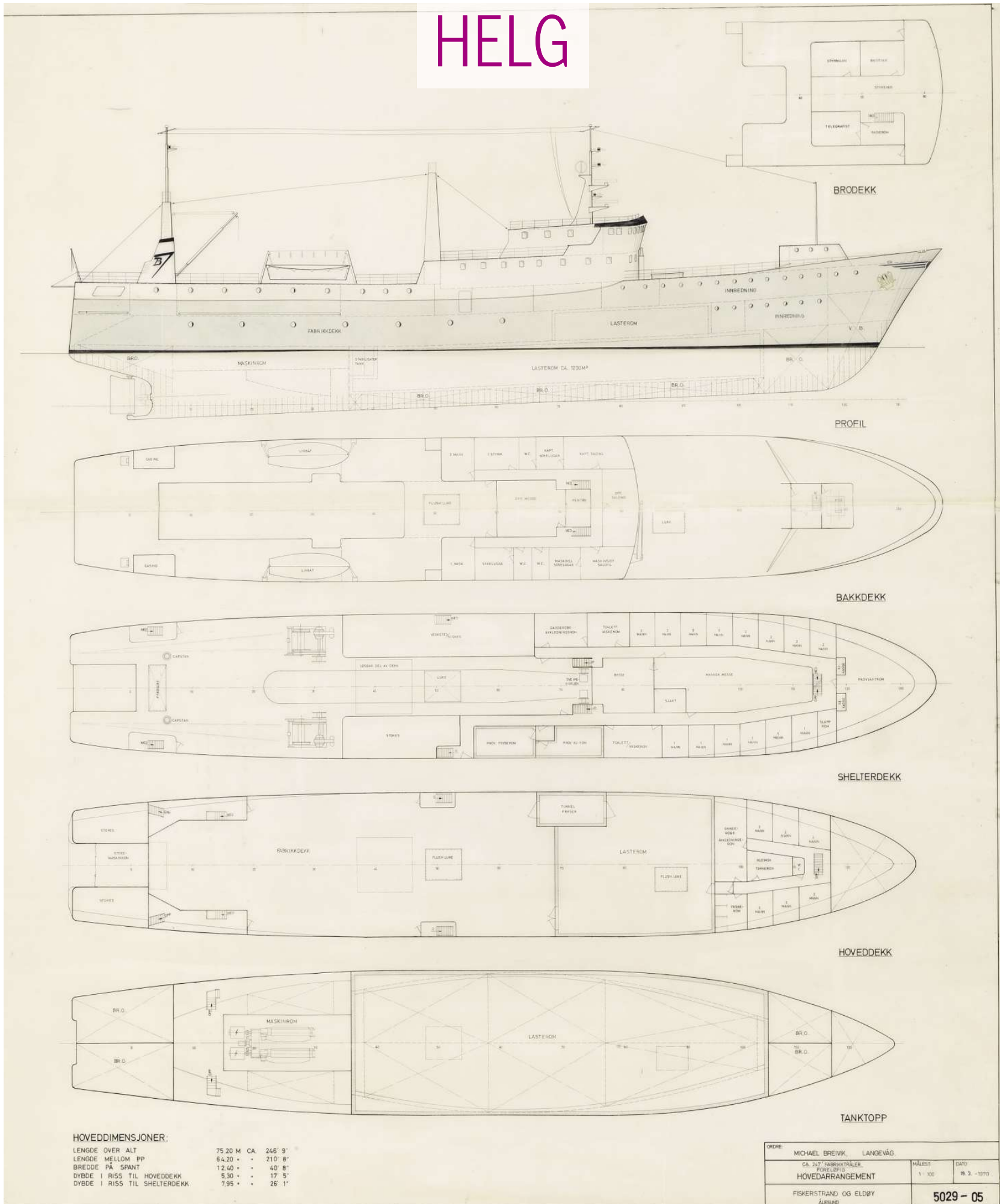




HELG



DESIGN: Fabrikstråleren «Atlantic» 1970

VIKTIG SKIPSHISTORIE BLIR
TATT VARE PÅ





FORTELLER: Per Kverndokk arbeidet i 46 år med skipsdesign. Han har samlet dokumentasjonen til det som startet som Fiskerstrand og Eldøy AS.

Skipsdesignerne som staket ut leia

Gamle skipstegninger fra ei tid da blyanten var det vanligste hjelpemiddelet blir gjort udødelig på Interkommunalt arkiv. Designselskapet Fiskerstrand og Eldøy i Ålesund var pioner på flere områder og la grunnlaget for smarte løsninger både for fiskebåter og ferjer. Var de forut for sin tid?

SKIPSHISTORIE

– Ingen sto over oss og fortalte oss hva vi skulle gjøre. Vi gjorde det vi hadde lyst til, og ut av det kom det innovasjon og nytenkning, sier Per Kverndokk.

Fra stua si på Bogneset kan han se ut over fjorden og det maritime miljøet, et miljø han selv har vært en del av i 46 år. Sammen med kompanjongene Nils Fiskerstrand, Lars Aage Eldøy og en stab av ingeniører og medarbeidere har han bidratt til at fiskere fikk gode redskaper og skapt arbeidsplasser på verftene i flere tiår.

– Som uavhengig designselskap var vi med på å drive fram konkurranse og kreativitet. Tidligere var rederne prisgitt det verftet de gikk til for å tegne båten sin. Med tegninger fra oss kunne de gå til det verftet som ga best betingelser, sier Per Kverndokk (75).

Østlending. Noen sunnmørsredere var nok i starten skeptiske til om en østlending uten real-skoleeksamen forsto seg på båter, men det gikk seg til etter hvert.

SKIPSDESIGN

- Fiskerstrand og Eldøy var første uavhengige skipskonsulentselskap i Ålesund da det ble etablert i 1966.

- Per Kverndokk kom inn i selskapet i 1968 og utgjorde sammen med Nils Fiskerstrand og Lars Aage Eldøy et trekløver av ingeniører inntil Fiskerstrand gikk ut av selskapet i 1994.

- Selskapet ble til Kverndokk og Eldøy AS. Eldøy gikk ut av selskapet i 2000.

- Per Kverndokk og Frode Klokkehaug drev selskapet under navnet K&K Design til 2008, da virksomheten ble solgt til AGR som igjen solgte det til Aker Solutions.

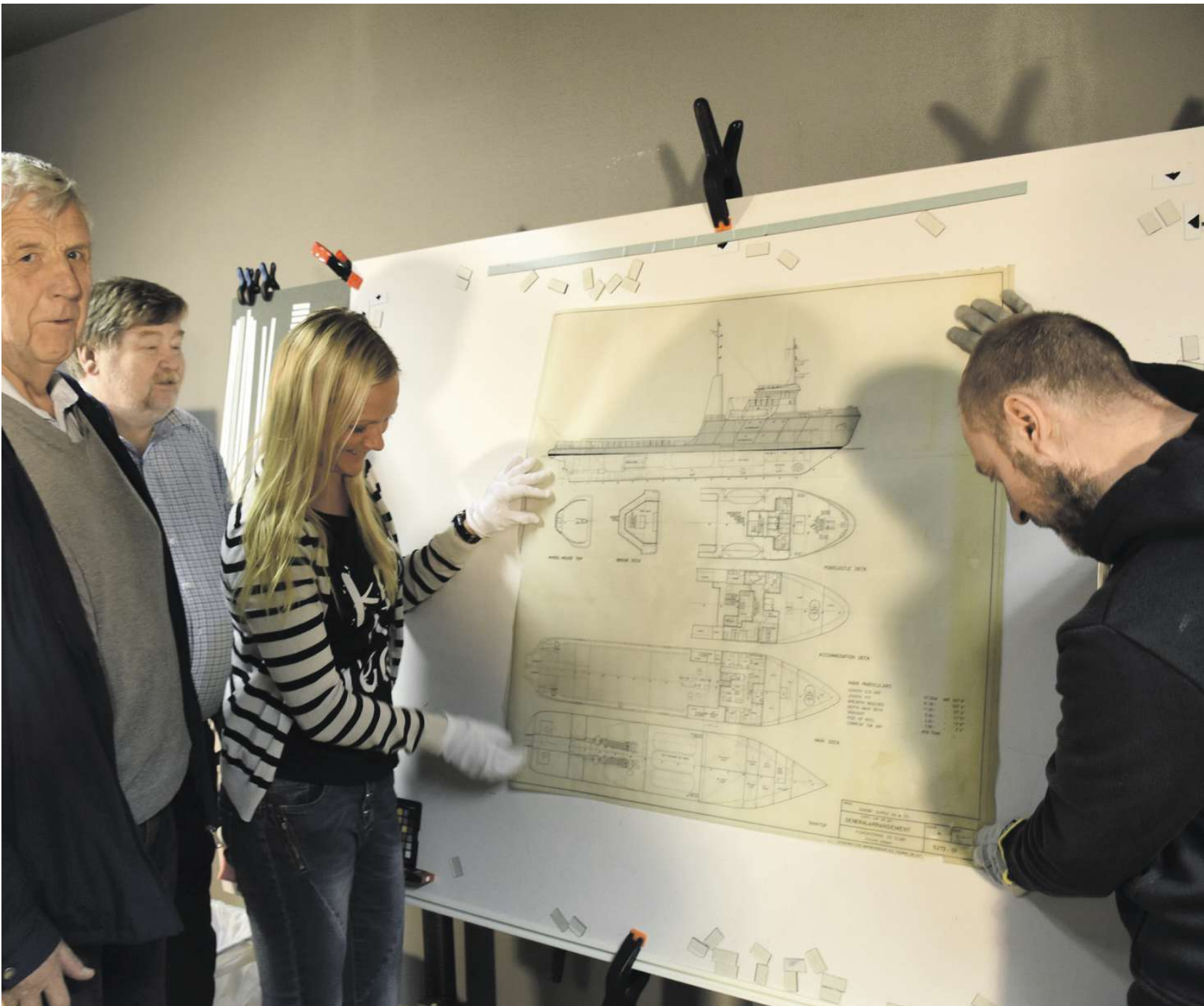
- Per Kverndokk satt igjen med aksjeselskapet K&K Design.

– Vi var tre likeverdige eiere som var sterke på hvert vårt område. Mottoet var å tjene penger og ha det gøy, smiler Kverndokk.

Trålere, snurpere, seismikkskip og ferjer har kommet på løpende bånd fra tegnebrettene, ofte med nye løsninger som andre siden har tatt etter. I tillegg har de bygd om gamle skip.

– De som drives av innovasjon er alltid forut for sin tid. De skaper forandring. Samtidig handler det om å finne de rette kreftene å spille på lag med, både investorer, politikere og ikke minst redere og verft, understreker den erfarne ingeniøren, som blant annet hadde bakgrunn fra skipsteknisk linje ved Horten tekniske skole. Også de andre to eierne hadde vært innom denne skolen.

Første supplybåt. Den første tråleren var Atlantic til rederne Michael og Erik Breivik. Da den ble levert fra Søviknes i januar 1973, var det den største fabrikktråleren i sin tid. I 1986 ble den solgt til Grønland, og det var etterfølgeren som holdt på å ende sine dager i Volsdalsvågen under nyttårsorkanen i 1992.



ARKIVERES: – Slike arkiver har stor verdi for ettertiden, mener lederen i Næringshistorisk forening, Ingebrigt Holst-Dyrnes (tv). Her blir tegninga av det første offshorefartøyet på Sunnmøre, Rig Pilot, avfotografert ved Fylkessenter for Digitalisering av kulturarven (Sedak). Videre fra venstre: Gunnar O. Morsund (prosjektkoordinator, Interkommunalt arkiv, IKA), Zane Aboltina (fotograf) og Otta Andre Breivik Anderson (fotograf). Arkivet blir tilgjengelig på internett seinere i høst.

– Vi hadde forsynt den med solide kjøplater, og tråleren kom fra uhellet uten skade. Den gikk direkte i fiske igjen, smiler Kverndokk fornøyd.

I 1971 tegnet de den første supplybåten i Norge sammen med Skipskonsulent i Bergen. «Rig Pilot», som var det første i en serie på seks lignende skip, endte nylig som spiker i China.

Ifølge Per Kverndokk var rederiet K.S. Sandøy Supply AS & Co det første kommandittselskapet som ble dannet for offshorefartøyer i Norge.

Lars Åge Eldøy var pådriver for gjennomføringen av offshorprosjektene. Til sammen tegnet Fiskerstrand og Eldøy hele 12 offshorefartøyer, og den første vinsjen ble bestilt ved IP Huse i Sandøy. Eldøy fant ifølge Kverndokk også på den nå anerkjente betegnelsen AHTS (Anker Handling Tug Supply).

Ombygging av en gammel hvalbåt til snurperen Harjan skulle få stor betydning. Harjan beholdt shelterdekket fra hvalbåten.

– Shelterdekk på snurpere var noe nytt. Men etter den første ombyggingen skulle alle ha dekk som vernet mannskapet i grov sjø, sier Kverndokk. Nordsjøbas ble den første nybygde

– Vi var tre likeverdige eiere som var sterke på hvert vårt område

PER KVERNDOKK

snurperen med shelterdekk, da den kom i 1977.

Selv om de gode ideene ynglet, var det ikke alle som ble en realitet. Den overbygde livbåten, Lifecontainer, tålte røff behandling, men ble ikke godkjent av Sjøfartsdirektoratet da den ble bygget tidlig på 1970-tallet. Prosjektet Fish On Way mottok i 2003 Innovasjon Norges Reodorpris.

– Vi utviklet et vellykket tanksystem for transport av levende fisk til kontinentet eller USA. Et skip kunne ta tusen tonn med levende fisk og ville ha spart vegene for tungtrafikk og halvert forurensingen til miljøet. Men ingen turte satse da, sier Per Kverndokk.

Halingsbrønn. – Da vi tegnet en 59 fots linebåt med halingsbrønn, mente noen vi var gal. «En brønn midt i båten?» Til tross iherdig markedsføring fra Mustad Autoline var det ingen redere som turte å satse på prosjektet. Båten ble ikke bygget, sier Per Kverndokk som har merket seg at Fiskerstrand Verft lenge etter har tatt patent på et lignende system.

– Vi søkte ikke patenter på ideene våre. Vi var ►►



SJUK: Per Kverndokk har fortsatt mange ideer, men er svekket av kreftsjukdommen. Nå har han samla dokumentasjon på prosjekter selskapet han var en del av i 46 år. Ofte var de for kysten kunne ha gått på batteri, dersom man for ti år siden var villig til å satse, mener han. Fortsatt er han levende opptatt av utvikling, men helsa setter begrensninger.



ute etter å finne gode løsninger for fiskerne, sier Kverndokk.

Det gjaldt også varmegjenvinningsanlegg som utnyttet ekshaustvarmen og kjølevannsvarmen til oppvarming. Mange båter ble utstyrt med slik gjenvinning. I dag har Ulmatec Pyro videreført ideen, som ble lansert av Kverndokk og Eldøy allerede i 1980.

Lista over bygging og ombygginger er lang. Totalt ble det 151 nybygde fartøyer og 104 av dem ble bygget ved norske verft. Ifølge Kverndokk var det viktig for skipsdesignerne å bruke norske og lokale leverandører for å sikre beste kvalitet og leveringsdyktighet. I tillegg tegnet de en rekke store ombygginger. Selskapet tjente penger og ingeniørene hadde det gøy.

Røkke på lønningslista. Ti gamle supplybåter ble ombygd til trålere for fiske på Alaska-kysten. Ombygginger i Alaska førte til at design-selskapet en periode etablerte seg i Seattle ifra 1978 i samarbeid med Norvestconsult. Lars Aage Eldøy representerte selskapet i Seattle.

– I forbindelse med engasjementet i USA

– Det arbeidet Per Kverndokk har gjort er veldig verdifullt for ettertida

INGEBRIGT HOLST-DYRNES

hadde vi også Kjell Inge Røkke på lønningslista, minnes Kverndokk.

20 fabrikktrålere ble bygget på Sterkoder i Kristiansund til russiske interesser. Russerne bestilte også 12 linebåter og 15 trålere som ble bygget i Tyskland, samt 15 stor trålere i Spania. Flere ferjer ble tegnet og bygget, blant dem den populære MRF-ferja «Tresfjord». Den var første av fem ferjer med to faste bildekk, der en kjører ned ei rampe til nedre bildekk. Den første ferja som gikk på flytende gass, LNG, ble også tegnet av Kverndokk og Eldøy. B.F. «Glu-tra» ble bygget ved Langsten i Tomrefjord.

Batteri-ferje. – Myndighetene var for opphengt i LNG, men når jeg lanserte ferjer med batteri, bare lo fagmiljøet, forteller Per Kverndokk. Allerede i 2005 kastet han fram ideen om batteriferjer, som etter hans mening hadde langt større virkningsgrad enn LNG.

– LNG hadde en virkningsgrad på 45 prosent, mens batterier, ifølge produsenten, hadde virkningsgrad på 80 prosent. Batteri på skip var ikke noe revolusjonerende. Undervannsbåter



ut for sin tid når det gjaldt innovasjon. – De fleste av ferjene langs



SAMARBEID: Tre ingeniører skapte bedriftshistorie i Ålesund. Fra venstre; Per Kverndokk, Lars Aage Eldøy og Nils Fiskerstrand. FOTO: PRIVAT



ORKAN: Nyttårsorkanen 1992 skylte tråleren Atlantic nr. 2 på land, men designelskapet hadde forsynt den med en solid kjø. Den gikk umiddelbart ut i fiske igjen. FOTO: KNUT ENSTAD

har brukt batteri i lang tid, sier Kverndokk, som ikke forstår skepsisen da han lanserte det for ferjer. Ferjene ville etter hans mening i tillegg være rimeligere enn ferjer som gikk med LNG.

– Hadde man i 2005 gått for den løsningen vi planla, ville de fleste av ferjene langs kysten gått med batteri i dag. Innovasjon i dag er etter Kverndokks mening preget av for lite dristighet.

Selskapet ga ringvirkninger og arbeid til den maritime klynga på Sunnmøre. Hydraulikk i Brattvåg fikk solgt 77 store trålvinsjanlegg, Finske Vartsilä og Bergen diesel fikk til sammen solgt nærmere 80 hovedmotorer. For ikke å snakke om fabrikk-anlegg til sunnmørselskapet Fodema. Totalt ble det levert 78 store fabrikk-anlegg til båter som konsultentselskapet tegnet, mange av dem til de russiske fabrikkskipene.

Selv om det opprinnelige designelskapet er solgt og ingeniørene har tatt med seg sine erfaringer til andre selskaper, holder Per Kverndokk så langt fortsatt fast i ett prosjekt: Swath. Small Waterplane Area Twin Hull.

– Det er en type design med svært gode sjøegenskaper, sier Kverndokk og tegner og fortel-

ler om prinsippet som skulle holde offshoreskipene i Nordsjøen aktive det meste av vinteren i dårlig vær. Prosjektet er fullt utarbeidet og klart. I samarbeid med gode medarbeidere viderefører han prosjektet i et nytt selskap.

– Hadde det bare ikke vært for denne hersens helsa, sier han.

Alvorlig sjukdom. Per Kverndokk skjelver litt i stemmen. En alvorlig kreftsjukdom har satt sine spor, og han vet at tiden hans er i ferd med å renner ut. Det passer den erfarne skipsingeniøren dårlig. Han har fortsatt mye han skulle ha gjort, ideer som skulle vært prøvd ut.

De siste månedene har han på oppdrag fra Næringshistorisk Forening arbeidet iherdig med å samle dokumentasjonen om selskapet han har vært en del av.

Interkommunalt arkiv (IKA) har tatt på seg å digitalisere flere av tegningene til skipa som skapte historie på Sunnmøre. I løpet av høsten vil hele verden få tilgang til de detaljerte tegningene og historien til skipa de har skapt.

– Det arbeidet Per Kverndokk har gjort er veldig verdifullt for ettertida, sier leder i Næringshistorisk Forening, Ingebrigt Holst-Dyrnes. Ei gruppe næringslivsfolk med flere selskaper i ryggen, samler historisk dokumentasjon fra bedrifter for å bevare det for ettertida.

– Det er et enormt materiale å ta vare på, ikke minst på det maritime området, men også annen industri. Vi trenger flere frivillige til å hjelpe med registreringen. Mye historie har dessverre gått tapt etter at selskaper er lagt ned eller flytta. Men mye venter på å bli tatt hånd om, sier Holst-Dyrnes.

IKA har bidratt til at materialet fra Fiskerstrand og Eldøy blir tatt skikkelig vare på. Fylkessenter for Digitalisering av kulturarven, Sedak, har stått for avfotografering av tegninger. Når materialet blir tilgjengelig på internett, kan alle som er interessert i gamle båter studere tegningene i detalj til det første frittstående skipsdesignselskapet på Sunnmøre.

JOHAN BEHRENTZ
johan.behrentz@smp.no