

## M/S Brandbu – Året 2021

Ved årsskiftet 20/21 fremstod MS Brandbu nokså ferdig – over dekk. Etter et år med restriksjoner var vi forsinket i arbeidet spesielt i lugaren. Pandemien skapte også i 2021 utfordringer og gjorde arbeidet krevende. Det ble i liten grad åpnet for å kunne ha større dugnader for de frivillige, og som året før ble det primært en liten kjerne i tillegg til prosjektleder fra museet som arbeidet jevnt og trutt med ulike oppgaver. Takket være overføring av tilsagnet fra Riksantikvaren/Innlandet fylke, var det gjenstående arbeidet i mannskapslugar og lasterom mulig å videreføre med innleid håndverkskompetanse. Som tidligere år har vi også i 2021 hatt svært god bistand fra ulike fagfolk som i svært liten grad har tatt betalt for tjenester, maskinleie eller verktøymateriell. Dette er arbeidstid og kostnader som vanskelig kan prises, men som har hatt enorm betydning både for motivasjon, kvalitet og sikring av gjennomføring på store og små oppgaver. Dette gjelder spesielt for arbeid tilknyttet drivlinje og maskin, et arbeid som i all hovedsak har vært drevet fremover og utført av Lennart Bildengjerdingen i venneforeningen.

Målet var å få ferdigstilt det vi siden oppstarten i 2015 har definert som hovedelementer i istandsettelsesprosjektet. De ulike elementene har krevd ulik kompetanse, og prosjektet har i løpet av årene hatt stor glede av en rekke ulike fagpersoner, frivillige i og utenfor venneforeningens medlemsmasse, og innleid arbeidskraft i gjennomføringen. Hovedkonstruksjon (skrog) ble ferdigstilt i 2019. I 2021 gjenstod noe malingsarbeid (toppstrøk) innvendig og utvendig. Motor/drivlinje: Motoren ble overhaldt og restaurert i 2016 og innsatt i 2019. I 2021 gjenstod arbeid med drivstofftank og startluftsystem, sikring mot utslipp, montering av styre og rorkjetting, oppkobling og prøvestart/justering. Dekksarrangement: Styrhus, lasteromsluker og dekkshus var i stor grad ferdig ved årsskiftet, men manglet en del på detaljer og overflater. Det var søkt midler til å få sydd en tilpasset presenning til lukene. Mast og bom med vinsj og vaiere gjenstod. Mannskapslugar: Under dekk gjenstod vesentlig arbeid i lasterom og mannskapslugar. Ved årsskiftet var vi allikevel sikre på at arbeidet ville komme i mål i løpet av året slik at vi kunne invitere til markering av både skip og nytt havneanlegg før snøen la seg på nytt.



*Januar 2021, havnen i Røykenvik. Isen la seg tidlig, før vannet hadde trukket seg ut av gropa.*

Utover arbeidet med Brandbu gjenstod det enkelte viktige elementer på brygga som skulle ferdigstilles før en åpning. Ved årsskiftet var anlegget fortsatt sikret med et byggegjerde. Siden vannstanden i Randsfjorden synker med nærmere 3 meter, ligger Brandbu i vintermånedene nærmest i tørrdokk og det er langt ned fra bryggekannten. Med beliggenheten sentralt i et friområde med stor ferdsel var vi opptatt av sikring ikke bare for skip, men for folk. Arbeidet med havn og brygge har vært et parallellprosjekt siden 2018 og blitt finansiert av lokale fond, stiftelser og næringsliv. Mesteparten av arbeidet med tredekket og overflater er utført av frivillige og museet. Gran kommune er grunneier, med museet som leietaker i 2021. Anlegget har stor betydning for tilgjengeligheten og sikringen av Brandbu, samt for videre drift og formidlingsaktiviteter. I den forbindelse må også den tidligere smiebygningen (heretter kalt Havnesmia) sees. Bygningen eies av Gran kommune og har frem til 2021 vært utleid til venneforeningen. Havnesmia brukes som møte/og pauselokale, lager og verksted. Det er et mål å ta i bruk smierommet som utstillingsrom med besøkmottak, slik at grupper og andre kan få en introduksjon innendørs før besøket om bord. Etter ferdigstilling av havneanlegget er dette og Havnesmia slått sammen på samme leiekontrakt som overtas av museet.



*En glad gjeng på årets første dugnadsdag, april 2021. Endelig kunne man kalle inn til vårpuss og bryggesjau.*

## **Annet**

Det er i 2021 jobbet med etablering av et sikkerhetsstyringssystem og en FDV-plan. Sikkerhetsstyringssystemet (SSS) skal dekke krav som fremgår av Forskrift om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer, gjeldende fra 1.februar 2020. SSS danner grunnlag for oppfyllelse av skipssikkerhetsloven og Sjøfartsdirektoratets krav om årlig internkontrollrutine og vil innlemmes i museets internkontrollrutine.

### **Foto og beskrivelse arbeid i 2021**

*Nedenfor omtales i hovedsak de delelementer som vi har mottatt økonomisk støtte til. For å synliggjøre omfang i oppgaver som er utført 2021 og det frivillige engasjementet er også deler av dette inkludert med foto og kortfattet beskrivelse. Alle foto: Grethe Johnsrud/Randsfjordmuseet der ikke annet er nevnt.*

### **Lasterom**

Arbeid med ferdigstilling av lasterommet kom raskt i gang på nyåret. Dette var viktig fordi rommet også var arbeidsrom for arbeidet som var i gang i lugaren foran, og det ville være hensiktsmessig å få materialene til lugararbeidet plassert her. Arbeidet var ferdigstilt tidlig i mars og er utført av Per Stegarud i samarbeid med museet og Morten Hjelløy. Materialer i gran og malmet furu (lekter) og av god, tettvokst kvalitet. Dørk og lager-/sittekasser ble rengjort og deretter oljet to strøk med Jupex45 før åpningen i september. Skipssider fikk også et nytt strøk maling (Tikkurila Temadur 50). Stegarud bistod i tillegg med tilpassing av døren i tverrskottet mellom lasterom og lugar, samt arbeider på skott. Alt av overflatebehandling i lasterommet er utført som egeninnsats.



*Dørken ble lagt november 2020*



*Per Stegarud jobber med lasterommet*



*Lagerkassene langs skutesiden er hengslet i lokket og gode å sitte på. Her blir det fine muligheter for skoleklasser, venneforeningsmedlemmer og andre besøkende. Per Stegarud på bildet.*



*Lasterom, 9.mars. Kun overflatebehandling gjenstår. I enden inn mot maskinskottet sees lensebrønnene. Her kan dørkeplaten løftes vekk ved behov. Det er støpt ballast som har hellning akterover til brønn. Dørken ligger med lufting (lektet opp) over ballast, og slik at den ikke blir utsatt ved mindre vanninntrengning. I kassene er det ikke lagt bunn, slik at man vil kunne se om det er fukt eller ligger vann på ballasten.*



*Lasterom klargjort for arrangement, september 2021. Det er CO<sub>2</sub> apparat i lasterom og maskinrom.*



*Lasterom ved befaring i 2013. Roar Sundt hadde opprinnelig planer om å ta med passasjerer/serveringstilbud og satte inn bl.a buss-seter og bord. Mot maskinskottet tenkte han lage en liten kjøkkenkrok. Benkene langs skipssiden fikk han fra Tryggheim (bedehus i Gran). Alt av inventar på bildet, samt kledning på skottet inn mot lugar og betonghellene er anskaffet og plassert av Sundt. Døren inn til lugaren og vinduet har vi restaurert og gjenbrukt. Døren er en kopi som Roar fikk laget på Blekkerud snekkerverksted, den er basert på restene etter døren som stod i restene av skottet i 1979.*

## Mannskapslugar

Arbeidet med lugaren var godt i gang og ble gjenopptatt etter hvert som temperaturen steg på våren. Det har vært et svært tidkrevende og nitidig stykke arbeid, der hver enkelt planke er tilpasset, bøyd på plass og spikret for hånd. Hvert element ble dokumentert og merket ved demonteringen i 2015 og det har medgått mye tid på utvelgelse av de deler som har vært i god nok kvalitet for gjenbruk. Prinsippet har i stor grad vært å gjenbruke så mye som mulig. For materialene som var skadet (råte- og tørkeskader/strukturelle skader), ble det laget nøyaktig kopi. Der det var mindre skader, ble ødelagt treverk skåret bort og nytt felt inn. Større felt manglet og ble rekonstruert, basert på gjenværende spor og sammenligning. Noe av det originale materialet er tatt til side og oppbevares på museet, slik at man senere og ved behov har mulighet til å få et bedre inntrykk av de opprinnelige materialene enn det man kan i den ferdigstilte lugaren, der mesteparten av det gjenbrukte materialet er malt. De bevarte paneldelene er merket og nummerert med referanse til dokumentasjonstegningene. Slik er det enkelt å finne igjen plassering.

Undervegs er det gjort funn som forteller om gjenbruk av materialer. Spesielt er det tydelig i forbindelse med ombygging av lugaren rundt 1920. Det er ulike profiler på panel, spesielt i himling. Spor i maling etter tidligere feste av køyer forteller at himlingsbord har blitt justert/forskjøvet. Morten Hjelløy har vært aktivt deltakende i dokumentasjonen og utførende både i arbeid og tolkning. Hjelløy har kompetanse på eldre skipsinteriører og hans erfaring og tolkninger av spor og gjenværende deler ligger til grunn for valg som er tatt. Det skrives en mer bilderik og detaljert



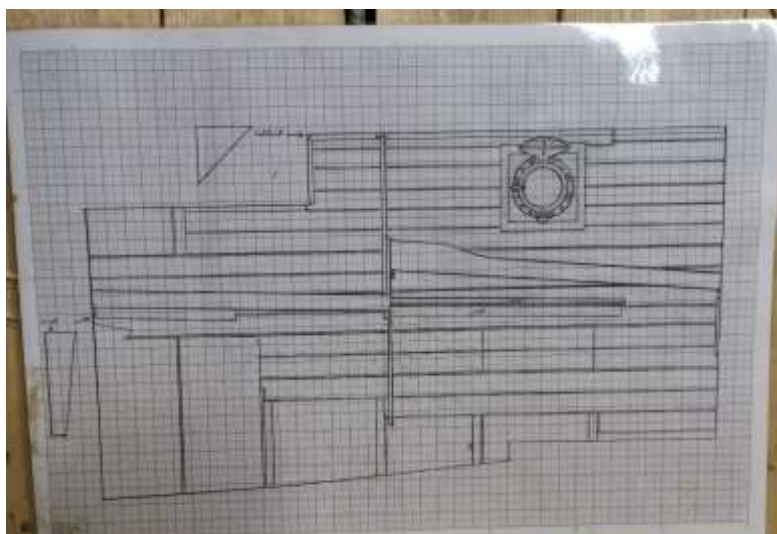
*Himlingsbord over køyer babord side. Den gule fargen er tidl. grunning*

rapport over rekonstruksjonsarbeidet som er gjort, basert på Hjelløys vurderinger av funn og arbeidet han har gjort.

Alt trevirke som er brukt for kopiering og rekonstruksjon er plukket på lokal sag. Det er brukt furu kjerneved i spant, leker, spikerslag og reisverk. Øvrig materiale er i tettvokst granvirke. Bolter og festemidler i stålbjelker er benyttet igjen, i den grad gjenger har vært i orden. Boltene er rengjort og innsatt med olje før bruk.



*Bevarte deler fra bb skuteseide lagt utover for vurdering. Stor variasjon i kvalitet og mesteparten av dette måtte kopieres og gjenskapes. Legg merke til spor i nr 4 og 5 nedenfra. Panelene er delvis skåret for lettere å kunne bøye inn til skuteseide. Over har man valgt å dele plankene i tre deler. Her er ikke panelet bøyd i forkant, i stedet er det kappet for å unngå problemet med innfesting.*



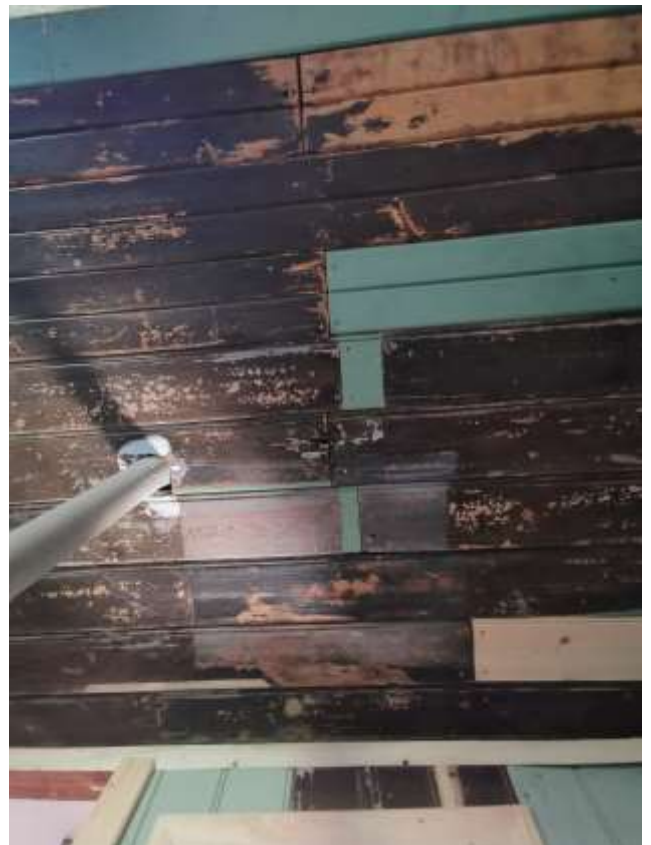
Tegning av BB side ved demontering. Morten Hjelløy



### Himling

Furulekter forankret til stålbjelker. I tillegg er det kraftige planker: 2`` x 8`` til boltefeste og forankring av ankervinsj. Himlingsbord er staff- og faspanel. Det er lagt papp under. I himlingen ble det funnet ulike malingslag på ulike steder, en lys grå ( og samme som på tverrskottene) ble valgt for oppmaling. Arbeidet med himlingen ble vanskeliggjort ved at skipssiden skrår veldig. Det var krevende å komme til i ytterkantene.

*Himling før demontering i 2015. Merk at den hvite veggen er av nyere dato. Under er foto som viser nytt og gammelt. På foto t.h. er deler av det nye materialet grunnet med samme grunning som sider og fremstår ikke i endelig farge.*





### Skutesider

De opprinnelige panelbordene på skuteside i lugar var i svært dårlig stand. Spesielt mot lasterommet og de øvre bordene mot himling. Det skyldes i stor grad at lugaren har vært fylt med vann i perioder og lekkasjer fra dekk. I rekonstruksjonen er det derfor byttet ut mye. Lekter på spant og spikerslag er delvis gjenbrukt, men også her måtte mye skiftes. Vi har benyttet kjerneved av furu til dette, og lagt



*Spesielt SB side var skadet og manglet garnering i 2015. Foto M.Hjelløy*



*BB side med køyer 2015. Foto M. Hjelløy*

tjærepapp. Der man hadde original bordpanel, ble denne kopiert. I noen tilfeller kunne man sammenligne med panelene på motsatt side av lugaren for å rekonstruere manglende felt.

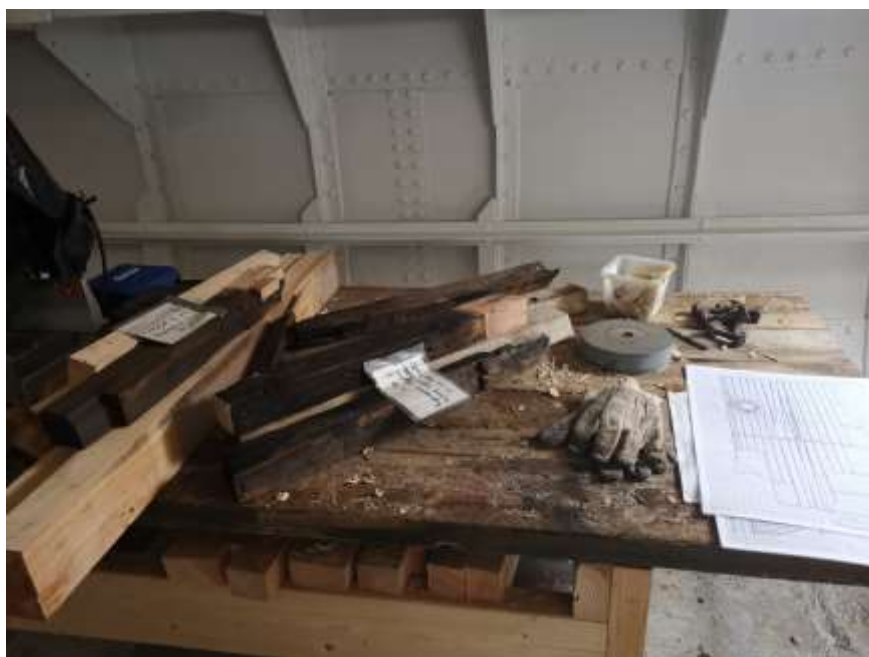


*Det ble valgt malingsystem fra Wibo til lugaren. Denne skal ikke blandes ut med terpentin, noe som var positivt også fra et HMS-perspektiv. Lugaren er liten og har kun naturlig ventilasjon fra køyer og takluke. I perioder med varmt vær ble det montert ei vifte i luka, og dekket ble spylt for å senke temperaturen. Den grønne fargen fremkommer godt på panelbord fra skuteside som har vært mindre utsatt for vann.*

På foto fremkommer nytt materiale tydelig. Alt ble grunnet med linolje, wibo slipstrykning, før innfesting. Innfesting og tilpassing av panel var en stor utfordring da disse måtte bøyes på plass. Det er tydelige spor av at også man opprinnelig hadde samme utfordring. De lengste plankene er snittet vertikalt, og enkelte steder kappet i tre deler. Noe av utfordringen skyldes den smale dørken og vanskelig å finne fotfeste, da man i stor grad må lene seg oppetter sidene.



*Rekonstruert spant/spikerslag boltet fast med originalbolt. Spantene er i kjerneved av furu og tilpasset for hånd etter kopi av de originale. Under: kopiering av spikerslag*





*Innfesting av bord SB. Morten fikk med seg en hjelpemann, Theodor J. Brynie (15) i arbeidet. Uvurderlig med en hånd ekstra og en fin introduksjon til kulturminnevern og restaureringshåndverk for vår nye generasjon. Her sees også den mer fysiske utfordringen mtp på omgivelser og vanskelig fotfeste.*



*Over og under. Garneringen SB side mot skott. Det var lite av de originale bordene som var i god nok stand til å brukes om igjen. Mesteparten av bordene under livholten manglet i 2015.*



## Skott

Kun deler av stenderverket døren, vinduet og noen panelbord var tilbake av tverrskottet mellom lasterom og lugar i 2015. Stenderverk ble satt opp i 2020 (se årsrapport) og ved årsskiftet var man i gang med panelet. Vi har felt inn flesteparten av de panelbordene som var igjen av det opprinnelige. Resten er nytt. Døren er restaurert. Det er en kopi som Roar Sundt fikk laget basert på den originale, som stod i restene etter skottet i 1979.



*Stenderverk tverrskott i kjerneved av furu.  
Under t.h.: Fra lugarside. Enkelte felt med  
original panel er bevart. Dette er ikke malt  
over, men beholdt med originalslitasje.*





*Over: Lugaren i 2014, før demontering. Under: rekonstruksjonen fra 2021. Enkelte av de originale panelbordene er ikke oppmalt, kun oljet. Vi har valg dette fordi synliggjøring av de valg som er gjort er en viktig og verdifull del av det formidlingstilbudet vi ønsker å ha.*





Foran i piggen er en liten støpejernovn med kokeplate. Røykrøret går opp gjennom pipe på dekk. Den originale ovnen er ikke bevart, dette er en Roar Sundt satte opp. Ovnens stod på en sterkt opprustet stålplate. I bordene under er det tydelige spor etter varme. Vi har valgt å beholde de opprinnelige bordene, da disse er skult under ny plate. Den nye platen er laget av smed Helge Brynie, av en eldre plate han hadde liggende.

Foto: Øverst og midten t.v: Merking av bord 2015 og tilbakemontering i 2021

Over: Plate som lå på bordene

Under t.v.: Oppmåling for ny plate.

Forrige side: Foto av ovnen 2014 og 2021







*Flere steder i lugaren er det beholdt elementer som forteller noe om hvilke valg som er gjort i restaureringsprosessen, men som også synliggjør originale deler.*



## Motor og drivlinje

Arbeidet med motor og drivlinje har hatt god fremdrift og blitt utført i takt med mulighetene etter hvert som annet arbeid har gått fremover.



*Lennart Bildengjerdingen monterer drivstoffsystemet, Olav Hasle bistår. Begge er frivillige i venneforeningen og med høy kompetanse på motor og maskin.*



*"Pipehatten" fjernes før oppstart. I juni laget den 101 år gamle motoren igjen røykringer over fjorden, til stor jubel og applaus fra etter hvert en større mengde skuelystne.*



*Foto t.v. maskinrom ved befaring med Roar Sundt i 2014. Drivstoffsystem defekt og ikke i bruk..*

I 2021 hadde motoren «satt seg» på eikeplankene, motoren var linjustert, og man kunne koble opp drivstofftank for prøvestart. 13.juni gjorde man forsøk på manuell start. Det var ikke annonsert, men ryktet gikk og det samlet seg etter hvert mange folk på brygga. Det tok tre timer og mange slitne armer, før «sterke Jermund» ble ringt etter. Med god teknikk og timing startet motoren. Det ble raskt klart at man ikke kunne basere seg på oppstart for hånd. En måned senere var trykktanken vi hadde fått av en frivillig på Mjøssamlingene trykktestet, koblet til kompressor og festet på bryggen med slange ned i maskinrommet. Med startluft startet motoren uten problemer. Det ble tatt flere filmer som blant annet kan sees på facebooksidene MS Brandbus venner og Youtube. En av filmene har over 100 000 treff (januar-22). Arbeidet i maskinen er det elementet i istandsettelsesprosjektet som har desidert størst oppmerksomhet fra en bred publikumskrets. Det er, med små unntak, i sin helhet utført og finansiert på frivillighet og gavmilde firma. Motorlyd og mulighet for ferdsel på fjorden er det som gjør Brandbu til en attraksjon og miljøskaper, og et kulturminne som samler et mangfold av mennesker rundt en felles interesse.



*Motor og gir er koblet sammen med propellaksling. Foto Lennart Bildengjerdningen*



*Drivstoffsystem montert, kobberrøret er lagt langs motorblokk for å minimere skade/brudd. Til venstre i bildet er dieselfilter montert delvis skjult under vinkel for dørkeplate. Gul slange er midlertidig brukt for lensepumpe. Foto: Lennart Bildengjerdningen*

Etter medvind kommer gjerne motvind. Etter at motoren hadde gått flere ganger og over timer uten problem var det på tide å koble til propellen for å prøvekjøre. Først måtte rorkjettingen og styre monteres, noe som ble ferdig 1.august. Nedturen kom da alt var koblet sammen. En ulyd, metall mot metall, i giret. Med kort tid til åpning ble det bestemt at vi måtte vente med å ta ut igjen girdelen for feilsøking. Den ble heist ut i september og demontert på verkstedet for sjekk. Her så man slitespor som kunne være årsak. Etter å ha utbedret ble motoren heist tilbake og montert for nytt forsøk. Det var lite forbedring og vi valgte derfor å igjen heise den ut av maskinrommet for å få ytterligere råd og eventuelt bistand fra ulike motorkyndige miljøer. Det ble blant annet tatt kontakt med Nordnorsk Fartøyvernssenter, som har spesialkompetanse på liknende motorer. Fartøyvernssenteret kjenner motoren vår godt etter å ha vært på befaring i forbindelse med et mulig oppdrag i 2015. Lennart Bildengjerdingen har også jevnlig vært i kontakt underveis i arbeidet han har utført. Det ble også undersøkt hvorvidt det kunne være andre som har kompetanse og verkstedfasiliteter for utbedring og mulig støping av deler. Det viste seg vanskelig å få noen til å påta seg en slik jobb, og Nordnorsk Fartøyvernssenter står igjen som vår beste mulighet.



*Giret ble heist ut og demontert i september for feilsøking. Her thrustlager som trolig må maskineres.*





Foto over og t.h. Groprust i kilespor. Delen bør maskineres for å gjøre kobling til giret tett og minimere slark og skjev slitasje. Foto under: Giret veier ca 700 kg og må løftes ut med kranbil via skyligheten i casingen. Delen ble tatt ut og fraktet til verkstedet hos Lennart høsten for demontering og feilsøking. Dessverre gav arbeidet ikke forventede resultater og man har i samråd med fagmiljøet på Gratangen (Nordnorsk fartøyvernsenter) bestemt at den må sendes dit for overhaling og reparasjon. Alle foto Lennart Bildengjerdingen



Trykktanken som ble gitt oss i gave har ikke fabrikkstempel eller serienummer og er derfor ikke mulig å sertifisere. Den har derfor kun blitt brukt for testing og innkjøring av motor med kompressor, og da sikret på brygga. For å kunne installere trykkluftstart må tanken være dokumentert sikker. Derfor ble det innhentet tilbud på sertifisert tank som kan kjøres på 16 bar og som er testet på 25.

I forbindelse med utfordringene Bredalsholmen (verftet) stod i da den nye casingen skulle monteres i 2019, måtte deksåpningen tilpasses med en cm (se Prosjektrapport 2019). Dette fikk betydning da trinsene til rorkjettingen skulle monteres tilbake og hullene var forskjøvet. Takket være «hussmeden» ble de tettet og nye hull borret for montering av trinsene. Roar Sundt fant ikke i 1979 det opprinnelige roret til Brandbu og lagde et selv. Som utgangspunkt brukte han et dreiehjul i støpejern og monterte flere grep. Rorfoten som stod i Brandbu i 1914 var tilpasset dette styret. Senere fikk Roar tak i den (antatt) originale rorfoten. Vi valgte å bruke denne, og tilpasset derfor styret noe (nytt kilespor). Justering ble altså foretatt på Roars arbeid, ikke originalobjektet. Det ble undersøkt mulighet for å anskaffe og bruke et originalt støpejernsror, blant annet ble det tatt kontakt med eier av et ror som var laget ved Drammen jernstøperi. Vi valgte allikevel å tilpasse og bruke roret til Roar. Både fordi det er funksjonelt og fordi det inkluderer og viderefører også Roars historie i Brandbu.

Styrhuset for øvrig har fått flere strøk med linoljemaling utvendig og innvendig. Det er også laget en løs dørk (rist) med luke over åpningen ned til maskinrom. Av inventar mangler flere elementer, det var i all hovedsak gått tapt da Sundt kjøpte skipet. Den originale signalklokken er funnet og mindre detaljer er montert. Vi vil jobbe videre med sentrale deler av inventaret, som f.eks maskintelegraf, for å skape et mer realistisk bilde av interiøret.



Bilde fra styrhus 2013.

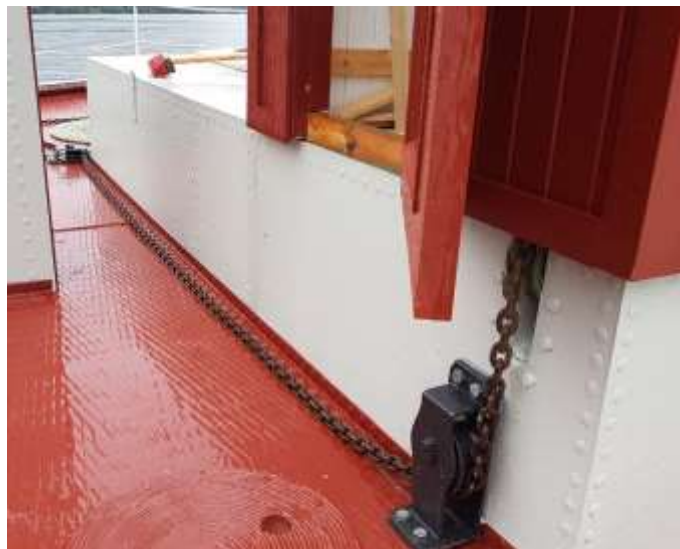


Foto fra styreanordning.

Oppe t.v.: Det grønne styret er laget ved Drammens jernstøperi og mekaniske verksted. Privat eie.

Nede t.v. Montering av feste for styret. Original del. Smørekopper er anskaffet privat.

Oppe og under t.h.: Styrekjetting langs dekk. Originale trinser.



*Lennart Bildengjerdingen, frivillig, jobber med justering av drivstoffsystemet.*



*Det har hele tiden vært viktig å søke å reparere enn å skifte ut. Her har kranen på eksostanken fått nytt håndtak. Til høyre: Motorprat på brygga. Motoren i Brandbu er en Avanse semidiesel fra 1920. Norges eldste innenbordsmotor som fortsatt er fremdriftsmiddel. Arbeidet vekker oppmerksomhet og interesse fra motorkyndige langt utenfor Hadelands grenser. Her besøk fra Nordnorge. Viktig erfaringsutveksling!*



## Rundholt

Et av delprosjektene som venneforeningen i stor grad har styrt selv er tilvirkingen av mast og bom. I 2020 ble de høvlet av Lars Stålegård på museet og i løpet av vinteren overflatebehandlet (milebrent tjære og tjæreblanding/roslagsmahogny). Festet til bom og vinsj er overflatebehandlet og ble festet tilbake. Det ble anskaffet nye stålvaiere.



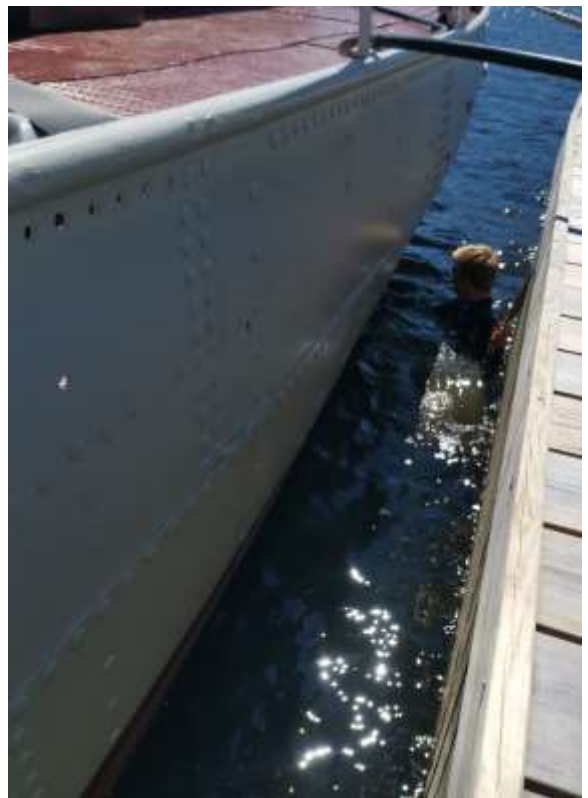


*Masten er laget på mål av den som Roar Sundt hadde laget. Etter råd har vi valgt å bruke granvirke i stedet for furu, som er sterkere og mer seigt. Samtidig med masten og lastebommen fikk vi også heist om bord det originale ankeret. Dette har blitt sandblåst og metallisert før grunning og toppstrøk. Ankeret vil ikke bli brukt, men er en sentral del av uttrykket.*

## Diverse



*Hilmar Hansen, Drøbak Marineservice, tok med seg alt av tauverk og leverte det tilbake, ferdig oppmålt, tilpasset og spleiset. Hilmar er en av mange profesjonelle som gir av sin tid og kunnskap uten å kreve noe tilbake. Pullerten er en av fire vi fikk i gave fra Oslo Havn.*



*I Røykenvik er det et mylder av ungdom i båt og badetøy som ikke kvier seg for å hjelpe om de blir spurt. Her får Brandbu en utvendig skrubb for å fjerne pollenbelegget.*



*Vika-beboer Lars Hvinden syntes vinduene i Havnesmia var litt bustete. Så da ordnet han det for oss.*



*Astrid Onsaker har skippersertifikat og har tilbudt seg å kjøre Brandbu når den tid kommer. At hun er barnebarnet til Tollef, tidligere eier av teglverket og Brandbu, gjør det ekstra hyggelig. Astrid jobber på Randsfjordferga og er en uvurderlig ressurs. Her på inspeksjon med Lennart i maskinrommet.*



*Fra åpningsarrangementet 4. september. Pga koronarestriksjonene var det en stund usikkert på hvor mange som kunne inviteres til den formelle delen av programmet. Rundt 100 personer stod på gjesteliste. Etter det formelle programmet var over var det åpent skip og gratis jazzkonsert for alle i Vika. Sola skinte, Riksantikvaren og en rekke bidragsytere kom, «Vikakoret» sang og verftsarbeiderne på Elrond ved siden av hamret i takt med musikken fra scenen. Fotograf: Karoline Berven*



*Riksantikvar Hanna Geiran holdt tale og overrakte blomster. Det er Riksantikvaren som, ved sin finansielle støtte, har sørget for at prosjektet har kommet i havn. Men uten innsatsen Roar Sundt la ned etter kjøpet i 1979, hadde det neppe vært noe igjen å redde. Derfor var det helt riktig at det var Roar Sundt som klypte hampetauet og lot alle slippe om bord. Til venstre museumsdirektør Hans Philip Einasen. Fotograf: Karoline Berven*



*Oktober i Røykenvik. Justering av dekkene som ligger under kjølen. Roar Sundt og barnebarna kom på besøk igjen, og fikk raskt en oppgave med å plante et tre ved havnesmia. Fint øyeblikk både for oss og dem. I oktober inviterte vi også til åpent skip, giret ble demontert og heis ut igjen og anlegget ble ryddet og klargjort for frost og vinter. Under: Havneanlegget gir en god ramme for videre arbeid og har skapt en flott formidlingsarena*





*Smed Helge Brynie har tegnet og laget rekkverket på brygga. Avslutningen er inspirert av rekka på Brandbu.*



*MS Brandbu ligger stødig på dekkene i havna januar 2022.*

### **Vedlegg:**

Teksten under er fra årsmeldingen til MS Brandbus venner. Den er skrevet i samarbeid med museet og beskriver noe av arbeidet de har bidratt med i 2021:

*Året 2021 kan deles i to, før og etter den offisielle presentasjonen av båten, brygga og smia 4. september. Tida før var preget av iherdig arbeidsinnsats for å gjøre alt presentabelt og ferdig. Etter den vellykkede presentasjonen hvilte styret på laurbærene utfra erkjennelsen om at et viktig mål var nådd. Loggførte dugnadstimer i 2021 var 1039.*

#### *Motor og drivlinje*

*Lennart Bildengjerdingen i styret er primus motor og har hatt en faglig hånd på dette arbeidet siden begynnelsen. I 2021 ble motor, gir, drivstoffsystem og propellaksling koblet opp. Det ble laget løsning med trykkluft for oppstart. Oppstart av motor 13.juni kl.12. Begivenheten ble ikke annonsert, men samlet allikevel mange skuelystne. Motoren går som ei kule men det ble oppdaget ulyd og feil på giret. Etter demontering, feilsøking og justering ble det klart at det måtte sendes til verkstedet på Nordnorsk Fartøyvernssenter for overhaling. Giret ble derfor heist ut og pakket for transport, mål om gjennomføring i 2022.*

#### *Dekksarrangement*

*Styrehuset med innredning og styreanordning med kjetting ble ferdigstilt. Det ble laget rist til dørken og trapp. Olav Hasle i styret har hatt en ekstra hånd på dette arbeidet, og blant annet satt i stand og montert signalklokken.*

*Rundholten ble tjæret 6 strøk ilt vinteren av museet. Olav Hasle og Leif Mangerud i styret har stått for videre tilpassing og montering av vinsj og beslag, vaiere og festeanordninger. Masta og bommen ble heist på plass til stor jubel og med en finurlig løsning på flaggheisingsmulighet.*

*Lasteromslukene ble ferdigstilt, og en sidehengslet luke ble bygget for lett tilkomst til lasterommet. Espen Bonsak i styret har hatt stødig hånd på denne jobben i tillegg til samarbeid med PVC Products v/Odd Snellingen om utforming og produksjon av presenning.*

*Hele dekket ble sjekket for lekkasjer, rengjort og malt to strøk. Arbeidet har i all hovedsak blitt utført av Knut Raddum i styret, som også malte maskinrommet, innvendig i casingen, og frisket opp overflater i lasterom og rekke.*

*Anlegget, smie og brygge*

*Bryggeanlegget ble ferdigstilt før sommeren. Rune Hamar sveiste på flere festepunkter til fendere. Atle Lyhman stod for ferdigstillingen av kledning, og fikk montert redningsstige. Rekkverket er laget av Brynie DesignSmie, delvis med midler fra Varigfondet. Det er også montert flere fenderdekk og bygget en ekstra leder. Rekkverket og bryggedekket er malt og overflatebehandlet av museet.*

*På smia ble det montert takrenne og nedløpsrør, og vinduer ble malt utvendig. Uteområdet ble ryddet og pyntet opp før arrangementet den 4.9, blant annet ble det tilkjørt finere masser foran port og på nedre del, og det er lagt ut jord for tilsåing. Karl Ole Egge i styret og hans Schaffer gjorde mye av denne jobben.*

*Markering av Brandbu og havneanlegget 4. september*

*Dato ble satt før sommerferien og invitasjoner sendt ut til godt over 100 offentlige og private myndigheter, foreninger, firma, enkeltpersoner og andre bidragsytere. Det ble opprettet en arrangementsgruppe for program og innhold og oppgaver ble fordelt på museet og styret. Knut Raddum og Roar Kristiansen i styret var spesielt involvert i planleggingen. Arrangementet ble en fin markering og skapte tilnærmet festivalstemning i Røykenvik. Mye takket være musikalske innslag fra Martha Knapp, Øyvind Hoelsveen og det for anledningen etablerte Vika-koret, ledet av Jan Reidem. Flere frivillige fra Norsk Maritimt Museum, enkeltpersoner, Røde kors og Redningsselskapet stod for aktiviteter og gav en fin maritim ramme. Den formelle delen var preget av en rekke takketaler fra prosjekteier, venneforening og ulike støttespillere. Alle styremedlemmer – og Britt, ble tatt opp på scenen for blomster og sang. Det var for anledningen skrevet en shanty, ledet av Marta Knapp og med god backing av arrangør Reidem og Vika-koret. De musikalske innslagene krydret talerlisten. Spesielt var talen ved Riksantikvar Hanna Geiran en hyggelig anerkjennelse av arbeidet som er gjort. Geiran takket også spesielt Roar Sundt for den innsatsen han la ned i sin tid og gav Sundt oppgaven med å klippe snoren. Med mange familiemedlemmer til stede, var det en rørt Sundt som åpnet skip og brygge for publikum. Arrangementet ble, av hensyn til smittevernkravene delt i en formell del (spesielt inviterte) og åpent skip med gratiskonsert. Konserten med jazzbrassbandet Tough Daddy (med komp fra arbeiderne på anlegget på Elrond) gav en fin avslutning. Totalt var anslagsvis 300 personer på besøk 4. september.*