

Dokumentasjon og demontering av mannskapslugar i MS Brandbu

MS Brandbu gjennomgikk en ombygging i 1920 da den fikk motordrift til fordel for dampmaskineriet som hadde vært i bruk fra byggeåret i 1907. Dampmotoren var ikke eldre en 13 år, og det er trolig at denne ble solgt videre for montering i et annet egnet skip. Endringen førte til at tverrskottet i stål foran dampkjelen ble flyttet lenger akter i skipet, samtidig som man fjernet kullbakksene. Dette ga plass til et større lasterom og motordriften gjorde også håndteringen av skipet enklere. Det nåværende rorhuset tilsvarer det som skipet fikk ved denne ombyggingen i 1920. Før denne tiden vet vi foreløpig lite om skipets utseende grunnet mangel på tegninger og fotografier. Det kan tenkes at den hadde et noe større lukket rorhus som må ha stått noe lenger fremme enn det nåværende, og skorsteinen sto trolig rett bak rorhuset. Skylight var antagelig noe mindre enn nåværende, og kan ha hatt en nedgang til maskin med kappe over.

Lugaren ser ut til å være ganske uforandret siden 1920, men det er tydelig at lugaren har hatt garnering/paneler helt frem til baugen. Garneringen her fremme er nå fjernet, men det sitter fortsatt igjen spikerslag med spiker fra panelene som ble fjernet. Her ble det et uinnredet rom med et tverrskott i stål som ble montert ca. 1 meter bak forstevnen. Skottet er festet med bolter og muttere og som vi kan se er det gjenbrukt med avkappede klinkede nagler som ikke har noen hensikt i nåværende posisjon. Skottet har fått brent/skåret ut en liten rektangulær åpning. Denne platen som ble skåret ut fra skottet lå i mannskapslugaren.

Det var liggende panel på dette skottet i motsetning til det vanlige med stående panel på tverrskott. Dette er trolig for å spare materialer på grunn av skrogets konvekse form her fremme. Der panelene langskips treffer panelene på dette skottet er det negativt avtrykk uten bemaling. På dørken rett bak skottet er en liten avrettet plating med umalt



Et av få foto av "Brandbu" i bruk. Kabellegging 1923. Foto: Hadeland Energi



"Brandbu" 1979. Arrangement som siden 1920. Åpent treskott mellom lasterom og mannskapslugar i forpiggen som her står delvis under vann. Foto: Roar Sundt



Tverrskott baug. Foto: M.Hjelløy

staffpanel brukt som dørk utformet som to løse rister. På denne platingen var det stiftet på blikkplater som brannsikring for en liten vedovn som stod oppå denne dørken. Vedovnen er ikke opprinnelig, men det er trolig at det har vært oven her fra begynnelsen av.

Langskips har lugaren 2 typer panel. De 9 øverste radene er faspanel, mens panelene under livholt og ned mot dørken er staffpanel. Lugaren har to fastmonterte køyer mot babord, og en tilsvarende som lå løst i lugaren. Lugaren avsluttes mot lasterommet med et tverrskott med L-jern bindinger i stål og fastskrudde spikerslag. På dette skottet er det stående staffpanel med de opprinnelige panelene ut mot skutesiden, mens det ellers er panel av en mer moderne type som er hvitmalt. Den gamle taklisten overlapper noe på denne senere paneleringen. Skottet har en dør og et lite firkantet vindu som kan være en videreføring av det som tidligere har vært her. Over det lille vinduet er stubber med staffpanel av den opprinnelige typen. Halvannen meter framfor skottet på styrbord side er en luke i dekket som har en leder i stål ned i lugaren. Denne lederen kan være fra 1907. Rett aktenfor leideren er dekket et nivå lavere. Ved denne trappingen i dekket er det på begge sider ut mot skutesiden festet L-jern med hull etter bolter. Det kan ha vært fester for kapper over leider på styrbord og do på babord. Det er en lukket ventil ved vannlinjen i lugaren lik ventilen som er under kappen på akterdekket som inneholdt en do-bøtte av senere dato.

Rett aktenfor leideren har spantene åpne hull for nagler fra dørk til dekk. Under dekket ved forhøyningen ser en at det er kappet av et tverrskott i stål som tidligere var her. Lugaren ble ved denne løsningen, og det senere tverrskottet som tidligere beskrevet trukket lenger akter mot lasterommet og fikk dermed et større areal. Det er sannsynlig at denne moderniseringen skjedde samtidig med utskifting av dampmaskineriet.

Det er foreløpig ikke mulig å bestemme en plassering for den løse køyen, men den kan ha vært plassert rett framfor leideren og festet til en vertikal støtte i tre fra dørk til himling som tilsvarer løsningen på babord side. Køyene er ca. 190 cm. lange, og er lengre enn det som var vanlig på mindre fartøyer de første årene etter 1900. Den opprinnelige lugaren fra 1907 var vesentlig trangere og hadde trolig i likhet med dagens lugar vaskekommode, vedovn og 3 køyer. Det er riktignok bare treplaten fra kommoden som er bevart. Denne har et hull og omsluttet stolpen i stål som er under fundamentet til masten på dekk. Under platen slutter



Mannskapslugar. Foto: G.Johnsrud



Køyer babord side. Foto M.Hjelløy



Styrbord side med luke til dekk. Foto: M.Hjelløy

malingen til korpus fra en sarg eller kommode. Både platen og køyene kan være gjenbruk fra den opprinnelige lugaren som var her i 1907. En kan og tenke seg at lugaren var utstyrt med speil, karaffelholder samt parafinlampe/lampett som var vanlig i lugarer på begynnelsen av 1900 tallet.

Gjenstandsdokumentasjon og demontering

Før demontering var det møte på båten med en gruppe bestående av Hardanger Fartøyvernssenter v/ Åsmund Kristiansen og Morten Hesthammer, Randsfjordmuseene/Hadeland Folkemuseum v/ Grethe Johnsrud, prosjektmedarbeider Morten Hjelløy og MS Brandbus venner v/ Lennart Bildengjerdningen, Espen Bonsak og Leif Mangerud. Vi ble presentert for hverandre og kompetansen til de forskjellige aktørene og hadde en gjennomgang på båten for å legge grunnlaget for den videre fremgangsmåten i restaureringsarbeidet.

Morten Hjelløy er leid inn for å jobbe med mannskapslugaren under faglig veiledning fra Hardanger Fartøyvernssenter og Hadeland Folkemuseum. Espen Bonsak bistår arbeider i mannskapslugaren ved behov. Det er tatt mange foto samt oppmåling med tegninger. Dette er gjort for at vi på en bedre måte kan studere lugaren hver for oss, og sammen komme med løsninger ved både reparasjon og gjenoppbygging. Det er i tillegg satt av 4 fargeprøver. En prøve er tatt på styrbord side fremst i lugaren merket med grønn nr. 4. Her er det minst 8 malingslag der muligens noe er en grunning for overstryk. En prøve er tatt på panel på tverrskottet fremst i lugaren og er merket med sort nr. 4. Her er det 4 malingslag. En prøve er tatt på himlingsbord ved forhøyning til ``popdekket``merket med sort nr. 23. Her er det 4 malingslag. En prøve er tatt på panel på tverrskott akter merket med sort nr. 8. Her er det 4 malingslag. På prøven langskips er det gul/brun som er den første påstrykningen. Videre er her grå-lys grønn-grønn-grå-grå-grønn-gul/brun og mørk brun.



Malingsprøve grønn nr.4. Foto: G.Johnsrud

Fargene på tverrskottene og himling følger kun de siste påstrykninger og burde derfor være sekundære. Men dette får ikke støtte i negativt avtrykk uten bemaling der panel møter tverrskott, samt negativt avtrykk uten bemaling der den vertikale køyestolpen var sluttet til himlingspanelene. Bak listene mot himlingen var det grå maling. Fra dørken og litt opp på innredningen var det meste av malingen borte på grunn av tiden i nedsunken tilstand. Foreløpig er det en utfordring å begrunne hvorfor garneringen langskips har flere lag maling enn resten av innredningen, men det er flere måter å se det på. Garneringen kan ha blitt malt hyppigere enn skottene og himling. Kanskje var det bruk av mer grunning langskips. Eller kanskje var det annen farge på skott og himling enn skutesider. Det kreves mer inngående undersøkelser for å kunne bekrefte noe av dette.

Ved demontering av panelene kom det frem et det var brukt 2 lag papp. Det første laget var lagt mot stålet og det var i tillegg brettet papp mellom spanter og spikerslag. Neste lag med papp var festet på spikerslagene og var trukket over spantene. Langskips var det brukt blymønje på stålet, mens det på tverrskottet fremme mot baugen var brukt en mørk påstrykning som trolig er en tjærebehandling. Det

ble festet en rekke original-spiker og stifter til paneler fra forskjellige plasser i innredningen for bruk til dokumentasjon. Det var brukt klippspiker, spiker med ``vaffelmønster`` på hodet, samt stift.



Spikerslagene mot spantene var av den vanlige typen som er tilhugget etter spantenes skrogform, samt forankret til spantene og avstemplet mot neste spanterekke. Forankringene var bemerkelsesverdig systematisk plasserte i både himling og mot spanter. I tillegg er de fleste av disse uten tæring og kan utmerket brukes om igjen. På tverrskottet fremst var det tynne sløyfer som var svekket med en rekke sagsnitt for å kunne bøyes inntil skrogets konvekse form her fremme. Disse observasjoner tyder på at det var en skips-tømrer som stod for monteringen av innredningen. Det var ingen dørk bevart i lugaren bortsett fra plattingen fremme mot baugen. Langskips ender spikerslagene et stykke over stålkjølen og sammenfaller med det nivået som ser ut til å være det opprinnelige nivået dørken.



Livholt BB side

En del av panelene var såpass skrøpelige at en nærmest kunne stikke fingeren igjennom dem, men mesteparten av panelene er etter undertegnedes mening akseptable for videre reparasjon og remontering. Det kan også diskuteres om innredningen skal bevares ved å ikke montere den i båten,

men heller legge den i magasintilstand. Det kreves da at hele innredningen bygges opp igjen som en kopi med bruk av samme type panel etc. Det er tatt utgangspunkt i at det er den bevarte innredningen som er utgangspunktet for gjenoppbygging og formidling til kommende generasjoner. Det som kan bli et springende punkt er om det blir krav om et vanntett skott i stål der det nå er I-jern og spikerslag. Men det vil likevel ikke fravike visuelt fra det som var der ved demontering, bortsett fra at dør og vindu mot lasterom må utebli på grunn av et eventuelt slikt krav.



Innredningen er lagret og paneltype som er helt lik de opprinnelige faspanelene finnes i den lokale trevarehandelen. Staffpaneler er også hylleware, men denne var noe bredere. Vi vil undersøke om leverandøren kan pløye noen smalere panel som er lik originalen. Hardanger Fartøyvernssenter v. Åsmund Kristiansen og undertegnede har diskutert dørken som må på plass i lugaren, og kommet frem til at denne kan lages som 4 rister som får anlegg på spantene over kjølen. Dørken skal bestå av bord med not og fjær med en bredde på ca. 10 cm. og en tykkelse på ca. 3 cm. Ellers er det gjort noen reparasjoner og limt panelene der de var sprukne eller der biter var falt av. De videre reparasjoner og tilføyelser vil skride frem når de aktuelle involverte får studert tegninger, fargetrappert samt foto og kommet med innspill til en endelig montering i båten. Dette kan påbegynnes snarlig ved å reparere den bevarte innredningen i sine løse deler hvis dette er noe vi enes om, eller om den skal kopieres og lages ny etter antikvariske prinsipper. Dette kan vi ha en faglig samtale rundt og utdype med de aktuelle involverte. Gjenoppbyggingen av lugaren i selve båten kan påbegynnes etter at de forestående stålarbeidene på skroget blir ferdige.

Rapport ved:

Morten Hjelløy,
Gran 26 april. 2015