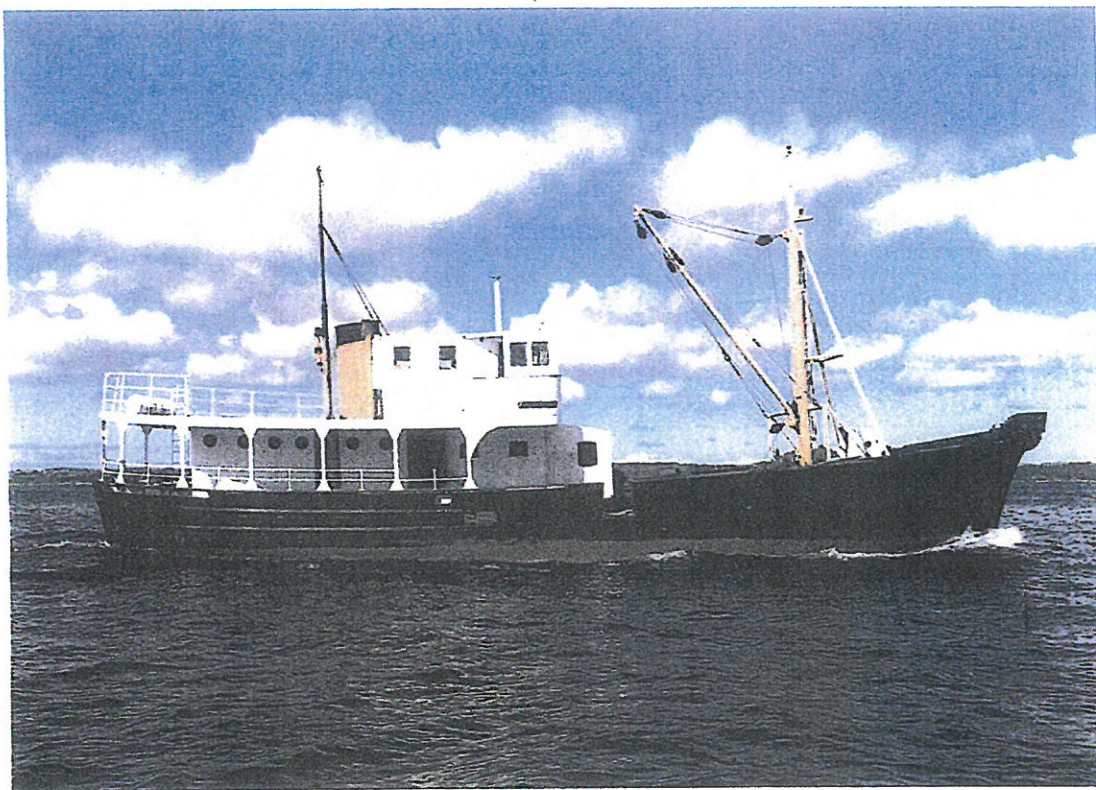


M/S «LETE» LMFH –

Ex «Nordkabel»

**PROSJEKTBESKRIVELSE
og plan for restaurering**



**Av Johannes G. Eide
Halsnøy Historiske Senter
Oktober 2016**

Innhold

Innhold.....	2
Prosjektbeskrivelse.....	3
Historikk M/S Lete.....	4
Historikk, tilstand og konklusjon, brev fra Riksantikvaren.....	4
Nødvendige reparasjonsarbeid.....	5
Undervannsskroget.....	5
Rør for gjennomføring for ankerkjetting i skroget.....	5
Ror og styreanordning.....	5
Hudplank over og under vannlinjen.....	6
Hoveddekk og skandekkk.....	6
Topprekke og skanseledning.....	6
Båtdekket.....	6
Re-installasjon av daviter og livbåt.....	6
Redningsutstyret.....	6
Anker kjetting og annet fortøyningsgods.....	7
Kompass og peiler.....	7
Antenner.....	7
Maskineri.....	7
Hovedmotor med driv-akslinger, kobling og propelleranlegg.....	7
Hjelpemaskineri, luftkompressor og startluftflasker.....	7
Rørledninger og ventiler.....	7
Winsjer og rørledninger til disse på dekket.....	7
Hovedtavle og elektrisk anlegg.....	7
Batteripakker.....	7
Brannmelderanlegg.....	8
Navigasjonslanterner.....	8
Innredning for mannskap og medseilere.....	8
Tanker om bord til forråd, vann og smørøljer.....	8
Maling og stoffing.....	8
Ferdig restaurert fartøy.....	9

Prosjektbeskrivelse:

M/s «Leite» ex «Nordkabel» med kjenningsboks.: LMFH, slik den var rigga som ny:



Interesseforeningen OLINE, som eig båten i dag, har fyljande formålsparagraf i vedtektene sine:

§1 Formål

«Interesseforeningen «OLINE», skal være et tverrfaglig lag/forening for å fremme kystkultur på Halsnøy og Fjelberg-øyene, en skal arbeide for å gjøre historien om båtbygging og skipsbygging i gammel tide bedre kjent.

Herav eie, vedlikeholde og bruke fartøy som har verneverdig verdi, vurdert ut-fra bruksområde og byggeplass.»

Interesseforeningen OLINE, eig fleire fartøy og båtar og har planar om å få reist eit «Historisk Senter» på Halsnøy, der ein tar vare på den rike skips og båtbyggingsaktiviteten som har vore på Halsnøy gjennom lange tider og som fortsatt er levande. «Halsnøy-båten» oppkalt etter båtfunnet på Buneset i 1896 er ei verdig bekræftelse på dette.

Historikken om dei største båtane i samlinga er tatt med i kompendiet for Halsnøy historiske senter og kan lesast der.

Vedlegg 2 Nøkkelopplysningar for Interesseforeningen OLINE, 990292957

M/S «Leite» ex. «Nordkabel» kj.bokst. LMFH

Interesseforeningen OLIVE, overtok M/S «LEITE» fra Arne Holkestad, sitt dødsbo og har flyttet denne fra Bjugn i Nord-Trøndelag til Høylandsbygd i Hordaland Fylke. Samme plassen som den nye «Nordkabel» ble bygget og overtatt av Televerket i 1969.

Fartøyet har lagt i opplag i mange år. Det trenger sårt til å bli tatt hand om for å bli oppgradert og restaurert på mange områder. Etter at båten ankom her har vi hatt nær kontakt med Riksantikvaren, Telemuseet og Norsk Foreningen for Fartøyvern. I brev av 12.02.2011, skriver Riksantikvaren, om vernestatus for fartøyet som vi gjengir her:

Historikk, tilstand og konklusjon

Utdrag av brev fra Riksantikvaren

Historikk

M/S «Leite» vart levert frå Standard Båtbyggeri i Drammen i 1947 til Telegrafverket som kabelbåten M/S «Nordkabel». Skipet var konstruert av Odd Jul Hansen og vart bygd med spant, stemner og kjøl av eik og hud av furu. Ved hjelp av damp vart rette eikeplankar formbøya til bua spant. Framgangsmåten var unik og vart patentert av verftet.

Skipet vart levert ferdig og klår for oppdrag, med mest all innreing og utstyr produsert ved verftet. Overbygg av aluminium, tankar, fundament, rigg, beslag og boltar vart produsert hjå verftet sin mekaniske verkstad. Wickmann leverte ein maskin av type 3AB med omkast. Hydraulikk i Brattevåg leverte vinsj og spesialvinsj fore kabellegging vart innkjøpt i England av Telegrafverket.

M/S «Nordkabel» vart stasjonert i Bodø og opererte i Nordland, Troms og Finnmark. Her var skipet sentral i istandsetting og utviding av Televerket sin infrastruktur etter krigen. I 1969 vart skipet bytt ut med eit nytt med same namn. Namnet vart då endra til «Tele 5» og skipet vart stasjonert i Bergen som distriktsfarty.

I 1980 vart skipet seld til Bergen Dykkerklubb og namnet endra til «Lete». I 1990 overtok Arne Holestad skipet og namnet vart same år endra til «Marivi», men namneendringa vart ikkje registrert. I 2010 overtok noverande eigar skipet frå Holkestad sitt dødsbu med tanke på vern.

Fartøyet sin tilstand

Skipet framstår i all hovudsak som intakt og med originalt maskineri. Tilstanden på skroget er uvis, og det er påvist lekkasjer i dekket. Rigggen har vore endra frå to master med framoverretta bommar inn mot overbygget til ei mast på framdekket med bom retta akterover. Overbygget på hovuddekk er forlenga ca 2 meter framover og den originale bura av tre er bytta med ei av aluminium. Livbåt med tilhøyrande davit er fjerna. Desse endringane er ikkje daterte.

Konklusjon

Etter ei vurdering av «Lete» si historiske betydning og noverande tilstand, meiner Riksantikvaren at fartyet kan få status som verna skip.

Vilkår

Dersom eit farty får formell status som «verna skip», skal vernearbeidet i hovudsak utførast etter same prinsipp som gjeld for kulturminne på land. Eigar av fartyet må difor rette seg etter følgjande vilkår:

- Drift og vedlikehald skal ha som overordna mål å sikre fartyet som varig kulturminne.
- Konserveringstiltak, vedlikehald og eventuelle istandsetjingsarbeid må skje etter prinsipp som tek vare på dei historiske kvalitetane hjå fartyet ut frå ein nærare dokumentert epok i fartyet si historie.

Dette har konsekvensar i form av antikvariske krav til fartyet sitt eksteriør, interiør, materialval, handverksmessige utføring m.v. Det må difor utarbeidas tein verneplan for fartyet. Ein slik plan skal m.a. innehalde eit framlegg til kva for epoke/årstal i skipet si historie som skal danne utgangspunkt for vernearbeidet. Det må gjerast fysiske endringar, korkje i interiør eller eksteriør, før denne verneplanen er utarbeidd og godkjend av Riksantikvaren.

Når det gjeld istandsetjing og vedlikehald etter antikvariske retningslinjer har det i mange tilfelle vore vanskeleg å sameine vår tids reglar for tryggleik og sjødyktigheit med det teknologiske nivået dei verna fartya representerer. Dette har resultert i læysingar som har gått på kostnad av dei antikvariske prinsippa. For å bøte på dette starta Sjøfartsdirektoratet, Norsk Foreining for Fartyvern og Riksantikvaren eit samarbeid som munna ut i etableringa av termen «verneverdig skip» i Sjøfartsdirektoratet sitt regelverk.

Vedlegg 3 Kopi av brevet fra Riksantikvaren.

Med brev av 3.januar 2012, bekrefter Norsk Foreining for Fartyvern, medlemskap.

Vedlegg 4 Brev av 3.januar 2012 fra Norsk Foreining for Fartyvern

Det vil bli søkt om at de endringene på fartøyet som er omtalt i brevet til Riksantikvaren, blir bibeholdt på det restaurerte og vernede fartøyet, slik at vernestatus blir å regne slik fartøyet er arrangert og rigget i dag.

Nødvendig reparasjonsarbeid

For å bevare fartøyet for ettertiden og sette dette i bruksmessig stand må disse punktene sjekkes ut og repareres som nødvendig:

Undervannsskroget

Fartøyet må slippsettes for kontroll av undervannsskroget, propellanlegget, akseltrekk, roranlegg, alle ventiler og gjennomføringer i skroget.

Etter at skipet har vært slippsett settes det opp ei egen rapport som forteller tilstand og forslag til utbedringer som er nødvendige.

Rør for gjennomføring for ankerkjetting i skroget

Rør for ankerkjetting i skroget er rustet bort og må fornyes, styrbord og babord side.

Rør og styreanordning

Rør med lager, flenser og boltefester går over og overhales om nødvendig ved slippsetting. Rørstag tas ned for kontroll og monteres sammen med montering av rorbladet. Rørledning mellom rormotor og rattpumpe kontrolleres og fornyes om nødvendig. Olje etterfylles på systemet.

Hudplank over og under vannlinjen

Hudplank over vannlinjen går over og spleises for mindre skader. Driving av nater og støter kontrolleres. Fartøyet har is-hud av kobber som kontrolleres ved slippsetting. Undervannshud kontrolleres på slipp. Driving av nater og støter kontrolleres.

Hoveddekk og skandekk

Deler av dekkplankene må fornyes. Partlig må skandekk, rekkestøtter og fyllstykker mellom rekkestøtter fornyes. Så langt har vi konstatert er dekkbjelkene intakte. Hele dekket går over og driving med tjæredrev som originalen og beskyttes deretter med svart skipsbek slik originaldekket er behandlet. Over spikerfestene til bjelkeunderlaget benyttes treplugger (senterpropp). Dekket pusses og oljes slik at dette blir bevart sammen med originaldekket.

Topprekke og skanseledning

Det som måtte være defekt på topprekke og skanseledning byttes ut med samme type materialer og dimensjoner som det som er på fartøyet fra tidligere slik at dette fremstår både billedlig og fagmessig korrekt.

Båt dekket

Båtdekket er fjernet og erstattet med x-finer. Dette tas bort og det legges nytt båtdekk som korspoderer med hoveddekket, lagt på ein fagleg måte, med gearplank langs kantene og karmen rundt åpninger i dekket.

Re-installasjon av daviter og livbåt.

Dette spørsmålet må avklares med Sjøfartsdirektoratet sammen med redningspakken som skipet vil bli pålagt for å kunne føre passasjerer/medseilere.

Redningsutstyret

Redningsutstyret avklares med Sjøfartsdirektoratet.

Anker kjetting og annet fortøyningsgods

Anker og kjetting tas på land for kontroll, fornyes som nødvendig. Slepetrosse og annet påbudt fortøyningsgods anskaffes etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet.

Kompass og peiler

Kompass og peiler korrigeres. Kart og oppslag fornyes som nødvendig. VHF-radio kontrolleres.

Antenner

Nødvendige antenner monteres etter anvisning fra Radiokontrollen.

MASKINERI

Hovedmotor med driv-akslinger, kobling og propellanlegg

Til det originale hovedmaskineriet ein Wichmann 3 AB har vi anskaffet originaldeler som er nødvendige for å få motoren i driftsmessig stand. For andre reparasjoner eller utbedringer så utfører vi dette i eget verksted. Vi har god kontakt med den eldre garde av Wichmann folkene som skaffet oss tilgang til gamle tegningsarkiv. Dette gjelder også propelleranlegg, mellomakslinger og kobling.

Hjelpemaskineri, luftkompressor og startluftflasker

Dette utstyret er neppe originalt, men vil bli overhaldt, skiftet ut om det ikke vil være formålstjenlig med reparasjon.

Rørledninger og ventiler

Gås over kontroll og utbedring etter behov

Winsjer og rørledninger til disse på dekket

Gås over for kontroll, skiftning av pakninger, etterfylling av olje og prøvekjøring. Stående og løpende rigg, kontrolleres visuelt, utskiftes som nødvendig og re-sertifiseres.

Hovedtavle og elektrisk anlegg

Den elektriske installasjonen om bord er gammel, og det kan være vanskelig å skaffe deler for reparasjon av hovedtavle og fordelingstavler. Men som gammelt skipsverft og et hoggeverft for gamle skip i nærmiljøet, kan det være at vi klarer å anskaffe tilsvarende utstyr for utskifting. Det elektriske anlegget megges for overledning og isolasjonstetthet på elektrokablene om bord. Defekte kabler må skiftes.

Batteripakker

Batterier til radiofunksjoner og start av hjelpemaskineri fornyes i sin helhet da dette er utgått i sin helhet.

Brannmelderlegg

Nytt brannmelderlegg installeres.

Navigasjonslanterner

Navigasjonslanterner fornyes som nødvendig for å følge forskriftene.

INNREDNING FOR MANNSKAP OG MEDSEILERE

Etter at alle lugarer, bygge- og oppholdsrom er grundig rengjorte, tar en for seg nødvendige utbedringer. Belegg på alle dørker må skiftes, nødvendige utbedringer og oppmaling i eksisterende farger. Rørledninger til bysse og toaletter. Dusjer og eksisterende vasker går over for kontroll og fornying som nødvendig. Alle kraner eller blandebatteri sjekkes og fornyes som nødvendig. Gardiner og løst utstyr i bysse og innredning fornyes.

TANKER OM BORD TIL FORRÅD, VANN OG SMØROLJER

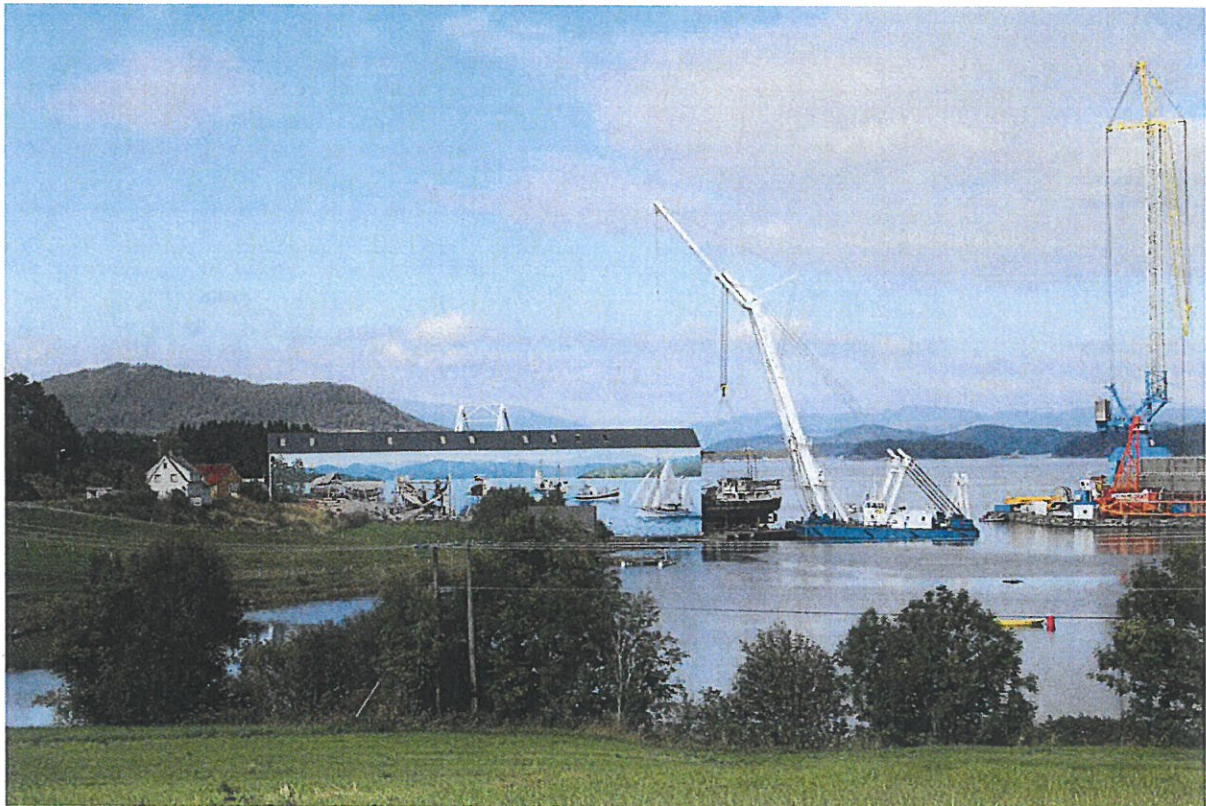
Alle tanker om bord åpnes opp og rengjøres forsvarlig alt etter sitt bruksområde. Vanntanken som forutsettes benyttet som vann til matlaging og drikkevann behandles med dertil egnet og godkjent middel med hensyn tatt til helsefare.

MALING OG STOFFING

Etter at alle reparasjonsarbeidene er fullført og fartøyet er ryddet og vasket ned både innvendig og utvendig, stoffes og males fartøyet i originalfarger. Et malingskart settes opp i samarbeid med den malingsleverandøren som blir valgt. Nødvendige datablad over malingen som er benyttet, leveres samlet i perm.

Ferdig restaurert fartøy

Vi har alle nødvendige kunnskaper og muligheter til å restaurere m/s «NORDKABEL» til ein verdig veteranbåt og få fram den stolte historien som fartøyet representerer. Var med og bygde opp landet vårt etter 2.verdskrigen ved å skape kommunikasjonar mellom menneska og den viktige rollen som Televerket stod for i mange år.



Sjå foto av operasjon med «Nordkabel» som er løftet på land og på vei inn i den dekorerte skipsbyggingshallen på Hillestadvågen

Skal vi nå dette målet treng vi midlar for å komma i gang før forfallet blir for stort at vi ikkje klarar å ta dette igjen.

Høylandsbygd, oktober 2016

Johs. G. Eide

Tilleggsrapport I
Restaurering av «M/s Leite», ex «Nordkabel»

Ny løfteramme



Det er bygget ny løfteramme til å ta opp båten og føre den inn i bygghallen på

Undervannsskroget:

Fartøyet er nå løftet på land og bunnen er rengjort for groe og skjell i de lange tider båten har lagt i sjøen uten at den har vært sleppsatt.

Båten har etter alder ein fin og tiltalende linjeforing og undervannsskroget er helt, men treng noko utbedring. Hele undervannsskroget pluss overvannsskroget må drives på nytt, natene bekes og fylles opp. Undervannsskroget grunnes og stoffes. Overvannsskroget skrapes og males som originalen.

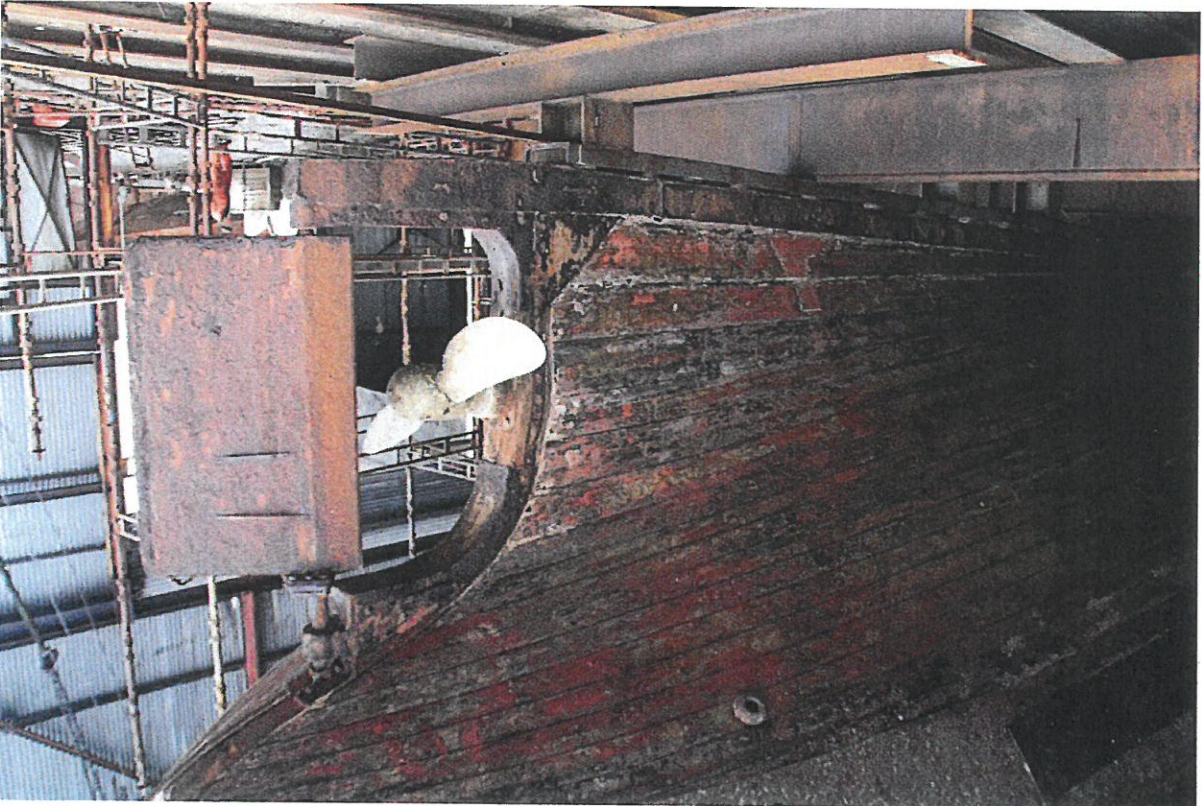
På babord side, er ishudplaten av kobber falt av, desse er erstattet med vannfaste x-playbord plater som ser brukbare ut og er ikke synlege når båten er i sjøen.

Ror, propeller og gjennomforinger i skroget.

Roret demonteres for kontroll og for å gi plass til å trekke propellakselen for kontroll og nødvendige utbedringer. Gjennomforing i skroget til toaletter, inn- og utløp for kjølevann til hovedmotor mm tas ut, kontrolleres og fornyes som nødvendig



Kjølen er bygget inn i et U-beslag av stål. Dette er for så vidt ok, men vanskeligjør kontroll av kjølevannet. Vi må finne ein metode å gjennomføre denne kontrollen på.



Når båten er ferdig reparert og sjøsatt avholdes krengeprøve med dertil krevd beregning som bestemmer båtens stabilitet i de aktuelle kondisjonene. Resultatet presenteres i en praktisk håndbok til hjelp for navigator ombord.

Master og rigg

Mastrene og rigger relasseres etter sjøsetting og sertifiseres på nytt.

Brannsløkkingsutstyr

Det eksisterende brannsløkkingsutstyret er utgått og må erstattes av nytt utstyr inkl. instruksjon, skilting etc.

Istandsetting generelt

Reparasjon og istadsetting av M/s»Lete» ex. «Nordkabel» vil bli utført på ein god fagleg måte og følge de antikvariske prinsipper som gjelder for «verna skip»

Høylandsbygd, oktober 2016.



Nøkkelopplysninger fra Enhetsregisteret

Organisasjonsnummer:	999 332 072
Navn/foretaksnavn:	STIFTINGA HALSNØY HISTORISKE SENTER
Organisasjonsform:	Stiftelse
Forretningsadresse:	5457 HØYLANDSBYGD
Kommune:	KVINNHERAD
Postadresse:	c/o Johannes M Eide 5457 HØYLANDSBYGD
Registrert i Enhetsregisteret:	27.02.2013
Stiftelsesdato:	30.11.2012
Daglig leder/ adm.direktør:	Johannes Malvin Eide
Virksomhet/art/bransje:	Skal være ei tverrfagleg stifting for å fremja kystkultur og skipsbygging drive ut fra Halsnøy og Fjelbergøyane. Stiftinga skal arbeida for å gjere historien om båtbygging, skipsbygging og drift av skipa i gamal tid betre kjend. Stiftinga skal eiga, vedlikehalda og bruka fartøy som har verneverdig verdi vurdert ut fra bruksområde og byggeplass. Stiftinga skal drive kurs og undervisning for ungdom som kan føre fram til fagbrev, eller annen yrkesretta utdanning.
Næringskode(r):	94.992 Fond/legater som støtter veldedige og allmennyttige formål
Sektorkode:	7000 Ideelle organisasjoner
Særlige opplysninger:	Registrert i Stiftelsesregisteret Sist innsendte årsregnskap 2015
Styre:	
Styrets leder:	Per Ove Kviteberg
Styremedlem:	Rune Eide Johannes Malvin Eide Audun Jørgensen Ivar Hesjedal
Signatur:	Styrets leder og ett styremedlem i fellesskap.
Revisor:	Godkjent revisjonsselskap Organisasjonsnummer 993 606 650 BDO AS Munkedamsveien 45A 0250 OSLO