



Dette dokumentet beskriver historien til LDQL L/S Flatholmen. Beskrivelsen er basert på dokumentasjon Kystkultursamlingen fikk fra Sjøfartsdirektoratet ved kjøp i 1991, foreliggende bilder samt Kystkultursamlingens egen kjennskap til skøyta de siste 34 år.

LDQL L/S Flatholmen

Historien 1955 – 2025

Kystkultursamlingen i Tananger

Tore Kristiansen
Desember 2025

Innhold

Innledning.....	1
L/S «Åsvær» 1956 – 1960.....	3
Seiling fra Risør til Sandnessjøen.....	3
Lekkasje i overbygg – ubetalt regning.....	5
Oppsummering.....	5
Korrespondansen	6
Drift.....	10
L/S «Skrova» 1960 – 1975	11
L/S «Andenes» 1975 – 1977	11
L/S «Trondheim» 1977 – 1991	12
L/S «Tananger» 1991 – 2005.....	13
LDQL L/S «Flatholmen» 2005 – 2025	16
Bruk 1991 – 2025.....	17
Dokumentasjon	20
Skjøte 1991.....	20
Internasjonalt målebrev 1960 – 1991	21
Lengdesnitt og dekkspis – 1955	25
Byggekontrakt 1955	26

Innledning

Da Kystkultursamlingen i Tananger overtok skøyta, reiste Kjell Kristiansen hos Kystkultursamlingen til Kystverket i Oslo og fikk kopiert all tilgjengelig korrespondanse for skøyta i perioden 1955 – 1991. Dokumentasjonen er samlet i tre ringpermer og lagt i kronologisk rekkefølge med skilleark for hvert navn skøyta har hatt.

Kjell intervjuet også flere av losene som hadde tjenestegjort om bord og fikk fortalt mye av historien som er beskrevet i dette dokumentet.

Vinteren 2025 har Kystkultursamlingen gjennomgått all dokumentasjonen og i det følgende er det beskrevet en rekke historiske begivenheter og endringer skøyta har vært igjennom.

Det er aller mest korrespondanse fra perioden skøyta hadde navnet L/S «Åsvær» og det er lite tilgjengelig korrespondanse hos Losvesenet for slutten av perioden. Noe av dokumentasjonen er også uleselig.

I følgende tabell er de viktigste historiske hendelsene i skøyta 70-årige liv frem til 2025 oppsummert.

År/Periode	Navn	Begivenhet	Eier / Hjemmehavn
1. april 1955		Losvesenet bestiller to like losskøyter fra Sauviks Båtbyggeri, Moen pr. Risør	Losvesenet / Sandnessjøen
Januar 1956	L/S ¹ «Åsvær»	Skøyta overleveres Losvesenet og seiles til Sandnessjøen	
28. januar 1956		Det rapporteres om store lekkasjer mellom dekk og overbygg	
Våren 1956		Det avtales mellom Sauvik, Losvesenet og Sandnessjøen Slip og Mek. at sistnevnte gjør arbeid for å utbedre lekkasje. Sauvik betaler kr 3.558,77 (kr 68.000 i 2025) for arbeidet.	
15. august 1956		Sandnessjøen Slip sender ny regning kr 2.247,94 (kr 41.000 i 2025) for blant annet driving av dekk. Sauvik nekter å betale.	
1956 – 1958		Ovennevnte regning avstedkom en langvarig korrespondanse mellom de tre parter.	
Høsten 1958		Overbygg i tre over motorrom erstattes med overbygg i stål.	
April 1959		Losdirektøren godkjenner ansettelse av losbåtfører II	
22. juli 1960	L/S «Skrova»	L/S «Åsvær» overføres til losoldermannen i Narvik og gis navnet L/S «Skrova».	Losvesenet / Narvik
Høsten 1960		Overbygg i tre over salongen erstattes med overbygg i stål.	
Juni 1966		Ny sentralfyrkjele og 24V elektrisk anlegg installeres.	
August 1966		Leies ut til Luftforsvaret for sleping av sjømål.	
1968 – 1969		Det rapporteres om motorproblemer og havari i september 1969.	

¹ L/S = Losskøyte

År/Periode	Navn	Begivenhet	Eier / Hjemmehavn
November 1969		Ny motor Volvo Penta MD100 med 135 HK installeres ved Ejnar Nielsens Mek. Verk. i Harstad.	
Januar 1971		Ny Decca radar installeres.	
1972 – 1973		Leies ut til Luftforsvaret en dag i måneden for sleping av sjømål.	
Mai 1973		Glassfiber påføres styrehus og overbygg i stål.	
Juni 1975	L/S «Andenes»	Skøyta gis navnet «Andenes» og overføres til losoldermannen i Lødingen.	Losvesenet / Andenes
Februar 1977	L/S «Trondheim»	Skøyta gis navnet «Trondheim» og overføres til losoldermannen i Trondheim.	Losvesenet / Hestviken
Oktober 1991	L/S «Tananger»	Skøyta selges til Kystkultursamlingen for kr 100.000, -	Kystkultursamlingen / Tananger
1992		Kystkultursamlingen gjør endringer på innredning og styrehus.	
2001		Nedgangskappe flyttes til luke foran masten. Skylight installeres over salongen.	
2005	L/S «Flatholmen»	Navnet endres fra L/S «Tananger» til L/S «Flatholmen».	Kystkultursamlingen / Tananger
Juni 2025		LDQL ² L/S «Flatholmen» fikk status som vernet skip hos Riksantikvaren.	

L/S «Åsvær» 1956 – 1960

Seiling fra Risør til Sandnessjøen

Losvesenet bestilte i 1955 to identiske losskøyter fra Sauviks Båtbyggeri, Moen pr. Risør. Kontrakten ble signert 14. april 1955 med avtale om levering innen 6 måneder. Kostnad for begge skøyter ble avtalt til kr 136.000 (2,6 mill. kr i 2025). I tillegg kom montering av motor, varme- og lysanlegg som skulle betales etter regning.

² VHF kallesignal

Hoveddimensjoner ble avtalt til å være:

Største lengde: 13.04 meter

Største bredde: 4.18 meter

Lengde i V.L.: 11.81 meter

Dybde i riss: 2.34 meter

L/S «Åsvær» ble sjøsatt 6. desember 1955 og hadde da fått installert en 40 HK Rapp motor.

Losvesenet overtok skøyta januar 1956 og startet turen mot Sandnessjøen. 25. januar 1956 forlot L/S «Åsvær» Bergen. Om bord var losformann Røring, los Alf Hansen, los Normann Bakke (Lødingen) og los Arne Fagermo (Narvik).

Vel fremme i Sandnessjøen sendte både Bakke og Fagermo losregning for turen, da de hadde gått vakter om bord, se nedenfor.

Losoldermannen i Bodø.

Bodø, den 3. februar 1956.

J. nr. 67/56.

Herr Losdirektøren,
Oslo.

LOSDIREKTØREN
Jnr 000843 -- 2 FEB 56
Beh. av.

Tlf. 221 25
• 206 69 utenfor kontorid.
Box 293.

L/P "Åsvær"-losregninger.

Vedlagt sendes nedennevnte 30 losregninger for utført losing av ovennevnte losskjøite fra Bergen til Rørvik 27/1-56.

nr. 181 fra los nr. 1661-A. FagermoKr. 427.84
" 182 " " " 1660-Normann Bakke " 427.84

Tilsammen Kr. 855.68

Betaling inntas eller anvist konto for utbetaling.

Th. Hallin.
Th. Hallin.

Dette avstedkom en lang rekke korrespondanse;

8. februar 1956: Losdirektøren ber om forklaring på hvorfor begge loser har utferdiget losregning.

24. februar 1956: Brev fra los Alf Hansen til losoldermann TH. Hallin hvor han forteller om turen fra Bergen til Sandnessjøen og at Fagermo gikk vakter

7. mars 1956: Brev fra Arne Fagermo til losoldermannen i Lødingen hvor han gir sitt syn på saken og at han føler seg fullt berettiget til lospenger.

13. mars 1956: Brev fra losoldermannen i Bodø til losdirektøren hvor han henviser til forklaringer fra losene og anbefaler at losregningene betales.

22. mars 1956: Brev fra losoldermannen i Bergen til losdirektøren hvor han sier seg enig i at måtte være unødvendig å benytte to loser på strekningen, men at spørsmålet om to loser ikke vedkommer ham.

28. mars 1956: Brev fra Chr. N. Bøhmer (fungerende) til losoldermannen i Bodø hvor utbetaling av lospenger godkjennes.

Lekkasje i overbygg – ubetalt regning

Oppsummering

Allerede på seilasen fra Risør til Sandnessjøen ble det klart at det var stor lekkasje i overbygg. Telegrammet vist under ble sendt til losdirektøren 28. januar 1956.

Telegrafverket
Telegram

276 BESSAKER 25 22 1400 27/1 =

T.mrk. LOSDIREKTØREN OSLO =

Lnr.

LOS DIREKTØREN
Jr. 000700 - 28. JAN. 56
Beh. av.

27 1 56 14 56 19

PASSERT BESSAKER STOPP MEGET OVERVANN STATT OG HUSTADVIKA
STOPP KONSTATERT BETYDELIG LEKASJE DEKKET STOPP ANBEFALER
UTBEDRING FØR AVLØSNING ANDUVA = RØRING +

ANDUVA + ANDUVA + RØRING +

53 a. 8 000 000. 1954.

Våren 1956 er der møtevirksomhet og mye korrespondanse og det avtales at AS Sandnessjøen Slip og Mekaniske Verksted (heretter benevnt SSMV), skal utføre arbeid for å tette lekkasjen for Sauvik Båtbyggeris regning. Regning for arbeidet kr 3.558,77 (kr 68.000 i 2025) sendes til Sauvik Båtbyggeri som betaler beløpet i april 1956.

15. august 1956 sender SSMV en ny regning på kr 2.247,94 (kr 41.000 i 2025) for blant annet driving av dekk. Det synes som om det er uklart hvem som bestilte drivingen. Dette medførte en stor mengde og langvarig korrespondanse mellom SSMV, Sauvik Båtbyggeri og Losvesenet. Korrespondansen er beskrevet under og her finner man fargerikt språk, mange som føler seg krenket, trusler om inkassokrav og voldgift, utallige purringer; i det hele er her nok til å skrive en liten såpeopera.

Korrespondanse pågikk til februar 1958 uten at vi finner ut om SSMV noensinne fikk betalt.

Man fikk aldri dekket på L/S «Åsvær» tett og høsten 1958 ble overbygg i tre over motor fjernet og erstattet med overbygg i stål. Arbeidet ble utført av Kåre H. Sund Båtbyggeri i Hemnesberget og kostet kr 10.675,20 (kr 178.000 i 2025). På et senere tidspunkt ble også treoverbygg over salongen byttet ut med stål, muligens ble dette gjort høsten 1960.

Korrespondansen

I det følgende er oversikt over korrespondanse samt noen kommentarer knyttet til hvert enkelt brev.

1. februar 1956: Brev fra SSMV til losoldermann Hallin i Bodø hvor årsaken til lekkasjen beskrives som for svake dimensjoner i forbindelse mellom dekk – dekkbjelker og overbygningens vegger. Som løsning forslås å montere vinkel av kobberplate mellom dekk og overbygningens vegg. Kostnad estimert til kr 2.500,-

4. februar 1956: Brev fra losoldermannen i Bodø til losdirektøren hvor brev fra SSMV legges ved. I brevet uttaler losformann Røring at hadde opprinnelig byggespesifikasjoner vært fulgt ville ikke lekkasjen ha oppstått. Det stilles også spørsmål om foreslått reparasjon fra SSMV kan utføre på grunn av frost og arbeidet stilles i bero.

7. februar 1956: Brev fra losdirektøren til tidligere losformann M. Karlsen i Risør om å forelegge brev av 1. og 4. februar for båtbygger Thor Sauvik og be om hans uttalelse.

8. februar 1956: Brev fra tidligere losformann M. Karlsen til losdirektøren hvor han henviser til tilsvarende problem på losskøyte Hitterøy bygget av båtbygger Kittelsen i 1954 etter samme spesifikasjoner. Videre spekulerer Karlsen i hvordan konstruksjonen kunne ha vært og informerer om at båtbygger Sauvik ikke hadde anledning til å møte til konferanse i dag.

9. februar 1956: Brev fra tidligere losformann M. Karlsen i Risør med oppsummering av konferanse med skipsbygger Thor Sauvik. Konklusjonen er at Thor Sauvik mener at byggespesifikasjoner er fulgt og at vann sannsynligvis har trukket inn i dekke både før avgang fra Risør og underveis til Sandnessjøen. Karlsen anbefaler at man tar tiden til hjelp.

10. februar 1956: Brev fra Thor N. Sauvik til losdirektøren, Oslo. Han gir en lang og detaljert utredning om konstruksjon og konkluderer med at årsaken til lekkasjen er en kombinasjon av at dekket har trukket vann og sterk varme fra motor og varmeanlegg har medført hurtig uttørking av dekk. Videre har han ingen tro på SSMVs løsning, men anbefaler driving mellom dekk og overbygg. Til slutt er han inne på at nye fartøyer med store maskiner har begynt å få overbygg av stål/aluminium.

22. februar 1956: Brev fra losinspektør Chr. N. Bøhmer til losoldermann i Bodø. Brevet henviser til brev av 9. og 10. februar og at driving først kan skje når det blir varmere i været. Imidlertid haster det med å komme i gang med ombygningen av annen losskøyte «Anduva» og man ber om at losoldermannen vurdere midlertidig tetting ved bruk av pasta eller lignende.

25. februar 1956: Brev fra losoldermann Hallin til losdirektøren med informasjon om at det har vært så mye lekkasjer på L/S «Åsvær» at det elektriske anlegget er kortsluttet. Igjen hevde losformann Røring at konstruksjonen er for svak.

5. mars 1956: Brev fra losformann Røring til losdirektøren i Oslo og til losoldermannen i Bodø. Røring beskriver i detalj hvordan han mener at byggespesifikasjoner ikke er fulgt og legger ved detaljert skisse av konstruksjonen. Videre skriver han at los Hansen har gjort tetting med gummikitt så godt det lar seg gjøre.

21. mars 1956: Brev fra losoldermann Halling til losdirektøren. Han henviser til inspeksjon på L/S «Åsvær» 17. mars og beskriver i detalj hvor lekkasjene er. Han beskriver at man må ha på regntøy om man oppholder seg i salongen eller maskinrom når det er overvann på dekk.

24. mars 1956: Brev fra Thor N. Sauvik til losdirektøren. Han har en lang utredning om problemet og påtar seg ansvar for dårlig bolting av karmene men hevder også at det unormalt store varmeanlegget

har vært en medvirkende faktor til problemene. Videre sier han at han har anmodet SSMV om at det arbeid som ble notert av driftsbestyrelsen og godkjent av partene og besiktelsesmannen som var tilsted øyeblikkelig må bli gjort.

27. mars 1956: Brev fra rørlegger P. A. Halvorsen i Arendal til losdirektøren. Da kjelene ble montert sa Halvorsen at de synes å være litt store for L/S «Åsvær» og «Feie» og det viste seg at kjelene hadde lett for å bli varme. En ekstra radiator ble montert i salongen.

27. mars 1956: Brev fra SSMV driftsleder til Sauviks båtbyggeri hvor SSMV gir status på arbeidet med å tette lekkasje. De skriver også at de er nøytral i saken, men at etter deres oppfatning er konstruksjonen i overgang fra dekk til overbygning er i svakeste lagt. De vil heller ikke gi garanti for at dekket blir helt tett.

31. mars 1956: utdrag av brev fra losformannen i Sandnessjøen. Igjen uttrykker losformann Røring frustrasjon over at de ikke lar seg gjøre å pålegge Sauvik å gjøre hele arbeidet om. Han viser videre til brev fra SSMV av 27. mars og påpeker svakheter også ved denne reparasjonsmetode.

15. august 1956: Brev fra driftsleder K. Skjegstad ved SSMV til Sauviks Båtbyggeri med regning for diverse tetningsarbeider. Faktura er på kr 2.247,94 (kr 41.000 i 2025). Størsteparten av regningen er for ny driving av hele dekket.

17. august 1956: Brev fra driftsleder ved SSMV til losdirektøren ved losformann Chr. Røring hvor han beskriver arbeidet som er utført. Det attesteres at arbeidet er utført og brevet er signert av losformann Røring, los Alf Hansen og driftsleder K. Skjegstad.

21. august 1956: Brev fra Thor N. Sauvik til SSMV hvor han skriver «at det var med største forundring» at han mottok regning av 17. august. Han har en lang utredning om hvorfor Sauvik ikke skal betale regningen og avslutter med at den er ham uvedkommende.

14. september 1956: Brev fra driftsleder ved SSMV til Sauviks Båtbyggeri. Han hevder at drivingen ble avtalt med Thor Sauvik i møte 20. mars og senere bekreftet i brev av 27. mars og i prisoverslag 25. april. Igjen er der en detaljert beskrivelse av arbeidet og bruk av materialer. Brevet avsluttes med henstilling om å betale regning omgående.

19. september 1956: Brev fra Thor. N. Sauvik til SSMV hvor han igjen mener at lekkasjen skyldes overoppheting på grunn av for stor kjele. Ellers er dette et meget langt brev med detaljer om forholdet mellom partene og detaljer om konstruksjon og materialer. Han avslutter med at regningen må være en sak mellom SSMV og Losvesenet.

24. september 1956: Brev fra driftsleder K. Skjegstad ved SSMV til losdirektøren hvor det henvises til brev av 19. september og informerer om at Sauvik nekter å betale regning av 14. august på kr 2.247,94.

26. september 1956: Brev fra losformann Røring til Thor N. Sauvik med kopi til losoldermann Hallin. Losformannen er tydelig indignert over at Thor Sauvik i brev av 19. september skriver at losskøyta er utsatt for en meget uskjønnsom behandling fra besetningens side. Dette vil han ikke ha på sitt rulleblad.

10. oktober 1956: Brev fra losdirektør Bjarne Gilhuus-Moe til Sauviks Båtbyggeri. I brevet henviser losdirektøren til brever av 19. september og 14. september og har en lang utredning hvor Sauvik påstander tilbakevises punkt for punkt. Losdirektøren sier også at om ikke Sauvik betaler ser han seg nødt til å falle tilbake på byggekontraktens bestemmelse om at tvistigheter som måtte oppstå skal henføres til voldgiftsavgjørelse. Losdirektøren avslutter med å be om svar så snart som råd er.

23. november 1956: Brev fra høyesterettsadvokat Eilif Holmesland og overrettssakfører Ove S. Andersen til losdirektøren. Brevet er et svar på losdirektøren brev av 10. oktober og er en meget lang oppsummering av saksgangen og konkluderer med at regningen er Sauvik uvedkommende. For å unngå ytterlig korrespondanse og ulemper ved en eventuell prosess tilbyr Sauvik å betale kr 700, av regningen

24. november 1956: Brev fra losoldermann TH. Hallin til losdirektøren hvor det rapporteres fra losformann Røring og los Alf Hansen om fortsatte lekkasjer i overbygg og man ber om utbedring foretas så snart som mulig.

27. november 1956: Brev fra losdirektøren til SSMV hvor han påpeker at utgiftene for de foretatte etterarbeider er Losvesenet uvedkommende. Losdirektøren sier også at Losvesenet vil fremsette krav til Sauvik for etterarbeider på L/S «Feie». Videre henviser han til brev fra losoldermannen 24. november som beskriver fortsatte lekkasjer i overbygg. Losdirektøren ber om uttalelse fra SSMV.

7. desember 1956: Brev fra driftsleder K. Skjegstad ved SSMV til losdirektøren. Dette er et meget langt brev hvor hele saksgangen gjennomgås. Brevet konkluderer med at SSMV ikke vil utføre mer arbeid uten at det er tydelig hvem som er rekvirent og at regningen blir sendt til inkasso dersom remisse ikke snart foreligger.

5. januar 1957: Brev fra losdirektøren til Sauviks Båtbyggeri hvor det henvises til tidligere korrespondanse og igjen hevdes at regning på kr 2.246,94 fra SSMV er Losvesenet uvedkommende. Videre sendes krav på reparasjoner av L/S «Feie» på kr 1.742,63 til Sauvik Båtbyggeri. Losvesenet kan heller ikke akseptere minnelig oppgjør på kr 700.- som beskrevet i brev av 23. november. Såfremt Sauvik ikke dekker regninger som er nevnt vil voldgiftsrett i henhold til byggekontrakt bli opprettet.

6. februar 1957: Brev fra SSMV til Sauviks Båtbyggeri hvor det purres på betaling og informeres om at hvis ikke beløpet betales innen 14 dager blir man nødt til å gå til rettslig inkasso.

16. februar 1957: Brev fra advokatene Holmesland/Andersen til losdirektøren hvor det henvises til møte med losdirektøren 7. februar. En detaljert redegjørelse vil bli utarbeidet sammen med båtbygger Sauvik.

3. mars 1957: Rapport fra Skipskontrollen i Arendal hvor besiktelsesmann Lars Johnsen gir sin fulle støtte til Sauvik Båtbyggeri og at overoppheting er årsaken til lekkasjen

13. mars 1957: Brev fra SSMV til losdirektøren og til Sauviks Båtbyggeri hvor betaling av faktura på kr 2.247,94 etterlyses.

25. mars 1957: Brev fra losdirektøren til Sauviks Båtbyggeri hvor det etterlyses redegjørelse lovet i brev av 16. februar.

6. april 1957: Brev fra advokatene Holmesland/Andersen hvor det forklares at konferanse mellom båtbygger Sauvik måtte utsettes på grunn av at han var innkalt som varamann til Stortinget.

26. juni 1957: Rapport fra Sauvik Båtbyggeri til høyesterettsadvokat Ove Andersen. Dette er en meget detaljert gjennomgang av hele saksgangen slik Sauvik ser det. Fem tettskrevne sider!

9. juli 1957: Brev fra advokat Ove S. Andersen til SSKV hvor han informerer om at Herr Sauvik under sitt opphold i Oslo på Stortinget har hatt en lengre konferanse med losdirektøren hvor Sauvik har gitt en inngående redegjørelse for saken. Det gjentas at regning er Sauvik uvedkommende.

6. august 1957: Brev fra Den Nordenfj. Creditreformforening A/S til Losdirektøren hvor det henvises til herr Sauviks møte med Losdirektøren og at det her ble oppnådd enighet om at regningen skal

betales av herr Losdirektør. Videre informeres det om at saken er meget gammel og vil gå til rettslig inkasso om beløpet ikke betales inne meget kort tid. Brevet avsluttes med forespørsel om det medfører riktighet at regningen dekkes av herr Losdirektør.

12. august 1957: Brev fra Odd Kjørstad til losdirektøren hvor han informerer om at han var til stede under herr Sauviks besøk hos Losdirektøren og kan ikke erindre at det ble gitt noe løfte om at regningen skulle betales av Losvesenet. Han anbefaler at svar til Nordenfjeldske om at arbeidet er satt i verk etter anmodning fra herr Sauvik og regning er Losdirektoratet uvedkommende.

16. august 1957: Brev fra Losdirektøren til Den Nordenfj. Creditreformforening A/S om at det i det omtalte møte med stortingsmann Sauvik ikke ble truffet noen avtale om at Losvesenet skulle betale regningen.

12. september 1957: Brev fra Den Nordenfj. Creditreformforening A/S til h.r. advokatene Holmesland og Andersen. Det henvises til konferanse med stortingsmann Sauvik og Losdirektøren og gjentas at Losvesenet ikke vil betale regningen. Det bes derfor om at regningen betales slik at man slipper å fremme forliksklage.

30. september 1957: Brev fra advokat Andersen til Den Nordenfj. Creditreformforening A/S hvor det henvises til brev av 9. juli 1957 og gjentas at Sauviks Båtbyggeri ikke vil betale regningen.

30. september 1957: Brev fra advokat Andersen til Losdirektøren hvor det henvises til brev fra Den Nordenfj. Creditreformforening A/S og man vedlegger svar til dem.

20. januar 1958: Brev fra SSMV til Losdirektøren hvor man minner om at beløp på kr 2.247,94 ikke er betalt

24. januar 1958: Brev fra Losdirektøren til SSMV hvor det henvises til tidligere korrespondanse og gjentar at kravet er Losvesenet uvedkommende.

11. februar 1958: Brev fra SSMV til Losdirektøren hvor man argumenterer for hvorfor Losvesenet skal betale regningen. SSMV skriver at det er en utidighet av Losdirektøren å trekke SSMV inn i en endeløs diskusjon om hvem som skal betale. SSMV kan ikke godta Losdirektørens standpunkt.

6. februar 1958: Brev fra losoldermann Hallin til Losdirektøren hvor det refereres til brev fra losformann Røring av 31. januar 1958. Her skriver han at SSMV ikke har fått betaling og mener at Losvesenet må betale regningen siden de eier skøyta.

10. mars 1958: Brev fra losoldermann Hallin til Losdirektøren hvor han beskriver besøk om bord på L/S «Åsvær» og at der fremdeles er store lekkasjer. Hans syn er at styrehuset må tas av og at man lager overbygning av stål eller aluminium.

2. mai 1958: Tilbud fra Kåre H. Sund Båtbyggeri på installasjon av overbygg av stål.

30. juni 1958: Brev fra Losdirektøren til losoldermannen i Bodø hvor det informeres om at den omfattende utbedring foreslått av skipskontrollen og båtbygger Hansen er sendt herr Sauvik for uttalelse.

30. juni 1958: Brev fra Losdirektøren til Sauviks Båtbyggeri hvor det henvises til besiktigelse ved Kåre Hansens Båtbyggeri i Hemnesberget. Tilstede var besiktelsesmann herr Næstby, båtbygger Kåre Hansen og losoldermann Hallin. Anbefalingen var å skifte ut overbygg til stål og man ber om Sauviks mening om dette vil stoppe lekkasjen.

4. juli 1958: Brev fra Thor N. Sauvik til Losdirektøren hvor han er enig i at overbygg i stål vil løse problemet. Han er fremdeles uenig i at opprinnelig konstruksjon var for svak, men ønsker lykke til!
11. august 1958: Tilbud fra SSMV på installasjon av overbygg i stål over motor.
14. august 1958: Brev fra losoldermann Hallin til Losdirektøren hvor det henvises til innkomne tilbud og det anbefales å benytte Kåre H. Sunds Båtbyggeri.
20. august 1958: Losdirektørens godkjenning av at ombyggingen gjøre av Kåre H. Sund Båtbyggeri i Hemnesberget.
26. januar 1959: Losoldermannen i Bodø oversender regning for arbeidet utført av Kåre H. Sund Båtbyggeri til Losdirektøren. Totalt kr 10.675,20 (kr 178.000 i 2025)

Drift

15. desember 1958: Etter endt losoppdrag gikk L/S «Åsvær» til Sandnessjøen. Losbåtmann Rolf Hansen var alene om bord og det blåste stiv kuling fra sørøst. Fremme i Sandnesjøen la han til ved snurpefangeren M/S «Teistholm». Siden han var alene om bord og det blåste kuling satte han baugen mot «Teistholm» for å få fortøyning om bord. Under denne manøveren oppstod det skade på «Teistholm». Losvesenet betalte kr 1.503,20 som oppgjør for skaden til eieren av «Teistholm».
3. april 1959: Brev fra losoldermannen i Bodø til Losdirektøren hvor det opplyses om at under stormen i februar slet lett båten til L/S «Åsvær» seg og drev til havs. Edvard Konradsen på Åsvær fant båten og gjorde krav på kr 50,- i bergelønn. Oldermann Hallin spør losdirektøren om han kan utbetale beløpet. 8. april bekrefter losdirektøren at beløpet kan utbetales.
15. april 1959: Brev fra Losdirektøren til losoldermannen i Bodø hvor det gis tillatelse til å ansette losbåtmann II på «Åsvær». Tillatelsen gjelder kun frem til 30. november 1959. Det etterlyses også oversikt over trafikken ved stasjonen slik at man kan vurdere behovet for permanent opprettelse av losbåtmann II.
7. juli 1959: Losoldermann Hallin rapporterer til Losdirektøren om lekkasje i sylindren på motoren. Han anbefaler at L/S «Åsvær» tas på slipp i Bodø da motorfabrikken Rapp har verksted her. Sylinder og dyse ble skiftet ut.
8. – 30. juli 1959: L/S «Åsvær» er på slipp hos Bodø Skipsverft & Mek. Verksted A/S for reparasjon av maskin og bunnsmøring. Samtidig blir det utført mange mindre forbedringer, beskrevet i brev fra losoldermann Hallin til Losdirektøren 26. september 1959.
- September 1959: Ny radiomottaker av typen M.P. Pedersen til verdi kr 1.900,- levert av Tranbergs Elektriske i Stavanger monteres.
14. januar 1960: Losoldermann Hallin skriver til Losdirektøren og informerer om at der fremdeles er lekkasje rundt forre luke og rundt salongen. Han anbefaler en gjennomgripende utbedring av kappene og oppruffingen til sommeren.
20. januar 1960: Losdirektøren svarer losoldermann Hallin og ber om at lekkasjer forsøkes midlertidig tettet. Så vil man ta stiling til hva som skal gjøres til sommeren.
11. mars 1960: Losoldermann Hallin skriver til Losdirektøren og utreder problemer med motoren.

22. juli 1960: L/S «Åsvær» overføres til losoldermannen i Narvik og gis navnet L/S «Skrova». Statslos Johan Ellingsen på Skrova gjennomgår inventarliste og signerer for overtakelsen.

L/S «Skrova» 1960 – 1975

13. september 1960: Losoldermannen i Narvik, Kjeld Kjelsås skriver til Losdirektøren angående lekkasje i salongruffen. Man har innhentet tilbud fra Marhaug Slip & Mek. Verksted i Svolvær på kr 3.000,- for skifte til ruff i stål. Losoldermannen ber om tillatelse til å sette i gang arbeidet.

29. september 1960: Losdirektøren godkjenner arbeidet.

Oktober 1964: Nytt propangassanlegg installeres.

Juni 1966: Ny sentralfyrkjele installeres sammen med nytt 24V elektrisk anlegg.

August 1966: L/S «Skrova» leies ut til Luftforsvaret for sleping av sjømål ved Andøya skytestasjon. Pris settes til kr 200,- pr. dag.

Februar 1967: Ny VHF radiostasjon monteres.

5. januar 1968: Rapport fra losformann L. Mohn Berge hvor det fremgår at der fremdeles er lekkasjer i dekk over salong.

22. april 1968: Losformann L. Mohn Berge rapporterer om at motoren er slitt og har dårlig effekt. Dette medfører at det er vanskelig å komme inn og ut fra Andenes i dårlig vær.

April 1968: Ny sylinder og stempel installeres på motor

24. september 1969: Rapport fra losformann L. Mohn Berge til losoldermannen i Lødingen om at motor er havarert og ifølge verkstedsfolk er der intet mer å gjøre, alt trenges fornyelse.

November 1969: Ny Volvo motor MD100 med 135 HK installeres av Ejnar S. Nielsen Mek. Verksted i Harstad. Sammen med motor følger ny gir, ny hylse og propell. Total kostnad kr 81.500,- (kr 958.000,- i 2025)

November 1969: Rapp motor selges til Ejnar S. Nielsens Mek. Verksted for kr 1.000,-

Januar 1971: Ny Decca radar installeres

Vinter 1972 – 1973: L/S «Skrova» leies ut til Luftforsvaret en dag pr. måned fra 08.30 til 16.00. Pris er avtalt til kr 75,- pr. time.

25. mai 1973: Brev fra losoldermannen i Narvik til Losdirektøren hvor det informeres om at plastlegging av salongruffen og maskincasing samt front av styrehuset er ferdig.

L/S «Andenes» 1975 – 1977

9. juni 1975: Brev fra Sjøfartsdirektoratet til losoldermannen i Lødingen hvor internasjonalt målebrev returneres og L/S «Skrova» endrer navn til L/S «Andenes».

3. oktober 1975: Rapport fra losoldermann Kjeld Kjeldsø til losavdelingen i Kystdirektoratet under slipping i Harstad. Han skriver blant annet: «Etter at man tok ut kjøplanken på b.b. side og vågristene utsparet, ble skutebunnen rengjort i fjor og det viser seg at pumpelukten ikke merkes».

L/S «Trondheim» 1977 – 1991

23. februar 1977: Brev fra Losdirektøren til losoldermannen i Trondheim hvor han samtykker i at L/S «Andenes» endrer navn til L/S «Trondheim».

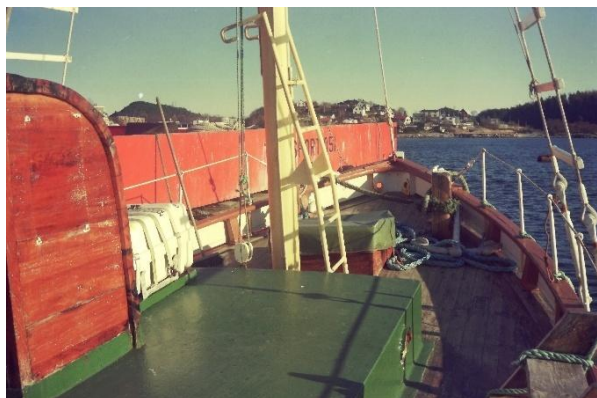
1980-årene: Det utføres jevnlige inspeksjoner om bord. Gjengangere i rapportene er:

- Teknisk tilstand er stort sett bra
- Innredning er skitten, fæl, utrivelig og det er mugglukt
- Rekker og dollbord må stadig utbedres
- Skøyta er for liten for det harde farvannet i Hestvika
- Ønske om å få ny skøyte

Nedenfor er bilder med beskrivelser av hvordan skøyta var utvendig og innvendig da Kystkultursamlingen kjøpte den i 1991.



Styrehuset var belagt med glassfiber utvendig og malt hvit. På siden av styrehuset var nr. 049 påført. Der var ståloverbygg over maskin og salong. Nedgangen til salongen var på babord side oppå ståloverbygg.



Der var luke ned til lugar forut.



I lugar forut var der to køyer og radiator på forre skott. Der var luke inn til vanntank og kjettingkasse.

Der var dør mellom lugar forut og salongen. Der var dør fra salongen og til motorrom. Toalett var montert i eget rom på styrbord side akter i salongen.



Der var vask i salongen på babord side og dieselfyrt komfyr i salongen på skott mot maskinrom. Der var dør fra motorrom til lugar akterut. Skott var hvitmalt.



Lugar akterut hadde to køyer og skap til batterier helt akterut. Styrehuset hadde hvitmalt plater innvendig. Skøyta hadde kjettingstyring.

L/S «Tananger» 1991 – 2005

24. september 1991: Fiskeridepartementet brev til Kystdirektoratet hvor man samtykker at LOS 049 (ex. L/S «Trondheim») selges til Kystkultursamlingen for kr 100.000, -

18. oktober 1991: Kystverket bekrefter i brev til Kystkultursamlingen at kr 100.000, - er mottatt som avtalt.

25. oktober 1991: Skipskontrollen i Stavanger returnerer originalt målebrev til Kystkultursamlingen i Tananger. Målebrev er rettet opp med nytt navn, hjemsted og eier.



30. oktober 1991: Tilstandsrapport fra Naustvik Slip og Båtbyggeri på Hundvåg i Stavanger hvor han henviser til inspeksjon av skøyta 21. oktober og bekrefter at den er i god stand.

Etter overtakelsen av LOS 049 gjør Kystkultursamlingen en rekke endringer.



Glassfiber på styrehuset fjernes og original kledning fås frem. Nedgang til salong flyttes til lukekarm foran masten. Skylight monteres over salongen. Master skiftes ut; Kystkulturens medlemmer feller selv to trær og hugger og høvler til nye master.



Dør fra salong til motorrom kles igjen. Skott kles med faspanel. Kjøkkenbenk med vask monteres på skott mot motorrom. Dieselbysse monteres på babord side.



I motorrom fjernes all asbest og fyrkjele. Skott kles med plater for enklere renhold og lydisolasjon mot salongen.



I lugar akterut ble køyer fjernet og toalettrom bygget på babord side.



Styrehuset ble innvendig kledd med faspanel. Kjettingstyring ble erstattet med hydraulisk styring.

LDQL L/S «Flatholmen» 2005 – 2025

I 2004 kjøper Kystkultursamlingen LOS 11 «Tananger». Denne var i drift som losskøyte i Tananger fra 1930 til 1962.

LOS 49 får dermed navnet L/S «Flatholmen».

I 2024 søkte Kystkultursamlingen om å gi L/S «Flatholmen» status som vernet skip hos Riksantikvaren

Rogaland Fylkeskommune behandlet søknaden og under er to utdrag av innstillingen til Riksantikvaren:

Fartøyets historiske betydning

«L/S Flatholmen» er en typisk representant for de siste generasjoner av losskøyter bygget i tre, og er kanskje en av de siste av tre-skøytene som gikk ut av lostjenesten. Etter overdragelsen til

Kystkultursamlingen ble «L/S Flatholmen» i en periode også brukt i opplæring av nye losere. «L/S Flatholmen» er en del av et større miljø med vernet los-fartøy i «alle» de viktigste loshavnene i Rogaland, med Tananger som en av de sentrale loshavne. I dag er «L/S Kvitsøy I», hjemmehørende på Kvitsøy og «L/S Skudenes», hjemmehørende i Skudeneshavn under restaurering. Til sammen vil de tre los-fartøyene representere en sammenhengende los-historie fra 1900 til 1991 i Rogaland, med «LS21 Skudenes» som aktiv los fra 1900-1947, «Kvitsøy I» i perioden 1939-1976, og «L/S Flatholmen» i tidsrommet 1955-1991. I Kystkultursamlingen i Tananger finnes også en egen utstilling om losvirksomheten i regionen. Kystkultursamlingen eier i tillegg losskøyten «L/S Tananger», som også har hjemmehavn i Tananger.

Fylkeskommunens vurdering av prosjektets realisme

«L/S Flatholmen» eies av stiftelsen Kystkultursamlingen i Tananger, som har en av landes største samling av mindre båter og utstyr. Store deler av samlingen er utstilt, blant annet gjenstander og dokumenter fra los virksomheten i regionen. Fylkeskommunen vurderer at stiftelsen har nødvendig kunnskap og menneskelige ressurser til å gjennomføre en istandsettelse av fartøyet.

I juni 2025 vedtok Riksantikvaren å gi LDQL L/S «Flatholmen» status som vernet skip. Riksantikvaren legger den siste perioden som losbåt, 1977 - 1990 i Hestvik, til grunn for vernearbeidet.

Bruk 1991 – 2025

LDQL L/S «Flatholmen» har siden overtakelsen gjort tjeneste som turbåt for Kystkultursamlingen og som slepe- og støttefartøy når samlingen er på tur med de andre gamle båtene. Videre har den vært brukt til opplæring av ungdom og den har tatt skolebarn på fisketurer og turer til Rott. I en periode brukte los Per Øhman skøyta til opplæring av losere.

Nedenfor er eksempler på arrangementer Kystkultursamlingen har brukt LDQL L/S «Flatholmen»:

	Tanangerdagene 1992
---	---------------------

Forbundet Kysten Landsstevne Skudeneshavn
juni 1993



Utvandrerfestival Stavanger juni 1993

Tanangerdagene juni 1994



Utvandrerfestival Stavanger 1995

Cutty Sark Stavanger 1997



Forbundet Kysten Landsstevne Egersund 2000



Tall Ships Race 2004

Tananger Kystseilas 2021



Dokumentasjon

Skjøte 1991

SKJØTE

KYSTVERKET 3.DISTR.

J.nr. 01956 28.09.91

ARKIV:

SAKSB.

Staten v/Kystverket skjøter og overdrar herved til

REDER/NAVN : Kystkultursamlingen i Tananger

ADRESSE : Havnealléen 2, 4076 Tananger

FARTØYET : LOS 049 (EX TRONDHEIM)

KJENNINGSSIGNAL: LDQL

VÅRT STEDKODENR: 3.80.049

For en kjøpesum stor, kr 100.000,-, som er avgjort på omforent måte. Det skal ikke beregnes merverdiavgift. Fartøyet er fri for heftelser.

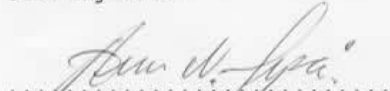
Særlige bestemmelser:

Fartøyet overtas i Ålesund i den stand det befinner seg og med det utstyr som er ombord (As lies - where lies).

Fartøyet omdøpes og gis et nytt navn som ikke er i bruk eller kan forveksles med navn benyttet på Kystverkets fartøyer.

For Kystverket
etter fullmakt

Ålesund....., den ..28.. september 1991
Sted og dato



.....
Signatur KYSTVERKET, 3. DISTRIKT

Arne N. Lyså
distriktssjef
.....
Navn, tittel og stempel

Internasjonalt målebrev 1960 – 1991

INTERNASJONALT MÅLEBREV					
I SAMSVAR MED OVERENSKOMST INNGÅTT I OSLO DEN TIENDE JUNI 1947 (REGEL I)					
[INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE IN ACCORDANCE WITH THE CONVENTION CONCLUDED IN OSLO ON THE TENTH OF JUNE 1947 (RULE I)]					
x) Rettet. Oslo, 9. juni 1975.		xx) Rettet. Trondheim, 25.2.1975.		Se side 2	
NORGE (NORWAY)		K.H. Falkvold		FARTØYETS NAVN: (Name of ship)	
Per Christiansen.		"TANAIG ER" ex "TRONDHEIM"		"ANDENES" eks "SKROVA" (eks "Åsveit")	
Fartøys art (Description of ship)	Nasjonalitet (Nationality)	Hjemsted (Port of registry)	Offisielt nummer og/eller kjenningssignal (Official number and/or signal letters)	Framdriftsmiddel (Propelled by machinery or by sail)	
Losfartøy	Norsk	Se side 2	L D Q L	Maskineri	
Dato for sjøsetting (Date of launching)	Byggested og -år (Where and when built)	Byggers navn og adresse (Name and address of builders)	Rederiets navn og adresse (Name and address of owners)		
6. desember 1955	Risør, 1956	Sauvik Båtbyggeri, Risør	Se side 2 Losvesenat v/ Losdirektøren, Oslo		
Antall dekk (Number of decks)	1	Beskrivelse av bang (Description of bow)	Antall Skruer (Number of Screws)	1	
Antall master (Number of masts)	2	Beskrivelse av akterende (Description of stern)	Framdriftsmaskineriets art (Description of propelling machinery)	Motor	
Rigg (Rigged)	galeas	Materiale (Material)	Antall skorsteiner (Number of funnels)	0	
Kjenningsmål (Identification dimensions)			Fot (Feet) Meter (Metres)		
Lengde, fra forkanten av den øverste ende av forstevnen til akterkanten av den øverste ende av akterstevnen. (Length, from the fore side of the uppermost end of the stem to the aft side of the uppermost end of the stern post)			39.45 12.02		
Bredde, største utvendige (Breadth, extreme outside)			13.8 4.21		
Dybde i diametralplanet på halv lengde, fra undersiden av målingsdekket til topp av dobbeltbunn eller til topp av bunnstokk (Depth in the middle plane at half length, from the under side of the tonnage deck to the upper side of the double-bottom plating or top of floors)			6.8 2.07		
Dybde i diametralplanet på halv lengde, fra undersiden av øverste dekk til topp av dobbeltbunn eller til topp av bunnstokk (Depth in the middle plane at half length, from the under side of the upper deck to the upper side of the double-bottom plating or top of floors)					
Lengde overallt (Overall length)			42.9 13.08		
Rommet under målingsdekket (Space below tonnage deck)	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)	BRUTTOREKTIGHET (Overført) [Gross tonnage (Brought forward)]		Register tonn (Register tons)
	18.18	51.50			19.51
Mellomdecksrom (Tween-deck space)			FRADRAK (Deductions)	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
				8.82	24.99
Lukkete rom i åpent skelldrecksrom			Fører (Master)		

Under øverste dekk (Below the upper deck)	4.73	13.40
Over øverste dekk (Above the upper deck)	0.63	1.78
Sum (Total)	5.36	15.18

Kubikkinnholdet av maskinoppbygninger på eller over øverste dekk som det er adgang til å medregne i maskinrommet, men som ikke er tatt med i bruttodrektigheten:
(The cubic capacity of spaces on or above the upper deck eligible for inclusion in the propelling-machinery space but not actually included in the gross tonnage):

Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
0	0

Sum (Total)

Attestasjoner av rette myndigheter vedrørende endringer av fartøys navn, hjemsted, rederi m. v.
(Statements made by competent authorities with regard to changes of ship's name, port of registry, ownership etc.)

Fartøys navn er : "TANANGER" ex "TRONDHEIM"

Fartøys hjemsted er : Sola

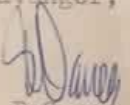
FARTØYETS BIER OG ADRESSE ER:

Kystkultursamlingen i Tananger

Havnealléen 2

4056 Tananger

Stavanger, 25. oktober 1991


P. Oanes
Avd. ing.



Lengdesnitt og dekkspis – 1955

Original tegning av lengdesnitt og dekkspis. Signert av Bjarne Ås 11. februar 1955



Byggekontrakt 1955

Byggekontrakt.

Mellom Sauviks Båtbyggeri, Moen pr. Rissr, og
Losdirektøren er det i dag sluttet følgende kontrakt om
bygging av 2 losskeyter.

Hoveddimensjoner:

Største lengde	13.04 meter
Største bredde	4.18 "
Lengde i V.L.	11.81 "
Dybde i riss	2.34 "

Fartøyene skal bygges, innredes og utstyres etter de
foreliggende av ingeniør Bjarne Aas utarbeidede tegninger og
spesifikasjoner.

For båtene fullt innredet etter forannevnte spesifika-
sjoner, dog unntatt montering av motor, varme- og lysanlegg, som
erstattes etter regning, betaler Losvesenet kr. 136.000.00 som
erlegges slik:

Når kontrakten er undertegnetkr.	34.000.00
" skøytenes er oppspantet "	34.000.00
" huden og dekket er lagt "	34.000.00
" skøytenes er ferdig og overtas "	34.000.00

Tilsammen Kr. 136.000.00

Byggeren skal stille bankgaranti for de innbetalte
terminer samt holde skøytenes forsikret under hele byggetiden.

Byggeren skal dessuten stille garanti for at bygge-
arbeidet fullføres i henhold til kontrakten med et beløp av
kr. 55.000.-.

Skøytenes leveres innen 6 måneder fra den dag kontrak-
ten er underskrevet.

Forsinkelser som skyldes force majeure, streik, lockout
eller andre grunner som ligger utenfor byggerens kontroll skal
ikke tilregnes ham, men båtbyggeren plikter å underrette bestil-
leren så snart som mulig dersom forsinkelser må påregnes av en
slik grunn.

Hvis tariffølgene stiger i byggetiden, tilkommer
byggeren et tilsvarende tillegg i byggeprisen.

Bestilleren skal ha adgang til å kontrollere alt arbeid og til å ha en representant gående på verftet til stadighet om så måtte ønskes. Enkelte småforandringer som ikke medfører ekstra utgifter for byggeren skal kunne forlanges av bestillerens representant.

Bestilleren får eiendomsretten til skøytene etter hvert som de bygges for så vidt betalingen blir erlagt etter de bestemte terminer.

Skøytene skal bygges under tak.

Twisttilfelle avgjøres med bindende virkning ved voldgift. Hvis partene ikke kan bli enige i valget av oppmann, oppnevnes denne av justitiarius i Oslo Byrett.

Nærværende kontrakt og spesifikasjoner er utferdiget i to eksemplarer hvorav ett beror hos byggeren og ett hos bestilleren.

Oslo, den 14. april 1955.

Erik H. Laurvik

Bjørn Gillrims-Moe
losdirektør

AS.

NY LOSSKØYTE

Spesifikasjon

Hoveddimensjoner.

Største lengde		13.04 m.
" bredde		4.18 m.
Lengde i V.L.		11.81 m.
Dybde i riss		2.34 m.

Veritas nr.: T. 7,81 - L. 101,9

1. Beskrivelse.

1. Fartøyet bygges som skøyte med overhengende krysser hekk.
 2. Følgende tegninger utført av ing. Bjarne Aas, leveres av bestilleren:
 - a. Linjetegning i skala 1:15.
 - b. Lengdesnitt og dekkplan, midtspanttegning med materialdimensjoner, generalarrangement som i store trekk viser innredning og arrangement på dekk samt rigg.
- De nødvendige detaljtegninger av rør etc. leveres av båtbyggeren selv. Alle tegninger skal approberes av Sjøkontrollen og anmeldelse og utgiftene i forbindelse hermed bestrides av båtbyggeren. Tegningene skal forelegges bestilleren til godkjenning før arbeidet påbegynnes. Bestilleren skal ha rett til å sende sin representant til byggestedet og kontrollere alle materialer og alt arbeide, som i enhver henseende skal være førsteklasses.

2. Materialer.

Kjøl.

Trekjølen skal være om mulig i én lengde. Hvis det er umulig å skaffe tilstrekkelig stort emne til dette, må båtbyggeren innsende forslag til approbasjon. Såvel trekjøl som fyllingsstykker og stråkjøl skal leveres av prima ek.

Stevner:

Av krumvokset ek i hel lengde for forstevnenes vedkommende. Forstevnenes tykkelse 180 mm. Akterstevn ved hylser får en tykkelse på hver side av hylsehullet, svarende til Det Norske Veritas og Sjøkontrollens fordringer. Hekktreet får samme tykkelse som forstevnen. Hekktre og akterstevn forbindes med horntømmer av ek med gjennomgående bolter i såvel hekktre som akterstevn. Forstevn forbindes til trekjølen med galv.jernskinner med gjennomgående syrefast rustfritt stål, og akterstevnen med skinner av syrefast rustfritt stål med ditto klink.

Slemholter:

Av ek forbundet til kjøel og stevn med syrefaste bolter etter Veritas regler.

Bunnstokker:

Av furu og dobbelte. Dimensjoner som vist på midtspanttegningen. Bunnstokkene boltes til hverandre og til spantet med gjennomgående 1/2" bolter. Spant og sitters boltes til hverandre på samme måte. Før noe treverk settes sammen må det være innsatt med Antiparasit, Cuprinol eller tjæreimpregnering. Spanter og bunnstokker må stå å tørke godt før huden legges på.

Spanter:

Av furu, ved nedre del 140 x 140 mm., ved øvre del av slaget 125 x 125 mm., ved dekk 90 x 110 mm. Spantehalvdelene boltes til hverandre og til bunnstokker ved hjelp av 1.3/4" x 1/4" galvaniserte jernskinner. Spanteavstanden er 430 mm.center til center.

Kjølsvin:

Av ek 100 x 170 mm. på midten og avspisset i henhold til Veritas regler i enderne. Det strekker seg fra spant 9 til spant 20. Huden: Ytterhuden blir av renskåret malmen og mest mulig kvistren furu uten gjetekanter og marv. De planer som ikke blir dampkokte må være tørre før de festes til spantene.

Alle hudplanker må forsynes med drevstopp. Marvsiden på plankene legges mot spantet. Plankene må ligge tett sammen i innerkanten helt til den hulkil som danner drevstoppet. Plankene befestes forsvarlig til spantet med to festigheter i hver planke, hvorav minst en skal være gjennomgående. Tre-nagler av brisk eller rettkløvet malmen ek ekal benyttes. Ved stevnene festes plankene med tre syrefaste spiker, samt for alle befestelser under vann og inntil 18" over vannlinjen. Akter i propellerområdet må der brukes spiker og bolt av rustfritt stål av hensyn til korosjonen. Huden drives med beste sort tjæredrev, bekes og kittes i støter og nater. Støtene må ha god forløpning etter Veritas regler. Ved skøter på samme spant, må der være minst 3 plankeganger mellom. Hudens tykkelse 45 mm. unntagen den øverste gang som er 75 mm. og av ek. Denne gang skal være 200 mm. bred midtskips og avsmalnende mot endene. De øvrige plankeganger skal ikke være bredere enn 150 mm. bortsett fra den nødvendige oppsving i begge ender i bunnen. Øverste bordgang skal ha halvrund galvanisert list i over- og underkant ca. 2" bred festet med galv. skruer 3" nr. 18.

Ishud av rustfritt stål fra forstevn til akterstevn.

Bredden av ishuden fra 1 meter ved forstevn til ca. 0.80 m. akter. Tykkelse av platene etter avtale.

Bjelkeveier og revisé:

Av krumvokset ek som vist på midtspanttegningen. Bjelkevegeren består av 2 stk. tilsammen 200 x 70 mm. Reviséen 110 x 100 mm. sammenboltet som vist på tegningen og tilfredsstillende Veritas og Sjøkontrollens bestemmelser. Laskes med langlask med gjennomgående kantbolting.

Livholt:

2 lag, tilsammen 300 x 50 mm. furu på hver side, festet til spant og hud med gjennomgående bolter som vist. Livholtet kan avsmalnes noe mot endene. Der må være gode omskjøter mellom de forskjellige planker, og de skal laskes med langlask med 1/2" bolter i hver spant.

Garnering:

Der legges ingen egentlig garnering, men all innredning paneleres av mot spantet med 1" furu.

Bjelker:

Bjelkebugt 160 mm. Dekksbjelkene blir av furu. Høyde på midten 110 mm., i ender 90 mm. Bredde 110 mm. Halvbjelker, kraveller samt bjelker forut og akter reduseres som vist på tegningen. Hvor bjelkene kommer med sine ender mot spantet, skal de ikke ligge kloss an, men ha en luftåpning på ca. 1 cm. Bjelken nedfelles så den får brystning mot bjelkeveieren, og vaterbordet felles ned for å få støtte mot driving. Se midtspanttegningen. Hengeknær av galv. jern anbringes i et antall av 8 stk. på hver side. Armlengde på spant ikke under 900 mm. og på bjelke ikke under 600 mm. Det må påses at knærne plasseres slik på spantet, at de ikke dekker hudboltene av hensyn til eventuell reparasjon. Horisontalknær av ek i henhold til Veritas regler. Ved mastebjelkene anbringes solid mastefisk av ek og forsterkede bjelker av ek som vist på dekkplan.

Dolbord (Skandekk) (Vaterbord) av ek som vist på midtspanttegningen. Må skjøtes med hakelasker og kantbolter av jern (galv.) Skal være av ekstra fin feilfri ek og mest mulig krumvokset. Det innerste vaterbord, tjener også til å ta imot dekkplankene og disse skal brystes inn i dette med 1" haker hvor de ikke løper

paralelt. For vannavløp fra hoveddekket skal det være 3" utskjæringer i dollbordet.

Dekket:

Av prima tør vertikal (Edge Grain) skåret furu, malmen og feilfri 45 x 90 mm. Blåved og skadelig gjete godtas ikke. Må være mest mulig kvistfritt. Natene skal være jevne og forsynes med god drevstopp. Plankeskjøtene anbringes på bjelke med god forløpning etter regl. Også her drivnat.

Rekken:

Stønnerne av ek 100 x 100 mm. ved dekk 100 x 70 mm. ved topp. Høyden av rekken helt til topp av rekkelisten er 300 mm. Stønnerne går ikke gjennom dekket, men festes i spesielle sko både for dekkets og rekkens vedkommende. Skoene som lages av metall, festes til dekket med 3 stk. 1/2" metallbolter og til rekken med 2 stk. 1/2" bolter og gjennom selve stønnerne med 1 stk. 3/4" metallbolt. Rekkene blir av feilfri ek 100 x 40 mm. godt avrunnet som vist på tegningen. Skvetbord (Vannbord) av furu 20 mm. tykt. Rekkeseptere av galv. jern med sko i dekket og beslag på rekken anbringes etter nærmere overenskomst med bestilleren. Septerne er til å ta bort. Septerne er 500 mm. høye. Rekkeveierne av galv. flexible stålwire.

Dekkshus. Nedgangskapper og Skylight.

Alt gjøres av teak. Sidekarmene zinkes til endekarmene, og det hele skal boltes solid fast til dekkbjelker og kraveller. Runde ventiler og vinduer som vist på tegningen. To sidevinduer og to frontvinduer i styphuset blir til å åpne og svinge innover og festes med krok oppunder taket. Dekkshuset festes til maskinkøppen slik at det kan løses for adkomst til maskin-

rommet ved en evtl. større reparasjon. Det må derfor forsynes med stagbolter. 3/4" dia. av galv. jern 8 stk. i det hele, som forbinder det til kappen under. Videre anbringes anordning for effektivt vannavløp fra styrehuset.

Luke i dekk for adkomst til forpeak.

Kappen over innredning midtskips får fast skylight på toppen som vist med ruter av 1/2" tykt speilglass forsynt med rister. Kappen får 2 stk. runde lysventiler i hver side, av 1/2" tykt glass.

Nedgangstrappene skal være av ek forsynt med sliteskinner av metall.

Pullere. På fordekket anbringes 2 stk. pullere av ek til fortøyning. De blir 7" i firkant og 60 cm. høye over dekket. På akterdekket anbringes også to stk. pullere av samme dimensjoner for slepning og fortøyning. Over toppen av alle pullere anbringes plate av kobber eller messing for beskyttelse mot vannets inntrengen. Denne plate skal være minst 1,5 mm. tykk.

Ankerklyss. (Bussgatt). På hver side av forstevnen anbringes et solid støpejernsklyss i brille av ek. Skinner av galv. jern anbringes for å hindre kjettingen å slite opp stevn og hud. For å skaffe fornødent lys til innredningen anbringes 10" x 4" dekksglass med messingrammer over. Hvor dekksglass skal anbringes, felles inn en ekstraplanke i dekket av dobbelt bredde.

Roret.

Konstrueres som balanseror og forarbeides av syrefast rustfritt stål med kvadrant under dekk, og med påskjøtning som kan gå opp over dekk for anbringelse av reserverorpinne. Der skal være pakkboks i akterstevn. Rorledningen føres fra kvadranten under dekk i jernrenner gjennom rør fram til styreanordningen. Ror-

blokker med metallforinger. Styreapparatet skal være av metall og skal godkjennes før det bestilles. Rattet skal være av teak med metallbeslag. Skud. Hovedskud av 2" pløyde furuplanker skal gå helt ned til bunnstokkene og spantene under durken, og over durken festes de solid til spantene ved hjelp av lister. De skal være vanntette under durken. Spesielt må dette nøye passes ved maskinskuddet for å forhindre olje å trenge seg forover til innredningen.

Garnering og durker.

Som allerede nevnt skal der være panel mot skipssiden i innredningen, og som skal bekles med impregnert finné eller plater som tåler fuktighet etter nærmere overenskomst med bestilleren. Durkene i innredningen blir laget av 2" malmne furuplanker som drives vanntett. Solide luker med festigheter av galv.jern anbringes for adkomst til bunnen.

Innredning.

Hovedarrangementet blir som tegningen viser. Køylene får spiralbunn med trebunn et passende stykke under. ✓ Skap med kleshengere. Alle hengsler og låser av forniklet metall. Sofaen er formet som kistebenk med oppslagbart lokk. Puter av gummikrøllhår med trekk av beste sort pegamoid. ~~K~~affeboard av ek eller mahogny med solide beslag. Alle durker i innredningen får linoleum av beste kvalitet. Alle utvendige dører av teak. Dører innvendig av prima feilfri ek eller mahogni. Hvis ek benyttes, må det være av den milde Polske møbelek. Byssen får skap og benk som vist på tegningen. Dobbelt propangassapparat for koking. Innebygget kasse for gassbeholder på dekk med ledning etter nærmere avtale med bestilleren. God isolasjon av asbest med messingplate over etter nærmere overenskomst og til Sjøkontrollens godkjennelse.

Istedenfor messingplate kan brukes plate av rustfritt stål. Vasken forsynes med vannlås og kum av rustfritt stål. Alt skyllevann fra såvel vasker som bysse går til en samletank i bunnen hvorfra det kan pumpes overbord ved hjelp av ~~motorpumpen~~. En ferskvannstank med pumpe og ledninger til bysse, vask og W.C. anbringes etter nærmere overenskomst med bestilleren.

Byssebenken:

Skal kles med rustfri plate, som svinger opp på veggen til en høyde av ca. 0,5 meter.

W.C.

Anbringes på stb.side foran maskinskottet, og skal være av et anerkjent og av bestilleren godkjent fabrikat. Det må sørges for tilstrekkelig lys og ventilasjon. Der anbringes vask med kaldt vann samt speil i gangen. Vasken utstyres med vannlås. Klesskapene forsynes med tilstrekkelig antall kleskroker av forniklet messing.

Motorrom:

Innredes som vist med skap og benker samt 2 tanker for brensel-olje. Avløpsrøret på smøroljetanken skal ^{være} 1/2". Durken blir av 1/4" riflede jernplater og skudd og dekk innkles med galv.plater nr. 24, alt etter Sjøkontrollens regler. Durkplatene anordnes slik at det blir lett adgang til greasekopper etc.

Riggen:

Storriggen får 2 spend vant som vist og 1 fokkestagg. Fokkestaget blir av 2" wire, storvantene av 1.3/4" wire og mesanvantene av 1.1/2" wire prima galvaniserte stålwire med en bruddbelastning på 130 - 140 kg. kv.mm. 6 x 12 tråder pluss hampekjerne. Mesanriggen, 2 spend vant og stag av 1.1/2" wire.

Røstjernene.

For storriggen 2" x 1/2" som strekker seg over 6 bordganger og festes med gjennomgående 5/8" bolter. Boltehullene i røstjernene skal bores ut, og på innersiden av spantet anbringes skinner 2" x 3/8" for å ta imot boltene. Disse skinner fortsetter nedover spantet på innersiden til et stykke under vannlinjen og festes til spantene med 1/2" skrubolter. For mesanriggen blir røstjernene 2" x 1/2" og strekker seg ca. 1 meter langs huden og festes med 1/2" bolter. Alle røstjern skal avsmalles nedover og alle kanter avrundes godt, som vanlig. Som alt annet jern som anbringes om bord i denne skøyte skal de være godt varmgalvanisert.

Master og rundholter av prima granspirer.

Mastebeslagene skal være fagmessig og pent utført smiarbeide i svenskejern godt varmgalvanisert.

Vanteskruer for storrigg 3/4" og for mesanrigg 1/2". De skal kles godt. Blokkverk av beste kvalitet med patentskiver. Storskjøtblokkene får utvendige stropper av smijern. De skal være 6". Storfall og fokkefall av prima 1.1/2" manilla, treskåren talje. Taljeblokkene med hus av prima ask og patentskiver. 5" blokkhus. Der skal anbringes 2 skjøtstaljer både på storseil og mesan.

Storskjøt.

Av 1.3/4" manilla. Fokkeskjøtblokker 7". Pæreblokker. Skjøt 1.3/4". Mesanskjøt 1.1/2".

Seilene, og preseninger til ankerspill, seil, lyskaster og morselampe leveres av byggeren. Seilene består av storseil av nørsk duk nr. 3, fokk av duk nr. 3 og mesan av duk nr. 6. Seilene skal syes av anerkjent norsk seilmaker, som skal appro-

beres av bestilleren.

Maling:

Skøyten drives, smøres og kittes i natene med tjæreklining, samt stoffes. Males utvendig og innvendig. Bunnen skal likeledes drives, smøres og kittes med tjæreklining.

B E S L A G.

Stevneskinne av syrefast halvrundtjern påsettes forstevn fra beslaget på toppen og til forkant av trekjelen. Denne skinne festes med solide syrefaste skruer med forsenket hode. Hengsler og dørlåser av forniklet metall.

DEKKSUTSTYR.

På akterdekk og fordekk anbringes etter nærmere anvisning 2 ✓
stk. 14" skjeve hallgatt. ✓

Ankerspill:

Av Pusnæs eller lignende anerkjent fabrikat med kjettingpiper til kjettingkassen.

Tilstrekkelig med øyebolter for skjøter, til surringer etc. anbringes etter anvisning.

✓ 2 stk. lensepumper av metall med kobberrør og sil, alt av anerkjent fabrikat, monteres 1 i maskin^{en} og 1 på dekk. Sliteskinner av galv. halvrundt jern anbringes på svineryggen og på rekken etter anvisning. Ankerdavit av galvanisert jern med talje. Lanternebretter med solide beslag anbringes på passende sted, likeledes beslag for 2 stk. topplanter i masten med wire til dell og nødvendig heiseinnredning. Ett komplett sett kombinerte (elektr. og olje) købberlanterner med sertifikat. Antenne for radiotelefon oppsettes av båt-
byggeren, men leveres av bestilleren.

1 stk. 7" spritkompass med stor bolle (minst 9" dia.)

✓ 1 " tåkelur av vanlig Skudesnesmodell og en mekanisk
✓ tåkelur leveres.

Ankere. ✓ 1 stk. stokkanker på 60 kg., og 1 stk. stokkanker
✓ på 40 kg.

✓ Kjetting. 120 meter 1/2" kortlenket kjetting galv.

Fortøyningsgods. ✓ 1 trosse 100 meter 4" omkreds samt 1 trosse
120 meter 2.1/2" omkreds, alt av beste sort hamp.

De ting som er nevnt ovenfor anskaffes av byggeren og
inkluderes i anbudet.

Motorinstallasjon.

Bestilleren skaffer selv motoren, men alt arbeide med inn-
setting besørges av båtbyggeren i samarbeide med den monter
som motorleverandøren eventuelt sender.

Elektrisk anlegg.

Installasjon av anlegget utføres av godkjent installasjonsfirma
etter anbud eller regning for bestilleren.

Varmeanlegg.

Bestilleren skaffer selv anlegget og innsetting besørges av
vedkommende firma etter avtale.

Radiotelefoni og

Radiopeileanlegg.

Bestilleren skaffer selv anlegget som monteres av vedkommende
firma.

De omkostninger som er forbundet med monteringen av motor,
elektrisk anlegg, varmeanlegg og radiotelefoni- og radiopeile-
anlegg inkluderes ikke i dette anbud.

Skøyten leveres fullt ferdig