

VEDLEGG TIL FREDNINGSSAK

«Eydebåten»



FREDNINGSDOKUMENTASJON

Navn: «Eydebåten

Kommune: Vinje

Kulturminneloven § 14a - fredning

Dato:

Utarbeidet av Telemark fylkeskommune

Jan Erik Busæt Taylor

Innhold

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyvernobjektet «Eydebåten»

Bilder

Litteratur, kilder og informanter

Formalia og tekniske spesifikasjoner

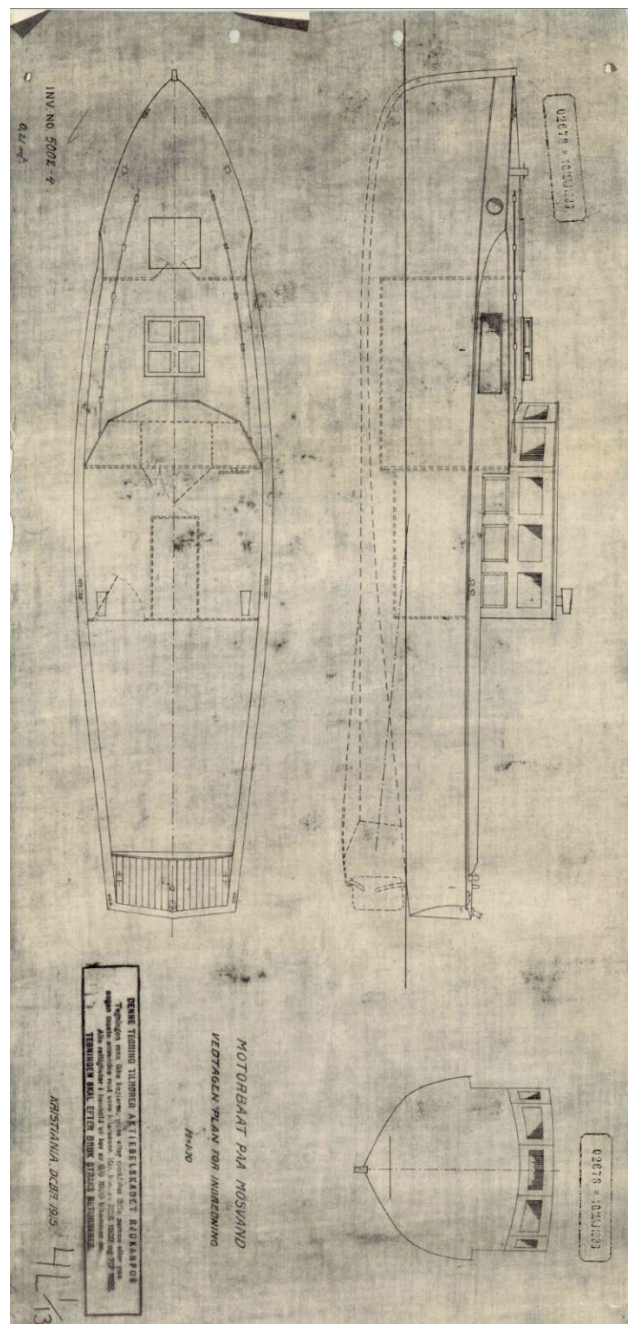
Fartøyet navn: «Eydebåten»

Hjemsted: Vinje

Registreringshavn: Møsvatn

Hjemmefylke: Telemark fylkeskommune

Eier: Jon Håkon Øien Hove



Bilde 1 Tegning datert 1915

Fartøyets art (Norges skipsliste)	Fartøykategori (funksjon)	Fartøytype (konstruksjon)
Fritidsbåt	Lystyacht	Plattgatter
Driftsform (nåværende)	Kode (Norges skipsliste)	Anm.
Skrogform (forut)	Skrogform (akter)	Anm.
BYGGEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Tre	Kravell	Furu på eikeribber
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Tre		Overbygg i Mahogny
Rigg	Rigg	Rigg
Nei		
FRAMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri, ytelse	Fabrikat	Argang
Regal 10 hk		1916
Regal 6 hk		1958
Volvo Penta 14 hk		1960
Yanmar 34 hk innebords dieselmotor		2007
Regal 10 hk		1918
DIMENSJONER SKROG (i meter)		
Største lengde	Største bredde	Dybde i riss
9 m	2 m	
Dyppgående	BT (brutto registertonn)	Anm.
Byggeår	Byggested (kommune og fylke)	Verft/båtbyggeri
1916	Kristiania, Oslo kommune	A/S Maritim
Konstruktør	Større ombygninger	Byggested/verft – ombyggingsår
ukjent		
Vernestatus	Eieform	Bevaringsform

Hoveddata

Fartøytype: Lystyacht. (Hyttebaat)

Byggested: A/S Maritim, Kristiania.

Byggeår: 1916.

Bygg Nr: 141.

Konstruktør: ukjent

Lengde: 9 m

Bredde: 2 m

Byggemateriale: Furu på eikeribber, og overbygg i mahogny

Hovedmaskin:

1.1916 Regal 10hk

2.1958 regal 6hk

3. 1960 14 hk Volvo Penta (kobling til propellakselen ble laget)
4. 2007 Yanmar 34 hk innenbords dieselmotor.
5. Regal 8 Hp 1918 montert i 2025.

Eierskap:

Fartøyet «Eydebåten» er på grunn av sin størrelse ikke registrert med kjenningsmerke.

1916 Sam Eyde, Norsk Hydro ved Aktieselskabet Rjukanfoss Hans Abrahamsen

1958 Hans Øien / Håkon Øien

2007 John Ausland

2018 Elen Øien.

2023 Jon Håkon Øien Hove.

Fartøyvernobjektet «Eydebåten»

Historikk

Marcus Wallenberg sammen med Sam Eyde, kjøpte Kromviken gård i begynnelsen av 1900 tallet. Kromviken gård ligger ved Møsvatn på ca 920 moh. For å ha båt på Møsvatn, blant annet for kommunikasjon med grunneiere i forbindelse med oppkjøp av eiendom og rettigheter, ble «Eydebåten» bestilt. Fartøyet, en plattgatter, ble bygd i 1916 ved AS Maritim i Kristiania (bygg nr 141) på bestilling fra Norsk Hydro på Rjukan. Av byggematerialer er det benyttet furu på eikeribber og overbygg i mahogny. «Eydebåten» ble fraktet opp på flatvogn forspent av seks hester. Den ble sjøsatt i 1916, mest trolig i området mellom Skinnarbu og enden av dammen til Møsvatn da det ikke var veiforbindelse lenger. Dette er en viktig del av det vi i dag kjenner som verdensarven Rjukan-Notodden industriarv. Båten hadde opprinnelig ikke noe navn, men er kjent som «Eydebåten» i dag.

Like før krigen ble båten kjørt på et skjær (1938) og fikk store skader. Etter dette ble den liggende i mange år på land. Båten har hatt flere eiere, Hydro solgte den til kraftverksjef på Frøystul, han solgte den til familien Øyen og den har siden vært i familiens eie.

Oversikt og inndeling av fartøyet før tilbakeføring

Hardanger fartøyvern har skrevet flere rapporter og tilstandsvurderinger som ligger til grunn for den videre redegjørelsen av Eydebåten slik den så ut originalt, hvilke endringer som har blitt gjort, hvordan den så ut før restaureringsarbeidet satt i gang, samt selve restaureringen av fartøyet.

Fartøyet fremstår i dag som en åpen båt med salong forut. I cockpiten er det motorkasse og en benk akterut. Aktenfor motorkassen er det en tofte som kan skyves fram og

tilbake. Dette slik at en kan tilpasse den til riktig posisjon. Cockpiten har vindskjerm og kalesje. På styrbord side fremme finner en styreposisjon med ratt og wirestyring.

Adkomst til salongen er via en dobbel dør midtskips, eller via en luke på fordekket. I salongen er det benk på hver side med hylle over og skap på hver side akterut. Forut for salongen leder en dør inn til forpiggen der det er satt inn et toalett.

Dekkshus, vindskjerm og kalesje

Båten ble opprinnelig laget med overbygg / dekkshus. Dette ble tidlig tatt av. Hvorfor dette ble gjort vet vi ikke. Mulige grunner kan ha vært at det var upraktisk å komme seg ombord og bruke fartøyet da huset var på, eller det kan ha vært for stort vindfang i huset da det til tider kan blåse svært kraftig på Møsvatn.

Den nåværende skjermen er det Ausland som har fått laget. Han sier det lå en dårlig vindskjerm i båthuset som smuldret opp da han tok i den.



Bilde 2 Fartøyet slik det ble bygget. Årstall 1913-1920 Bilde er fra digitalmuseet. Eier av bildet: NIA

Siden det ikke foreligger bilder eller informasjon om at båten har hatt vindskjerm før dette, kan det han fant ha vært deler av det opprinnelige dekkshuset. Ausland fikk også laget kalesje til båten.



Bilde 3 Fartøyet uten overbygg 2007

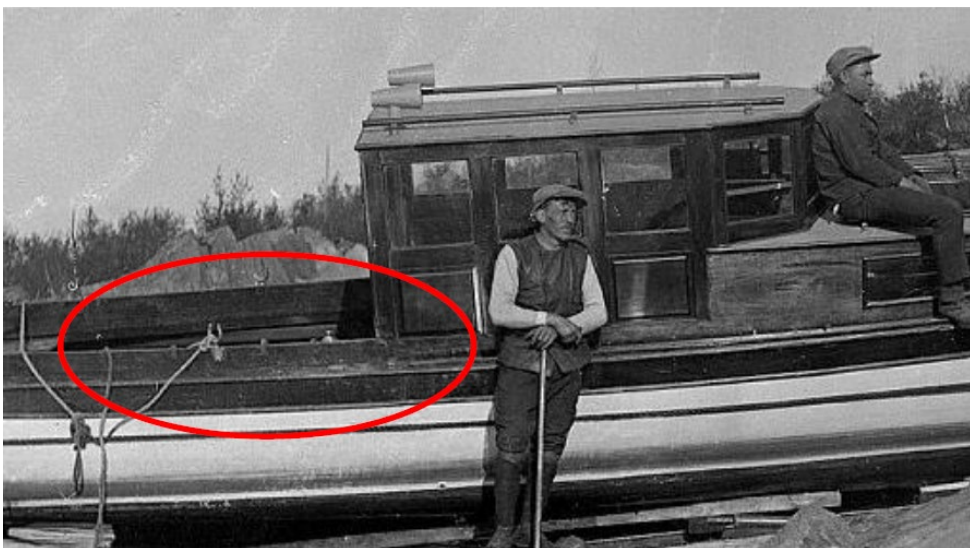


Bilde 4 Fartøyet med vindskjerm 2008/2009



Bilde 5 Fartøyet med vindskjerm og kalesje 2008/2009

Karmene i kokpitten er endret i forbindelse med at overbygget ble fjernet.



Bilde 6 1913-1920



Bilde 7 Dagens utseende

Luftelyre på taket

Opprinnelig stod det to ventiler på dekkshuset. I dag står den ene av disse på fordekket.



Bilde 8 To stk ventiler på taket

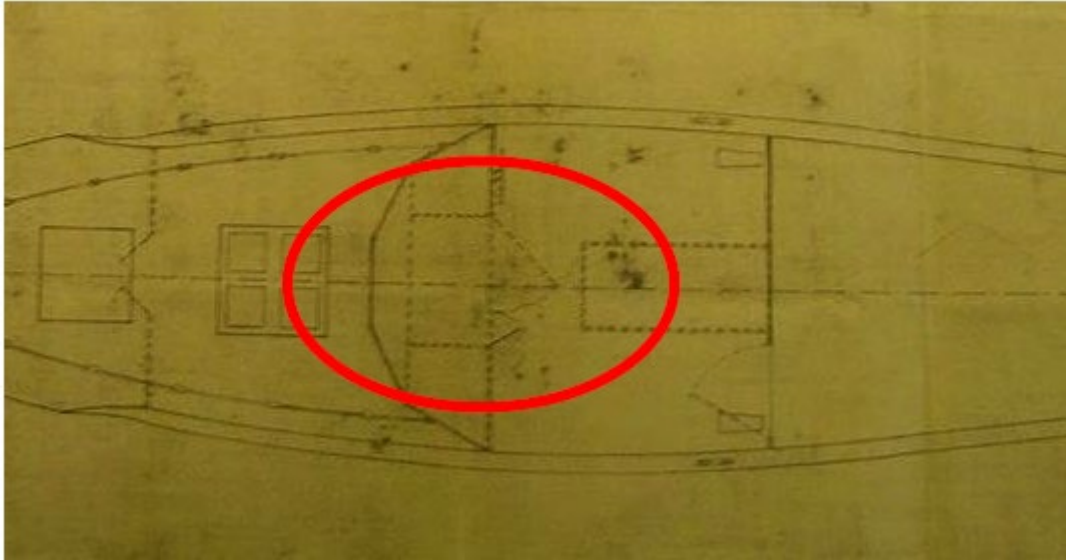


Bilde 9 I dag er det ventil på fordekk

Luke ved nedgang til salong

På tegningen fra nybygget i 1916 kan en se at det opprinnelig har vært en luke ved nedgangen til salongen. Denne er her ikke i dag, men en kan se spor etter den.

Vi kan se at dekkbjelken over døren er skjøtet og har merker etter kraveller (langskips bjelker). Tappene fra kravellene er synlig på baksiden av første dekkbjelke.



Bilde 10 Utsnitt fra byggetegning der luken er inntegnet

Salongen

Hyllene over benkene i salongen er det John Ausland som har montert

Eksosanlegg

Johan Ausland laget nytt eksosanlegg da han eide båten.

Navn

Båten har ikke fått navn før i nyere tid. Den ble på folkemunne kald Eydebåten. Ausland oppkalte båten etter hans mor Elida, det samme navnet som Eydes andres kone

Motorkasse og benk akterut

Ausland har laget en større motorkasse samt ny benk i finer akterut. Elen forteller at hennes far bygde motorkassen før dette. En kan anta at motorkassen har blitt endret i takt med motoren. På bilde av Håkon Øien ved roret fra innlegg i Hydromagasinet fra 1987 kan en så vidt se forkanten av motorkassen.

Fordekket

Det har vært skiftet seilduk på fordekket. I følge Ausland ble dette gjort av Hans Øien.

Det kan se ut som om dekket under også er skiftet. Denne antagelsen baserer seg på at det ikke er merker der den opprinnelige skyveluken har vært.

Håndrekke

Fartøyet er bygd med en håndrekke på fordekket. Denne er der ikke i dag.

Fenderlist

I forbindelse med at fordekket ble skiftet har også listen langs fordekket blitt byttet. På bilder kan vi se at denne listen opprinnelig hadde rund fasong som fenderlistene. I dag er denne flat og av eik og ikke mahogni som opprinnelig.



Bilde 11 *Fartøyet slik det opprinnelig ble bygget med håndrekke på fordekket og med rund list*

Feste til årene

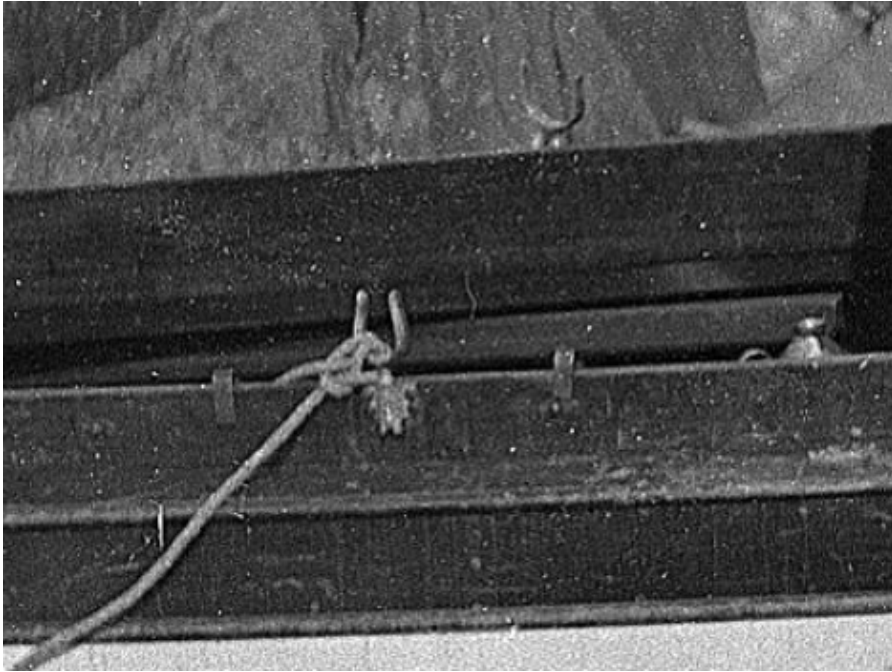
Feste til årene er i følge Elen Øien laget av hennes far. Han var lei av at de lå og slang. En kan imidlertid se både årepinner og et slags feste for årene på bilder fra da båten fortsatt hadde overbygg.



Bilde 12 *Åregaffelen og feste for åren*

Åregafler

Feste til åregaflene har på et tidspunkt blitt forandret. Opprinnelig satt disse på innsiden av kokpitkarmen, mens de i dag står i en treklosse på utsiden.



Bilde 13 FEste til åregaflene på innsiden



Bilde 14 Feste til åregaflene i dag

Pullerter

Pullertene på fordekket ser ut fra eldre bilder ut som de er de samme, eller i alle fall ser likedan ut. Det kan se ut som pullertene på akterdekket også har sett slik ut, men de har på et tidspunkt blitt byttet og fått endret utseende.



Bilde 15 Opprinnelig pullert på fordekket



Bilde 16 Tilsvarende pullert på fordekket også i dag



Bilde 17 Opprinnelig pullert på akterdekket



Bilde 18 Nye pullerter på akterdekket

Rorkult

Det har tidligere vært en bøyle over rorkulten akterut. Boltene står der fremdeles, men bøylene er borte.



Bilde 19 Slik det ser ut i dag



Bilde 20 Årstall 1916-1920

Bøylen kan en se på gamle bilder. Om den har sett lik ut hele tiden og om den har vært byttet er vanskelig å si noe om.

Motor

Det har blitt byttet motor flere ganger. Det er nærliggende å tro at motorkassen har blitt endret samtidig.

I forbindelse med motorskifte i 1960 laget Ivar Hansson som fagprøve en ny kobling mellom motor og aksling.

Spant

Det er både spant og ribber i båten.

Ribbene er i eik 25x32 mm. De er klinket fast med kobberklink og ½" roer. Det var ikke mulig å måle dimensjonen på klinken. Det er 4 ribber mellom hvert spant med c/c avstand på 20,5 cm. Spantene er også laget av eik. Hvert spant består av tre deler, ett som ligger over kjølen og strekker seg opp i kimmingen på hver side og derfra og opp, en opplenger. Disse er skjøtet sammen med et eikestykke på hver side, (14 mm tykt) Dette er skrudd fast i spantene med treskruer fra hver side.

Spantene er også laget av eik. Hvert spant består av tre deler, ett som ligger over kjølen og strekker seg opp i kimmingen på hver side og derfra og opp, en opplenger. Disse er skjøtet sammen med et eikestykke på hver side, (14 mm tykt) Dette er skrudd fast i spantene med treskruer fra hver side.



Bilde 21 Ribber, bunnstokk og skjøtestykke styrbord side



Bilde 22 Ribber, bunnstokk og skjøtestykke babord side

Hud

Huden er i furu og mahogny. Det er 13 omfar hvorav det øverste er av mahogni. Under vann er huden ca 22 mm. Mens over er den ca. 16 mm.

Den er klinket i ribbene og spikret eller skrudd til spant og speil, men dette var ikke mulig å sjekke siden det er propper over alle festemidler.

Huden virker i forbausende god stand, alderen tatt i betraktning. Det er montert en metallplate på kjølbordet på begge sider i forskipet. Dette kan tyde på at det har vært en grunnstøting på et tidspunkt og at det har blitt en skade på bordene som så er reparert med en bot. Kjøøl og stevn er av eik.



Bilde 23 Utvendig hud i forskipet



Bilde 24 Innvendig babord side

Fordekk og bjelker

Fordekket er lagt med furubord med fas på undersiden (18x58mm), det er litt usikkert om de har not og fjær, Når man trykker på bordene beveger de seg ulikt så det kan virke som det ikke er not og fjær. Dette kan være noe av forklaringen på hvorfor det er så mykt. Oppå bordene ligger det seilduk. Denne er sydd sammen av to stykker med søm langs senterlinjen og klemt med fenderlist ute i kanten.

I akterkant har det tidligere vært en luke over døren inn til kahytten. Her er det spor etter kraveller i bjelkene men ingen spor på undersiden av dekksp plankene. Dette kan derfor tyde på at dekket også ble byttet i samme omgang. Hvis seilduken fjernes vil man tydelig se om det her er reparert eller alt er byttet.

Tilstanden på dekksp planken og dekksp bjelker virker ok, men seglduken må byttes.

Eikelisten langs kanten av fordekket er dårlig og mangler delvis. Denne bør byttes i forbindelse med reparasjonsarbeidet. Ved eventuell tilbakeføring må denne lages i mahogni med riktig fasong.



Bilde 25 Fordekket



Bilde 26 Fordekket i salongen



Bilde 27 Luke på fordekk

Overbygg

Hele overbyggert er i mahogny. Tilstanden på dette er god, men bør mattes og lages. Det som er vanskelig å vurdere er om overgangen mellom skandekk og overbygg og vinduene er tette.

Vinduene er kittet i fals med utvendig mahognilist.

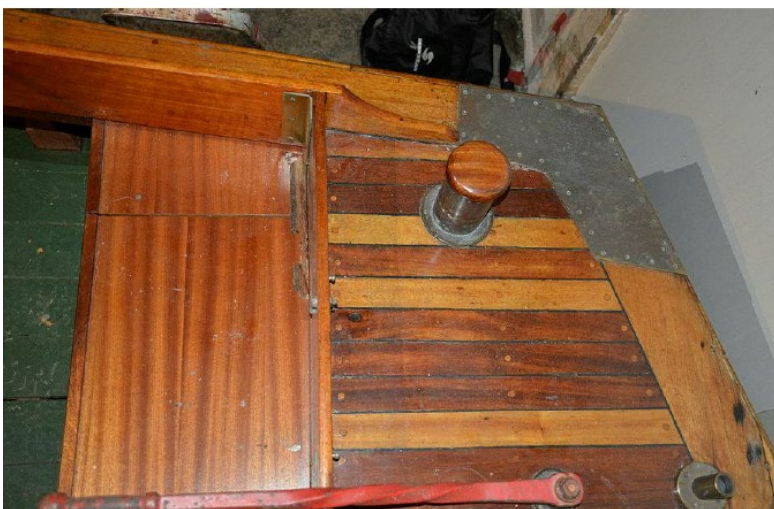
Vindskjermen er i god stand, men bør mattes og lakkes.

Akterdekk

Akterdekket er av mahogni 50mm plank. På hver side akter er det forsterket med en plate. Dette er gjort fordi skandekk er dårlig på undersiden. Her bør skandekksplanken akter byttes i sin helhet. En kan se at noen av dekksp plankene er blitt byttet da de har en mørkere farge enn resten.



Bilde 28 Akterdekk babord side



Bilde 29 Akterdekk styrbord side

Kjølbolter og kjølsvin

Båten har ikke kjølsvin. Kjølbolter av stål 12 mm med firkantmutter.

Luker / skylight

Skylight og luke på fordekket er originale. Disse er laget av mahogni og tilstanden er bra. I forbindelse med skifting av seilduk / dekk må disse demonteres, mattes over og lakkres.



Bilde 30 Skylight sett fra salongen



Bilde 31 Skylight og luke på fordekk

Rorarrangement

Rattet er montert på skottet på styrbord side.

Det er en kjetting som går over kabelaret og videre wire bak til rorakslingen.

Det er også rorkult på akterdekket.



Bilde 32 Ratt og kjetting

Kokpit

Sittebenk akter og motorkasse er laget i mahogni finer. Angivelig ved motorbytte. Tilstanden på dette er god.

Aktenfor motorkassen er det en tofte som kan skyves fram og tilbake. Dette slik at en kan tilpasse den til riktig roposisjon.



Bilde 33 Motorkasse



Bilde 34 Toft og sittebank akter

Innredning salonger

Benker, dører og skott i salongen er i god stand. Lakkerte deler bør imidlertid mattes ned og lakkeres på nytt.



Bilde 35 Seng og benk BB side i salongen



Bilde 36 Seng og benk SB side i salongen

Verneperioden

I denne fredningsdokumentasjonen gjennomgås hele fartøyets historie. Fartøyets referansepunkt for vern er byggeåret 1916, og restaureringen har hatt som mål å tilbakeføre båten til sitt originale utseende med tidsriktig motor. Dette var slik Eydebåten var under perioden den ble brukt av Sam Eyde på Møsvatn.

Sam Eyde

«Eydebåten» var, når den ble sjøsatt, en av de første, om ikke den aller første, privateide motoriserte fartøyet på Møsvatn. Fartøyet var bestilt av Norsk Hydro, ved Sam Eyde, for reiser på Møsvatn, bl.a. i kommunikasjon med grunneiere om kjøp og rettigheter. Bruk av båt på Møsvatn var den mest effektive, og noen plasser den eneste måten å komme rundt i området på.

Ombygginger

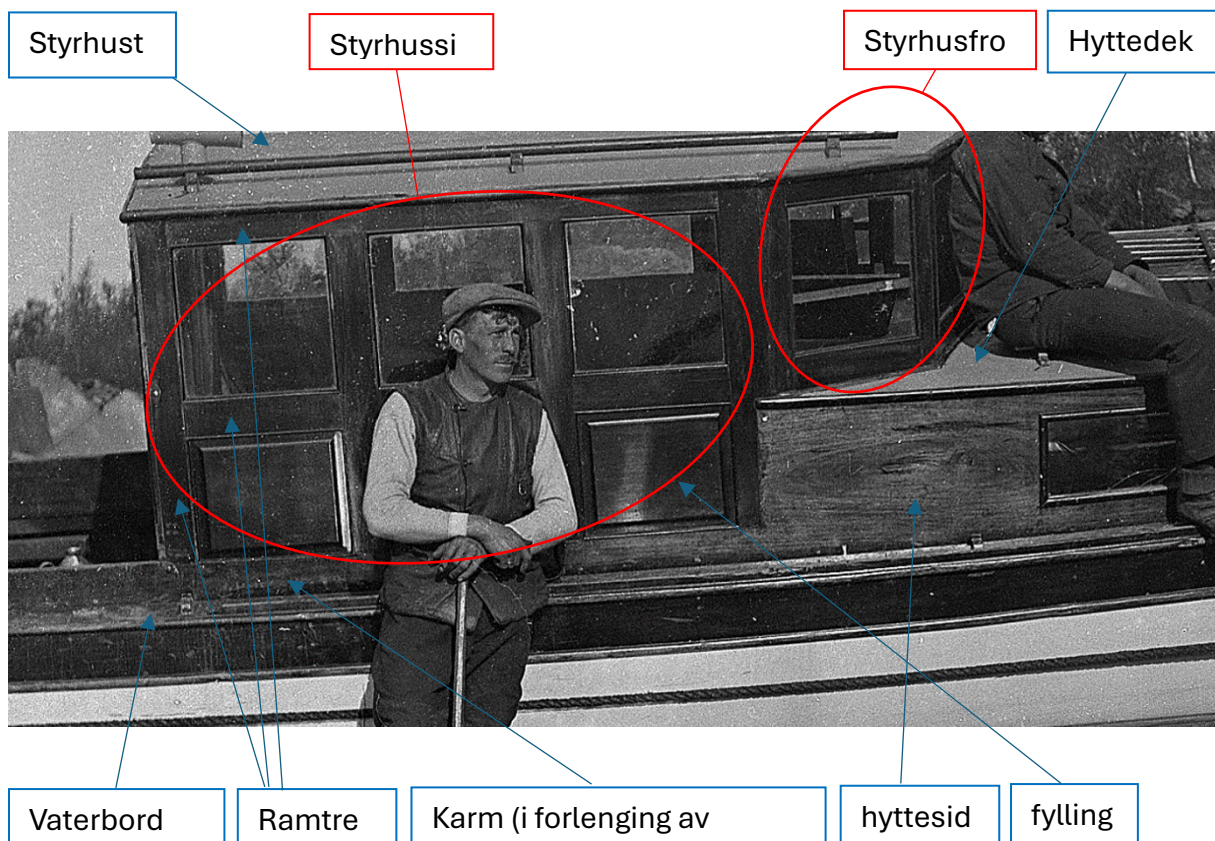
Huset på dekk ble på et tidspunkt fjernet og fartøyet var helt åpent frem til 2007 da John Ausland overtok båten. Han laget vindskjerm og satt på kalesje. Motoren har også blitt byttet ut flere ganger i løpet av årene og det ble byttet motor i 1950, 1968 og 2007 med de småendringer som dette medførte.

Restaurering

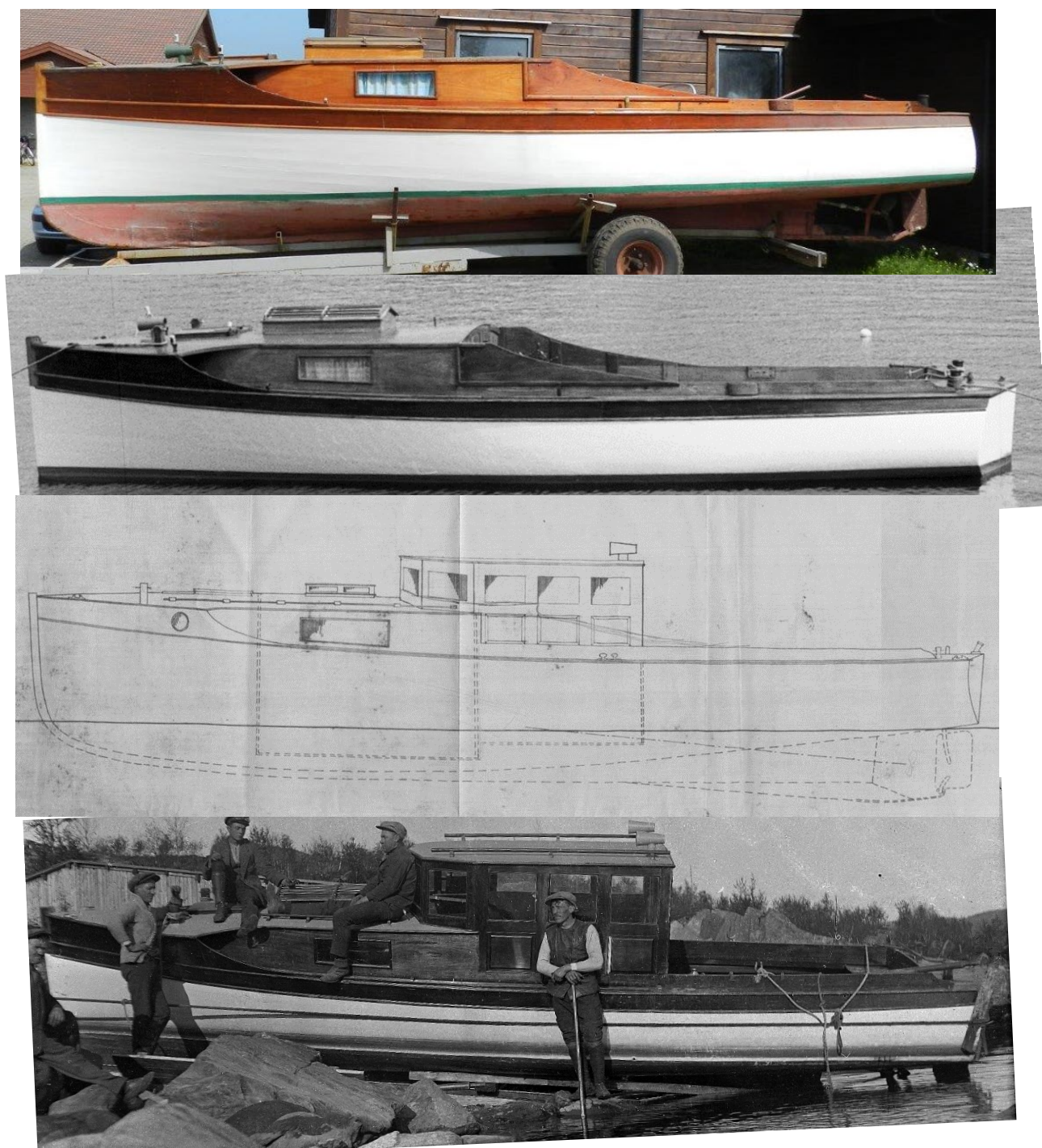
I 2019 ble det bestilt en tilstandsvurdering av fartøyet, denne ble gjennomført av Hardanger Fartøyvernssenter. Samtidig ble det lagt en plan for istandsetting og tilbakeføring av «Eydebåten». Telemark fylkeskommune ga tilskudd til dette over eget budsjett, arbeidene ble igangsatt i 2022. Arbeidene var estimert til 1,2 millioner kroner. Våren 2024 ble arbeidene med tilbakeføring og istandsetting ferdigstilt. Motor ble anskaffet og montert i 2025, en Regal 1918 (10 hk), som er tilsvarende som originalt satt i båten

Regal 8 hk bensinmotoren er fra 1918, og var originalt var montert i Lossskøyten Beiningen. Etter 11 år i drift, ble motoren byttet ut i 1929. Motoren ble i sin tid donert av den pensjonerte losen Lauritz Paul Vikre. David Knutsen var først ute på sjøhusloftet i Beiningen og samlet sammen det han fant av deler, da motoren var demontert. Deretter var de en gjeng som hentet delene med båt, for så å bringe de inn til Karmøy Råsegjarlag sitt verksted. Dette er da i år 2001. Motoren er da altså gitt av en etterkommer av opprinnelig eier. Enten sønn eller nevø. Restaureringsarbeidet blir gjort av David Knutsen i perioden 2001 og frem til oppstart i 2003. Motoren var etter forholdene ganske komplett og i god forfatning sammenlignet med andre prosjekter.

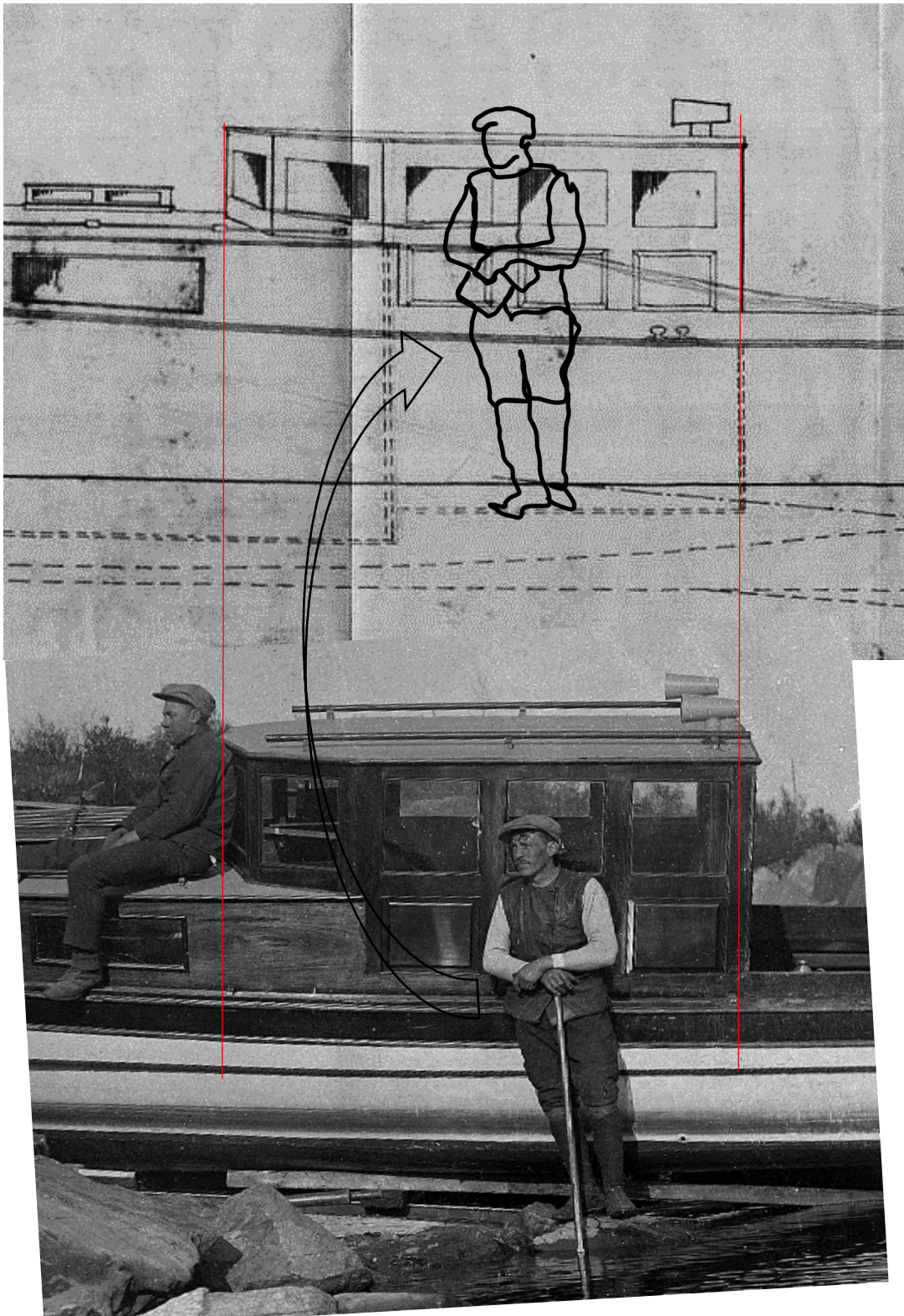
Dokumentasjon av Hardanger Fartøyvernssenter for rekonstruksjon av styrhus



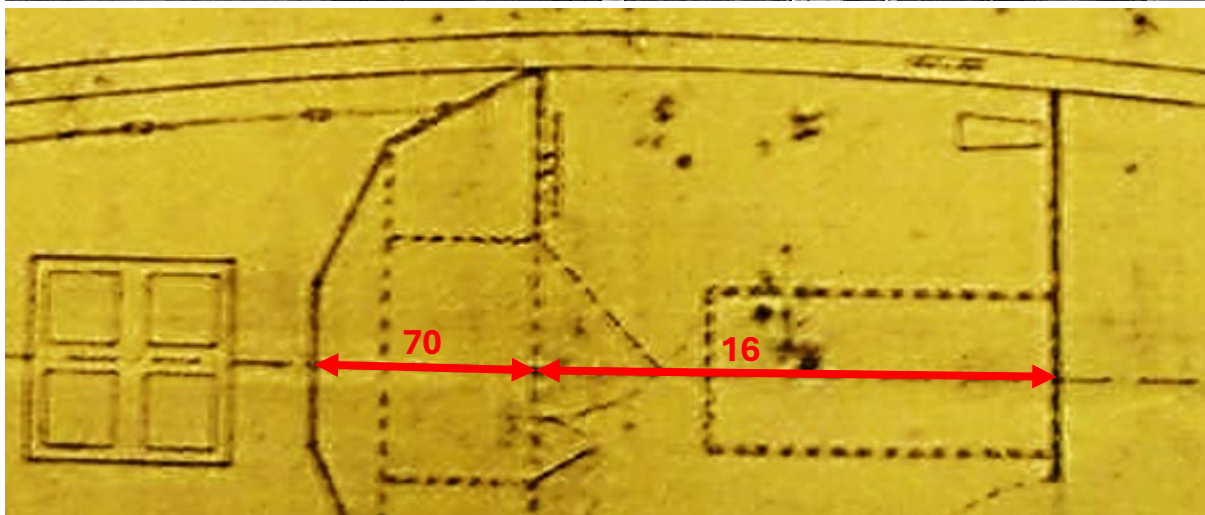
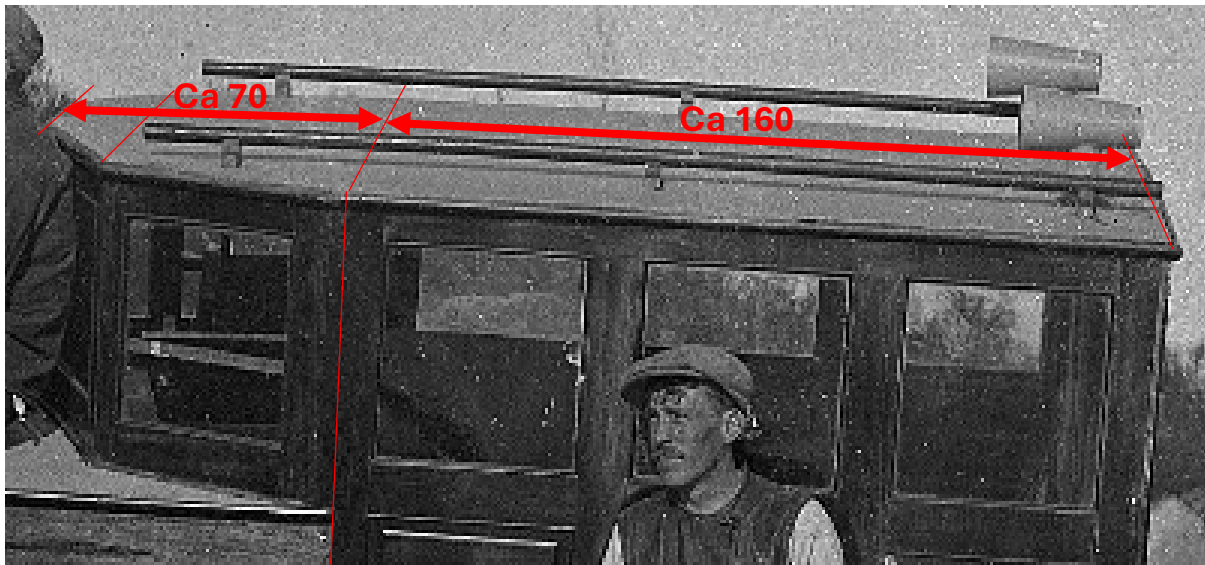
Figur 1. Definisjonar.



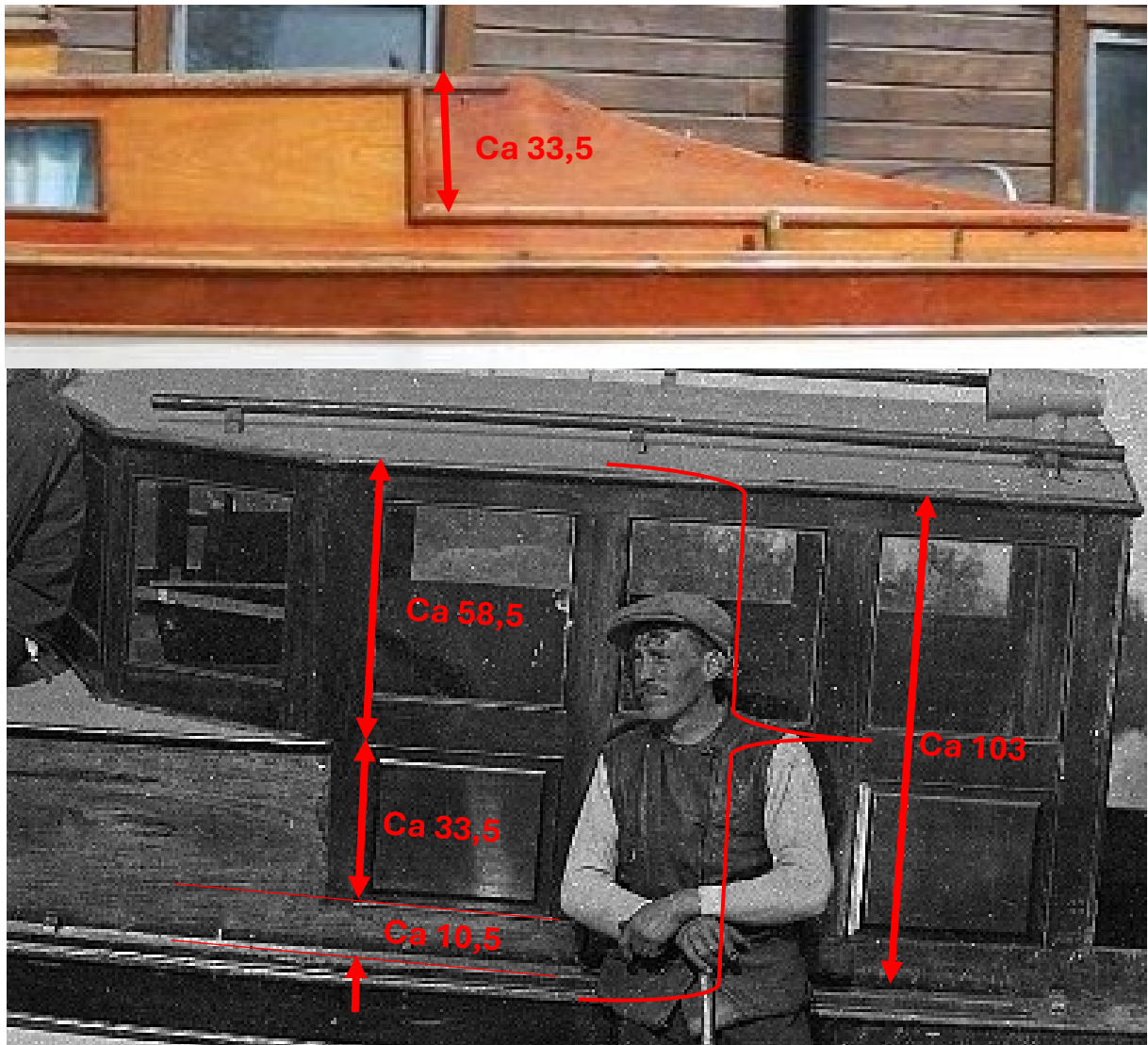
Figur 2. Samanstilling av utsnitt frå tre ulike foto samt teikninga datert 1915. Det øvste fotografiet er dagens båt, medan fotografiet nedanfor er frå rundt 1960 –kort tid etter at båten vart pussa opp og styrhuset fjerna. Den nedste biletet er frå då båten var ny, 1916 eller litt seinare. Fotografiet er spegelvendt for betre å kunne samanliknast med teikninga.



Figur 3. samanstilling mellom utsnitt frå (spegelvend) fotografi og utsnitt frå teikning. Dei raude strekane viser at storleiksforhaldet er ganske likt, medan konturane av den oppreiste mannen viser at det i styrhuset er for kort avstand mellom dør og tak på teikninga.



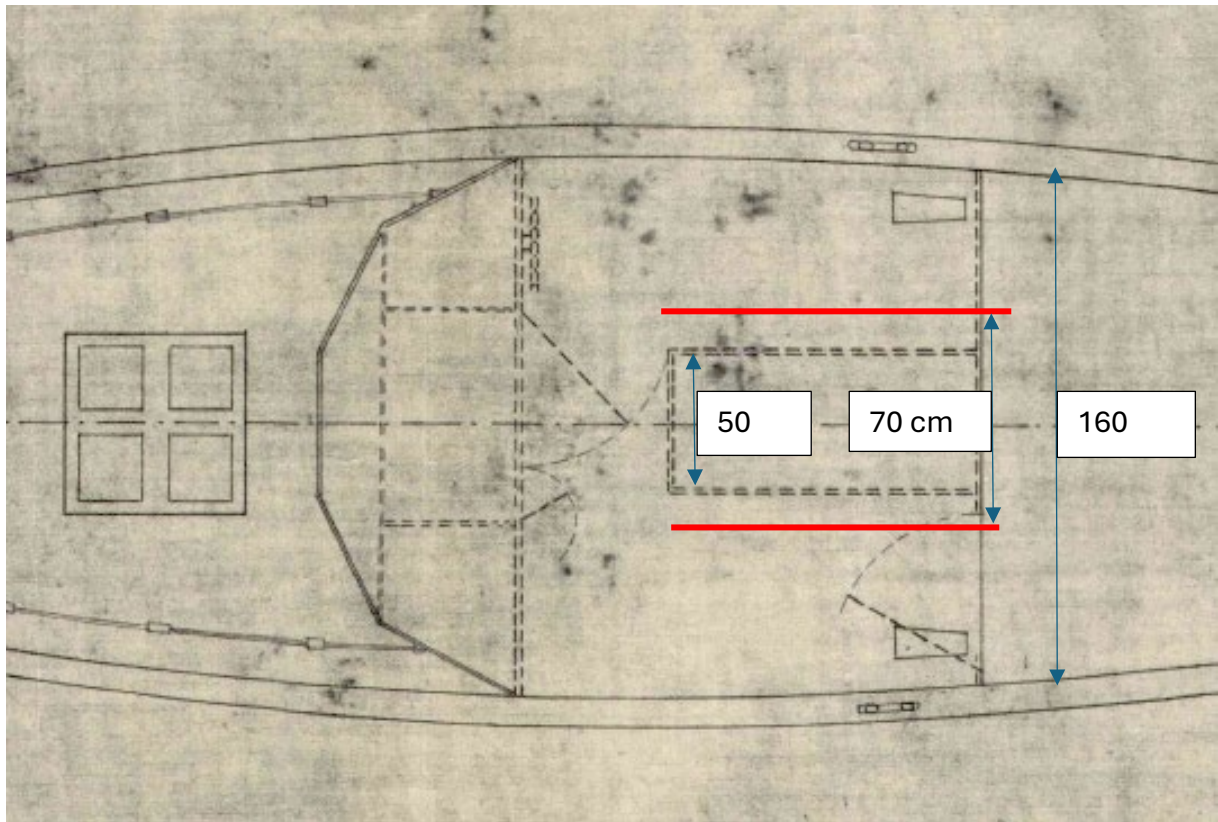
Figur 4. Med utgangspunkt i att sidene på styrhuset er 160 cm lange, kan fronten bereknast til å strekke seg ca 70 cm inn på hyttedekket. Forholdet passer godt med teikninga.



Figur 5. Øvst: fotografi av dagens utgåve. Nedst: Utsnitt av spegelvend utgåve av det eldste fotografiet. Ved hjelp av tilgjengelege mål og forholdstal kan høgdene estimerast nokolunde.



Figur 6. Ved hjelp av kjende avstandar og forholdstal kan også lengda på styrhuset bereknast ganske nøyaktig. Estimert avstand passar svært godt med det som sannsynlegvis er spor etter akterskottet i cockpiten.



Figur 8. Illustrasjonen viser kor mykje breiar dagens motorkasse er. Dette får konsekvensar for dørøpninga

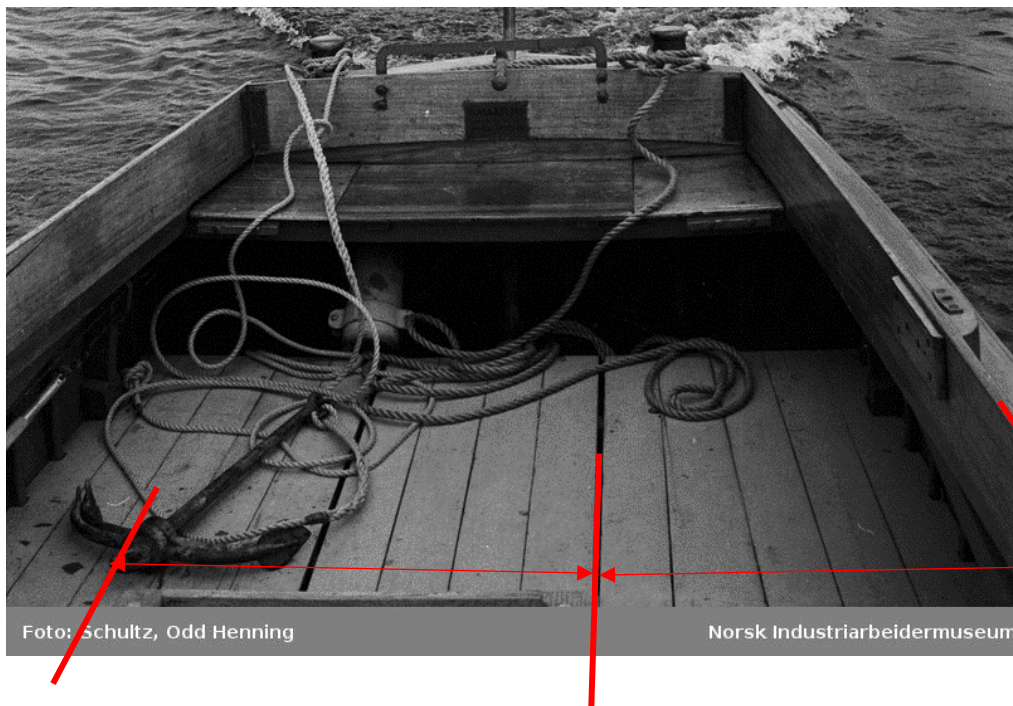


Foto: Schultz, Odd Henning

Norsk Industriarbeidermuseum

Figur 7. Etter motorskifte i 1960 (14 HK Volvo Penta). Framleis smal motorkasse.

Bilder fra restaureringsarbeidet



Bilde 37 Her er konstruksjonen bjelker på plass



Bilde 38 Viser arbeider med oppbygging av styrhus



Bilde 39 Seilduken på plass. Panelen på styrehustaket er ferdig spikret og klart for strie, og seilduk.



Bilde 40 Første grunning



Bilde 41 Seilduken med første strøkk med grønn linoljemaling. Skrpget er sparklet og nat er kittet. Kjølen reparert og spunset for skade etter grunnstøtingen som skjedde året 1398. Styrehus er ferdig limt og montert takbjelker hvor fyllingene (speil) er på plass i styrehuset.



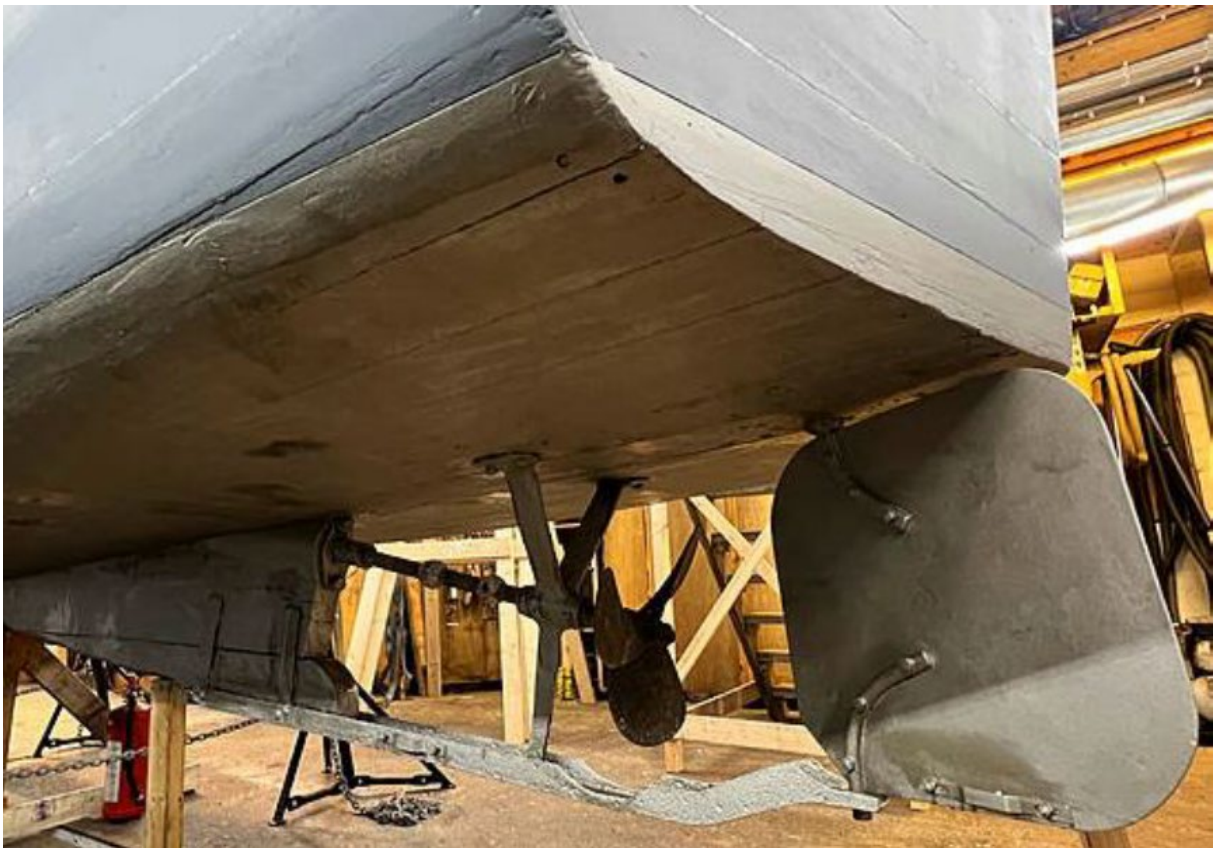
Bilde 42 Vannlinje laget med et spor risset inn i huden. Huden under vannlinje er impregnert, primet, og grunnet. Fribord lakker første strøk.



Bilde 43 Sett fra styrbord side. Vindu som er i salongen, er ført tilbake til tidsriktig utførelse med rett fasong som tidligere.



Bilde 44 Akter styrbord



Bilde 45 Ror med beslag er rustbehandlet og grunnet klart for bunnstoff.



Bilde 46 Lakkering av skandbord og akterdekk



Bilde 47 Skroge malt hvit



Bilde 48 Seilduken etterstramet og slipt ned for siste støk maling. Luke, og skylight remoter tilbake for optimal tetting til seilduk.



Bilde 49 Detaljer inne i salongen. Skrog er malt i original rustrød farge. Dørken er malt grønn og er montert å plass. er remontert, og skott med dører er ferdig lakkert.



Bilde 50 Lukene under arbeid

Vernestatus og forvaltningsmyndighet

«Eydebåten» har ikke formell status som vernet eller fredet, og har derfor mottatt støtte fra Telemark fylkeskommune over eget budsjett i restaureringsarbeidene. Når prosessen med å starte fredning av Eydebåten, ble det gitt midler til innkjøp og montering av motor over tilskuddspost 74 for fartøyvern.

Bilder:



Bilde 51 Fotograf: Thor Lars Christiansen



Bilde 52 Fotograf: Thor Lars Christiansen



Bilde 53 Fotograf: Thor Lars Christiansen



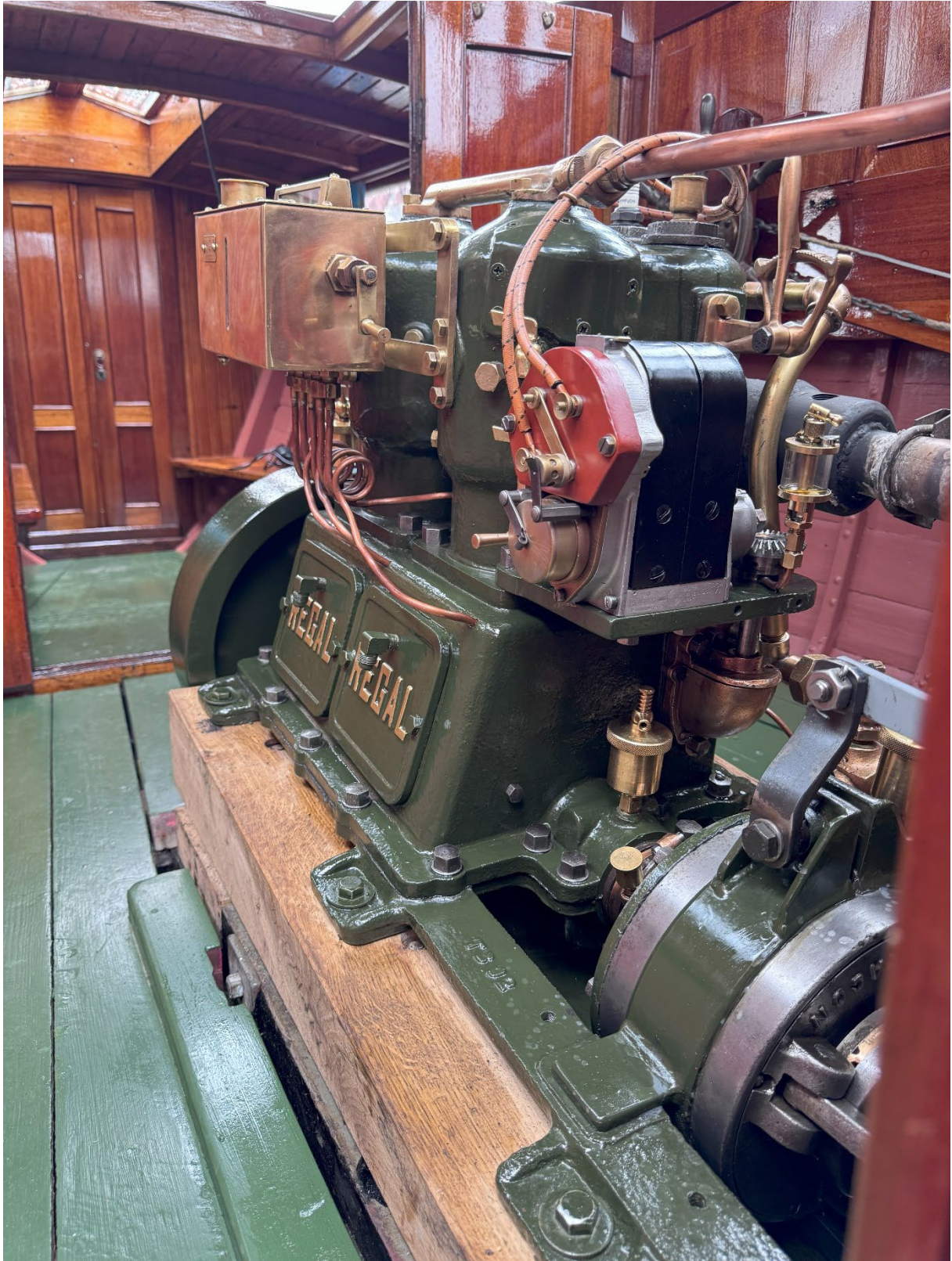
Bilde 54 Fotograf: Thor Lars Christiansen



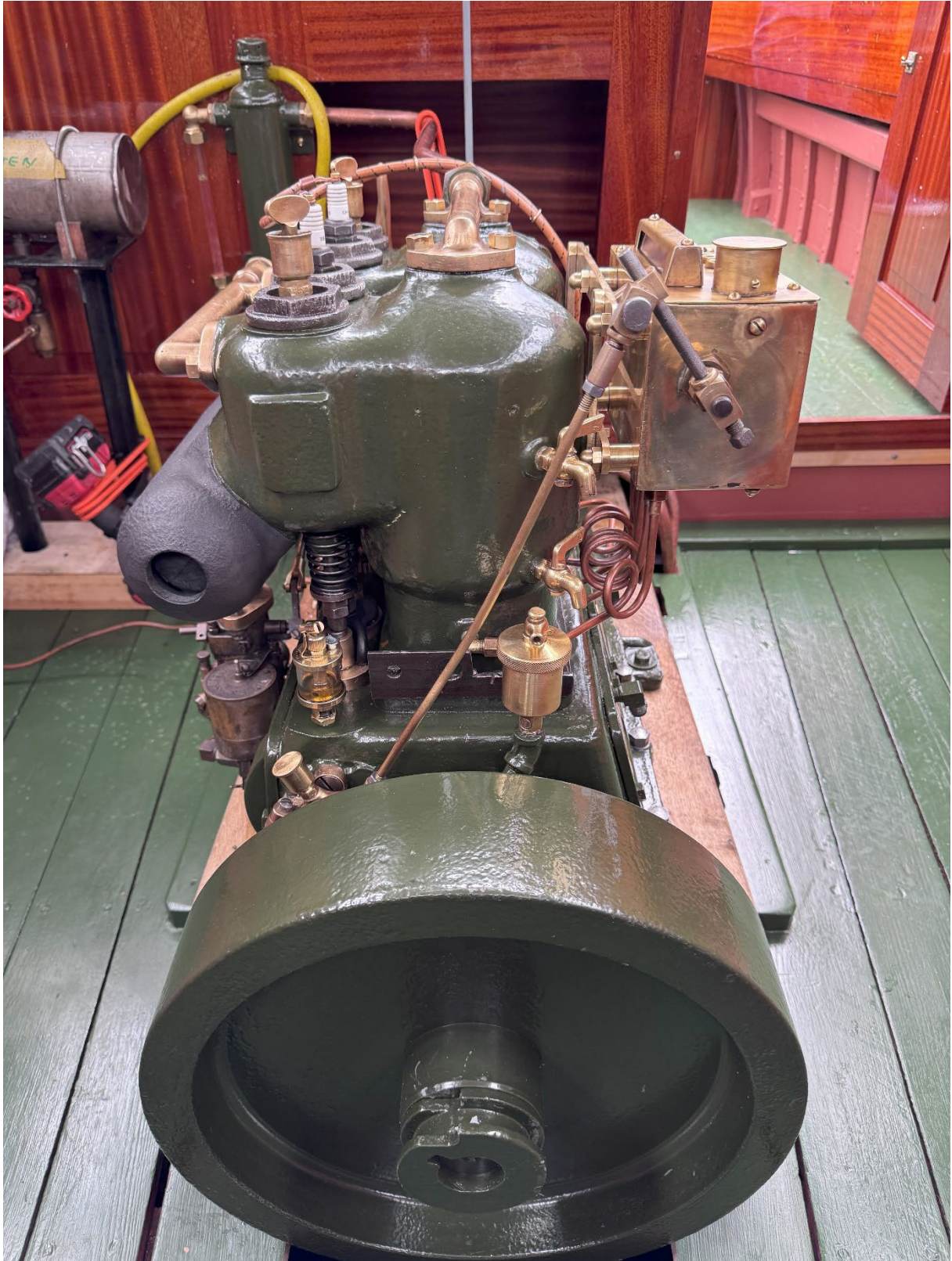
Bilde 55 Fotograf: Thor Lars Christiansen



Bilde 56 Fotograf: Thor Lars Christiansen



Bilde 57 Fotograf: Thor Lars Christiansen



Bilde 58 Fotograf: Thor Lars Christiansen

Litteratur, kilder og informanter

Hardanger Fartøyvernssenter – Tilstandsvurdering «Eydebåten» - Elida, Mars 2019

Hardanger Fartøyvernssenter – Eydebåten Månedsrapport nr. 1, arbeid desember/januar 2024

Hardanger Fartøyvernssenter – Eydebåten Månedsrapport nr. 2, arbeid februar 2024

Hardanger Fartøyvernssenter – Eydebåten Månedsrapport nr. 3, arbeid april-juli 2024

Hardanger Fartøyvernssenter – Eydebåten Motor Månedsrapport nr. 4, arbeid 2024-25

Hardanger Fartøyvernssenter – Observasjoner og beregninger knytt til rekonstruksjon av overbygg på Eydebåten

Bilder 1-50 hentet fra rapporter og tilstandsvurdering av Hardanger Fartøyvernssenter.

Bilder 51-58 fra Vinje kommune, fotograf Thor Lars Christiansen