett



Toalettrom ble bygget på babord side mellom salong og lugar forut.

Rommet ble innredet med elektrisk toalett, vask og sluk med mulighet for dusjing.

3.4 Tekniske installasjoner

3.4.1 Fremdrift

Detaljer på motorinstallasjon kan sees i vedlegg 5.13.



Brukt motor ble innkjøpt hos Smedgaarden Skipsopphugning i Esbjerg:

Type: Volvo TMD 100C
Byggeår: 1987
Serienummer: 867782

Motoren hadde stått i et fiskefartøy og antall driftstimer var ikke kjent.

Motoren ble prøvekjørt i Esbjerg før overtakelsen.



Gir ble kjøpt sammen med motor:

Type: Capitol HE 11700
Byggeår: 1989
Serienummer: 10251 – 0589
Oljekjøler: Bowman EC 140



Motor og gir ble montert sammen på verksted i Tananger og prøvekjørt før installasjon.



Ny propellaksling ble tilpasset original hylse. Ytre foring på akslingen ble dreiet ned til 82.8 med mer. Ny messingforing med diameter 81.2 mm ble presset på delen av akslingen som går igjennom pakkboks. Dimensjoner på ny aksling kan sees i vedlegg 5.14.



Hylse innvendig og feste for pakkboks. Ny foring påpresset aksling kan sees stikke ut av pakkboks



Ny propell er justerbar med trekkstang gjennom aksling. På forre ende av aksling er det montert mekanisme for justering av stigning på propellvinger.



Justeringsmekanisme som medfulgte propellen var til en 3,5" aksling. Foring ble derfor laget for å tilpasse mekanismen til 3" aksling.



Justeringsmekanisme har skrue for justering av propellens stigning.

Mekanismen passer direkte på girens flens.



Motorfundament ble laget av seks 12 millimeter plater som ble boltet fast i tre spanter. Oppå disse plater ble et 10 x 100 millimeter vinkeljern sveiset fast. I akterkant ble vinkeljernene felt ned i to spant og festet med franske treskruer.



Fundamentsbolter ble laget av 16 millimeter rustfrie gjengestenger. Skiver ble laget med forsenkede hull og sveiset fast til boltene. Boltene ble innsatt med pakningsmasse og stry før de ble montert.



Motoren kom godt ned i motorrommet og med stor arbeidsplass rundt den.



Lydpotte i syrefast stål for tørr eksos ble monter under dekk på babord side av maskinrommet.



Motoren var bygget for utvendig kjølesløyfe. Brukt kjølesløyfe med 2" diameter og 6 meter lengde ble skaffet.

Skroggjennomføringer ble laget av rustfritt stål. Skroggjennomføring ble festet med 10 millimeter rustfrie gjennomgangsbolter.



Sammenkopling av de to sløyfedeler i forkant var i dårlig forfatning og ny sammenkopling ble laget i rustfritt stål.

Sammenkopling ble festet med 10 millimeter rustfrie gjennomgangsbolter.



På midten ble kjølesløyfen ble festet på 4 braketter i eik og med 10 x 120 millimeter rustfrie franske treskruer skudd inn i spanter.



På innsiden ble det montert ventiler på begge løp til kjølesløyfen.



Rustfrie rør ble lagt mellom motor og kjølesløyfe. Rør ble koplet på motor og ventiler med slanger.



3.4.2 Elektrisk anlegg

Ved overtakelse av skøyta var det installert et meget enkelt 12 volts anlegg som var i dårlig forfatning. Ny motor hadde 24 volt anlegg. Helt nytt 24 volt elektrisk anlegg ble derfor montert.



Sikringskap og bryterskap for lanterner ble kjøpt fra samme skipsopphugning som leverte motoren.



Messinglamper i gammel utførelse ble også funnet hos skipsopphugger.



Batterier ble montert akterut i motorrom, et sett i på hver side. Batterier ble montert i kasser.

3.4.3 Tanker



Nye diesel- og vanntanker ble laget i rustfritt stål. Tanker ble plassert mot fremre skott i motorrom, to på hver side. Tankene ble plassert helt under dekk. Kapasitet på diesel er ca. 1900 liter og vann ca. 1300 liter. Tegning av tanker kan sees i vedlegg 5.15



3.4.4 Brannslukningsanlegg



CO2 anlegg ble montert ved nedgang fra dekk.



½" rør ble lagt fra CO2 flaske og dyse plassert over motor.



3.4.5 Fortøyning



Vinsj ble laget ved av Kystkultursamlingens medlemmer.

Vinsjen var opprinnelig styremaskin i losskøyta "Flatholmen".



Ankeret er det opprinnelige 70 kg stukkankeret som ble levert med skøyta i 1930.

Det ble galvanisert og malt i forbindelse med restaureringen.



100 m 13 mm kjetting ble lagt i kjettingkasse i forpiggen.



Fire halegatt ble støpt i brones hos A.M. Andersen Metallstøperi i Kragerø.

3.4.6 Sanitærannlegg



Kaldt og varmtvannsanlegg ble montert til bysse og til toalett.

50 liter varmtvannsbereder ble montert under dørken ved bysse.

24 volt pumpe ble montert ved vanntank i motorrom.



150 liter septiktank ble laget av kystkultursamlingens medlemmer og montert under dørk i salongen.

24 volt lensepumpe ble tilkopleet tanken.



3.5 Ballast

Det ble ført nøye regnskap med vekt av utstyr og ballast som ble tatt ombord. Følgende utstyr og ballast er tatt ombord:

Utvendig kjøøl:	2500 kg
Innvendig ballast:	3100 kg
Motor og tanker:	2500 kg
Løst utstyr:	1300 kg
Fulle tanker:	2500 kg
Totalt:	11900 kg

Beregning av vekter og ballast som er tatt ombord i LS "Tananger" kan sees i vedlegg **5.16 Ballast** side 90.



Under kjølen ble det montert en 200 x 300 millimeter firkanttrør. Dette både for å få en stivere konstruksjon på skøyta og for å få noe ballast med lavest mulig tyngdepunkt.

Firkantrøren ble festet med 1" galvaniserte bolter gjennom spanter og kjølsvin.



Kjølen ble først fylt med et 6-1/2" vektrør fra boreindustrien. Vektrøret ligger i hele kjølens lengde og veier ca. 900 kg.



Over vektrør ble det fylt opp med annet jern. 50 millimeter rundstål ble lagt inni vektrør.

Hele stålkjølen ble så fylt med ekspanderende sement, av type Rescon Nonset 1200.

Total vekt på firkantrør, vektrør, annet stål og sement er beregnet til 2.5 tonn.



Møllestål fra en baryttmølle ble fremskaffet og lagt under dørk og i køyer i forpiggen.



3.6 Overflatebehandling og tetting



Innvendig ble skroget behandlet med 3-spar. Ca. 200 liter ble sprøytet på.

På toppen av hvert spant ble det boret huller og disse ble dynket og etterfylt med 3-spar over flere dager.

Utvendig ble skøyta sprøytet med 3-spar både på sider og på dekk.



Dekket og skrog ble drevet to ganger.

Under vann ble det benyttet delvis Takisol Tåtningskitt og delvis Derbimastic i nater, mellom stålkjøl og skrog og under baugjern.

Over vann ble det benyttet oljekitt mens det på dekk ble benyttet Rotabond 2000 til natemasse.

Nater i skroget ble primet med Hempel Yacht Primer under natemasse og deretter på hele skroget.

Under vann ble skøyte stoffet med Hempel Antifouling Globic 81910. Sidene over vann ble malt med Hempel Enamel 52140.

Dekket, overbygninger og rekker ble lakket med Coelan.



Master og bommer ble smurt 30 ganger med 3-spar. Blokker og masteringer ble nedsenket i 3-spar i to døgn. Deretter ble 6 lag med Owatrol 2 ble påført alle deler til riggen.

Innredning ble behandlet med 3-spar og 150 liter ble sprøytet på. Deretter ble innredning lakkert med 3-4 strøk Ravilakk.

4 Kostnad og sponsormidler

Total kostnad for restaureringen kom på 2,5 millioner kroner. Utgiftene fordeler seg som følger:

Innkjøp av skøyta	Kr. 150 000
Båtbygger	Kr. 1 800 000
Rigg og seil	Kr. 100 000
Motor/elektrisk	Kr. 95 000
Redning/brann utstyr	Kr. 22 000
Overflatebehandling	Kr. 65 000
Dekksutrustning	Kr. 23 000
Reklamemateriell	Kr. 40 000
Utstyr innredning	Kr. 68 000
Navigasjon	Kr. 40 000
Diverse materiell	Kr. 80 000

Kystkultursamlingens medlemmer benyttet mye tid på hente inn sponsormidler og møte en fantastisk velvilje hos lokale bedrifter og stiftelser.

På tidspunkt for ferdigstilling av skøyta hadde Kystkultursamlingen fått inn 2,2 millioner kroner i støttet.

Oversikt over sponsorer som bidrog til at restaureringen kunne gjennomføres er vist i vedlegg 5.17.



5 Vedlegg

5.1 Dokumentasjon fra redningsoppdrag

Til

Haugesund Sjøforsikring,

Haugesund.

Idet vi henviser til journalutdraget av 29-9-54 over utført bergning av M/S "Ragnvald", fremkommer det at M/S "Ragnvald" befant seg helt hjelpeløs på en utsatt plass. På grunn av den sterke nordgående strøm og den sydlige kuling med svar sjø som tiltok etterhvert, var M/S "Ragnvald" i fare for å brette ankrene å drive ned på Klausgrunnen ca. 1/2 n. mil av. Som det fremkommer av førerens rapport var "Blue B" uvillig å berge fartøyet, kun mannskapet.

Da vi har brakt i erfering at M/S "Ragnvald" av Kr. sund N. var assurert i Deres selskap, ber vi Dem gi oss et bud for vår bergning.

Tananger den 30-9-54.

For L/S "Roth"

los

los

For L/S "Tananger"

los

los



Rapport for M/S "Ragnvald".

M/S "Ragnvald" på reise fra Høvra til Høre og Trøndelag passerte Ørrestad kl. 03.30 natt til 29-9-54. Været var SV frisk bris og en del sjø. Kl. 04.00 høstes et kort smoll og maskinen begynte å arbeide tynge og tynge. Ved nærmere undersøkelse viste det seg at trekkstangen var brukt. Nødsignal blev sent straks. Det var imidlertid ingen fartøy i nærheten med det samme. Ved 04.30 tiden så man lys av et opplyst fartøy som man antok var kysttruten. Skipet passerte imidlertid uten å reagere på våre signaler. Kl. 06.00 blev begge ankere satt ut med 45 favner på hver. Skipet rottet seg nå opp etter jerna. Sjø og vind tiltok en del etterhvert. Flyvåpnets fartøy "Blue Bell" kom ut og la seg ved siden av "Ragnvald" uten at den var villig til å slope.

Etter en stunds forløp kom lossfartøyene "Tananger" og "Roth" tilstede. Det blev straks satt sloper ombord fra begge fartøy 5" kottas kanta arbeidet nu voldsomt i sjøen, og man kunne umulig få hve ankere. Man ventet hvert øieblik at været skulle slå om på NV i stormes styrke. Dette var rapportert lossfartøyene fra Sola værstasjon. Der var da inge annen ting å gjøre enn å hugge begge ankrene. Slepningen foregikk nu uten uhell til man var trykt fartøyet i bøy på Tananger.

Johs. Elsen
(sign)
for M/S "Ragnvald"



Utdrag av L/S "Tananger" og "Roth's Journal over utført slepning av M/S "Ragnvald" den 29-9-54.

Onsdag 29-9-54 kl. 6.50 fikk vi telefon fra Tor Reve at en kutter L/ ca. 3 n. mil vest av Revtangen og sendte opp nødsignaler. Samler øye blikkelig mannskapet til L/S "Roth", og gav beskjed til L/S "Tananger" som lå på vakt.

Begge skøyter gikk ut, og anker til havaristen samtidig kl. 09.40. Været var sydlig liten kuling med svar sjø. Underveis ut fikk vi melding over Stavanger Radio fra varvarslingen på Sola flystasjon, at vinden ville mellom kl. 10.00 og 15.00 gå over til NW 310 grader med en styrke av 20 og 38 i bygde, så vi kjørte alt hvad det kunne hold for å komme tidaneldt.

Havaristen som viste sig å være M/S "Ragnvald" av Kr. sund N., lå da vi kom ut for begge ankerene. Den arbeidet voldsomt i sjøen på en meg utsatt plass. Begge losskøytene fikk innledertid hver sin 5" kokastrose ombord og gav 60 fanner på hver. Havaristen kappet da begge sine anker. Tiden var knapp og skipet arbeidet voldsomt, så det var helt umulig å få den inn. Slepningen tok til kl. 09.50 og M/S "Ragnvald" var vel forstyrt i bøye på Tananger havn kl. 12.30.

Tananger den 30-9-54.

For L/S "Roth"

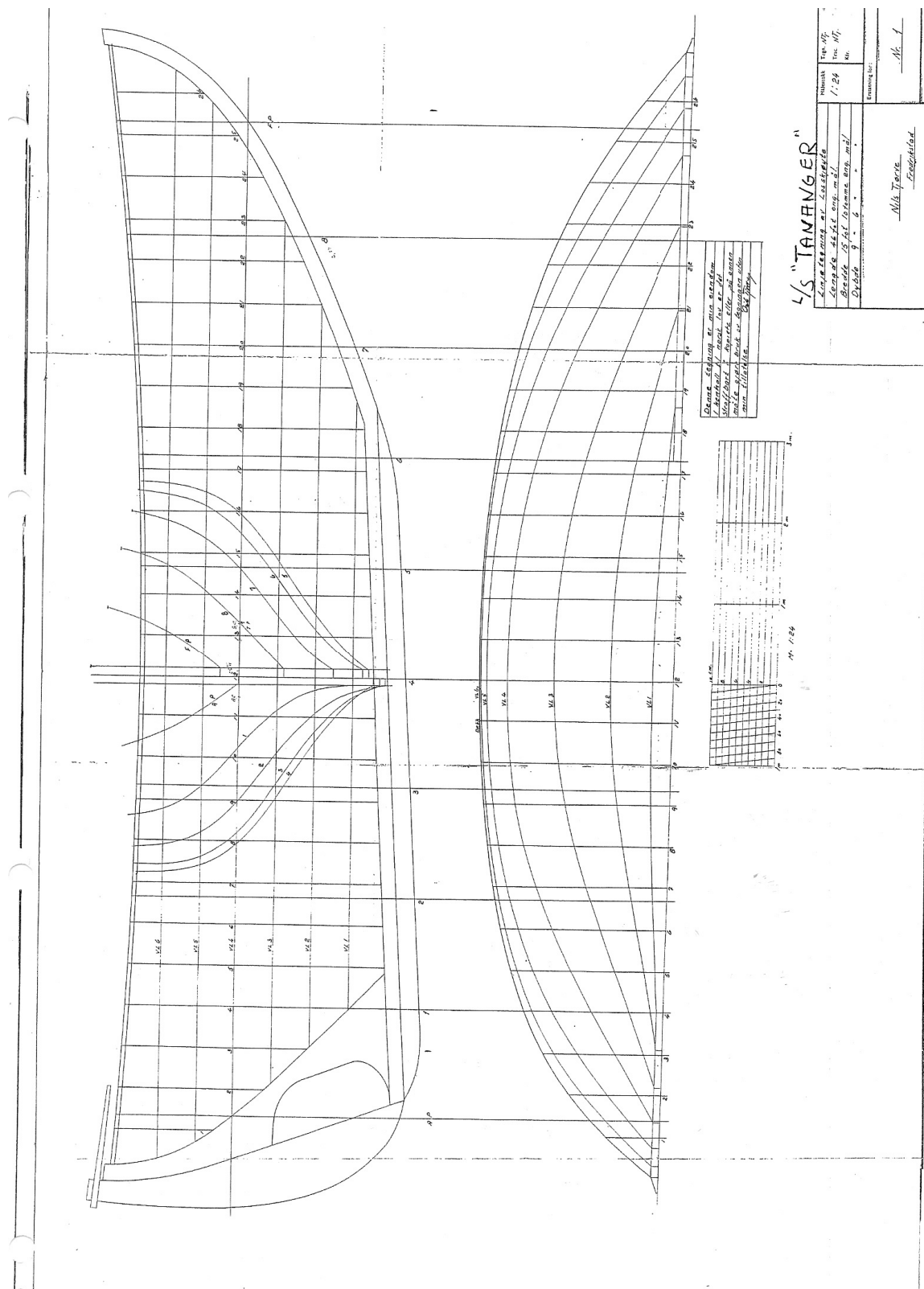
los
los

For L/S "Tananger"

los
los



5.2 Linjetegning





5.3 Aksept tilbud 1962

LØSDIREKTØREN
VED SVAR BES OPPGITT
J. NR. 316/63.LR/SO.

*Konsulent Nils
Bøhmer*
OSLO, 17 januar 1963.
KONGENSGT. 15⁴
TLF. 42 55 02
41 18 93
POSTGIROKONTO NR. 3660

Herr L. Tandberg Johansen,
Kongensgt. 7,
O s l o.

Salg av L/S "Tananger I".

Deres brev av 11. januar 1963, ref. LTJ/NP.

Losdirektøren har akseptert Deres tilbud
på kr. 18.000,- for L/S "Tananger".

Vedlagt sendes to eksemplarer av kjøpe-
kontrakten som bes undertegnet og tilbakesendt hertil straks.

Kjøpesummen kr. 18.000,- bes sendt Los-
direktøren over postgiro konto nr. 3660.

Bjarne Gilhuus-Moe
Losdirektør



5.4 Kjøpskontrakt 1962

K o n t r a k t .

Følgende kontrakt er i dag inngått mellom undertegnede eier av L/S "Tananger I" på den ene side og herr L. Tandberg Johansen, Oslo, på den annen side. L/S "Tananger I" overdras til herr L. Tandberg Johansen, Oslo, med full eiendoms- og disposisjonsrett i den stand den befinner seg i.

Kjøpesummen fastsettes til kr. 18.000,- kronerattentusen 00/100 som betales kontant.

Selgeren garanterer skøyten fri for heftelser.

Kjøperen bærer risikoen for skøyten fra den dag kontrakten er undertegnet.

Nårværende kontrakt er utfylt i to eksemplarer hvorav kjøper og selger beholder hver sitt.

Selger:

Staten ved Losdirektøren
Oslo, den 17. januar 1962...

Bjarne Gjelland-Lund

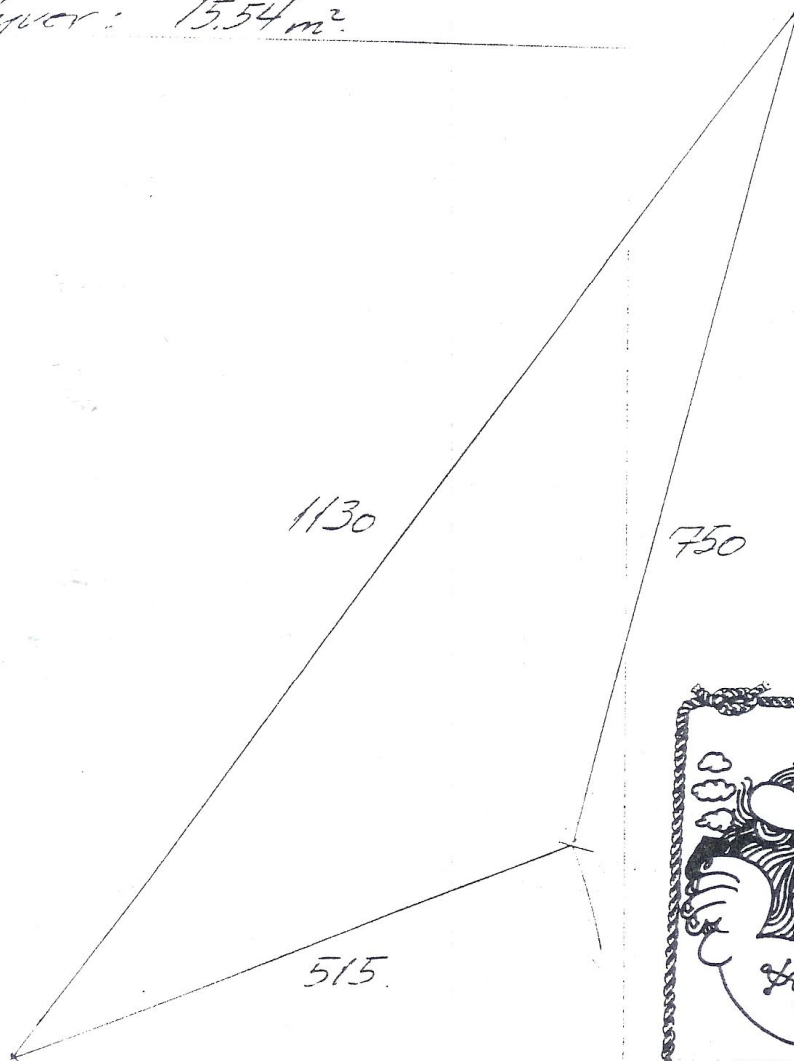
Kjøper:

Oslo, den



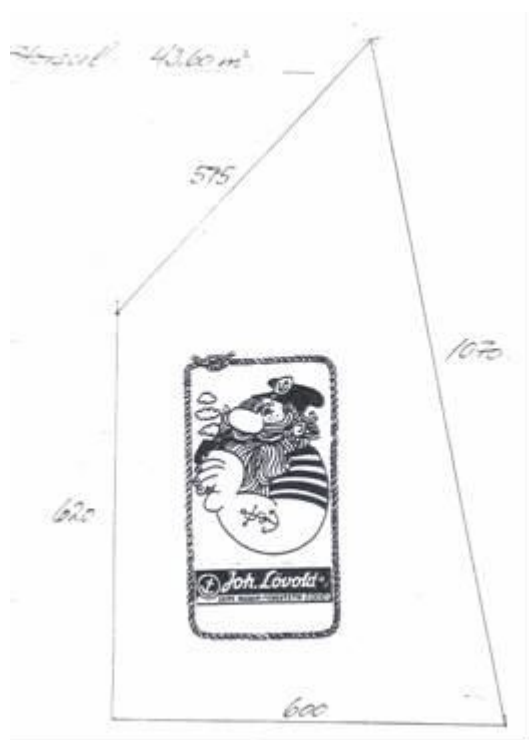
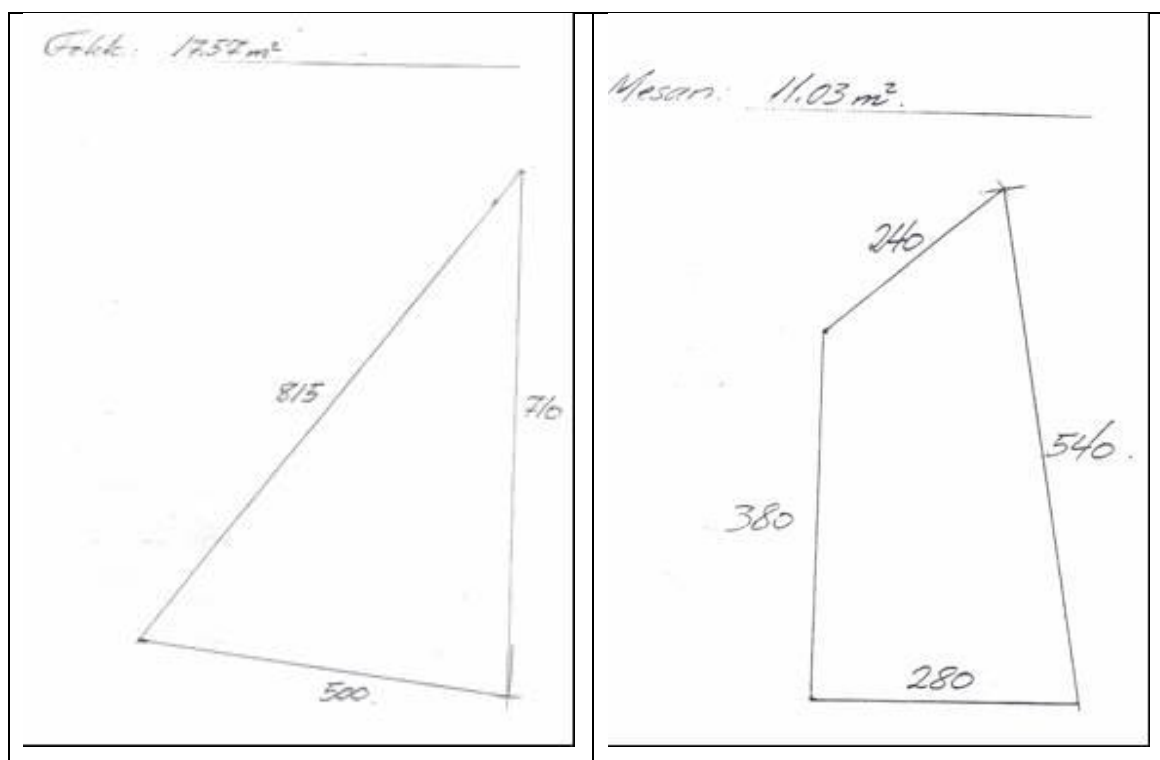
5.5 Seiltegninger 1962

Klyver: $15.54 m^2$



M = 1:50.

L. Tandberg-Johansen
Oslo.





5.6 Målebrev SD 30.08.1962

INTERNASJONALT MÅLEBREV				
I SAMSVAR MED OVERENSKOMST INNGÅTT I OSLO DEN TIENDE JUNI 1947 (REGEL 1)				
[INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE IN ACCORDANCE WITH THE CONVENTION CONCLUDED IN OSLO ON THE TENTH OF JUNE 1947 (RULE 1)]				
NORGE (NORWAY)		FARTØYETS NAVN: (Name of ship)		
Fartøys art (Description of ship)		Nasjonalitet (Nationality)	Hjemsted (Port of registry)	Offisielt nummer og/eller kjenningssignal (Official number and/or signal letters)
Losskøyte		Norsk	Stavanger	LG HY
Dato for sjøtettelse (Date of launching)		Byggested og -år (Where and when built)	Byggers navn og adresse (Name and address of builder)	
5 Februar 1930		Farsund 1930	Farsund Slip & Mek. Verksted, Brødtjørnvei, Farsund.	
Antall dekk (Number of decks)		Beskrivelse av bygg (Description of hull)	Køledele navn og adresse (Name and address of owner)	
1		Halvfullende	Kosmoconet, (Stavanger)	
Antall master (Number of masts)		Beskrivelse av skrovet (Description of stern)	Køledele navn og adresse (Name and address of owner)	
2		Spissbygg	Kosmoconet, (Stavanger)	
Riser (Rigging)		Materiale (Material)	Antall skrovetiser (Number of funnels)	
Julekors		Tre	0	
Kjønningsmålt (Identification dimensions)				
Lengde, fra forankanten av den øverste ende av forsterken til akterenden av den øverste ende av skrovet. (Length, from the fore side of the uppermost end of the stem to the aft side of the uppermost end of the stern post.)				
47.2				
Bredde, største utvendige (Broadth, extreme outside)				
16.7				
Dybde i dekket på halv lengde, fra undersiden av midtstøtten til topp av dobbelbunn eller til topp av bunnstykke (Depth in the middle place at half length, from the under side of the middle-stem to the top of double-bottom or top of floor)				
7.7				
Dybde i dekket på halv lengde, fra undersiden av øverste dekk til topp av dobbelbunn eller til topp av bunnstykke (Depth in the middle place at half length, from the under side of the upper deck to the top of double-bottom or top of floor)				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				
Metre (Metres)				
16.7				
5.09				
7.7				
2.35				
Lengde overalt (Overall length)				
47.2				
14.39				
Est (Feet)				
14.39				





5.7 Målebrev KNS 03.05.2002

Målebrev gyldig 2002-2003

Tananger

KR N 437

VET-tall : 0,76 Skøyteklasse : 3 - Større Bruksbåter > 33'

Båtbyggeri	: Br. Tjørve, Farsund Slip & Mek Verk.	Skrøtype	: Losskøyte
Konstruktør	: Archer / Tjørve	Design	: Losbåt
Byggeår	: 1930	Riggtype	: Gaffel galeas
Byggemetode	: Skrog ; Kravell, eik på furu	Skrogfarge	: Hvit
	: Dekk ; Furu, drevet	Seilfarge	: Rødbrune
	: Rigg ; Tre, galv.	Motor	: 100 hk & 320 kg
		Propell	: 102 cm & 2-bladet fast
Skrog data :			
Lengde over dekk	: 14,39 m	47,2'	
Lengde i vannlinjen	: 12,70 m	41,7'	(Lwl = 88 % av Loa, RS1 = 90%)
Bredde	: 5,04 m	2,9 Loa/B	
Br. i vl	: m	2,7 L/B	
Dypgående	: 2,35 m	Dypp = 19 % av Lwl (RS1 = 18%)	
Innvendig ballast	: 3,8 tonn	Jern, betong	
Vekt i kjølen	: 0,0 tonn	-	(Kjøle+Ballast er 15 % av deplasementet. RS1 = 36 %)
Deplasement	: 26,0 tonn	(vekt i regattastand med tomme tanker)	
Nettodeplasement- faktor	: 102 %	(100% = relativ material-dimensjonering/utrustning til RS1)	
Depl./Lengde- faktor	: 81 %	(100% = depl./lengde-forhold til RS1)	

Seil-kombinasjon for dette måltall

(Spinnaker eller spinnakerlignende seil er ikke tillatt.)

Mesan	: 11,0 m2	Mesan toppseil	: 0,0 m2
Storseil	: 43,6 m2	Mesan stagseil	: 0,0 m2
Toppseil	: 12,5 m2	Skonnert gaffelfokk	: 0,0 m2
Fokk	: 17,6 m2	Jager, flying jib	: 0,0 m2
Klyver	: 15,6 m2	Genoa	: 0,0 m2
Største spridde forseil i lo	: Fokk	Genoa T.L.P.J	= 0,00 0,00 0,00
Størsteilets høyde	: 10,70 m	Største seilføring	: 100,3 m2
Seilduk i hovedseilene	: Dacron	Seilareal-lengde forhold	: 93 % (RS1 = 100%)
		Seilareal-vekt forhold	: 106 % (RS1 = 100%)

Hvis noen av ovenstående data endres eller er feil, må dette innmeldes og nytt målebrev utstedes.

Kopi av gyldig målebrev må vedlegges hver regatta-påmelding og forefinnes ombord.

Sjekk at KNS har registrert riktig måltall og klasse i programmet. Meld fra om ev. feil umiddelbart.

Målebrev utstedt den : 3.5.02

For SSCA :

Jeppe Jul Nielsen, Tyriveien 1, 4950 Risør

Eier/skipper sign:

Signer for innsendelse til KNS

A - Post

Tanberg-Johansen, Terje
Skovveien 39 c
0258 Oslo

Tananger
3 - ..
P

Tlf.p : 225 63 131

Tlf.arb : 225 63 131

Mobil : -

Fax : 224 41 035

Email : 0



Seilskøpteklubben Colin Archer



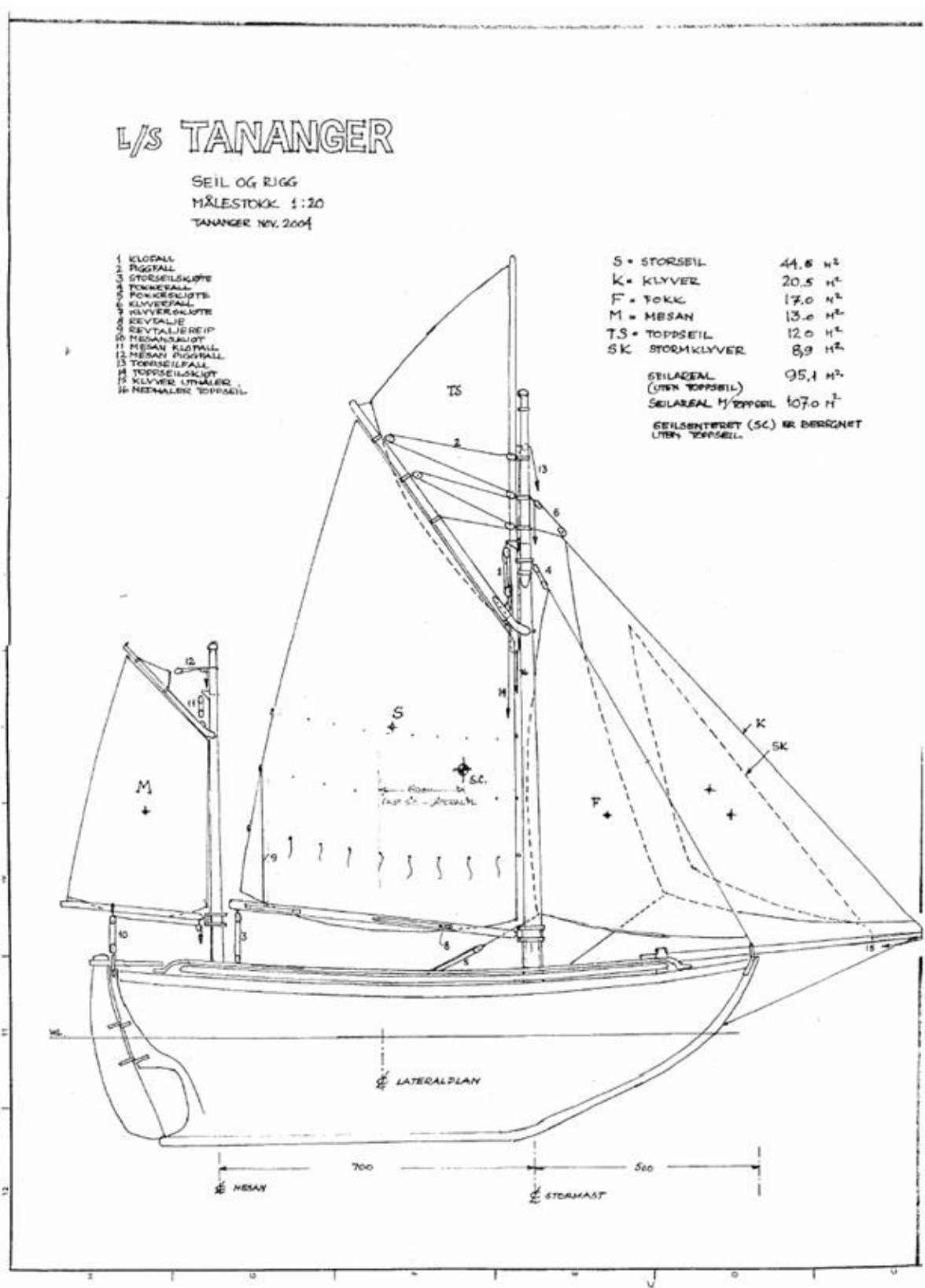
5.8 Oversikt utskifting av spanter

(Mål oppgitt i cm fra topp av spant)

Spant nr.	Styrbord aktre	Styrbord forre	Babord aktre	Babord forre	Bunnkne
1					
2	Hele	Hele	Hele	Hele	
3	Hele	Hele	180 cm	70 cm	
4	110	215	175	220 cm	
5	190	230	80	145	
6	155	230			
7	183	113	170	120	
8	160	80	140	220	
9	Hele	260	Hele	245	
10	67		Hele	140	
11					
12					
13					
14				79	
15	305	155	65	108	
16	115	65	152		
17	Hele	Hele			
18		43	135*	Hele	Aktre
19	Hele	Hele	Hele	Hele	Begge
20	Hele	Hele	Hele	Hele	Begge
21	Hele	Hele	Hele	Hele	Begge
22	Hele	Hele	Hele	Hele	Begge
23	Hele	Hele	Hele	Hele	Begge
24					
25					
26					



5.9 Seiltegning





5.10 Oversikt over bommer

Mesanmast Lengde: 8 meter Diameter øverst: 11 cm Diameter nederst: 17 cm	Stormast bom Lengde: 6,5 meter Diameter ytterst: 12 cm Diameter innerst: 16 cm
Mesan bom Lengde: 3,2 meter Diameter ytterst: 7 cm Diameter innerst: 10 cm	Stormast gaffel Lengde: 6,3 meter Diameter ytterst: 12 cm Diameter innerst: 12 cm
Mesan gaffel Lengde: 2,7 meter Diameter ytterst: 8 cm Diameter innerst: 8 cm	Toppseil bom Lengde: 9 meter Diameter i endene: 7 cm Diameter på midten: 10 cm
Klyverbom Lengde: 6,7 meter Diameter ytterst: 12 cm Diameter innerst: 20 cm Innerste 80 cm lages kvadratisk 20 cm	Stormast Lengde: 15,9 m Diameter øverst: 12,5 cm Diameter nederst: 30,5 cm

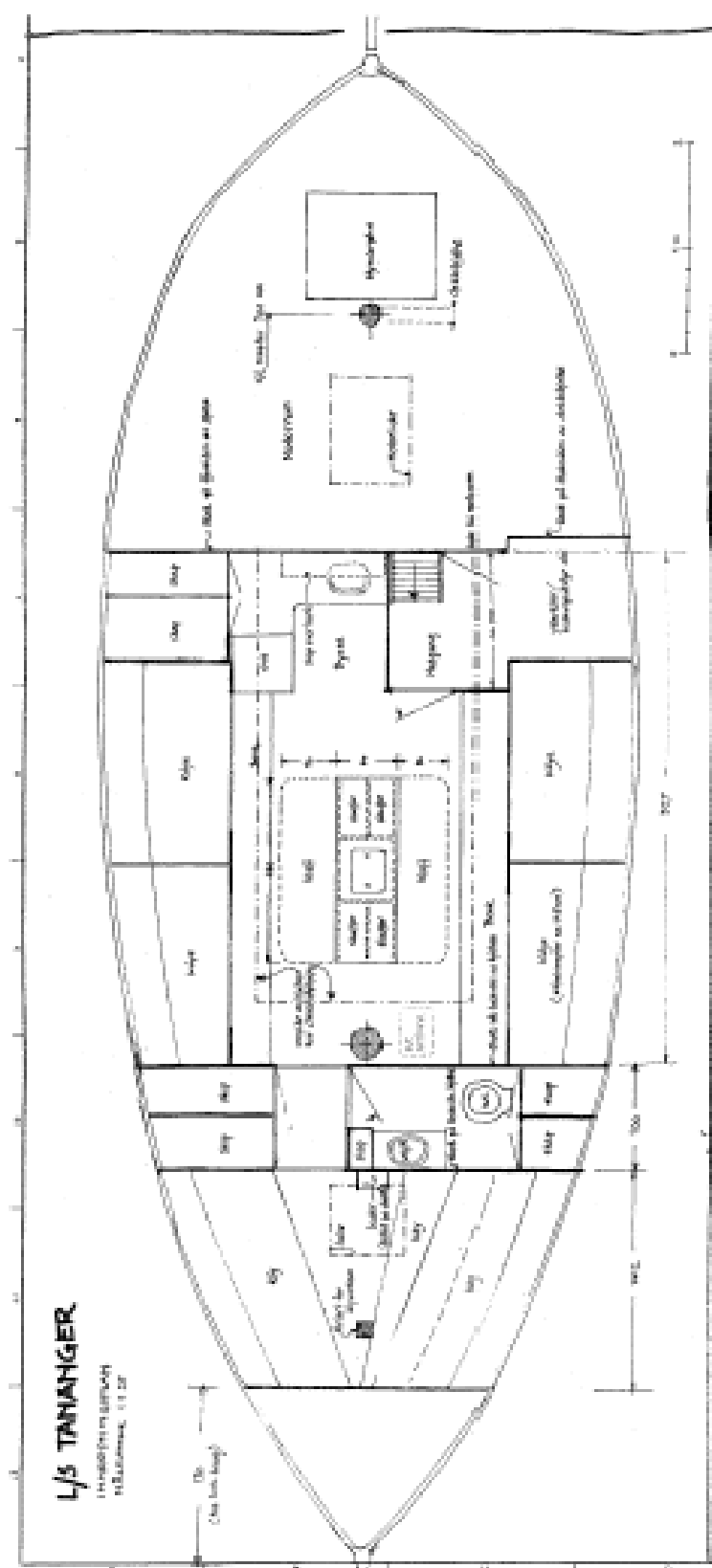


5.11 Oversikt over blokker

Antall	Beskrivelse
	8" blokker ask
1	Dobbel med sjakkel og hunsvott
2	Dobbel med sjakkel
8	Enkel med sjakkel
	7" blokker ask
8	Enkle med krok
	6" blokker ask
1	Enkel med krok og hunsvott
2	Enkel med krok
1	Enkel med sjakkel
	5" blokker ask
3	Dobbel med sjakkel
1	Dobbel med stiv krok
2	Enkel med sjakkel og hunsvott
1	Enkel med hunsvott
5	Enkel med sjakkel
	Masteringer
5	9" ringer
9	15" ringer
	Tauverk
150 m	22 millimeter
60 m	20 millimeter
100 m	18 millimeter
160 m	16 millimeter



5.12 Innledning

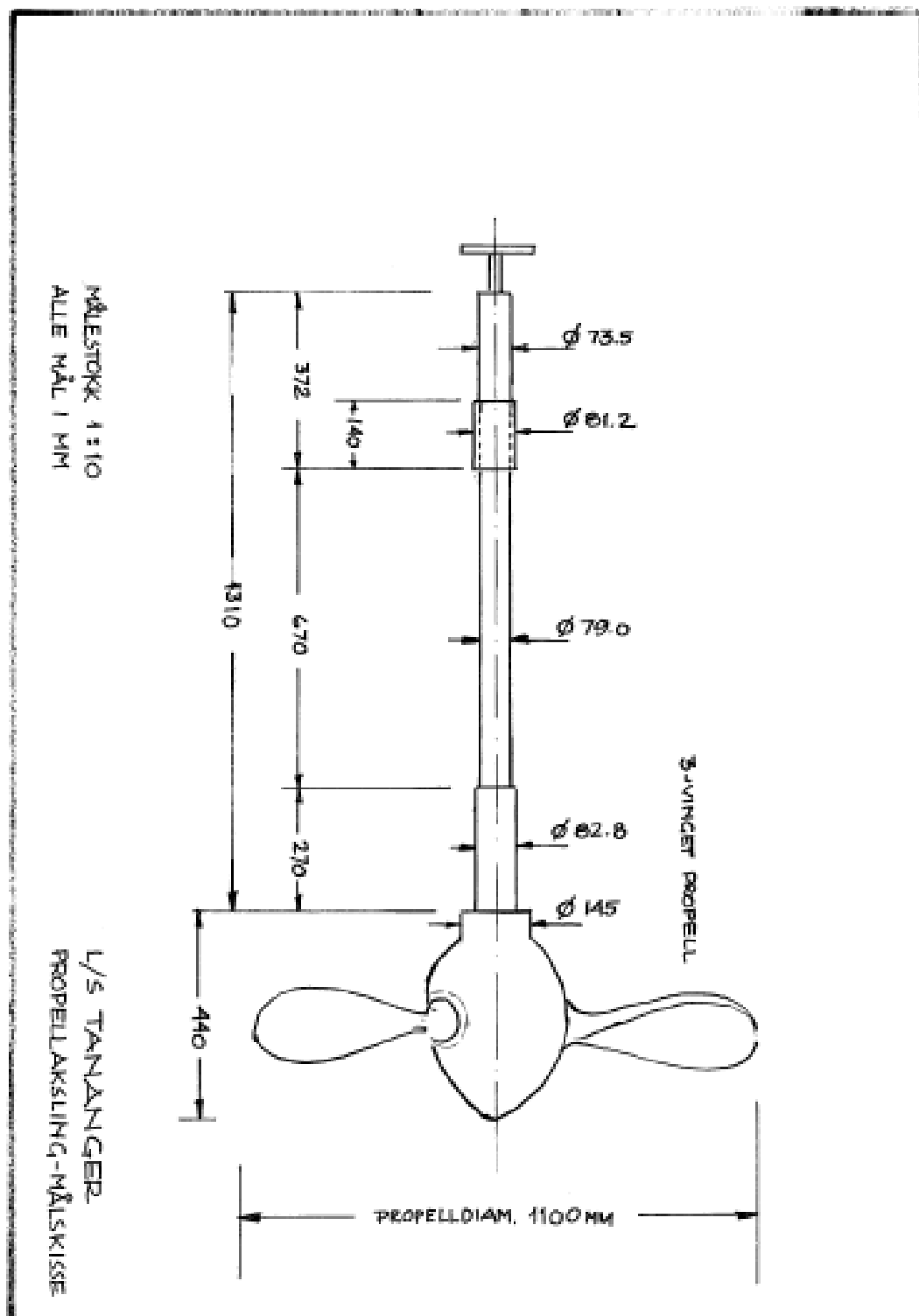






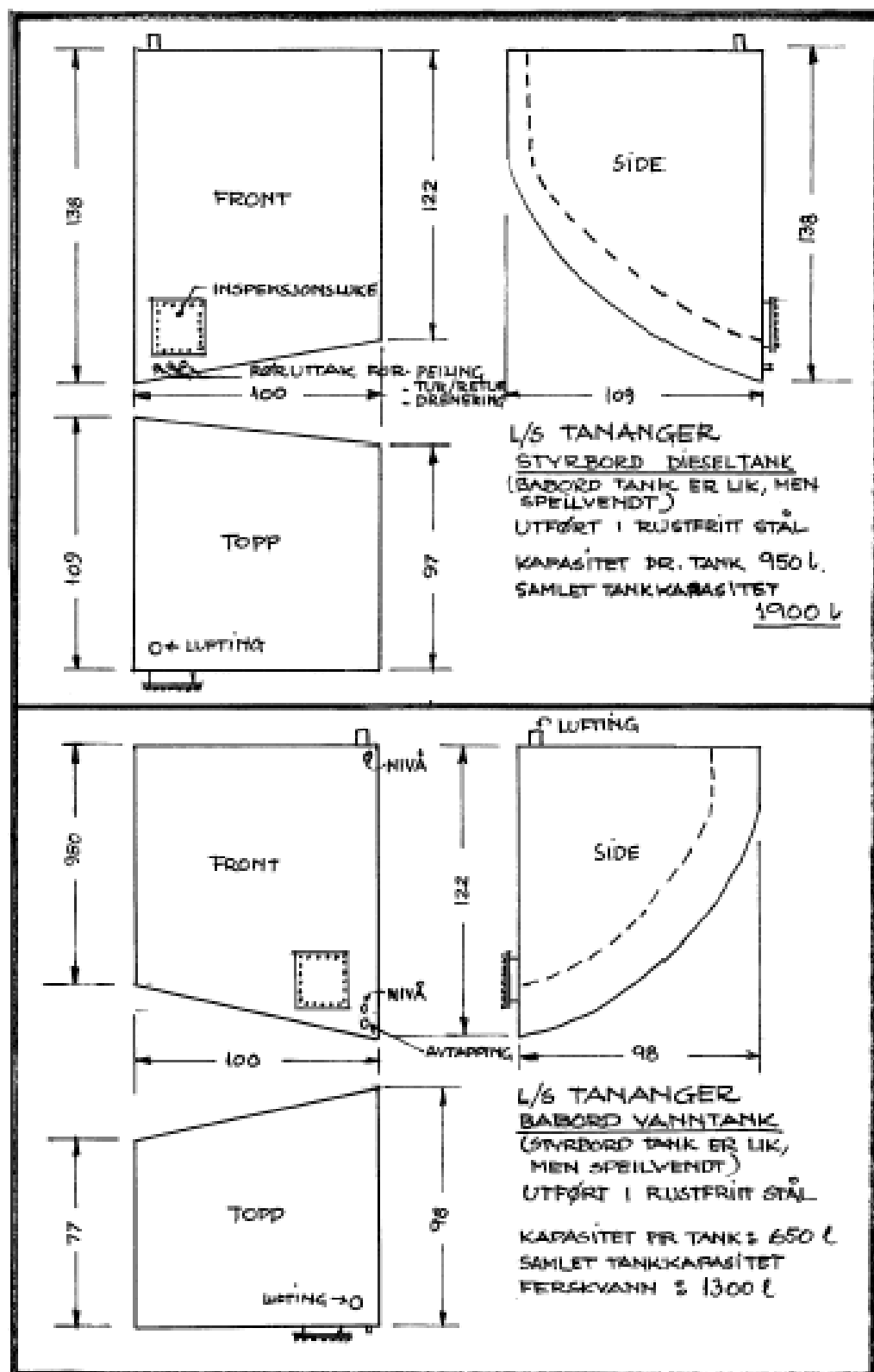


5.14 Propelleanlegg





5.15 Tanker





5.16 Ballast

Ballast LS Tananger

Rev. 13.05.2006

	<u>Antall</u>	<u>Enhetsvekt kg</u>	<u>Vekt kg</u>	<u>Totalvekt</u>
Lugar forut				
Møllesten manganstål	11	65	715	
Blyplater	2	20	40	
Møllesider manganstål	7	45	315	
Totalt				1070
Forpigg				
Kjetting	3	100	300	300
Bak masten				
				2005
Stål 40x10x10	10	40	400	
Stål 30x12x12	4	30	120	
Stål 33x13x13	1	40	40	
Stål 70x10x8	17	40	680	
Møllesider manganstål	14	45	630	
Møllesten manganstål	1	65	65	
Blybarre	1	70	70	
Fast installert				
Kjøøl			2500	
Motor			1500	
Tanker			1000	
Mast med ustyr			1000	
Totalt				6000
Diverse ustyr				
				1000
Bysse			100	
Sanitær			200	
Ankervinsj + anker			150	
Brannslukking			50	
Teknisk anlegg			200	
Flåte			100	
Bord			200	
Diesel og vann				
Vann			1200	
Diesel			1100	
Totalt				2300



Totalt

12675

5.17 Sponsorer



1930

Kystkultursamlingen takker alle sponsorer



2006

Inge Stensland
Stiftelse



ConocoPhillips



Kystkultursamlingens
Venneforening



Haagen Holding



Skjæveland &
Vatne



Lions Tananger



MENTO



HALLIBURTON



Tanangerballet



Meling Maskin

Hempel Norway AS



Prosafte



Erland Eggum

