

Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport

M/K «Reidulf II»



Figur 1 Foto Helge Sunde. Reidulf ankommer Vik i Sogn, 1984.

Versjon nr.	1
Dato	30.09.2021

Rapport nr. 8-21
Hardanger Fartøyvernssenter

M/K Reidulf
Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport (THD)
Morten Hesthammer
Hardanger fartøyvernssenter [rapport nr.8-21]
Versjon nr. 1
September 2021

Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Riksantikvaren, og det er også dem som har bevilget midler til arbeidet. Å gå inn i historien til et fartøy er et detektiv-arbeid som kan være frustrerende når man stanger hodet i veggen, eller morsomt og lærerikt når nye opplysninger dukker opp. For meg har det vært en glede å leite i arkiver og å ta kontakt med informanter. Alle har vært svært positive og hjelpsomme.

Den teknisk historiske dokumentasjonen er ment som grunnlagsdokumentasjon, sammen med annet materiale, for Riksantikvaren og eier. De vil da kunne ta beslutninger for fartøyets videre skjebne. Som det vil gå fram av rapporten er ikke båten gjennomdokumentert på noe vis, så her er mer å hente ut av den. Det finnes helt sikkert andre kilder enn det jeg har funnet fram til, og de jeg har funnet er det sikkert mulig å forfølge enda lengre. Ut fra de timene som er avsatt til undersøkelsene og rapporten føles det fornuftig å avslutte foreløpig.

Sammendrag

Fiskekutteren «Reidulf II» ble sjøsatt i 1914 ved Nils Skandfer sitt båtbyggeri i Kulstadsjøen ved Mosjøen. Bestiller var Helmer Pettersen fra Eidsfjorden, og han fikk da en båt som var rigget med seil og motor. 7 år seinere bytter Pettersen ut denne 25 HK Bolinder motoren med en 40 HK Wichmann motor. Hva som gjør at denne nye motoren blir satt inn vet vi ikke, men det er i den samme tida som «Reidulf II» blir satt inn i rutetrafikk for Vesteraalens Dampskibsselskab. Det varer kun fram til 1923, så vidt vi har funnet ut av, deretter blir den funnet til å være for liten med sine 52 fot. Om det i denne perioden ble utført noen endringer på båten har vi ikke funnet ut av.

I siste halvdel av 1920-tallet selger Pettersen «Reidulf II» til Bent og Rolf Krey. De bruker båten til fiske og frakt, og i 1949 reiser Rolf Krey med sitt mannskap sørover mot Kristiansund for å få båten forlenget. I Rørvik treffer Krey på båtbyggeren Rudolf Sørli, som holder til på Ottersøy like i nærheten. De avtaler da at Sørli og hans ansatte skal forlenge og ombygge «Reidulf II». Det aller meste av skroget blir strippet ned, forlenget og gjenoppbygd. Nytt styrehus kommer til, og all innredning blir fornyet. I 1950 kan Krey reise hjemover med en stort sett ny båt. I et par år, forteller Rolf Kreys sønn Sture, reiser Krey med «Reidulf II» på fraktfart. Så blir båt og mannskap leid inn til Vesteraalens Dampskibsselskab igjen. I denne ruta blir «Reidulf II» gående i 26 år, før den blei ansett for å være for treg og gammelmodig.

I 1976 overtok Rolf Krey sin sønn Sture Krey «Reidulf II», men allerede året etter solgte han båten videre til Gunnar Hjartholm i Sogn. Han ville bruke «Reidulf II» til rutefart i fjorden. Ruta mellom Ortnevik og Vik i Sogn ble drevet i 10 år med «Reidulf II». Der endte «Reidulf II» sin karriere i kommersiell drift, og entusiasten Atle Raubotn i Florvåg på Askøy overtok. Han vedlikeholdt etter beste evne så lenge det holdt, men ressursene var for små til å opprettholde standen. Utover på 2000-tallet forfalt båten raskere og raskere og Raubotn ga til slutt opp. I 2009 så en gruppe entusiaster i Vesteraalen på muligheten for å overta «Reidulf II», med tanke på å sette den i stand. Det blei uoverkommelig for dem og de slo tanken fra seg. Uten andre som var interessert i å overta begynte Raubotn å ta ting på land, og å destruere båten. I 2015 brøt Riksantikvaren inn, og påkostet en forflytting av «Reidulf II» til Hardanger Fartøyvernssenter hvor den siden har ligget i såkalt nødhavn. Her ligger båten fortsatt i flytende stand.

Innhold

Forord	2
Sammendrag	2
Innledning	4
Metode	4
Kilder	5
Fartøyets hoveddata	8
Inndeling av fartøyets historie	0
Oppdatert kronologisk oversyn over fartøynamn, eigarar, hamner og diverse hendingar	0
Variasjoner i akterskipet gjennom levetida	0
Foranledningen til bygging av fartøyet	3
Rederen	3
Fartøybyggeren	3
Byggeprosessen	5
Eierforhold gjennom tidene	9
Periode I - Fartøyet ved levering i 1914	9
Motoren	11
Periode II, 1914 til 1949	13
Periode III, 1949, til 1972	17
Motoren	24
Motorrommet	25
Skrogreparasjoner i des.1974 – jan.1975	25
Bolter	25
Ishud	25
Periode IV, 1972 til 1977	26
Periode V, 1977 – 1987, i rute Ortnevik – Vik i Sogn	26
Ankerutstyr	30
Styring	30
Maskinen	30
Periode VI, 1987 – 2020, årene etter kommersiell drift	30
Spantene	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Utvendig skrog	33
Kjøl og stevn	33
Huden	35

Ishud	35
Dekket	36
Skandekk	36
Fyllstykkene	37
Dekket	37
Bjelkelaget.....	37
Rekkestøtter og breitømmer	38
Svinerygger	39
Revisé, bjelkeveger, livholt og garnering.....	39
Vurdering av representativitet og/eller andre spesielle forhold.....	40
Konklusjon	41
Ordforklaringer.....	41
Kilder.....	41
Trykte kilder	41
Andre kilder.....	41
Egenproduserte kilder.....	42

Innledning

Dette er et versjon 1 av Teknisk Historisk rapport (THD) for «Reidulf II». I og med at det er avsatt et lite antall timer til denne rapporten har jeg holdt fokus på de store linjene i fartøyets historie og uten å få grundig ned i detaljer. Målsettingen er å gi en oversikt over fartøyets historie, som er tilstrekkelig som grunnlag for å vurdere fartøyets verneverdig og slik at eier og Riksantikvar kan ta stilling til fartøyets videre skjebne.

Ved å studere «Reidulf II» nærmere er det selvsagt mulig å få ut detaljinformasjon fra bygginga og ombygginga. Ved en istandsetting, eventuelt destruksjon, vil det være naturlig å fokusere mer på slike detaljer.

Metode

Målet har vært å samle informasjon om «Reidulf II» sin historie, hvordan fartøyet har utviklet seg fra skapelsen av og fram til i dag. Vi liker å si at fartøyet selv er den viktigste kilden, og at vi deretter finner dokumentasjon fra de offentlige myndighetene, og fotografier på trinn 2. Nederst i kildehierarkiet har vi muntlig informasjon og gjerne også fra skriftlig materiale som er laget i ettertid. Erfaring viser at dette gjerne må tas med en klype salt. Slik fartøyet ligger i dag kan det fortelle noe om den yngre «Reidulf II», men det er begrenset ettersom deler er fjernet med tanke på destruksjon. Uten fotografier, informanter og skriftlige kilder som aviser og bøker ville vi aldri funnet ut det vi har presentert i denne rapporten. Når vi nå skal finne ut av detaljer fra «Reidulf II» sin tidlige historie vil fartøyet i mange tilfeller være en sparsom kilde. Dermed er det andre kilder som rykker opp i hierarkiet. Kildene vil altså ikke statisk befinne seg på topp eller bunn, men flyte litt innenfor pyramiden.

I disse dager er det populært å snakke om «fake news», og slik er det også innenfor kildegrunnlaget vårt. Ubevisste feil blir brakt på banen og vi kan oppleve at de deretter gjentas i flere kilder. Vi er derfor nødt til å se på enhver kilde med skepsis og bruke dem med kløkt. Det håper jeg vi har fått til i denne omgang, men sikker kan man aldri være.

Fartøyet slik det ligger i dag har vært undersøkt til en viss grad, men det er all grunn til å bruke mer tid om bord på et seinere tidspunkt for å fange opp flere detaljer.

Kilder

Fra Erik Småland hos Riksantikvaren fikk vi tilsendt en del bakgrunnsmateriale og fotografier. Det tilsendte materiale var en grei start på innsamlingen av materiale, og ga en slags pekepinn på hvor det gikk an å søke for å finne informasjon.

Fartøyet selv

«Reidulf II», som i dag nærmest er for et vrak å regne, har vært tilgjengelig og har blitt sporadisk undersøkt. Her finnes spor fra alle epokene fartøyet har vært gjennom, men alle spor er ikke så enkle å tolke tidsmessig. Gjennom andre kilder, som f.eks. Skandferarkivet, har det gjerne dukket opp opplysninger som har vært mulige å følge opp ved å gå over på fartøyet og sjekke.

Siden det er avsatt et begrenset antall timer til å lage denne THD'en tenker vi at det vil være mulig å studere båten og eventuelt ta flere mål seinere, enten «Reidulf II» blir liggende i møllpose, hugges opp eller skal settes i stand.

Sjøfartsdirektoratets arkivmateriale

Vi har fått tilsendt materiale fra Sjøfartsdirektoratet som de har arkivert. Dette er rapporter av diverse slag og påleggslister fra 1940-tallet og fram til i dag. Dette er kildemateriale som vi finner svært etterrettelig, men det kan selvsagt glippe også for dem. Et eksempel er at de beskriver byggematerialet som furu, mens det i realiteten er gran. Oftest er det maskin med utstyr, redningsutstyr, mannskapets sikkerhet og slikt Sjøfartsdirektoratet har vært mest opptatt av, og der er det ingen grunn til å tvile på deres treffsikkerhet og fagkunnskap.

Skipsregisterkort

I digitalarkivet finner vi et *skipsregisterkort* utfylt av Sjøfartsdirektoratet. I hvilket årstall man har opprettet og fylt ut kortet første gang, og deretter fulgt opp og skrevet inn nye opplysninger, vet vi ikke. At det er skrevet Helmer Pettersen som eier tyder på at det må ha vært i hans periode som eier, og at fartøyet da er utstyrt med en motor som er laget av Haldorsen & Søn i 1920 må bety at kortet er påbegynt i årene mellom 1921 og 1928.

9. 2. /6. t. Kulstedsjøen 1914.

Skrog bygget: 1920 Halvorsen & Son, Rukhestadnes 1944 m. Haldorson 6. 1961 m. 1974 m. 1951

Mask. & kjele bygget: 1920 Halvorsen & Son, Rukhestadnes 1944 m. Haldorson 6. 1961 m. 1974 m. 1951

Tonnasje (D.W.)				Skrog	Maskineri	Klasse	
Datum	Brutto	Und. dekk	Netto	L	Type		
18/8.50	44.48	140.79	14.06	L 46.3 29.8	M. 2. d. Ditchmann 2 x pl.		
6/3.61	50.95	40.79	25.28	B 15.9 16.1	74 Vals Penta TR 450 20.		
18/8.69	48.69	40.79	23.65	D 7.1 8.2	B.I.H.K. 30 111 36		
				Ans. 65.6	Kjeler & Fyrg.		
				Kjel	H.B.		
				Frib. S.:	Trykk Br. forbr.		
Hjemsted	Mbo.	Rederi	Helmer Pettersen, Fidsfjorden	12.50. Røtt Krog, Lorkan i Ladsel			
2/9.77	Bgn.	22/4.77	Shire Hans Jørl Krog, 40+2 Fidsfjorden	6/9.77	Gunnar Gjertholm, 5950 Buleke		
		11/10.77	Atle Rønnebo, 5305 - Rønnebo				
Navn	m. "Reidulf II"					Signal	L H C B
						Mappe nr.	5933

Farts. — Passcertif.				Fartsområde — Rute		Lastelinjecertif.			Radiocertif.			
Utf.	Forf.	Utf.	Forf.			Inst.	Utf.	Forf.	Utf.	Forf.	Utf.	Forf.
	6.1.23	10-9-66	5-8-67	40 30 p								
26.1.53	4.12.53	6.7.67	25.5.68	30 pass.					28.2.6-67			
16.3.54	12.2.55	18.9.68	22.6.69	Fidsfjorden					3.9.82	3.9.85		
16.7.55	12.4.56	9-9-69	28-5-70	30 p i ruten					6.5-9-85	5-8-88		
14.9.55	7.7.56	9-9-70	29-5-71	Røtt Krog, Lorkan i Ladsel								
		23-11-71	25-6-72	i Sogn - og Fjorden								
5.12.56	26.10.57	21.12.73	8.10.74	i Sogn - og Fjorden								
14.4.58	2.12.59	20.3.75	9-1-76	i Sogn - og Fjorden								
30.12.59	2.12.60	11.2.77	4.10.77	i Sogn - og Fjorden								
		9-12-77	29-9-78									
		17-9-78	14-2-79									
		14.2.79	14.8.79									
30.4.61	6.12.61											
5-11-61	6-9-62											
9.9.63	1-6-64											
22.7.64	26.6.65											
14.7.65	2.6.66											
14.4.66	2.9.66											

Figur 2 Skipsregisterkort, Serie 1 Fartøy. Hentet fra riksarkivet. Her ser vi kortets for- og bakside.

Skandferarkivet

Ved det skannede materialet i Skandferarkivet, som ligger hos Sør-Troms Museum, finnes det en del korrespondanse som går fra Skandfer til Helmer Pettersen. Korrespondansen som går motsatt vei, eller tegninger det refereres til, har vi dessverre ikke hatt tilgang til. Vi finner ingen grunn til å tvile på informasjon som stammer fra fartøybyggerens hånd.

Fotografier

Eldre foto lyver ikke, så i utgangspunktet er disse en av de mest pålitelige kildene vi har. Svakheten er ofte kvaliteten på fotografiene, og ikke minst personene, altså oss, som ser bildene og tolker spor og detaljer ut fra disse. Når fotografiene er klare og tatt tett på kan de være av uvurderlig verdi.

Merkeregisteret

Som kilde skulle man tro at merkeregisteret er svært pålitelig, men gjennomgangen av de forskjellige års informasjon for «Reidulf II» viser seg at man ikke alltid har fått med seg forandringene som har skjedd. I hele perioden hvor Reidulf er registrert står den oppført som 46,3' lang, med unntak av i 1920 hvor den er registrert som 52' lang. Forlengelsen, som skjedde ca. 1949, er ikke registrert. Likeledes kan vi ikke stole på opplysningene som omhandler motor, for her blir heller ikke de forskjellige motorene fanget opp idet de blir skiftet ut.

Bøker og aviser

«Reidulf II» figurer både i enkelte bøker og i aviser. Her kommer det fram informasjon av mer generell karakter, og kun sjelden får vi vite noe som har med den teknisk-historiske delen av fartøyets liv å gjøre. Avisartikler er gjerne heller ikke svært gjennomarbeidet før de går i trykken, så her kan det raskt snike seg inn faktafeil. Å avsløre slike faktafeil kan være vanskelig eller umulig i ettertid.

Kilder som skapes som resultat av egne undersøkelser

Notater og skisser fra synfaringer om bord får vi håpe og tro er etterrettelige. På «Reidulf II» har vi tillatt oss å ta noen boreprøver for å konstatere treslaget, da det kan være vanskelig å se forskjell på gran og furu. Noen av skissene er gjengitt i rapporten.

Intervju med Sture Krey, Sola i Stavanger.

Det ble foretatt flere intervju med Sture Krey pr telefon. Sture er sønn av tidligere eier Rolf Krey, og i en kort periode også eide han også fartøyet selv. Sture var sjømann, og seilte i friperioder «Reidulf II» da den hørte hjemme i Lonkan, Hadsel. I 1976 kjøpte Sture båten og prøvde seg med lokal fart i Stavanger.

Sture kjenner båten godt slik den var før 1977, og har kommet med klare og troverdige opplysninger. Et brev Sture sendte til Anton Ramfjord 01.02.1988 kommer også med supplerende opplysninger. Anton Ramfjord fra Saupstad i Trøndelag er en amatør lokalhistoriker, som systematisk har samlet stoff og informasjon om bl.a. norske skip, rederier, jakter, jekter, engelskkuttere og galeaser. Et arbeid han har holdt på med siden 1975.

Facebook

Informasjon som har blitt lagt ut på facebook har gjerne gitt noen ledetråder for hvor vi også kan søke for å finne informasjon, mens informasjon direkte fra Facebookinnlegg ikke har blitt brukt. Dette fordi informasjon som blir lagt ut ikke alltid er velforankret i virkeligheten. Noen har vært flinke til å dele informasjon og bilder de har samlet, og Anton Ramfjord har vært en svært nyttig kontakt i så måte.

Atle Raubotn, Florvåg

Kontakten med Atle Raubotn har vært helt sporadisk. Et dyptgående intervju eller besøk for å se hva som finnes av deler og informasjon fra «Reidulf II» har vi ikke fått til.

Fartøyets hoveddata

Data	Ved levering	1929 ?	1950	1987 - dd
Byggeår	1914			
Byggested, -verft	Kulstadsjøen,Vefsn			
Konstruktør	Nils Skandfer			

Lengde	46,3' (52' loa)		65'6'' fot (19,99 m)	
Bredde	15,9'			
Dypgang	8' (7,1')			
Tonnasje	28,24 Brt		48,69 Brt	
Rigg				
Hovedmaskin	Bolinder 25 HK			Volvo Penta TAMD 120, installert 1974

Kjenningsignal	MLKN	LHCB		Innført i 1916
Eventuelt fiskerimerke	N 69 H			
Fartøyets funksjon	Fiskeri			
Eiere	Helmer Pettersen	Bent Krey m.fl	Rolf Krey	Atle Raubotn

Inndeling av fartøyets historie

Oppdatert kronologisk oversyn over fartøynamn, eigarar, hamner og diverse hendingar

Periode/ årstall	Navn	Tonnasje	Oppgitte mål	Eier	Skipper	Lokalisert	Hending/ kommentarer	Motor	Kilder
1913						Kulstadsjøen	Kontrakt mellom Helmer Pettersen og Nils Skandfer. Fartøyet påbegynt		Skandferarkivet, Sør Troms Museum
1914	Reidulf		52''x 15,9'' x8''	Helmer Pettersen		Eidsfjorden	Fartøyet sjøsatt i Kulstadsjøen	Bolinder 25 HK	
1916							Innført i registeret		Norsk kunngjøringstidende nr 74. Skipsregisterkortet og som følge av at Bilbrev er utstedt.
1920	Reidulf II					Eidsfjorden	Omtales herifra som Reidulf II. Mulig navnet har vært slik hele tiden, men tidligere referert til som Reidulf		Merkeregisteret 1920
1921		28 br. reg t. 9n. reg,t					I rute for VDS, går med passasjerer	Wichmann 2 cyl. 40 HK	Skipsregisterkort fra Sjøfartsdirektoratet
1928 ?				Bent Krey m.fl.		Lonkan			Merkeregisteret 1928
1934		29 br.reg.t 10 n.reg.t							
1936							Tvangsauksjon		Vesteraalens avis 01.12.1936
1938				Rolf Krey		Lonkan			

Periode/ årstall	Navn	Tonnasje	Oppgitte mål	Eier	Skipper	Lokalisert	Hending/ kommentarer	Motor	Kilder
1944							Motorskifte utført ved Blokken Mek	Wichmann 40 – 70 HK	Rapport fra Sjøfartskontoret om første gangs besiktelse av motor tillikemed byggningsbeskrivelse med tegninger.
1949/ 50		44 br.reg.t 14 n.reg.t	59'8 x 16'8 x 8'1.				Ombygd og forlenget ved Rudolf Sørlis båtbyggeri. Noen turer i fraktfart.		Målebrev av 1950, og diverse avisomtaler.
1951							Motorskifte utført ved Blokken Mek.	Wichmann 5 cyl, 120 HK	Rapport fra Sjøfartskontoret om første gangs besiktelse av motor tillikemed byggningsbeskrivelse med tegninger.
1953							I rute for VDS		
1961							Motorskifte utført av Søren E Skarvik i Svolvær.	Wichmann diesel motor Type 5DC, 225 Hk	Rapport fra Sjøfartskontoret om første gangs besiktelse av motor tillikemed byggningsbeskrivelse med tegninger.
1965					Rolv Kristiansen I tillegg 1 matros, 1 maskinist og 1 kokekyndig mann		Navigasjonsutstyr om bord: Væskekompass Barometer Ur Kikkert Håndlodd Simrad telefoni Inntil 40 passasjerer		Rapport til Sjøfartskontoret om utstyrsbesiktelse Datert 04.06.1965

Periode/ årstall	Navn	Tonnasje	Oppgitte mål	Eier	Skipper	Lokalisert	Hending/ kommentarer	Motor	Kilder
1966					Alfred Magnus Paul Helmersen Pluss 2 matroser og én maskinpasser. Ingen kvinner i mannskapet				Rapport til Sjøfartskontoret om utstyrsbesiktelse Datert 12.08.1966
1969		50,95 br.reg.t			Alfred Helmersen		17.06.1969		Påleggsliste fra Skiptkontrollen datert 30.05.1969
1970		48,69 br.reg.t	65,6'		Alfred Magnus Paul Helmersen		Ny stormast i stål i stedet for tre. Radar om bord Decca 102 Nye elektriske lanterner.		Brev av 17.07.1970, signert H.G. Ottesen, Skiptkontrollen i Svolvær Rapport til Sjøfartsdirektoratet om besiktelse av utstyr
1973							14.06.1973 Maskinen fullstendig åpnet og funnet i orden ved Svolvær Mek. Verksted Eier ønsker ikke å åpne skroget for besiktelse da VDS har sagt opp avtalen. Usikker framtid. Maskinskade 07.08.1973. Båten ute av rute i flere dager.		Skiptkontrollen i Svolvær
1974							30.09.1974 Motoren ble konstatert til å være i så dårlig stand at skiptkontrollen anså den for å være i så dårlig stand at det var		

Periode/ årstall	Navn	Tonnasje	Oppgitte mål	Eier	Skipper	Lokalisert	Hending/ kommentarer	Motor	Kilder
							uforsvarlig å fortsette i ruten. Passasjersertifikat midlertidig trukket tilbake. Motorblokka var sprukket. Ny motor ble installert. Det gamle propellanlegget fra Wichmann maskinen ble brukt videre. Forlenget motorfundamentet. Ikke større fart enn tidligere.		Skipskontrollen 06.01.1975
							Motorskifte utført av Stokmarknes Mek verksted	Volvo Penta TAMD 120, 270 HK	Sjøfartsdirektoratet 01.11.1974
1975					Alfred Magnus Paul Helmersen		Går ut av rutefart for VDS juli 1975. Avløst i ruten av VDS' nybygg m/s RAFTSUND.		Skipskontrollen 1975
1976				Sture Hans Jarl Krey		Hafrsfjord	Sertifikat for Indre Romsdalsfjord inntil 40 passasjerer		Midlertidig fartsbevis
1977				til Gunnar Hjartholm		Brekke i Sogn	Utleiet til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF), Bergen. Satt inn i melkerute/bygderute Ortnevik - Vik m/mellomsteder. Avløste m/s BJØRGHILD i ruten.		

Periode/ årstall	Navn	Tonnasje	Oppgitte mål	Eier	Skipper	Lokalisert	Hending/ kommentarer	Motor	Kilder
1978					Arne Østerbø + 1 mannskap				
1980							Inntil 30 passasjerer		Passasjersertifikat datert 17.sept.1980
1981		48,69 br. reg.t	65,5'				Pålegg om å installere VHF straks.		Passasjersertifikat datert 12.nov.1981
1985							Nye ankerklyss i begge sider. Kjettingsakser sandblåst.		Sjøfartsdirektoratet, rapport 55
1986							Ut av «timecharter» til Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Avløst i ruten av m/s BJARTING (ex ALDRA). Lagt opp.		
1987				Atle Raubotn, Florvåg/Ber gen.			Passasjersertifikat utløpt 30.sept. Brukt som fritidsbåt og gikk også litt i turistfart i privat regi. Etter år 2000 brukt svært lite, og forfallet har akselerert.		Skipskontrollen i Bergen 25.01.89
2009							Hadsel Kystlag tok initiativ til å få «Reidulf II» nordover for å settes i stand.		
2015							Ankommer Hardanger fartøyvernsenter i nokså ribbet tilstand.		

M/S «REIDULF II» MLKN/LHCB

Variasjoner i akterskipet gjennom levetida

Utvendig er det nok akterskipet som har hatt de mest synlige forandringene gjennom fartøyets levetid. For å synliggjøre disse forandringene på en lett sammenlignbar måte har jeg laget en bildeserie med kommentarer. Her kunne jeg selvsagt lagt inn en hel del flere kommentarer, men det kommer med i den videre teksten.



Figur 3 Utsnitt av Figur 15 viser Reidulf i 1914. Foto tilhører Helgeland Museum.

"Reidulf II" ble levert med en styrebås, og her ser vi skorsteinen som stikker godt opp over styrebåsen. Motor Bolinder 25HK. Bildet viser også at «Reidulf II» hadde en poop, forhøyet dekk akter, og en høy ruff som rommet skipperlugaren.



Figur 4 Utsnitt av Figur 23 viser styrehuset før forlengingen i 1949. Foto tilhører Hurtigrutemuseet i Stokmarknes.

Et godt styrehus, med svakt buet front, har kommet til siden levering i 1914. Det ser også ut til at ruff og casing har blitt fornyet og forhøyet. Vi ser skorsteinen som stikker opp på babord side av styrehuset. Motor Wichmann tosylindret 40 HK. Denne ble montert om bord i 1921.



Figur 5 Utsnitt av Figur 28 og viser styrehuset etter 1949. Foto via Anton Ramsfjord.

Etter 1950. Rudolf Sørli's båtbyggeri har forlenget og fornyet "Reidulf II". Styrehuset er nytt med buet front og to vinduer i siden aktenfor døra. Fotografiet er for utydelig til at vi kan se skorsteinen tydelig, men det later til at det er den samme som sitter på i 1962, figur 5. Motoren Wichmann 120 HK AV ble montert i 1951 så vidt vi kan lese ut av Skipsregisterkortet.



Figur 6 Utsnitt av Figur 30. Fotoet er tatt i 1962 og tilhører Sture Krey.

Reidulf har fått bygd på akterkanten av rorhuset med et felt som inkluderer ett ekstra vindu. I dette rommet blir det postkontor. Skorsteinen er godt synlig på taket av styrehuset, og er malt med VDS sine farger. Motor Wichmann 225 HK fordelt på 5 sylindre. Motoren kom inn i 1961.



Figur 7 Utsnitt av Figur 35. Fotoet er tatt i Melbu i 1962 og tilhører Hurtigrutemuseet.

"Reidulf II" i Melbu i 1972. Brodekket går nå helt akterut og hele hekken er kledd inne. En forhøyning i brodekket aktenfor postlugaren er hyttetaket for messa som har kommet til. På styrehustaket ser vi nå en annen skorstein enn ti år tidligere. Denne nye har motorbåtpreg og er kraftig skrådd akterover.



Figur 8 Utsnitt av fotografier tatt av Helge Sunde. Fra figur 37 til venstre og 38 til høyre.

Bildet til venstre: Året er 1983, og vi ser "Reidulf II" fra babord side. Her ser vi at overbygget over hoveddekket ikke har lysventiler, og at det er en lasteport. Når denne porten har kommet til er uvisst. Fartøyet hører nå hjemme i Sogn. Skosteinen er den samme, men rederifargene til VDS er borte. Motor om bord nå er en Volvo Penta TAMD 120, som ble montert om bord i 1974.

Figur 9 Bildet til høyre: «Reidulf II» i 1984. Vi kjenner igjen det meste fra året før, men skorsteinen er nå byttet ut med et røykrør som stikker skrått opp fra styrehustaket. Motoren er den samme Volvo Penta'en som tidligere.

Foranledningen til bygging av fartøyet

Rederen

Helmer Pettersen, f.1880 i Valfjorden, vokste opp i Sildpollen i Eidsfjorden hvor faren Petter Hansa var fløttmann. Sildpollen var et område hvor det var stor fiskeaktivitet av tilreisende fartøy og båter, og i gode sesonger rodde Petter folk i land og om bord både seint og tidlig. Hans to sønner Helmer og Enok hjalp etter hvert til, og allerede i 14-års alderen begynte Helmer å ro fiske. Først i robåt, deretter i fembøring. 19 år gammel var han høvedsmann. I en periode driftet Helmer sammen med broren Enok, og de eide også den 44 fots lange skøyta «Brødrene» sammen (Oterhals, 1996). Etter noen år i lag med broren solgte Enok ut sin del, og Simon Helland kjøpte seg inn. De kalte da skøyta for «Hildur». Hver for seg kjøpte de to brødrene stadig større og mer moderne fartøy (Vesterålen avis 23.07.1940). 33 år gammel, i 1913, bestilte Helmer et nytt fartøy fra Nils Skandfer, og dette blei kalt for «Reidulf». I 1916 kjøpte han nok en båt, kalt Reidun, fra Nils Skandfer. Denne var 39 fot lang, ble kalt for «Reidun», og hadde en 20 HK Bolinder om bord. Helmer brukte «Reidulf II» til å fiske etter storsild på Vestlandet, med drivgarn. Det var trolig i 1928 solgte han «Reidulf II» og et par år seinere kjøpte han «Torbjørn II». (Johansen, 1995). Kildene angående salgsåret varierer fra 1926 til 1929, men vi setter størst lit til 1928 som året hvor Krey-familien kjøpte «Reidulf II».



Fløttmann Petter og Maren Hansen m/fam fra Eidsfjorden. Sønnene Helmer og Enok t v.

Figur 10 Foto fra boka "Havsølv" av Leo Oterhals.

Fartøybyggeren

Nils Skandfer (født 13. juli 1870, død 1954) var båtbygger, verftseier og ordfører i Vefsn. Han kom opprinnelig fra Renså, Skånland i Troms. Skandfer gikk ett år i lære hos båtbyggerlegenden Colin Archer i Larvik som 28-åring, og startet opp båtbyggeri på det nedlagte handelstedet Kulstadsjøen i Vefsnfjorden i 1903. På båtbyggeriet i Kulstadsjøen bygget han skøyter, kuttere og klippere, som fikk omdømme som meget gode båter.

På hjemstedet var det relativt dårlig tilgang til tømmer for båtbygging i stor skala. Skandfer kjøpte derfor det nedlagte handelsstedet Kulstadsjøen i Vefsn kommune, i 1903. I Vefsn var det tradisjon og kompetanse innen båtbygging, og Nesbruket på Halsøya like ved Kulstadsjøen drev omfattende virksomhet med uttak av tømmer og trelastproduksjon (mye materiale ble imidlertid også importert fra Trøndelag etter hvert.

Det første året hadde han 25 mann ansatt, og to fartøyer under bygging samtidig. Høsten 1905 hadde han 50 mann i arbeid. Etterspørselen etter båter kunne imidlertid være ujevn, og omfanget av virksomheten i Kulstadsjøen gikk litt opp og ned. I 1910 var det bare 18 mann ved båtbyggeriet, mens det i 1912 var 75 mann ansatt. I 1914 skal 75-80 mann ha arbeidet hos Skandfer, året etter ca 40, og i 1917 55 mann. Det er sagt at Skandfer kunne ha 6-8 båter i byggerihallen samtidig, i tillegg til at det kanskje lå like mange på sjøen utenfor verftet, under opprigging og utrusting.

Båtbyggeriet i Kulstadsjøen fikk aldri installert elektrisitet – saging og lignende arbeid ble gjort for hånd. Bedriften var likevel en stor og forholdsvis moderne industribedrift, og verftet skal en tid ha vært landets største trebåtbyggeri. I tiden fra 1903 til 1920 ble rundt 300 dekksbåter i forskjellige varianter og størrelser produsert i Kulstadsjøen. De var fra 6 til 150 tonn store, og de fleste utstyrt med motor. I tillegg ble det levert en god del småbåter, dorryer o.l. - men mye av denne produksjonen kan ha blitt satt ut til lokale båtbyggere som drev med mer småskala (i dobbelt forstand) båtbygging. Båtbyggeriet var åpenbart av stor betydning for lokalsamfunnet, både som arbeidsgiver og i kraft av de økonomiske ringvirkningene virksomheten hadde for ymse underleverandører i Vefsn.

Som verftseier i Kulstadsjøen var Skandfer dermed en betydningsfull mann i Vefsn. Han var dessuten medlem i herredstyret og formannskapet fra 1914 av, og satt som ordfører i perioden 1917-1918. I 1918-1920 drev Skandfer også en slip i Sandnessjøen.

Sitert fra Wikipedia



Figur 11 Foto fra nb.no, som viser Sildpollen omkring 1900.

Byggeprosessen

Den 21. 7 1913 mottok Nils Skandfer et brev fra Helmer Pettersen fra Sildpollen i Eidsfjord, hvor han spør om Skandfer har mulighet til å bygge et 50 fot fartøy til ham. Skandfer svarer «Ja» med det samme, og utdyper videre dagen derpå.

«Jeg mottok takkende deres telegram 21des. Saa: «kan 50 fods slupbaat leveres til nytaar opgiv pris seilklar eller fiskeferdig stand. Helmer Pettersen»

Hvorpaa svarte jeg straks saa:

«Ja!. Seilklar fiskeferdig med 4 doryer, varp, moderne utstyr for 7 300 kroner»

Som herved bekræftes. Jeg skal hertil faa lov at tilføie at en baat i fiskeferdig stand dog kan være i høist foskjellig stand baade hvad xxxxxxx, indredning af og utstyr samt materialangaar, og vil det sagtens gaa an, at faa eller levere baaten et 1000 kroner billigere og kanske endnu til billigere, men selvfølgelig er dette noget som i xxxxxxx ikke blir billigste baat. Derimot skal det være en sjikkelig baat i moderne bygning, indredning og utstyr kan den ikke leveres billigere. Men da vil de ogsaa faa et førsteklasses fartøi.

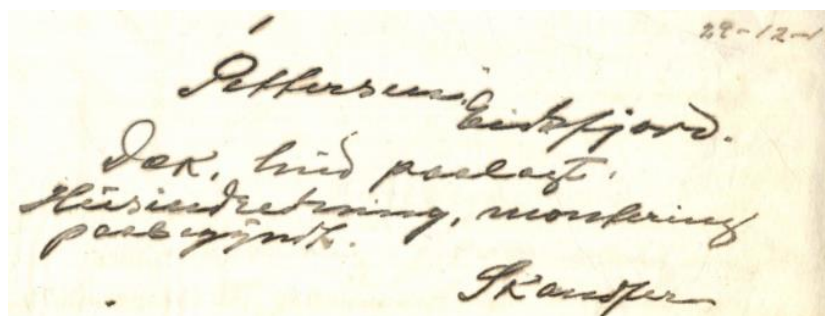
Da jeg antar de allerede har tat deres bestemmelse, enten henvendt dem til et andet sted eller, muligens reflekterer paa mit tilbud, undlater jeg her at stille spesifikation over fartøiet. Personlig overenskomst vilde være det heldigste.

Haaper høre nærmere fra dem.

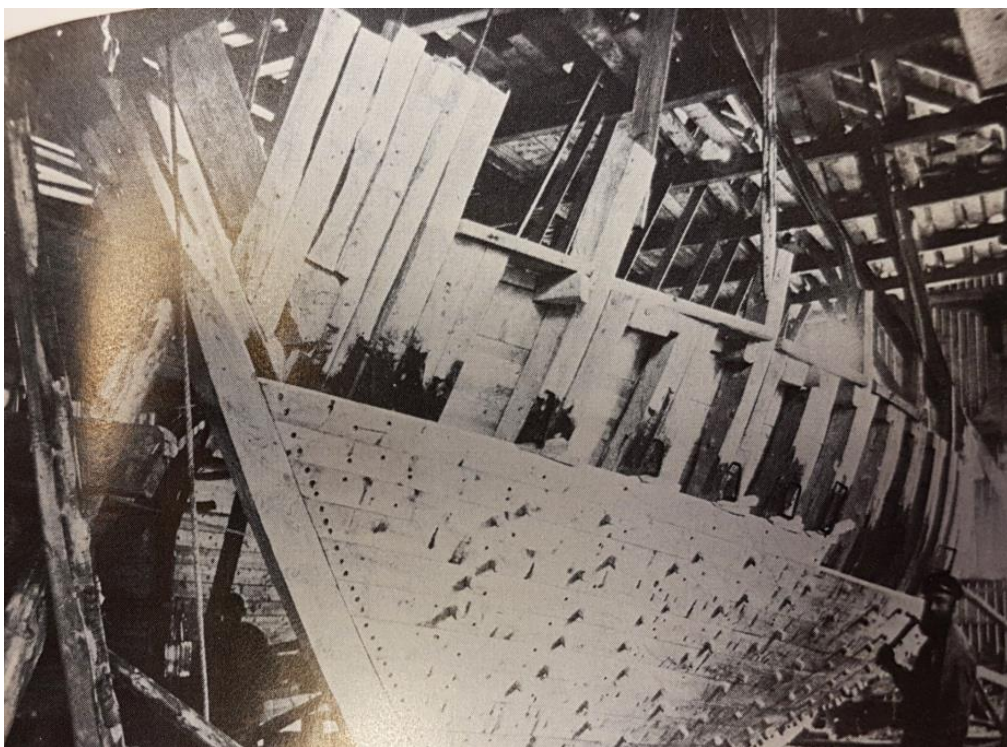
Ærbødigst N. Skandfer

Den 19.09.1913 skriver Nils Skandfer et brev til Helmer Pettersen og skriver da blant annet «Bygning av baaten vil antagelig kunne paabegyndes om cirka tre uker». Han refererer også til tegninger i dette brevet og anbefaler at båten bygges etter den båten som er flatest i bunnen og har mindre dypgående. Dessverre kjenner vi ikke til tegningene, eller korrespondansen fra Pettersen sin side. Men det betyr i alle fall at «Reidulf II» med stor sannsynlighet ble påbegynt i oktober 1913.

To måneder seinere, 29 desember 1913, får Pettersen melding om at dekk og hudplanker er på plass. Det betyr at man har reist kjøll og stevner, bygd og reist spant, lagt bjelkeveger, livholt og garnering på dette tidspunkt.



Figur 12 Melding fra Skandfer til Pettersen 29.12.1913. Dek, hud paalagt. Husindretning, montering paabegynt. (Skandferarkivet, Sør Troms Museum)



Figur 13 Foto fra Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1980. Et fartøy med klipperbaug under bygging hos Nils Skandfer. År og fotograf ukjent.

På fartøyet i figur 11, som er under bygging hos Nils Skandfer, ser vi at rekkestøttene er en forlengelse av spantetømmeret. Likeledes ser vi at fyllstykkene er lagt på plass, at de ligger ovenpå spantetoppene og at endene av bjelkene stikker ut. Det er interessant å se at Skandfer har lagt hudplankene nedenfra og oppover, og at han legger øverste bordgang som siste omfar. Det er noe vi ikke ser så ofte, men hos Colin Archer i Larvik ser ut til at det også har vært vanlig. Før hudplankene festes har båtbyggerne smurt spantene med noe som framstår som svart på spantene. Om dette er tretjære, karbolineum eller noe annet vet vi ikke. Vi legger også merke til at garneringen er lagt inn før hudplankene.

I 1980 kom en artikkel om Nils Skandfer og hans fartøy ut i Norsk Sjøfartsmuseums årbok. Her er det et avsnitt om at Skandfer bygde båtene sine i gran, noe som kanskje har vært med på å tolke det dithen at Skandfer bygde utelukkende i gran.

«Båtene var ellers bygd i gran. Dette var et vanlig byggemateriale i Trøndelag og deler av Nordland, til og med Rana. Om gran som byggemateriale er det sagt en del mindre vakkert. Kritikerne har i hovedsak vært å finne sør for Trøndelag. Trøndere og nordlendinger vil på sin side hevde at under de klimatiske forhold som her er rådende, vokser grana seg tett og gir stor styrke. Flere argumenter kan tilføres for og imot. Sikkert er det imidlertid at Skandfer, som fra Archer og Dekke hadde god kjennskap til eik og furu, sverget til gran. At han startet virksomheten på Kulstadsjøen hadde nettopp sammenheng med materialtilgangen. Men det var viktig å være kresen i utvalget av granvirket. Tømmeret skulle dessuten ha ligget i elva i minst ett år, slik at sevja var vasket ut.» (Denneche, 1980)

Slik «Reidulf II» framstår nå i 2020 er tilsynelatende fartøyet utelukkende bygd i gran, noe som stemmer med Denneches beskrivelse. Men, vi vet også at «Reidulf II» er ombygd i 1949 ved Rudolf Sørli's båtbyggeri på Ottersøy i Nord- Trøndelag, og der har hud, rekker, stevner etc. blitt skiftet ut. Vi har derfor tatt for oss kontrakter mellom Skandfer og kjøpere for å sjekke om det står noe om materialbruken.

Skandfer skreiv ofte kontrakter med bestilleren, men en kontrakt for bygging av «Reidulf II» har vi ikke funnet. En gjennomgang av de kontraktene som er tilgjengelige på Skandferarkivet viser at Nils

Skandfer i årene fra 1906 og 1907 i det aller meste brukte gran. Unntaket kunne være stevner og dekk. I 1910 og 1911 ser vi at han har fått i oppdrag å hude opp igjen et par båter, hvor han skal legge furuplanker.

I Grovfjord finnes fortsatt M/K Folkvang, og som ble bygd hs Skandfer i 1911. Vi har fått tilsendt en kopi av kontrakten mellom Nils Skandfer og kjøperen Hilmar Sellevold, av Ole Magnus Ellefsen i Grovfjord. Her står spesifisert at fartøyet skal forsynes med furu stevner, rekkestøtter, skandekk, karmer, hud, rekke og dekk.

I Forskjellige kontrakter fra 1913 og framover står det spesifisert at hud og dekk skal være av furu, og for dekk står det av og til tilføyd geitefri furu. Opp gjennom årene befatter Skandfer seg med andre treslag, som eik og pitch pine. Eik blir da gjerne brukt til stevner, mens pitch pine blir brukt til kjøll. Omkring 1916 har Skandfer fått skrivemaskin på kontoret, og kontraktene blir noe enklere å tyde. Et fartøy som i 1916 blir bygd til Eirikur Finnson på Island har en uvanlig detaljerik kontrakt hvor båten bygges i furu men med eik i stevnen. Verdt å merke seg er at kjølen og røttene er i gran. Ut av det tolker jeg det dithen at spantene er i furu, noe som står spesielt nevnt, men at bunnstokker og knær for øvrig i båten er av gran.

Og hva finner vi i «Reidulf II» nå i 2020? Sture Krey, forteller at etter ombyggingen av «Reidulf II» i 1949 forsvant 94 % av Skandferbåten. Hvorvidt prosentdelen stemmer er ikke til å si, men i dag er det hovedsakelig gran vi finner i fartøyet. Unntaket er noen av de gamle spantene. Her er det en blanding av både gran og furu, også innbyrdes innenfor et spant. Ut ifra dokumentasjonen som her er presentert er det ikke utenkelig at «Reidulf II» blei bygd med en hel del komponenter i furu, men i så fall ble det meste fjernet i 1949.

«Reidulf II» var kutterbygd fra første stund. Skansekledningen anno 2020 er av pløyde bord, men skal vi tro Nils Skandfer sitt ettermæle så er det mulig at skansekledningen i hekken har vært tømret opp. Dvs. bygd opp av mursteinlignende trebiter som har vært lagt på hverandre og deretter slettet av. Noe sikkert bevis for dette har vi ikke.

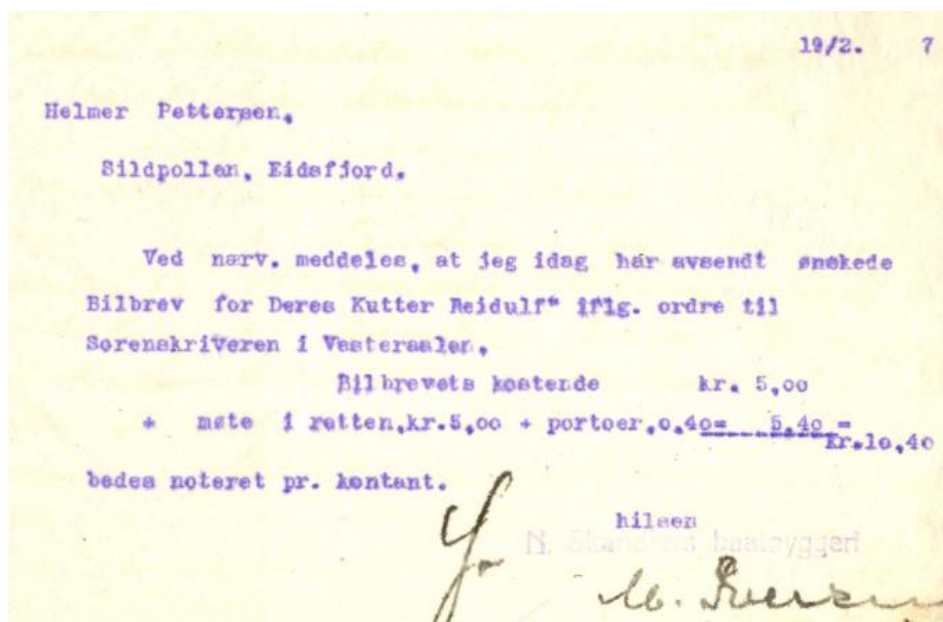
«En detalj som skal ha vært særegen for Skandfer, er at den runde hekken under rekka ble bygd opp av relativt korte lengder, lagt opp nærmest som murstein og deretter formet og glattet. Men også andre båtbyggere har brukt denne metoden. Om det er en detalj de kan ha plukket fra Skandfer, er ikke kjent. Men byggemåten ga en sterkere hekk, som ellers var utsatt for skader fra lett båter som slo oppunder i sjøgang.» (Denneche, 1980)



Figur 14. Foto Helgeland Museum VBH.F.2011-046-0031

Båtbyggerstaben samlet utenfor verftet til Skandfer i Kulstadsjøen i 1910, der Reidulf ble bygd fire år seinere. Nils Skandfer sjøl står framme i mørke klær..

Bilbrev ble tydeligvis ikke utstedt for «Reidulf II» da fartøyet gikk på sjøen og Helmer Pettersen overtok. Først i 1917 sender Nils Skandfer Bilbrevet til Sørenskriveren i Vesterålen.



Figur 15 Brev datert 19/2-1917 i Skandferarkivet, Sør Troms Museum

Eierforhold gjennom tidene

Det har ikke lyktes å finne nøyaktige datoer eller årstall for når de forskjellige eierne hadde «Reidulf II». For å få en så treffsikker oversikt som mulig nå, har vi tydd til Merkerregistrene og lokalaviser. Ingen av disse kildene er 100 % pålitelige, men til dette formålet gir de en rimelig klar indikasjon.

- 1914 – 1930? Helmer Pettersen frå Sildpollen i Eidsfjorden bestilte fartøyet i 1913 og var den som ga den navnet «Reidulf». I Merkerregistrene for 1920 står fartøyet oppført som ««Reidulf II»», så et lite navneskifte har funnet sted i løpet av disse 6 årene. I merkerregistrene finner vi at Pettersen eier fartøyet i 1928, men at det er Bent Krey som er eier i 1930. Det betyr at Krey har overtatt i 1928, 1929 eller 1930.
- 1930? – 1936 Bent og Rolf Krey, Lonkan. I de første årene står Bent Krey m.fl. oppført i merkerregisteret som eier. I 1938 er det Rolf Krey m.fl i det samme register. Det kan tyde på at man har hatt en omrokking i eierforholdet. I aviser fra 1936 går det fram at M/K Reidulf, N-69-H, går på tvangsauksjon 28 desember 1936. Det er derfor sannsynlig at eierforholdet de to brødrene Krey imellom forandrer seg. Men som sagt, en endelig dato har vi ikke.
- 1936 – 19xx Rolf Krey, Lonkan er eneeier
- 19xx – 19xx Rolf og Bent Krey. Rolf som korresponderende og Bent som medeier.
(Fiskeridirektoratet)
- 1977 – 1977 Sture Krey, Hafrsfjord
- 1977 – 1987 Gunnar Hjartholm
- 1987 – d.d. Atle Raubotn, Florvåg

Periode I - Fartøyet ved levering i 1914



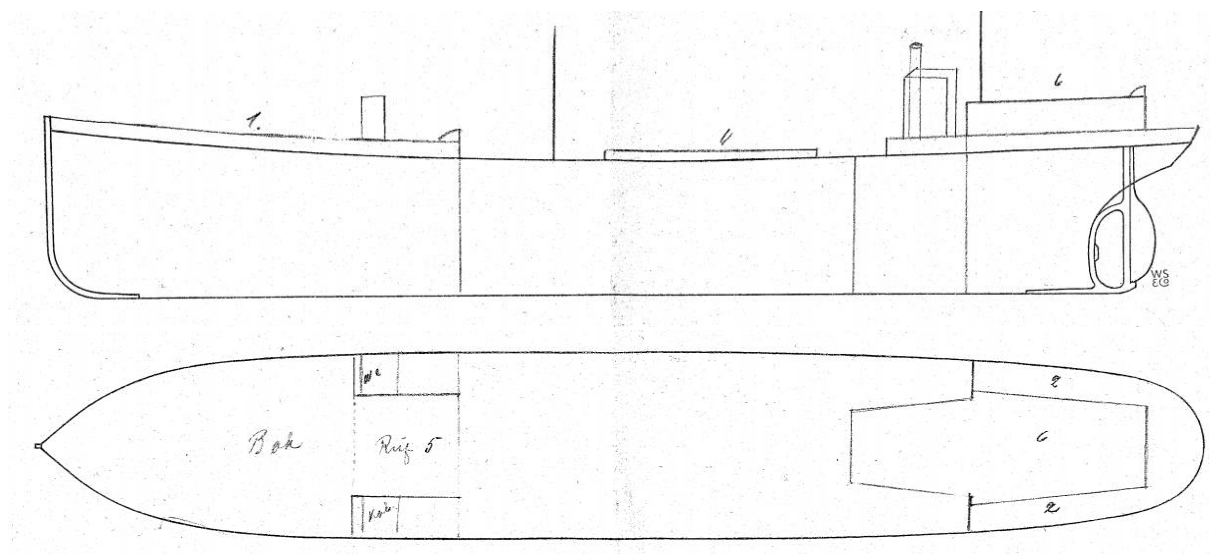
Figur 16 Foto Helgeland Museum VBH.F.2009-017-0006 Reidulf II som nytt fartøy i 1914. Den har full seilrigg og motor.

Fotografiet i figur 14 skal være fra 1914, ved overlevering av «Reidulf II» i Vefsn. Her ser vi at fartøyet ikke har styrehus, men en styrebås som er plassert foran ruffen, ovenpå maskincasingen. Vi ser også at båten både har bakk og poop. På poopen står en ruff til lugaren, og som en forlengelse av poopen en smal maskincasing. Dette er på samme vis som vi ser på M/K «Brand», figur 20, som også er bygd av Skandfer. I akterkant av bakken er det en lav nedgangskappe, med buet lokk, som fører ned til mannskapslugaren. Dessuten ser vi at det står 2 rundhus på bakken, ett på hver side slik som ishavsskuta «Gjøa» hadde. Båten ble levert med seil, som er sydd av seilmaker Blaabervik i Mosjøen.

Hilmar Peltersens bil.	
Tak med forslig	5.00 kr.
do i slag	7.60 "
Thorsis ved born	4.40 "
do indre	5.20 "
do ved gaffel	4.50 "
Mann ved born	3.50 kr.
do ved gaffel	3.20 "
do ved mast	3.60 "
H. Blaabervik Mosjøen	

Figur 17 Brev fra Skandferarkivet, Sør Troms Museum. Mål på seilene til Reidulf ved levering i 1914. Som vi kan lese er det seilmaker Blaabervik i Mosjøen som har sydd seila.

Ankerklyssene er plassert i svineryggen. Vi legger også merke til at «Reidulf II» er levert med full seilrigg, i tillegg til motor.



Figur 18 Utsnitt av maalingsbevis fra februar 1915. Her er tegnet inn både bakk, ruff, poop, styrebås og ruff.

Skissene på målebeviset fra 1915 bekrefter det vi ser på fotografiet, og mere til. Her er tegnet inn en halvruff i akterkant av bakken, og denne strekker seg kun ut på midten av hoveddekket. I utregningen av volumet for halvruffen kan vi lese at denne er 1,3 fot (40 cm) høy, 4,8 fot (146 cm) lang og 4,4 fot (134 cm) bred. Både på fotografiet og på skissen ser vi en lav nedgangskappe i akterkant av halvruffen.

På sidene av ruffen er rundhusene tegnet inn. På babord side er det brukt til kabys, mens W.C. er på styrbord side.

Opbygninger, ikke medmaalt i Brutto-Drægtigheten. (Maal anføres).			
Kappe forut:	H 0,7	L 1,8	B 2,2
-"- agter	H 0,7	L 1,8	B 2,2
W.C.	H 5,5	L 4,4	B 3,1
Kabys	H 5,5	L 4,4	B 3,1

Figur 19 Utsnitt av maalingsbeviset i 1915.

Figuren viser målene på dekkshusene om bord.

I akterkant av stormasta er det tegnet inn en lasteluke. Denne er såpass lav at vi ikke ser den på figur 16. I målebrevet er lasteluka målsatt til 0,4 fot (23 cm) høy, 6 fot (153 cm) lang og 3,3 fot (100 cm) bred.

Motoren

På fotografiet, figur 2, ser vi skorsteinen som rager i været ved styrebåsen. Det bekrefter at «Reidulf II» var utstyrt med motor fra skapelsen av.



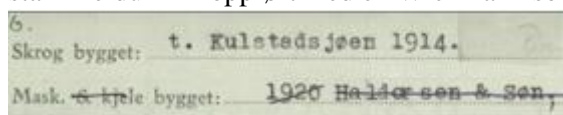
Figur 20 Faksimile fra Lofotposten lørdag 20 august 1921.

I følge Denneche og Bjørklund foretrakk Skandfer motorer av merket «Alpha», men gikk etter hvert over til å installere Bolindermotorer. Svensker kom da opp til Kulstadsjøen og lærte opp Skandfers mekanikere til å gjøre slike jobber. Da «Reidulf II» var ny var den derfor utstyrt med en Bolinder 25

Hk motor. Som det går fram av faksimilen byttes denne motoren ut i 1921. Det er all grunn til å tro at den nye installasjonen skjer ved verftet i Blokken siden motoren kan besiktes der.

I merkeregisteret for 1920 og 1936 er «Reidulf II» oppført med en 25 Hk Bolinder motor. Det virker merkelig da Helmer Pettersen i Lofotposten i 1921 skriver at han skal installere større motor, og derfor selger Bolinderen. Eide Pettersen flere fartøy samtidig? Har han fått samme type motor installert igjen? Eller er nedtegnelsene i merkeregisteret upresise?

Helmer Pettersen eide faktisk flere fartøy samtidig. I 1915 finner vi korrespondanse fra Skandfer til Pettersen hvor det går tydelig fram at han bygger et mindre fartøy til Pettersen. I denne båten blir det montert en brukt 15 Hk Bolinder motor. Så det er derfor lite sannsynlig at det er den båten som får skiftet motor i 1921. Mer sannsynlig er det at Pettersen skiftet motor i 1921, for i Skipsregisterkortet står «Reidulf II» oppført med en Wichmann som er laget i 1920.



Figur 21 Utsnitt av skipsregisterkortet.

Sannsynligvis ble dette kortet påbegynt mellom 1921 og 1923, siden det er Helmer Pettersen som eier fartøyet på denne tida, og at det på side 2 er notert at «Reidulf II» har fått passasjersertifikat i 1923. Det er litt uklart i hvilket år Bent og Rolf Krey overtok, men det må være mellom 1926 og 1930. Pettersen gikk da også til anskaffelse av fartøyet «Torbjørn II».



Figur 22 Utdrag fra merkeregisteret 1936.



Figur 23 Foto Nordlandsmuseet NM.F.000675-00001. M/K Brand, bygd av Nils Skandfer. Her ser vi hvordan maskincasingen løper foran ruffen, på samme vis som på «Reidulf II» i den første perioden.

Periode II, 1914 til 1949

««Reidulf II»», eller «Reidulf» som hun ser ut til å ha hatt de første årene, ble bygd som fiskefartøy for Helmer Pettersen. Allerede i 1921 var båten i tjeneste for VDS. Det er det flere ting som peker mot. Skipsregisterkortet forteller at «Reidulf II» hadde passasjersertifikat 6.1.1923 med plass til 35 passasjerer i Indre Vesterålen.

"Reidulf II"											
Pass. - Passcertif.				Fartomsråde - Rute	Lastelinjecertif.			Radiocertif.			
Utf.	Forf.	Utf.	Forf.		Inst.	Utf.	Forf.	Utf.	Forf.	Utf.	Forf.
	6.1.23	10.9.26	5.3.27	40 30 p. 35 pass. <i>Fremskridtsford</i>				26.2.26	6.6.27		
26.1.23	14.12.23	6.7.27	25.5.28	<i>Indre Vesterålen</i>				3.1.22	3.9.28		
								2.5.28	5.9.28		

Dessuten kan vi lese i Jarle Aspaker sin bok om poststedene i vesterålen at «Reidulf» gikk i rute. Et avis innlegg datert 14 juli 1922 peker på at «Reidulf II» og «Fremskridt» er for små.

Vesteraalens Dampskibsselskab

— Stokmarknes —

Telegrafadr.: Vesternalske.

Bygderute for motorbaat „Reidulf“

gjældende fra og med 1. februar 1921 indtil videre.

Søndre Sortland og Hadsel

Hver tirsdag.

Fra Stokmarknes 8 fm.

• Hanøy kl. 10 fm. (Efter korrespondance med motorbaatruten fra Svolvær, der påventes).

ved Lunken Kvines, Bløkken, Sigerfjord,

til Sortland

Fra Sortland kl. 4 em.

ved Sigerfjord, Bløkken, Kvines,

til Sortland aften.

Nordre Sortland.

Hver onsdag.

Fra Sortland kl. 6 fm.

ved Hognfjord, Liland, Maarnes, Reinsnes, Stønnes, Rokøy, Medby, Bremnes, Bogen, Nævernes, Gaasebøl, Jennestad

til Sortland kl. 12 middag

Fra Sortland kl. 3 em.

ved Jennestad, Gaasebøl, Nævernes, Bogen, Bremnes, Medby, Rokøy, Stønnes, Reinsnes, Maarnes, Liland, Hognfjord

til Sortland aften.

Fra Sortland aften

til Melbo aften.

Raftsundet—Indlandet.

Hver torsdag.

Fra Melbo kl. 5 fm.

ved Holloy, Falkfjord, Myrland,

Brotøy, Hanøy, Nilsvia, Tengelfjord, Kongselv, Hanøy, Ingelfjord, Sommeret,

Helgenes, Lunkan, Kalfjord,

Hennesstrand

til Stokmarknes.

Fra Stokmarknes kl. 4 em.

ved Hennesstrand, Lunkan, Helgenes, Sommeret¹ L, Kongselv² L, Hanøy

Brotøy, Myrland,

Falkfjord, Holloy

til Melbo aften.

Strandlandet.

Hver fredag.

Fra Melbo kl. 6 fm.

ved Hadseland, Strøstad,

Fiskebøl, Arøy,

Bretvik, Budal, Higrat,

Sløvren, Holloy

til Melbo kl. 12 middag.

Fra Melbo Hanøy³, Melbo.

Fra Melbo kl. 4 em.

ved Holloy, Sløvren,

Higrat, Budal,

Bretvik, Fiskebøl,

Strøstad, Hadseland,

til Melbo

Fra Melbo kl. 9 aften

til Stokmarknes

Eidsfjorden.

Hver lørdag.

Fra Stokmarknes kl. 8 fm. (Efter korrespondance med lokalbåden fra Svolvær, der i nærmest muligt tid påventes)

ved Vik, Golvag,

Helfjord,

Vottenes,

Melljord ytre,

Solum,

Sidpollen,

Nygård,

Holmstad, Præsteland,

Stervik, Haakkabogen,

Grytting,

Sidpollen, Strømfjord,

Kjøstad,

til Stokmarknes.

Bemerk fragtregulativet på omstående side.



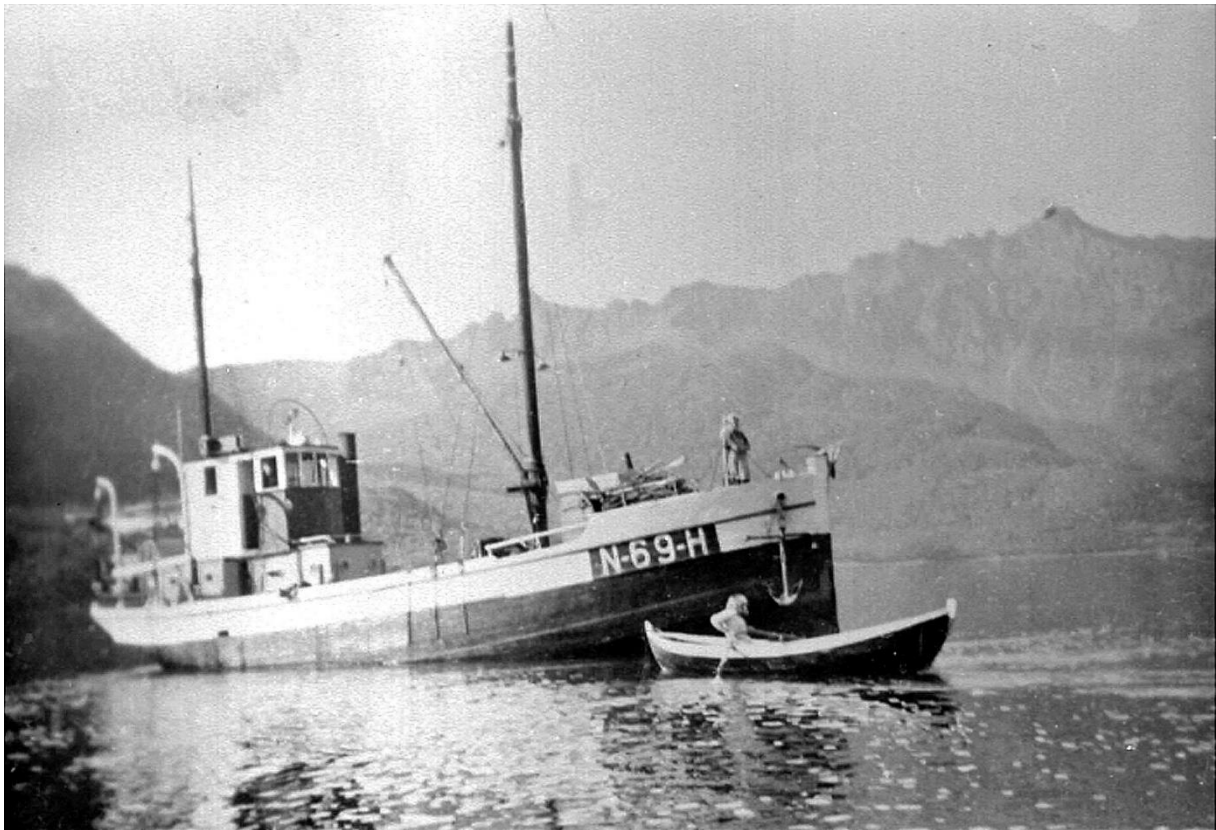
Figur 24 Faksimile fra Lofotposten 17. juli 1922.

I den perioden dette kapittelet omhandler solgte Helmer Pettersen «Reidulf II» til Bent og Rolf Krey. I merkeregistrene finner vi at Pettersen er eier av fartøyet i 1928, men at det er Bent Krey som står som eier i 1930. Det betyr at Krey har overtatt i 1928, 1929 eller 1930. I Årboka for Sortland 1995 kan vi lese at Helmer Pettersen solgte «Reidulf II» i 1928 (Johansen, 1995). Det stemmer rimelig godt overens med hva Sture Krey skriver til Anton Ramfjord i 1988:

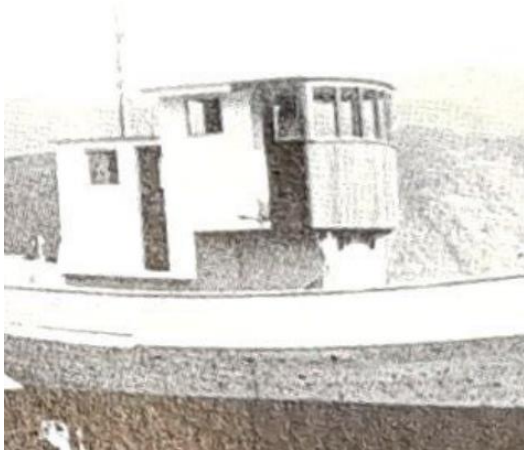
«Jeg reagerer over deres opplysning om at min far kjøpte Reidulf fra Helmer Pettersen, Eidsfjord i 1949. Dette må være feil, fordi mine foreldre giftet seg 21. januar 1933 og benyttet Reidulf til Bryllupsbåt. Da med far som eier og skipper. Min mor husker ikke riktig godt lenger, og heller har jeg ikke gammelt skjøte i hende, men jeg vil heller si at far kjøpte Reidulf i 1929.»

Aspaker derimot skriver at «Reidulf II» ble solgt til Krey allerede i 1926. Hvor stor lit man skal ha til Aspaker sine opplysninger i akkurat dette er jeg usikker på. Han er nemlig ganske omtrentlig i flere opplysninger når det gjelder eierforholdene.

I Vesterålen avis datert 1.12.1936 kan vi lese at det skal avholdes en tvangsauksjon ved Hadsel lensmannskontor den 28 desember kl 10. Hva som er bakgrunnen for tvangsauksjonen, og detaljene rundt saken har vi ikke funnet ut av.



Figur 25 Foto tilsendt fra Hurtigrutemuseet. «Reidulf II» før den ble forlenget og ombygd i 1949. Den opprinnelige motoren er byttet ut med større og kraftigere, dekkshuset akter er større og høyere og som vi ser har fartøyet gått større styrlast enn ved byggetidspunktet.



Figur 26 Foto fra Tjærelukt og hammerslag, Saltdals båtbyggerhistorie, Kristiansen 2006. Til venstre ser vi M/K Havgry, som er bygd av Drage i 1950, og til høyre et foto hvor vi ikke vet hvilket av båtbyggeriene på Rognan som står bak. Helt ulikt utseende har ikke disse tre styrehusene.

Motorkraften, og vekt på motor og overbygning har økt siden leveringen, slik at båten sitter dypere i sjøen med akterskipet. I perioden mellom 1914 og fram til 1949 har det tydeligvis skjedd en hel del. Det mest iøynefallende er overbygget med styrehus som har kommet til. Ifølge Sture Krey var far hans i familie med Johan Drage i Rognan, og han utførte forskjellig arbeid på «Reidulf II» og laget da blant annet nytt styrehus (personlig meddelt november 2020). Hvilket år det ble gjort vet vi ikke, men ser ikke bort ifra at Sture Krey kan ha papirer i sitt barndomshjem på Lonkan som sier noe om dette. Om det finnes et komplett arkiv etter Johan Drage har vi ikke undersøkt.

Av figur 22 ser vi videre at seilriggen er fjernet, og mastene kun er for å håndtere lasten. Selve mastene kan allikevel godt være de originale.

Bakken er intakt, mens svineryggen er høyere. Der svineryggen nå slutter har man forhøyet rekka med et skvettbord videre akterover. Vi ser at ankerklyset fortsatt sitter over bakken og ut gjennom svinryggen. På toppen av denne er det påmontert halegatt.

I og med at svineryggen er forhøyet såpass mye, må også stevnen være forlenget. Hvor, når og hvordan dette har skjedd har vi ikke funnet skriftlig dokumentasjon på.

I akterskipet ser vi et par kraftige daviter. «Reidulf II» skal helt fra første stund ha hatt doryer med på fiske, men størrelsen på davitene tyder på at man gjerne har tyngre båter med nå.

Periode III, 1949, til 1972

I 1949 ble «Reidulf II» forlenget og helt gjenoppbygd ifølge målebrevet, utstedt i 1950. Utover at båten forlenges skrives det at innredning og dekkshus er nye.

Disse opplysningene stemmer godt overens med hva sønn av den nye eieren Rolf Krey forteller. Rolf Krey var på vei til Kristiansund for å få forlenget «Reidulf II» da han møtte på båtbyggeren Rudolf Sørli i Rørvik. Sørli var svoger av Karl Nilsen, som var mannskap om bord i «Reidulf II» på den tid. Han fortalte til Bladet Vesterålen i år 2009.

Jeg og Marit var med da vi gikk sørover for å få dette gjort. Så høvde det seg slik at vi stoppa i Rørvik for å gå videre sørover neste dag. På Ottersøya like ved Rørvik drev Marits bror Rudolf Sørli et båtbyggeri. Vi traff han Rudolf og vi fortalte hva vi skulle gjøre med skuta. Da ble han veldig interessert i denne jobben og sa han hadde ledig kapasitet på sitt båtbyggeri og disponerte og disponerte et stort hus der båten kunne bli satt inn. Det ble så til akkordering mellom ham og skipper Rolf Krey. De satt foran i lugaren og Rudolf var en lidenskapelig piperøyker.

- *Jeg kikket ned dit da de satt der men så ikke karran for tjukk røyk, ler Marit.*

Og enighet ble oppnådd. Rudolf fikk ombyggingsoppdraget, og de slapp å gå videre sørover. Mastene ble plukka ned, motoren plukka sund, og kjølen saga av. Båten ble så forlenget og bygd opp, samt at ho fikk nytt styrehus.

Utdrag fra «Bladet Vesterålen» 4. april 2009

Den gamle båten blei strippet ned til bunnstokkene, dratt fra hverandre og bygd opp på nytt. Kun 6 % av den gamle båten ble tilbake, har Sture Krey blitt fortalt. Ut fra hva vi kan se på selve fartøyet ser det ut til at det både er en hel del spant og enkelte hudplanker igjen fra originalen. Hvor mye finner vi ikke ut før en eventuell restaurering.

Når vi nå i 2020 studerer fartøyet ser vi i framskipet at de originale spantene er av to lag 5'' tømmer. Det er kun der vi har mulighet til å komme til spantetoppene. Disse spantene er så vidt vi kan bedømme satt sammen av både furu og gran. Siden «Reidulf II» ikke bare er forlenget, men også forhøyet med ca. 2 plankeganger, er det lagt inn ekstra tømmer mellom spantene. Både dette tømmeret og spantetømmeret til forlengingen er av 6'' sideskåret gran.

Med disse opplysningene i mente forstår vi at det meste av den gamle «Reidulf II» forsvant i ombyggingen. Det meste av hudplankene, garnering. Livholt, bjelkeveger, spantetømmer midtskips og toptømmer ellers, rekkestøtter, stevner, bjelkelag og dekk må ha blitt nytt. Og da i tillegg innredning og dekkshus. Så vidt vi kan se er alt dette av gran, mens deler av det eldre som står igjen fra Skanferkutteren er en blanding av gran og furu. Noe stort fokus på dette ser det ikke ut til at bruker

A black and white photograph showing a small, light-colored boat with a cabin docked at a wooden pier. To the right of the boat is a large, dark, multi-story building with a complex roofline. In the background, there are other buildings, including a smaller, light-colored one on the left. The water is visible in the foreground.



Figur 28 Avisutklipp tilsendt fra Anton Ramffjord

Fiskefartøyet «Reidulf II» var nå bygd om til igjen å gå med passasjerer, og å ta last om bord. Helt trygg på at dette ville være var Rolf Krey antagelig ikke, for i målebrevet som blir utstedt i 1950 står det at «Reidulf II» er «et fiskefartøy, men fører fortiden passasjerer».

Sture Krey skriver i 1988:

«Etter endt ombygging og forlengelse fra 52 fot til vel 70 fot, seilte far noen frakteturer på kysten med salt, hvorefter han i 1954? begynte å seile i bygderute i Vesterålen for Vesterålens Dampskipsselskap.»

Dette samsvarer med skipsregisterkortet som viser at «Reidulf II» fikk utstedt passasjersertifikat 26.01.1953. Fra da av er det slutt på fiske og fraktebåt-tilværelsen for «Reidulf II», men som Sture Krey forteller pr. telefon i desember 2020 var nok ikke Rolf Krey sikker på at rutebåttrafikken ville være karrieren ut. Derfor strøyk han aldri «Reidulf II» som fiskefartøy, men han malte aldri N-69-H på skansekleddningen igjen.



Figur 29 Foto tilsendt av Anton Ramffjord. «Reidulf II» i tjeneste etter 1949. Her kommer "Reidulf" for anløp av Ingelsfjordnesset engang på 1950-tallet. Vi ser at småbåtene ligger klare ute på redene for ekspederingen av "ruta". (Foto: Museum Nord-Vesterålmuseet).

Fotografiet viser en «Reidulf II» som ennå ikke har fått installert et toalett helt akter. Det kom først noen år seinere forteller Sture Krey. Huset på hekken var todelt, hvorav halvparten var et toalett, først med en toalettskål som var sveist av stål, og sidenhen ble det installert et riktig toalett av porselen. (Alt meddelt pr. telefon av Sture Krey).

Ny motor i «Reidulf»
 Skipper **Rolf Krey**, Lonkan, får ved Skarviks Verksted i Svolvær, instalert i sin 70 fots båt «Reidulf», en ny 225 hk. Wickmann diesel, 5 sylindre. Det er første motoren av denne type som leveres av fabrikken nordenfor Trondheim. «Reidulf» går for V. D. S. Stokmarknes i ruten Stokmarknes—Raftsundet—Strandlandet.

TIL SALGS
 Wichmann motor, 120 hk. A.V. Motoren er under skipskontrollens bestemmelser. Kan leveres mai måned.
Rolf Krey
 Post og telef. Lonkan.

Figur 30 Utklipp fra Lofotposten 19. august 1961 og Lofotposten 30 januar 1961

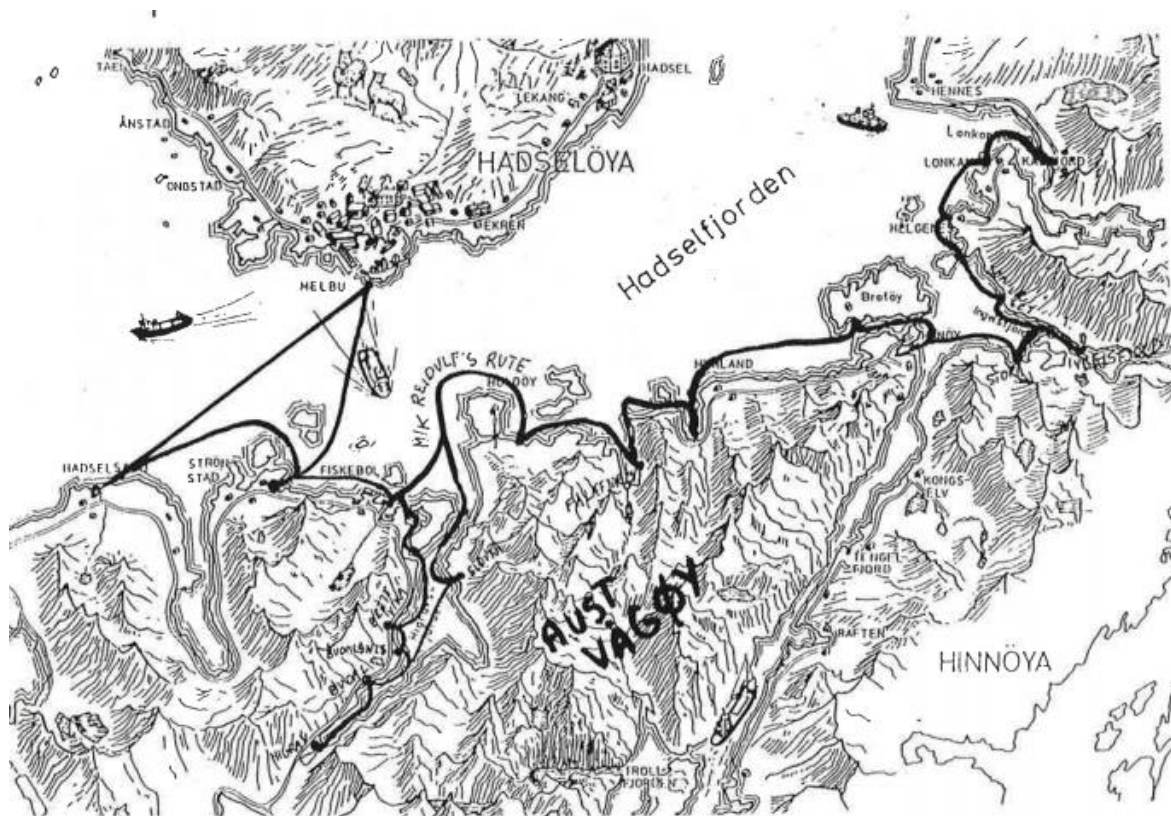


Figur 31 Foto som henger i Sture Krey sitt barndomshjem i Lonkan. «Reidulf II» på vei ut fra Melbu, mars 1962.

Ut fra fotografiet i Figurene 27 og 29 kan vi se at det har vært en videreutvikling om bord. Styrehuset har fått et lite tilbygg, som inkluderer et ekstra vindu. Brodekket ser ut til å være det samme, men her har kommet et mer synlig rekkverk rundt. På figur 29 ser vi en godt synlig skorstein, som ser ut til å være malt i VDS sine farger, se for øvrig nærbilde av skorsteinen i Figur 35. Denne nye skorsteinen har sannsynligvis kommet til i forbindelse med motorskiftet i 1961.

Videre ser vi at toalettuset på hekken er på plass, og at flaggstanga som tidligere sto på rekka helt akter nå har havnet på taket av toalettuset. Det er også verdt å merke seg at det er åpent mellom brodekket og hekken. I løpet av de neste 10 årene, altså før 1972, har man bygd brodekket slik at det går helt akter og man får bygd inn hele hekken.

I tidsspennet mellom 1950 og 1962 har «Reidulf II» fått en mesanmast i stål. Vi kan se på fotoet at det er påsveiste trinn oppetter masta. Lastebommen på stormasta ser svært tynn ut, og er nok også av stål i 1962. Selve stormasta derimot er det ikke godt å se hva er laget av. Ut fra fotoet ser det ikke ut til at den er rett og fin lengre. Derimot ser vi at den er støttet opp av vanlige vant og stag av wire. Hvorvidt masta på det tidspunkt er av tre og at det er et bølgete papirfoto som gjør at masta ser vanskapt ut, eller om det er en stålmast med tretopp klarer vi ikke å lese ut av dette fotoet. Ut fra Figur 34 antar vi at stormasta er av tre på dette tidspunkt. Fotografier fra 1972 viser en stålmast med stålstenger som vant.



Melkeruta Innlandet-Strandlandet-Melbu.

Figur 32 Utklipp fra Melbuposten, tilsendt av Erik Småland, Riksantikvaren.

Ifølge Aspaker fikk «Reidulf II» eget poststempel fra 6. mai 1958, og beholdt det helt fram til fartøyet gikk ut av ruta si i 1975.

"Reidulf" M/S brevhus II Stokm.nes.



Figur 33 Foto fra Norges Postmuseum via Digitaltmuseum.no



Figur 34 Foto tilsendt fra Hurtigrutemuseet, fotograf og tidspunkt ukjent. Ut fra mast og deksarrangement for øvrig antar vi at fotoet er fra 1960-tallet.

«Reidulf II» etter forlengelsen, men før 1972. Bakken er borte, og ankerkjettingen går ikke lengre ut i et ankerklyss i svineryggen. Nå ledes kjettingen ut gjennom klyss i skroget.

Dekket er tildekket med lemmer. Ifølge Sture Krey er dette gjort for å spare dekket mot slitasje av både folk og last.

Masta er av tre, og det sitter et kraftig «kors» på masta. Sture Krey har ikke sett disse i bruk, men husker godt at de var der. Han mener de må ha vært til girdere, som på dette fotografiet viser at de står i rekka.



Figur 35 Foto som henger i Sture Krey sitt hjem i Lonkan. Tatt mars 1962. Her ser vi enkelte detaljer omkring styrehuset.

Motoren

I 1961 gikk man over fra en semidiesel motor til en diesel motor. Hele 225 Hk var den nye Wichmann motoren av Type 5DC på.



Figur 36 Utklipp fra Lofotposten lørdag 2 september 1961.

Motorrommet

I 1975 er motorrommet kledd med galvaniserte plater utenpå asbest, ifølge sjøfartsdirektoratets rapport.

Skrogreparasjoner i des.1974 – jan.1975

I den periodiske kontrollen, foretatt ved Stokmarknes Mek Verksted i 1973, kan vi lese at tømmeret aktenfor babord ankerklyss har råteskader og må holdes under oppsikt. I babord side har man derfor fjernet deler av 4 garneringsplanker inne i benken. Det er sannsynligvis dette området som repareres i 1974 – 1975.

I denne perioden sto «Reidulf II» på land ved Johan Drages verft i Rognan i forbindelse med den periodiske besiktelsen fra Sjøfartdirektoratet. Ut fra rapporten kan vi lese at innerstevnen ble skiftet, samt 46,3 meter spantetømmer. For begge sider, 44,5 m hudplank og 35,8 m garnering. Det er da stor sannsynlighet for at de nye materialene var av furu.

Bolter

Siden «Reidulf II» blei forlenget og ombygd så kraftig i 1949 tar vi det som en selvfølge at kjølboltene ble skiftet. I 1961 ble alle kjølbolter fra 2 spant foran motoren og akterover skiftet. Ellers ble kjølboltene ansett for å være i orden.

I 1973 blir 3 stk bolter i kjøllasken skiftet ut. Disse har da noe tæring.

Når det gjelder støtbolter ble enkelte av disse trukket og kontrollert i 1961. Disse ble funnet i orden. I 1973 ble 2 støtbolter aktenfor lugaren drevet ut og kontrollert. Disse var i orden.

I 1975 ble alle bolter i stevnen drevet ut og kontrollert. Det samme ble 4 stk raidersbolter. De ble funnet i god stand.

Ishud

Sture Krey kan fortelle at det var nødvendig med ishud da «Reidulf II» hadde faste anløp i fjordene i Hadsel. Der kunne isen legges seg vintersdagen. Sannsynligvis har ishuden kommet tidlig på plass, da fartøyet har gått i samme rute siden 1920-tallet. Fortsatt sitter det rester av ishud av tynne stålplater igjen i akterskipet. Disse er 680 mm høye, og ser ut til å ha gått ca 400 mm ned under vannlinja.

Fra stormasta og fram har ishuden gått høyere opp over vannlinja, og vi kan se at det har gått i to trinn, men allikevel i en kilefasong som vokser fram mot stevnet.

Periode IV, 1972 til 1977



Figur 37 Foto Hurtigrutemuseet. Ved kai i Melbu i 1972.

Her ser vi at hele akterskipet er lukket inne, slik at man slapp å gå ut fra sidehusene for å gå på toalettet.

Tremastene er byttet ut med stålmaster. Vi ser at «Reidulf II» nå seiler med stjerna til Vesteraalens Dampskibsselskab i baugen, og skorsteinen har fortsatt rederiets striper og farger. Vi legger også merke til at skorsteinen i 1972 er kortere og har en skrå topp, og altså har blitt skiftet i perioden 1962 – 1972.

Periode V, 1977 – 1987, i rute Ortnevik – Vik i Sogn

I 1977 overtok Sture Krey «Reidulf II». Han seilte den til Stavanger hvor den gikk noen fisketurer med turister og den slags. Sture seilte til sjøs, og hadde ikke selv tid til å seile med «Reidulf II», så å beholde den virket ikke realistisk. Da Gunnar Hjartholm fra Brekke i Sogn ville kjøpe den, lot sture ham overta. Det var derfor en kort periode Sture Krey fra Hafrsfjord sto som reder av «Reidulf II».



Figur 38 Foto på Facebook, tatt av Helge Sunde. Bøndene på Hustavenes måtte borde på fjorden for å levere melk som skulle til meieriet i Vik.



Figur 39 Foto Helge Sunde, 1983. Skorsteinen som kom på før 1972 er fortsatt på plass.



Figur 40 Foto Helge Sunde, 1984. Her er skorsteinen fjernet, og et eksosrør stikker nå skrått opp fra styrehuystaket.

I skipskontrollens besiktigelsesrapport fra 1985 kan vi lese at fartøyet har fått nye ankerklyss på begge sider dette året. Samtidig ble ankrene og ankersaksene sandblåst.



Figur 41 Sakset fra boka "Båtane på vestlandsfjordane"

Bildet viser Rune Hjortland, som ungdomsskoleelev, om bord på Reidulf. Hjortland, som i dag bor på Feios, kan fortelle at det var spartanske forhold om bord. Passasjerområdet var forut, hvor det var laget til en benk i hver side med noen bord foran. Her nede var man avhengig av kunstig belysning, for det var ingen lysventiler som slapp dagslyset inn.



BRANDTUN ELEKTRO

AUT. INSTALLATØR
5136 MASTREVIK



ISOLASJONS-MÅLETEST FOR DET ELEKTRISKE ANLEGG
OMBORD I — M/S 4/5 Reidulf

SKIPETS SPENNING: 24 VOLT. DATO 29.8.84 SIGN.

HOVEDTAVLE-KURSER	MÅLE- DATA	UTSTYR MOTORER ETS.	MÅLE- DATA
Det elektriske anlegget er målt og er i forsikringsmessig stand.			
BRANDTUN ELEKTRO A/S AUT. INSTALLATØR 5136 MASTREVIK <i>Carl Brandtun</i> MASTREVIK 29.7.84			

Figur 42 Kopi av uttalelse fra Brandtun Elektro som stadfester overfor Skipskontrollen at det elektriske anlegget er i forskriftsmessig stand i 1984.

Ankerutstyr

Ved kontrollen i 1965 ble ankerklyssene, som var støpestål, funnet i orden. Ved Sjøfartsdirektoratets besiktelse i 1985 står det notert at begge ankerklyss er laget nye det året. Samtidig er anker og ankersakser sandblåste.

«Reidulf II» hadde 2 stk anker om bord i denne perioden. Ett på 192 kg og ett på 163 kg. Det var 7 lås 11/16'' ankerkjetting til ankrene. Alle disse delene var usertifiserte slår en rapport fra 1978, laget av skipskontrollen, fast. Ankerspillet ble drevet av hovedmotoren.

Ankervinsjen drives av hovedmotoren (Rapport til Sjøfartsdirektoratet 14.6-1978). Ifølge samme rapport hadde «Reidulf II» to ankere. Ett på 192 kg og ett på 163 kg. Hvert av disse var utstyrt med 7 lås 11/16'' (17,5 mm) kjetting.

Styring

I 1978 rapporteres at det er en Tennfjord styremaskin om bord (Rapport til Sjøfartsdirektoratet 14.6-1978). Hvorvidt denne er ny eller en gjenbrukt del fra annet fartøy vet vi ikke.

Maskinen

I «Rapport 31, periodisk besiktelse av motormaskineri mv.» som Sjøfartsdirektoratet har gjennomført i 1982 går det fram at «Reidulf II» har fått nok en ny hovedmotor om bord. Denne gangen er det en Volvo Penta TAMD 120, på 270 HK.

30. september 1987 gikk passasjersertifikatet på «Reidulf II» ut.

Periode VI, 1987 – 2020, årene etter kommersiell drift.

I 1987 gikk «Reidulf II» ut av ordinær drift og Atle Raubotn fra Florvåg overtok fartøyet.

«Høsten 1986 fikk nåværende eier ved en tilfældighet øye på "Reidulf 2" som da var nedrigget og klargjort for senkning. Etter en besiktigelse av fartøyet, som viste seg å være i god stand, tok undertegnede kontakt med eieren og fikk overtatt fartøyet. Fartøyet var da sikret og våren 1987 ble det utført en del utbedringer uten noen endringer og samme maskin ble montert. "Reidulf 2" ble satt i teknisk og sjødyktig stand av undertegnede og ble benyttet til private turer samt aktiviteter i kystlaget og andre kultur aktiviteter.

"Reidulf 2" er fortsatt i god stand, men tidens tann har satt sine spor.»

(Skrevet av Atle Raubotn, i 2005)

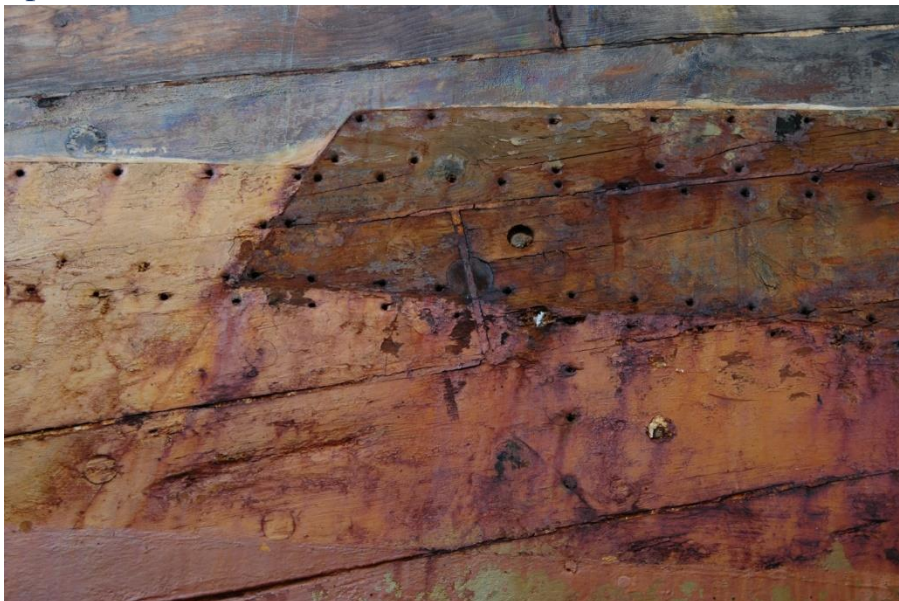


Figur 43 Foto Erik Småland. Her har «Reidulf II» blitt reddet fra opphogging, og er kommet til Bergen i 1988.



Figur 44 Foto Erik Småland.. Året er 1988, og arbeidsiveren er stor. Anders Kåre Engevik i oransje kjeledress følger med på det Atle Raubotn driver med. På fotoet ser vi bl.a. at rekka er kledd på innsiden med panelbord.

Spor om bord



Figur 45 Hudplanker på styrbord side forut. Et par steder i forskipet står det en trenagle i støten mellom to planker. At det kun finnes noen få steder kan tyde på at disse to tilstøtende plankene er fra Skandfers tid, og altså originale fra 1914..



Figur 46 Foto HFS

Foto fra 2005 viser litt fra gangen på styrbord side. Ut mot rekka er det langbenker, og det er kledd fra benkesetet og opp til oppunder rekka slik at man har benkerygg. Vi ser her hvordan det står stålstøtter ovenpå rekka som er sveist sammen med bjelkene til brodekket, og danner et skjelett for sider og tak i gangen. I de to lysventilene ser vi hvor tykt det er gjennom

sideveggene. Bord med bein av stålrør og rutemønstret plate. Noen enkle lamper lyser opp tilværelsen for passasjerene. Alt dette ble sannsynligvis montert om bord da «Reidulf II» begynte å gå i rutebart i 1953, men sikre er vi ikke.



Figur 47 Foto HFS. Bysse/messe i aktre del av overbygget. Dette er i 2005, og her er en blanding av nytt og gammelt.

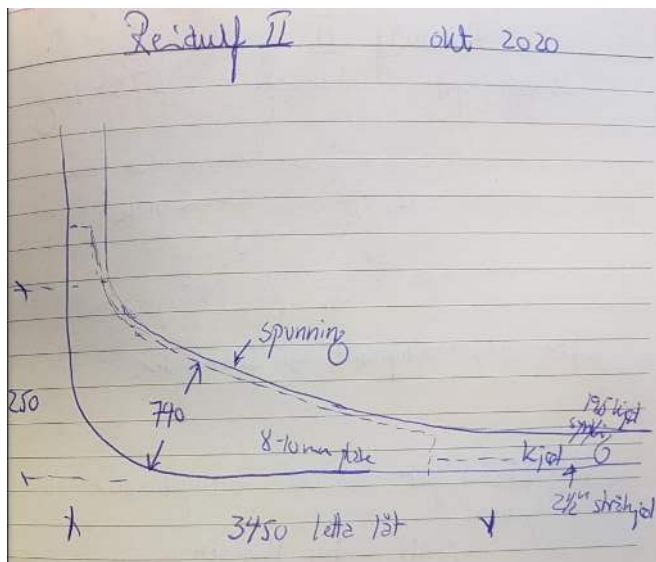
Det videre er registreringer som er gjort i 2020

Utvendig skrog

Kjøl og stevn

Kjølen er 230 mm bred i underkant, og det som stikker ned under spinninga av kjølen måler en høyde på 200 mm. Under kjølen er det festet en løsekjøl, stråkjøl, som er 2 ½" tykk.

Mellom kjølen og stevnen er fartøyet bygd med et låt som streber godt oppetter. På et eller annet tidspunkt har man valgt å fylle ut trekanten under låtet, når man ser for seg en trekant mellom låt, kjølen og retningen på stevnen. Sture Krey kunne ikke huske at det var gjort noe slikt i Kreys tid, men han kunne ikke utelukke at hans far, Sture Krey, hadde stått bak det da han eide fartøyet. Sannsynligvis er det gjort for at baugen ikke skal falle av når det blåser godt, men tidsfeste det kan vi altså ikke. Utenpå denne trekanten er det lagt en stålkasse, og sannsynligvis er det dødtre innenfor kassa.



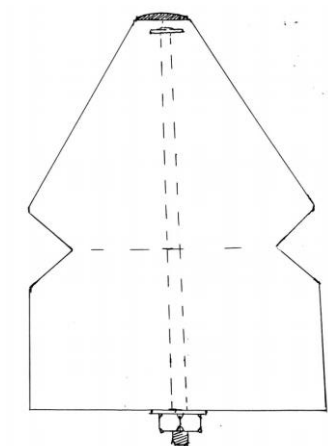
Figur 48 Skisse Morten Hesthammer. Skissen viser at man har fylt ut området under l tet.



Figur 49 Foto fra shipspotting.com.

Skandferkutteren Faxsen viser fram l tet sitt, og som vi ser er det nok slik baugpartiet på "Reidulf II" også har framstått tidligere.

Stevnen er, som normalt er på fartøy, delt i ytterstevn og innerstevn. Skillet mellom dem går i det dypeste punktet i spinninga. Stevnen er 10'' bred, ytterstevnen er forgjynget, også avtynnet forover, slik at den er 2'' framme. I lengderetning er innerstevnen 6 1/2'' og ytterstevnen 9''. Oppetter framkanten av stevnen er det spikret fast en 2'' halvrund jernskinne.



Figur 50 Skisse fra gjennomgang av fartøyet. Stevnen er laget av en ytterstevn og en innerstevn som er boltet ihop.

Huden

Fartøyet har 22 bordganger midtskips. 18 av disse går fram til stevnen, mens resten ender i låtet. Forut er fyllstykkene fraværende på styrbord side, og her ser vi at de gamle spantetoppene ligger 2 ½ planke nedunder dekk i borde. Det betyr at man ved ombygginga i 1949 har lagt inn ca. 2 nye bordganger.

Hudplankene er i hovedsak 2 ½'', men her og der er det felt med tykkere planker. Disse plankene kan godt være rester av den gamle «Reidulf II», slik Skandfer bygde det i 2014. Dessverre har vi ikke foretatt en undersøkelse av disse tykkere plankene for å konstatere om de er av gran eller furu. Derimot er det tydelig å se at disse feltene med tykkere planker ligger i for- og akterskipet. Det kan tolkes som et tegn på at man under forlengningen lot en del hudplanker bli stående.



Figur 51 Utsnitt av figur 5, hvor vi ser at Reidulf hadde tykkere planker i kimmingen enn videre oppover i fribordet.

Hudplankene er festet med en blanding av skipsspiker, trenagler og støtbolter. Det ser ut til at man har brukt halvparten trenagler og halvparten skipsspiker, sånn cirka. Støtfordelingen holder ikke regelverket. Til det er det altfor mange støter som ligger tett på hverandre. Nå kan det være at støtfordelingen har kommet i ulage med regelverket over tid, dersom man har skiftet plankeender her og der. Dette stemmer nok til en viss grad, men det er også stor sannsynlighet at man har gått på kompromiss med regelverket da «Reidulf II» ble forlenget i 1949.

Ishud

Fotografier og merker i hudplankene viser at fartøyet har hatt ishud. Sture Krey forteller at det måtte de ha da «Reidulf II» gikk i rute i Vesterålen. Inne i mange av fjordarmene hvor fartøyet ferdes la det seg is på sjøen vinterstid. Den periodiske besiktelsen foretatt av Sjøfartdirektoratet 02.06.1965 sier derimot at fartøyet ikke har ishud på den tid. Det er selvsagt fristende å holde en knapp på at Sjøfartsinspektøren har rett, men et fotografi fra 1962, figur 15, viser at «Reidulf II» hadde ishud på den tid.

All ishud er nå fjernet, med unntak av 5 rustne stålplater som står igjen i akterskipet på babord side. Disse viser at beltet ishuden har dannet er 680 mm høyt. I forskipet har ishuden vært noe bredere, og den har da gått i to trappetrinn ned mot den jevne vannlinja som går videre akterover.

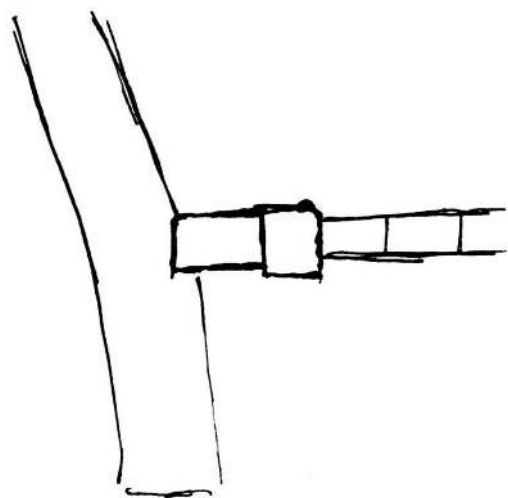


Figur 52 Utsnitt av forsidebildet. Her ser vi at ishuden har gått høyere opp i forskipet enn videre akterover.

Dekket

Skandekk

Skandekket er lagt som 2 reimer på innsiden av rekkestøttene. Den ytterste er 80 mm tykk og 155 mm bred. Ytterkant av dette skandekket er laget mer eller mindre i vinkel, slik at de ikke følger hellingen på rekkestøttene. I stedet har man laget et hakk i hver rekkestøtte slik at skandekket hviler på en brystning i rekkestøtta. Det betyr at det ikke er mulig å dra en rekkestøtte hverken opp eller ned når alt er på plass, men det betyr også at man har svekket rekkestøttene ganske kraftig.



Figur 53 Skisse fra gjennomgangen av fartøyet. Her ser vi hvordan skandekket er hakket inn i rekkestøttene. I endene av fartøyet blir hakket betydelige, mens midtskips mindre.

På innsiden av denne ligger en smalere, 76 mm, men høyere, 105 mm, skandekksplanke, eller drivreim om man vil. I overkant er de to skandekksplankene i samme nivå, da den innerste er felt ca. 1'' ned i dekkssbjelkene. I tillegg til å være felt ned i dekkssbjelkene er det indre skandekket boltet til hver eneste dekkssbjelke med 14 mm klinkebolter.

På kanten av den innerste skandekksplanken er det spikret fast en 1'', 26 mm, bred halvrund jernskinne for å hindre at kanten slites. Støtene i begge de to omfarene med skandekk er butt i butt ovenpå dekkssbjelker.

Fyllstykkene

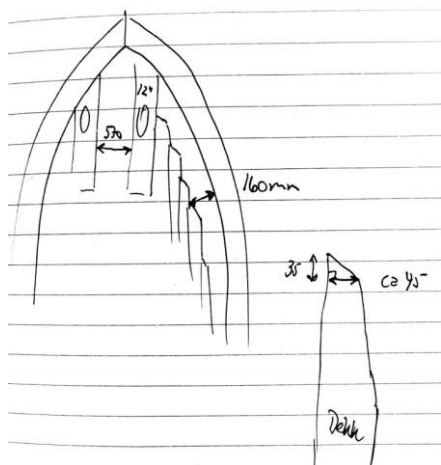
Mellom rekkestøttene har det vært fyllstykker som er ca. 60 mm tykke og 145 mm brede. Det er 26 fyllstykker på hver side. På fordekket foran styrehuset er fyllstykkene ganske lange, 800 – 1000 mm, mens rekkestøttene står betydelig tettere sammen i akterskipet. På det jevne er fyllstykkene ca. 360 mm her.

På styrbord side, hvor fyllstykkene mangler fra dekkshuset og framover, ser vi rester av 12 mm bolter som har forbundet skandekket til hudplankene. Disse er klinket mot innsiden av den innerste skandekksplanken, drivreima, og hindrer således plankene i skandekket å bli drevet fra hverandre.

Dekket

Dekket ligger ca. 1'', 25 mm, under skandekket. Hver planke måler ca. 60 mm i tykkelse og 125 mm i bredde. Det vil si at det sannsynligvis har vært 2 1/2'' x 5'' fra nytt av. Ut mot skandekket ligger først en randplanke, som dekksp plankenes ender er hakket inn i. Denne randplanken stopper ved fiskene i dekk, for ankerklyssene, som er like tykke som skandekket, mens randplanken er like tykk som dekksp plankene. På det bredeste, altså ved hakkene, holder randplanken en bredde på 6'' (155 mm). Imellom fiskene går dekksp plankene helt fram til skandekket.

Dekket ligger med en liten kurve slik at endene ligger nærmere senterlinja enn midten. Hvor mye er ikke målt, men det er synlig. I det området hvor det er randplanke er dekksp plankene haket inn i denne. Der dekket er haket inn i randplanken holder dekksp planken en bredde på ca. 45 mm, og endene er skråskjært slik at de peker godt framover mot senterlinja av båten.



Figur 54 Skisse fra gjennomgang om bord.

Ved siden av nedgangskappa forut har man lagt inn en 6'' bred dekksp planke for å få plankebreddene til å passe slik at en hel planke ligger inn mot kappekarmen.

Bjelkelaget

Det er 20 dekksp bjelker i fartøyet. Disse er skåret med et tverrsnitt som er 6'' x 6'' hele veien. Altså ingen avsmalning i høyden ut mot endene, slik vi kjenner fra fartøy generelt. Også kravellene og stikkbjelkene holder denne dimensjonen. Disse er felt sammen med bjelkene med en tapp som er halve høyden. Hvorvidt det er svalehaler eller andre låsinger er ikke til å se.

Alle helbjelker er utstyrt med vinkelknær, mens stikkbjelkene er fri for dem. Vinkelknærne er 4'' sideskårne i lasterommet. Hvordan de er videre akterover har vi ikke målt, da de er mer utilgjengelige. Foran lasterommet, altså i lugaren forut, er bjelkene kun 3'' sideskårne, og disse svever ca 1'' over

reviséen. Knærne står med 2stk 14 mm bolter ut gjennom spant og skuteside, mens det er én bolt gjennom bjelken og én spiker i tåa av kneet.

Små kraveller for endene av dekkspalkene er nedhogd i dekkbjelkene. Disse varierer litt i dimensjon, men er ca. 60mm høye x 75mm brede i snitt. Før de går inn i bjelkene er de hugget mindre høye. Huggemerkene ses tydelig, og huggingen starter et par tommer fra bjelken og ender med en flate som er hugd 1'' inn i bjelken. Hvorvidt disse kravellene er festet til bjelken er usikkert. Enkelte ender avslutter ovenpå tærne av vinkelknær. Disse er formet etter kanten av kneet, og ligger flatt ovenpå kneet, hvor de nok er stiftet fast. Disse endene avsluttes før de når bort til bjelken.

Rekkestøtter og breitømmer

Før 2005 var det en rekkestøtte mellom alle spant. Disse sto derfor usedvanlig tett.





Figur 55 Foto HFS. Fotoet fra 2005 viser at det var usedvanlig tett mellom rekkestøttene. I 2005 skiftet HFS ut rekkestøtter og satte da kun opp hver annen fra dekkshuset og fram. Noe lengre har man ikke kommet i restaureringa etter den tid.

Svinerygger

I skrivende stund ligger den ene svineryggen på dekk, mens den andre mangler totalt. Svineryggen er laget i to høyder, og lengden er totalt 365 cm. Mot stevnen er det nederste laget 5'' høyt, og i akterenden 3'' høyt. Det øverste laget er 6'' høyt, slik at total høyde ved stevnen er 11'', og avsluttes lengre framme enn det første laget.. Bredden på svineryggen, som er av gran, er ca 5 1/2''.

Det første laget er laget av to emner etter hverandre, og de er tappet sammen. Tappen, som står midt i, har en bredde på 2'', og en lengde på 1''. Denne tappen er en styring, slik at de to delene som ligger etter hverandre ikke skal ha mulighet for å sakse fra hverandre når de tørker forskjellig, eller får seg en dult.

Revisé, bjelkeveger, livholt og garnering

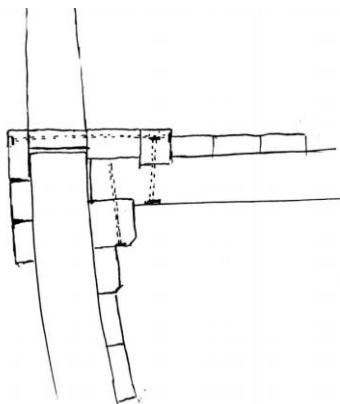
Bjelkene hviler på en revisé, som er 5 1/2'' bred (vannrett flate) og 5'' høy. Så vidt vi kan se består reviséen av to lengder i hver side. Det betyr at disse må være bøyd i fasong, og ikke at de er skåren eller hugget i fasong for å ligge an mot spantetoppene. Den fremste biten er minst 12 meter lang, og der de to bitene møtes er de lasket sammen. Lasken er ca 50 cm lang. Bjelkevegeren som ligger tett oppunder reviséen er støttet sammen på samme vis som garneringen videre nedover. Ofte er det en luftspalte mellom bjelkeveger og garnering, men det finnes ikke på «Reidulf II».

Reviséen er for det meste boltet til annethvert spant med 14 mm bolter. Enkelte steder er det allikevel noen flere bolter.

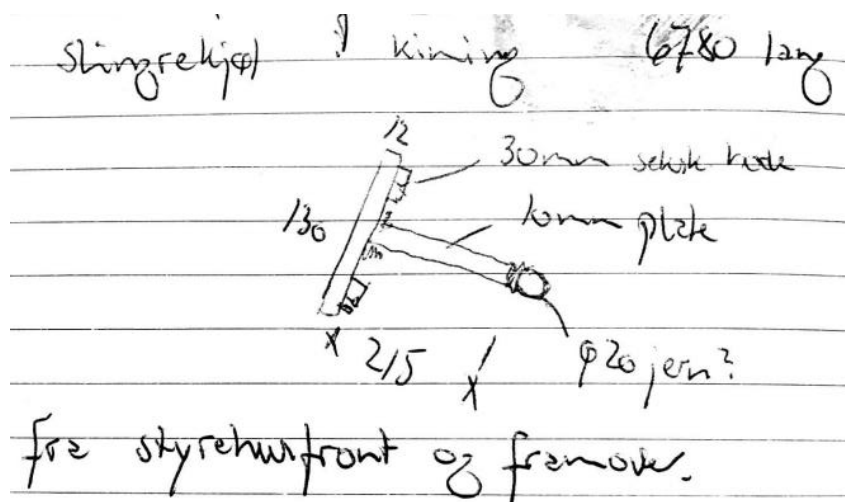
Bjelkevegeren er en 2 1/2'' planke, hvor bredden midtskips er 21 cm. Også denne er boltet til annethvert spant med 14 mm klinkebolter. Garneringsplankene er brede, 9'' i lugaren forut. Lugarområdet er kledd inn med panel innenfor garneringa, men ned mot dørken ser vi direkte på garneringa. Et godt stykke fra stevnen ser vi der en planke som ender i en spiss. Det er nok gjort slik for å rette opp løpet i plankene, for å få beinest mulige planker å jobbe med.

Garneringa er 2'' tykk og er spikret her og der, uten at vi kan si at det er et mønster. Sannsynligvis er det satt inn en spiker der man har følt behov for det for å holde planken på plass mot spantet.

Livholtet består av 4 planker som er 2 ½'' tykke. Total bredde på livholtet har vi målt til 73 cm midtskips.



Figur 56 Egenprodusert skisse. Bjelkene ligger ovenpå en revisé og er boltet til denne. Om boltene kommer helt ovenfra det ytre skandekket er ikke sjekket. Et hakk innenfor ligger det indre skandekket som er felt ned i bjelken med ca. 1'', og denne er boltet til bjelken.



Figur 57 Egenprodusert skisse fra da «Reidulf II» var slippstett i 2020.

Vurdering av representativitet og/eller andre spesielle forhold

«Reidulf II» er en kutter i den store floraen av norske kuttere. Blant disse ble de fleste bygd som fiske- eller fraktesfartøy. «Reidulf II» startet da også i denne kategorien og ble bygd som fiskefartøy i 1914. Det gikk ikke mange årene før fartøyet ble ombygd for å bli hyrt inn av Det Vesteraalske Dampskipsselskap som rutebåt i hjemmeområdet Hadsel.

I hovedsak er det som rutebåter, eller mjølkerute, «Reidulf II» huskes. Hvor mange slike rutebåter som finnes i Norge i dag vet jeg ikke, men både «Lindenes», «Stangfjord», «Søgne» og «Taffjord» hører hjemme i underskogen av de større passasjer- og rutefartøyene. De trafikkerte områder hvor det var dårlig veiforbindelse, og hvor det var lite lønnsomt for de større fartøyene å bli satt i rute.

Selv om «Reidulf II» i utgangspunktet er bygd av Nils Skandfer er det Rudolf Sørli som har satt preget på den «Reidulf II» vi kjenner etter 1949. Han forlenget og forhøyet fartøyet og bygde det opp i gran. Helt utslettet er derimot ikke Skandfer sitt bidrag, og originale spor etter Skandferfartøyet kan fortsatt leses. I Norge står enkelte fartøybyggere og konstruktører på en historisk pdestall og det er f.eks. større status å eie et Skandfer-fartøy i stedet for et Sørli-fartøy. Etter mitt skjønn er Sørli-fartøyet «Reidulf II» vel så viktig å ta vare på som Skandfer-fartøyet «Reidulf II». Rudolf Sørli var også mannen som ombygde galeas «Søblomsten» som har blitt tilbakeført til Hammeraas-fartøyet «Søblomsten».

Hvor mange vernede eller fredete fartøy som er bygd gran vet jeg ikke, men for mangfoldet sin del er det viktig å ta vare på noen slike. I så måte stiller «Reidulf II» som et fint forsknings- og erfaringsobjekt.

Konklusjon

Slik «Reidulf II» ligger i nødhavn i dag ser det nesten håpløst ut å ta vare på henne for ettertida. Eieren ønsker å avhende eller hugge opp fartøyet og de interessentene som var på banen har raskt trukket seg etter en synfaring. Når det er det mange andre vernede fartøy som har vært i like dårlig forfatning uten at det har stoppet en istandsetting. Om det er vilje, og økonomi, er det en vei.

Om det er vilje til å ta vare på «Reidulf II» og å sette den i stand er det nok perioden 1977 til 1987 som er best dokumentert og aktuell. Det betyr at man i praksis kan sette fartøyet i stand uten å tilbakeføre så mye. Innredning og deler er allerede fjernet, men eieren sitter fortsatt med en hel del av disse delene.

Ordforklaringer

Forklar faguttrykk gjennom ordliste og/eller ved bruk av skisser og bilder med tekst.

Kilder

Trykte kilder

Denneche, F. o. (1980). Nils Skandfer og overgangen til dekkede båter i Nord-Norge. I B. K. Svein Molaug, *Årsberetning 1980* (ss. 139 - 171). Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.

Fiskeridirektoratet. (u.d.). SAB, Fiskeridir., 135.0326-1, merkeprot. Hadsel 1920-26, fol. 69a-69b, Reidulf II.

Johansen, I. (1995). Fiskarbåtane i Eidsfjord. I S. Historielag, *Historisk årbok for Sortland 1995* (ss. 89 - 91). Sortland: Sortland historielag.

Kristiansen, Å. (2006). *Tjærelukt og hammerslag. Saltdfals båtbyggerhistorie*. Rognan: Saltdal kommune.

Oterhals, L. (1996). *Havsølv*. PR Consult.

Andre kilder

- Skandferarkivet <http://www.stmu.no/SkandferArkiv>
- Kontrakt for bygging av MK Folkvang, Astafjord Kystlag v/Ole Magnus Ellefsen
- Fotografier
- Telefonintervjuer med Sture Krey (f.1937), bosatt i Hafrsfjord.
- Brev, datert 1988, fra Sture Krey til Anton Ramfjord

Egenproduserte kilder

Enkelte egenproduserte skisser har blitt brukt, og selvsagt notater fra befaringer om bord.