

Innlandet fylkeskommune – kulturarv  
Fylkeshuset på Lillehammer  
Kirkegata 76  
2609 Lillehammer

## Kulturhistorisk rapport for motorbåten Tyin

Under følger ein rapport med historisk dokumentasjon om MB Tyin. Arbeidet har vore krevjande, for kjeldene finn ein stort sett i form av notat, fotografi, avisoppslag, intervju og historielagsskrift. Det blir nærmast som å pusle saman eit liv som ikkje lenger finst. Små fragment sett saman i ein større heilskap, og ikkje berre om båten og dei tekniske spesifikasjonane kring den. For med MB Tyin følger òg historia om dei som reiste med båten, dei som kasta loss og tok del i ein veksande næring; turismen. I rapporten finn ein òg historiske anekdotar om til dømes kong Haakon og dronning Maud si reise på Tyin i 1909.

Det er eit mål at MB Tyin skal koma på vatnet att, og det er eit mål at historia om båten og den tidlege reiselivshistoria skal bli betre kjent for bygdefolk og tilreisande til Valdres. For Valdres er framleis eit av dei fremste reiselivsområda i Innlandet, og merkevara *Valdres* held seg sterk. Reiseliv er òg eit viktig emne for Riksantikvaren, som med fredingsstrategien viser vilje til å sikre båtar, skysstasjonar og hotell. Ein innsats med MB Tyin er derfor i tråd med nasjonal kulturminnepolitikk, og det bidreg til å vidareutvikle merkevara og reiselivssatsinga i Valdres.



*Kongebesøket i 1909. Foto: Valdresmusea*

Eit arbeid med MB Tyin står òg opp om andre eksisterande satsingar med den tidlege reiselivshistoria. Valdresmusea fekk i 2017 tilskott frå Oppland fylkeskommune til bevaring av Peisestuen, ein gamal tømmerbygning oppført på Fagernes hotell i 1890-åra, og som i dag er det einaste bevarte minne frå hotelltida før 1946, då hotellet brann. Det vart bygd mange slike stover i hotellhagar og herregardar, og dei er som titteskåp på folkekulturen for ein velstående elite. På same måten vart også MB Tyin eit leiketøy for utforsking av landet, for eit naturinteressert, pengesterkt byborgarskap.

### Ideen om ein nasjon

Peisestuen ikkje berre er eit tømra laftehus, like lite som MB Tyin utelukkande er eit framkomstmiddel bygd i stål. Huset og båten er resultat av ideologiske og teknologiske skifte, og dei fortel om dreining i politikk, framveksten av ein nasjonalstat og eit moderne demokrati, og verdiskaping tufta på turisme, handel og industri. Frå midten av 1800-talet var Noreg på veg inn i den moderne tida.

Framskritt er derimot ikkje mogleg utan opplysning, kunnskap og kritisk refleksjon. Dette vart faktorar som òg vart formande for dei unge, moderne demokratia. Menneska stod ikkje lenger til ansvar for høgare makter åleine, men eit samfunn styrd av fornuft og rasjonalitet. Då vart *kunnskap* avgjerande for at menneska skulle gjere kloke val. Frå tidleg på 1800-talet tok ein til med å utforske, undersøke og dokumentere, ikkje berre fjerne samfunn i andre delar av verda, men kultur, språk og natur i eige land.



*Filefjell. Foto: Knud Knudsen (1885–88). VFF 4-002038*

Frå midten av 1800-talet reiste derfor kunstnarar, geologar, antropologar og fotografar ut av byane. I retur fekk vi reiseskildringar og illustrasjonar som viste korleis landet såg ut; fjella, fjordane, menneska. Oppdaginga var todelt. Den folkelege kulturen vekte aller mest fascinasjon, men òg forakt. Den ville naturen imponerte byborgarane, men *folket* vart av sume sett på som ukultiverte og råde. Begeistringa strekte seg likevel langt, også utanfor landegrensene. Frå 1840-talet kom dei fyrste cruiseturistane frå England til Oslo og Bergen, med nysgjerrige reisande som søkte den framande utposten i nord.

Parallelt med dei mange reiseskildringane møter vi òg ideologisk reising for det spesifikt nasjonale, og dei kultur- og naturverdiane som eksplisitt skilde Noreg frå dei andre europeiske nasjonane. *Forteljninga om Noreg* er frå 1850 styrd av nasjonalromantikkenes førestillingar om det genialt norske. Her speler

naturen, meir enn den europeiske kulturen, ei sentral rolle. Oppdaginga av Noreg var ein todelt prosess – det var ei reise i sjølvkjensle og nasjonal identitet – og det var ei fysisk reise – i eit konkret, fysisk landskap. I denne prosessen spelar MB Tyin ei viktig rolle.

## **MB "Tyin" Bygg nr 15 levert i 1906.**



*MB Tyin på beddingen ved AS Drammen Jernstøberi, 1906.*

### **Det komplekse reiselivet**

Historia om reiselivet er kompleks, og det er vanskeleg å peike på berre ein avgjerande faktor for framveksten av han. Sjølv helsepolitikken i 1880-åra fekk følgjer for reiselivet, mellom anna med etablering av ei rekke sanatorium, kurstader som trekte byborgarskapet ut på landet, opp til fjellfrisk luft og grøn natur. Berre i Valdres vart det reist svært mange sanatoriehotell.

Men også framveksten av skystasjonane hundreåret før, kom til for å fange ein veksande straum med reisande nordmenn og utlendingar. På 1600-talet auka trafikken på vegane og på skystasjonane fekk dei reisande mat, overnatting og hesteskyss vidare. I 1816 var det åtte skystasjonar i Valdres (i Blåflat i Etnedal, Bø og Strønd i Nord-Aurdal, Reie og Høve i Vestre Slidre, og Øylo, Tune, Skogstad og Nystøga i Vang). Med veglova av 1851 kom det skystasjonar i mest alle delar av dalføret. Heile førti gardar har gjennom tidene vore skyssgardar i Valdres. Nystøga, som ikkje ligg veldig langt frå Tyin, er den eldste skystasjonen i Valdres, nemnd i kjeldene frå 1627. Brukaren vart kalla støgmann og skulle skaffe husrom og hjelpe folk over fjellet om det trongst



*Nystøga 1871: Vegen vestfrå. Foto: Knud Knudsen. Universitetsbiblioteket i Bergen.*

Skysstasjonane var i røynda gardar. Utover på 1800-talet vart stasjonane erstatta av dei meir moderne hotella – som òg tok i mot reisande frå inn- og utland. Ei gjestebok frå Fosheim hotell i Røn fortel om følgjande notabilitetar: kronprins Gustav, prins Eugen, dronning Sofie, Per Sivle, statsminister Christian Michelsen, Nina og Edvard Grieg, fotograf Wilse, kunstmålar Erik Werenskiold, dansar Anna Pavlova og målar Gerhard Munthe.

### **Vegar**

Båtskyssen i fjellet vart ein viktig del av infrastrukturen frå slutten av 1800-talet. Men det var vegane som fyrst knytte gardane, grendene og landsdelane saman. Vegen mellom Aust- og Vestlandet gjekk over Filefjell. Folk rei med kløvhest eller dei gjekk til fots. Kjeldene seier at Olav den heilage kom denne vegen då han skulle kristne Valdres i 1023. Kong Sverre kom vel hundre år seinare, medan biskop Erik Pontoppidan vart dregen over på kjelke i 1749. I 1795 var delar av Den Bergenske Kongeveg ferdig over fjellet. Nokre trasear vart ferdigstilt noko seinare, og Kvamskleiva nede ved Vangsmjøsa var ikkje ferdig før i 1808.



*Kvamskleiva 1819: Wilhelm Carpelan og Johannes Flintoe. Nasjonalmuseet.*

Frå 1100-talet hadde kongen, adelen og høgare embetsmenn krav på gratis skyss. Heile systemet kvilte på lokale bønder og fri bruk av deira hestar. Det kom ofte til konflikt mellom skyssplikta og bruken av hesten i arbeidet på garden. Bonden fekk bot om han ikkje møtte fram. Friskyssen vart oppheva i 1816. Sidan måtte alle reisande betale, og dei skyssande fekk då inntekt. Bøndene hadde også plikt til å skyss reisande over sund, og då kongevegen vart utbygd vart denne ordninga sett endå meir i system.

«Embetsmenn i karjol, ferdafolk i flotte kalesjevogner med to hestar føre, dilisansen vart det også kalla i si tid. Alle slags embetsmenn frå Bergenskanten og Sogn og Fjordane reiste her før Bergensbana kom, for ikkje å tala om Bergensposten. Amtmann og bisp og konsul, fut og skrivar og offiserar, stortingsmenn og fekarar og hestehandlarar og arbeidsfolk som vår og haust trekte over fjellet, for ikkje å tala om tater, fant og fark. Her kom Bjørnson og Ole Bull og svinga sine svære kunstnarhattar og forlangte alt det beste på bord og i beger. Her reiste Edvard Grieg og Nina, Werenskiold og professor Dahl og Vinje og Ludvig Lindeman og Ivar Aasen og Susannah Ibsen, og Hans Nielsen Hauge og ein Gjest Bårdsen og ein Ole Høyland. Eit rikt kulturhistorisk stoff er vevd omkring den gamle bergenske kongevegen.» Knut Hauge, 1971.

Sist på 1800-talet vart fjella attraktive for dei med særleg interessa for friluftsliv og fjellklatring. I 1868 fann fjellfolket saman i Den norske turistforening. Skipinga skjedde i ei bu som bladmannen, vandraren og redaktøren Åsmund Olavsson Vinje (1818–1870) sette opp ved Eidsbugarden. Det gjorde han saman med venen Thomas Heftye, som vart den fyrste leiaren av turistforeininga. Vinje døydde i 1870. Hans ynske var at bua skulle bli nytta av folk som vandra i fjellet. To år seinare, i 1870, vart den fyrste turisthytta i Noreg bygd på Tvindehaugen ved Tyin. Av dei mest kjende turistane som budde der var Edvard Grieg, William Slingsby, Ernst Sars, Kitty Kielland, Christian Sinding, Therese Bertheau og Elias Blix.



*Biletet viser beteninga framfor Tvindehaugsbue i 1890, tilsynsmann Gudbrand A. Skattebo til venstre.*

### **Båten kjem!**

Ideen om å få MB Tyin heim til Valdres meldte seg fyrste gong i 2007. Det var tidlegare konservator ved Valdresmusea, Jahn Børe Jahnsen, som fyrst såg at båten låg ute til sals og som lanserte ein «retur» av båten til Valdres. Lokal båtentusiast Gunnar Modén tente på ideen, men det var to arkitektstudantar i Trondheim som fekk tilslaget. Seljar var Åge Egnestangen frå Hønefoss. Han hadde overtatt båten av foreldra Olaug og Olav Egnestangen, som kjøpte båten i 1960.

Ideen om å ta båten heim til Valdres vekte entusiasme i lokalsamfunnet, og historia fekk spalteplass i lokalavisa. I 2009 var båten på sal att og etter forhandlingar om pris bar det 5. mai 2010 til Trondheim for å hente båten. NRK Østnytt var på plass og den historiske transporten over Valdresflya vart sendt på TV og radio. Sjå: [https://www.nrk.no/video/PS\\*8602](https://www.nrk.no/video/PS*8602).

I forkant av transporten hadde Gunnar Modén kalla inn ein dugnadsgjeng som ville ta på seg arbeidet med å restaurere båten. Foreininga fekk seinare namnet Valdres Historiske Motorbaadselskab og i 2019 vart laget innmeldt i Brønnøysundregisteret.

Finansieringa av prosjektet har heile tida vore ei utfordring. Etter kvart fekk Gunnar Modén med seg gründeren Norbert Kühn som økonomisk støtte. Truleg var det historia om dei kongelege reisene som til slutt fekk Kühn med.

## Historikk

MB Tyin vart bygd i 1906 ved Drammen Jernstøperi & Mekaniske Verksted. Båten er den minste typen som vart produsert ved jernstøyperiet; 36 fot lang og 9 fot brei. Den er nummer 15 av totalt 23 båtar bygd ved verkstaden.

MB Tyin gjekk som ferje på Tyin frå 1906 til cirka 1940, då vart båten sett på land. I perioden 1906 til 1960 hadde båten fleire eigarar; Den norske turistforening, John Opdal, Helge Kvame, Valdresruta AS og Knut Magistad. I 1960 kjøpte Olav Engnestangen båten og transporterte den til Randsfjorden. Her vart båten ombygd og tatt i bruk til tømmerfrakt, og seinare som ferje over Randsfjorden.

Heile overbygget og all innreiinga vart då fjerna og det vart laga eit overbygg i stål. Frå 1973 vart båten ytterlegare ombygd for å kunne takast i bruk som familiebåt. Det er etter dette ikkje gjort endringar.

Båten er frå 15. april 2019 eigd av Valdres Historiske Motorbaadselskab. Eigaren har som mål å føre båten tilbake til ein form og utsjånad frå cirka 1906. For tida står fartøyet plassert på land, på vestsida av Strandefjorden. Våren 2019 var Oppland fylkeskommune på befaring. Ein vart i møte oppmoda om å gå vidare i prosessen med å restaurere det historiske fartøyet.



*MB Tyin på land, tatt ut av trafikk, cirka 1940. Kjelde: Valdresmusea*

### Fartøyets tekniske data

Namn	MB Tyin
Kjenningsignal	Ukjent
Type	Passasjerbåt
Eigar	Valdres Historiske Motorbaadselskab
Byggjestad	Drammen Jernstøperi & Mekaniske Verksted

Byggeår	1906
Heimstad	Fagernes
Skrogmateriale	Stål
Framdrift	Marma 24 hk diesel, årsmodell 1960
Lengde	36 fot
Bredde	9 fot
Djubde	3 fot
Brutto tonnasje	Cirka 13 tonn
Netto tonnasje	Cirka 12 tonn

### Historikk

Båttypen og skrogforma var inspirert av dei engelske fiskekuttarane eller «cutter». Karakteristisk for denne båttypen er rett baug og rund overhengande akter, sokalla «svanestjert». Det var ingeniør Sofus Nicolay Saxegaard, fødd i 1884, som teikna båten i 1905/1906.

Fartøyet vart etter ferdigstilling frakta med tog til Aurdal og deretter opp gjennom dalføret til Vang og til slutt sjøsett på Tyin i juli 1906. Konstruksjonsteikningar, teikningar og arkivmateriale brann på 1920-talet. Det finst att spanteteikningar, en halv-modell i tre, og foto frå sjøsettinga i Drammen.



*Halv-modell laga som mal 1905/1906. Eigar er Valdres Historiske Motorbaadselskab.  
Foto: Gunnar Modén*

Framdriftsmaskineriet var dei fyrste åra ein 8 hestekrefters petroleum dampmaskin frå Trondheim som i 1960 vart erstatta med motoren som er drivkrafta i dagens Tyin; ein 24 hk Marma diesel.

Fartøyet vart fram til 1940 brukt til å frakte turistar mellom Tyin hotell og Tynholmen hotell. Mellom 1940 og 1960 låg båten på land og det vart etter kvart risiko for at båten skulle bli kondemnert. I 1960 vart båten kjøpt av Olav Egnestangen frå Brandbu som transporterte han til Røykenvika i Randsfjorden. Olav Egnestangen bygde sidan om båten og brukte han fyrst som tømmerleper og seinare som ferje over Randsfjorden.





*MB Tyin på Leira, 2016. Foto: Gunnar Modén*

*Etter restaureringa cirka 1960. Foto: Åge Engnestangen*

### **Kongen kjem!**

Ein føresetnad for at kongen kan vinne tillit hjå folket, er at kongen kjenner folket. Då prins Carl vart vald til konge i 1905, kjende han knapt landet han skulle regjere over. Endå mindre visste kona hans, prinsesse Maud, om det nye landet. Dei fyrste åra i Noreg vart dermed ei lang studiereise i norsk kultur, samfunn og natur. Spelemannen Ola Brenna (1865–1857) frå Bagn var fleire gonger på spelferd til Oslo. I 1907 spelte han for kongen og dronninga på slottet.

Fire år etter at dei kom til Noreg, oppsøkte dei Jotunheimen. Frå Det kongelige slottet har vi fått innsikt i reisa dei kongelige gjorde i 1909, og i ein avisartikkel i avisa Valdres same året finn vi besøket omtala.

- 29. juli Reiste med tog til Fagernes, deretter med bil til Løken hvor Kongen mottok Vestre Slidres Herredsstyre.
- 30. juli Reiste til Grindaheim hvor Kongen mottok Vangs Herredsstyre. Reiste deretter videre til Skogstad og Nystuen.
- 31. juli Reiste med båt til Tyin/Tyinholmen, deretter til Eidsbugarden.
- 1. august: Reiste med båt over Bygdin til Fagerstrand, deretter med bil til Heggenes hvor Kongen.
- 2. august: Reiste hjem gjennom Valdres.

### **29. juli 1909**

«Torsdag den 29. juli kom Kong Haakon nok en gang på besøk til Fagernes med tog. På Fagernes var alt de kongelige automobilen på plass for å transportere det kongelige selskapet videre gjennom Valdres. Første tur førte dem til Løken hotell i Vestre Slidre hvor de tilbragte første overnatting.»

### **30. juli 1909**

«Fredagen den 30. juli 1909 er det kongelige følget på vei, med sine automobiler gjennom Vestre Slidre, oppover dalen mot Grindaheim i Vang. Det er kong Haakon, dronning Maud og kronprins Olav som da var 6 år gammel sammen med forskjellige hoffspersoner og lokale storheter.»

«Fra kirken til langt forbi hotellet var der reist en smuk allé av friske bjørketrær. Grindaheim hotell var udsmykket med kranse og flag. Da kongen, Dronningen og Kronprinsen hadde steget av, ønsket bygdens ordfører, Kristoffer Lerhol, de kongelige velkommen, idet han mindede om, at det var over 600 aar siden bygden hadde set landets konge. På Grindaheim ble det servert lunsj til gjestene, hvorefter det kongelige følget reiste videre til hotell Skogstad i Vang. Kongefamilien ankom ved ½ 4-tiden efter en overmaade smuk automobiltur fra Grindaheim i det herligste solskin. Omkring 150 mennesker var fremmødt, væsentlig bønder, men ogsaa en del tilfældige turister. Efter en halvtimes spadsertur opover den gamle vei, begav følget sig tilbage til hotellet, hvor man drak te. Baade Kongen og Dronningen underholdt sig livlig med værtsfolket, Andres og Brita Skogstad.»

«Kl. 5 steg kongefamilien atter op i sin automobil, og avreisen foregikk under fornyet hjertelig hyldest fra befolkningens side. Veien fra Skogstad og opover er en eneste lang og jevn Stigning omtrent helt til Nystuen; men de sterke automobiler kjender ikke Træthed. Hjulene ruller raskt opover den nye Chausee i det trange dalføre med vældige gjel til begge sider, forbi Troldvandet, over elven og hen under Opdalstølene. Fra de lave sæterhytter steg røgen frisk mod himlen, medens de trivelige Bølinger fraadsede i fjeldgræsset i kveldssolen.»

«Allerede ved 6-tiden var automobilerne fremme ved Nystuen. Hotellet var smukt dekorert, og det kongelige følget fik her en hjertelig modtagelse. Ved hotellets fod krusedes Utrovandet af en frisk aftenlufting, medens fjeldsiderne laa i solens vakreste guld. Saavel Kongen som Dronningen beundrede længe det smukke sceneri. Ved 8-tiden indtog de kongelige middag, hvori ogsaa deltog amtmand Lambrechts og lensmand Thune.»

### **31. juli 1909 Mot Tyin**

«Været var udmærket da de kongelige vaagnede i dag morges. Solen lyste over det storartede landskab, og en kraftig vind blæste henover fjeldet. De kongelige indtog en tidlig frokost og besteg automobilerne ved 11 ¼ tiden. Derpaa gikk det hurtig op til Tyin, hvor man ankom kl. 12. Termometeret viste 18 grader Celsius, og været synes at skulle blive udmærket til den korte udflugt til Jotunheimen. Fra Tyinveien under den mægtige Stølsnaas havde man den herligste udsigt. Turen opover den trange vei var meget vellykket uden noget uheld. Merkelig nok er det ellers forbudt å passere denne vei med automobil. En eneste hindring mødte dog de kongelige paa sin vei. Det var et par lemen, der ikke lod seg skræmme af de pustende hestekræfter og satte sig til modværge for at stænge for de moderne befordringsmidler. De veg ikke, men bed i hjulene, som imidlertid uforstyrret rullede videre over de hallstarrige dyrs lig...»

### **Reisen over Tyin**

«De kongeliges automobiler ankom til Tyin kl. 12 lørdag. Fra Framnæs hotel lyste et stort "Velkommen til Jotunheimen" de høie gjæster imøde. De kongelige med følge begav sig straks om bord motorbaaden "Tyin", som er et stærkt, lidet fartøi. Baaden var smukt pyntet med flag og grønt og alle bænker om bord var belagt med vævede tæpper. Selve Galdhøpiggen laa i strålende solskin, da Motorbaaden gled ut paa Bugten fra Framnæs hotell. Senere paa dagen lagde der seg et tæt Taagedække over den. For at Kronprinsen kunde faa se en reinshjord, var der paa Langodden på vestre side af Tyin drevet sammen en reinflok paa vel 1000 stykker, som gikk og græssede nede ved stranden. I det "Tyin" passerede odden, saaes den myldrende flok i fuld drift, styret af de halsende finnehunde, der lystrede gjetenes raske tilraab. Den livlige scene morede Kronprinsen og Kongeparet meget. Ved Maalnæs, omtrent midveis over vandet, aabner der sig ret mod nord et vildt panorama med tinder, takker og bræer. Til venstre har man den mægtige Uranostind, som rager op fra Uranosbræen, og

saa kommer Melkedalstinderne, Raudalstind og Snehultind. Ret ud fra Tvindehaugen ser man Falketind og Koldedalstind, samt Hjelledalstinderne, der reiser sig i vældig mejestæt.»

### **Til Tynholmen**

«Til Tynholmen kom Tyn kl 1.25. Paa bryggen mødtes de kongelige av to repræsentanter for det unge Norge, nemlig en trears gut, søn av Helge Opdal og en trears jente, datter av Anders Nystuen. De var begge klædt i nationaldragter, han med sit flag og hun med en vakker blomsterbuket, som hun egenhændig overrakte Kronprinsen. En hel del turister, som nettop opholdt sig der oppe, modtog de kongelige med livlige hurraraab. Tynholmen hotell var smukt dekorert. Der var dækket til lunch, og bordet var smagfuldt pyntet med vilde fjeldblomster, deriblandt en mængde isranunkler, en sjelden blomst, som kun vokser lige under isbræerne. For øvrig var spisesalen dekorert med bregner. Ved indgangen var anbragt er "Velkommen til Heimen", bundet sammen av dværgbirk. Under lunchen havde man udsigt til Koldedals-bræen og de mange Tinder og Toppe, som rager op over den.»

### **Eidsbugarden og Skinneffen**

«Mellom kl. 4 og 5 kjørte de kongelige i vogn fra Tynholmen til Eidsbugaren, cirka 3 kilometer prægtig vei, som staten bygget i 90-arene. Paa Eidsbugaren var der gjort store forberedelser til å gi de høie gjæster en saa festlig modtagelse som mulig. Den store rødmalte hovedbygningen var helt stillet til kongens disposition. Hotellet, der gjør et smukt og tiltalende indtryk, er visstnok uden sammenligning det mest komfortable hotell i Jotunheimen.»

### **Aktuelle årstal**

- 1893 Komité i DNT legg fram argument for kvifor det bør etablerast båtrute på Tyn.
- 1895 Aksjeselskapet «Tynbaaden» vart etablert ved John Opdal.
- 1898 25. april. Turistforeningens generalforsamling – vedtak om å etablerer eit AS.
- 1906 Båten blir bygd på Drammen Jernstøberi for eit privat aksjeselskap ved familien Opdal. Båten vart registrert på DNT's sekretær Jens Printz i Kristiania.
- 1906 8. juli. Tyn går i trafikk. Ivar Opdal, Helge Opdal, Kristoffer Kvame og Jon Elton sikra seg båten «Tyn». Alle fire var nær knytt til Valdresruta og overdrog båten til selskapet.
- 1907 Utbetringar på overbygg for å auke sikkerheita.
- 1909 Nytt av kongefamilien på reisa til Eidsbugarden.
- 1916 Seld til Ivar A. Opdal og Helge Opdal for kr. 6 000,-.
- 1918 Styrehus montert.
- 1920 Registrert på Den Norske Turistforening.
- 1939 Lasta med kol, sank båten ved brygga på Tyn (usikkert årstal).
- 1940 Satt på land ved slippen på Tyn (usikkert årstal).
- 1944 Overtatt av AS Valdresruta.
- 1955 Bilveg til Tynholmen, slutt med båttrafikk.
- 1960 Seld til Olaug og Olav Egnestangen. Ombygd til lukka båt med ny motor. I drift på Randsfjorden.

- 1962 Fast rute Røykenvika–Grantangen. Brukt som tømmertrekker.
- 1973 Overtatt av Åge Egnestangen (son av Olav og Olaug).
- 2001 Ombygd til husbåt, heimehamn ved Jevnaker.
- 2005 Seld til Andreas Giertsen og Yashar Hanstad i Trondheim.
- 2010 Seld til Daimex AS ved Norbert Kühn. Transportert tilbake til Valdres.
- 2018 Valdres Historiske Motorbaadselskab stifta med føremål å sette båten i stand.
- 2019 MB Tyin overdratt frå Daimex AS til Valdres Historiske Motorbaadselskab.

**Kjelder:**

Avisa Valdres, om transport til Tyin, diverse kjelder, 1909.

Jernstøberiets båter, Tangen og Åskollens historielag, 2005.

Intervju med og material fra Åge Egnestangen, 2019.

Innsjøbåtar i Valdres – og litt om historia rundt dei, Kai Svensson, 2009.

Sigurd Sverdrup Sandemo, vedrørende kongebesøket i 1909, Det kongelige slottet, 2019.

**Kort omtale av fartøyets skrogkonstruksjon**

Skroget er heilklinka og framstår omtrent slik det gjorde då det vart bygd i 1906. Hovuddekket består av rifleplater klinka til dekkbjelkane og forbunde til skutesidene med klinka bindevinklar. Den mest vesentlege endringa på skrogkonstruksjonen vart gjort i 1960, då overbygget vart fjerna og erstatta av eit stålbygg. Då vart også delar av relinga i akter fjerna. Det vart òg gjort endringar på innreiinga, men sjølve skroget framstår likevel slik det gjorde då båten var ferdig bygd i 1906.



*Tyin på beddingen: Kjelde: «Jernstøberiets båter», Tangen og Åskollens historielag, 2005.*

Båtens skrog må seiast å vere unikt då det knapt er gjort endringar eller andre formar for reparasjonar etter at skipet vart bygd for over 100 år sidan. På grunnlag av dette må verneverdien seiast å vere høg.

Kjelde:

Jernstøberiets båter, Tangen og Åskollens historielag, 2005

### **Teknisk informasjon**

Båten vart bygd av 6 millimeters stålplater som er nagla saman. Lengda på båten er 36 fot eller cirka 11 meter, breidda er 9 fot som tilsvarar cirka 3 meter. Spanta er på 15 tommes avstand. Avstanden frå overkanten av kjølen til overkanten av dekkshjelken i skipssida skal vere 4 fot og 8 ½ tomme. Djubdemål vart angitt til 3 fot, det vil seie under ein meter.

Tyin var open framme i den første tredjedelen av båten, akterover hadde den ved levering eit overbygg med soltak. I omtalen av båten står det at; «på spant nr. 16 er det festet en egetre's væg» (ein vegg i eiketree). Overbygget vart tatt ned før transporten til Tyin.

På plass på vatnet vart det midlertidige overbygget etterkvart erstatta med ein kabin, eit meir solid treoverbygg, med vindauge på sidene og dør både bak og framme. Innreiinga var spartansk med enkle benkar av langsgåande trespilar. I baugen var det òg trebenkar. Båten hadde rorkult og styrmann måtte stå ute, heilt i akter. Dette vart òg forandra etter nokre år, slik at båten kunne styrast frå ein kahytt.

For å rygge måtte ein reversere propellen, det vil seie at propell-blada måtte vendast med hjelp av eit eige ratt. Dette systemet eksisterer fortsatt på båten. Tyin hadde, når den vart levert, ein eitt sylinders damp-petroleumsmotor på omtrent 8 hk, produsert i Trondheim. Motoren vart erstatta i 1960 med ein 24 hk dieselmotor frå Marma. Båten var sertifisert for 30 passasjerar og 2 besetnings-medlemmer.

Kjelder:

Spantteikningar

Helge Opdal, Øye, intervju februar 2020

### **Restaurering**

Valdres Historiske Motorbaadselskab har som mål å restaurere MB Tyin slik båten såg ut då den gjekk som turistbåt på Tyin. Det er altså dei fyrste bruksåra som vil utgjere den tidsmessige referansen for restaureringa. Denne tidsperioden representerer òg kjerneperioden for båten som turistbåt, som var føremålet for skipet den gongen. Vi har derimot ei utfordring med å legge til grunn tilstrekkeleg arkiv og anna dokumentasjon for ei slik restaurering, då arkivet etter jernstøyperiet brann opp ein gong på 20-talet. Vi har derfor fåe skriftlege kjelder, og kan heller ikkje heilt sikkert vite korleis båten såg ut.

Derimot finst ein del eldre fotografi som viser båtens eksteriørmessige utforming. Då båten vart frakta gjennom Valdres var overbygget og motoren demontert. Sjå foto frå Framnes Hotell 1906. Andre foto viser detaljar som namnet Tyin og andre blomeaktige motiv.



*MB Tyin framme ved Framnes hotell, juni 1906. Kjelde: Valdresmusea*

På Tyin fekk MB Tyin montert maskin og etterkvart eit overbygg. Det er ikkje umogleg at dette bygget vart utført i eik, slik som benkane frå spant nr. 16 (sjå skildring på side 13).

Når det gjeld innreiinga har vi ikkje andre haldepunkt enn fotografi å vise til, og ein liten omtale frå kongebesøket i 1909: «Baaden var smukt pyntet med flag og grønt og alle bænker om bord var belagt med vævede tæpper.» Teppa var truleg sekundære og meint utelukkande som komfort for reisa.

Det ser elles ut til at innreiinga var spartansk med enkle benkar laga av langsgåande trespilar. I baugen var det òg slike benkar. Dette blir elles verifisert i intervju med Helge Opdal frå Øye. Han køyrde med båten som barn.

På fotografia ser vi ei pipe, dette er mest truleg frå ein varmeomn som vart monter framme i kabinen. Når båten vart levert hadde den rorkult, og styrmannen måtte stå ute, heilt i akter. Dette vart etter kvart endra slik at styrmannen kunne stå inne og styre båten. På nokre av fotografi ser ein passasjerane sitte på taket, og andre viser at ein har lasta taket relativt tungt. Dette skulle tyde på at taket har vore ein solid konstruksjon.

Fagernes 1. juli 2020

For Valdres Historiske Motorbaadselskab

Gunnar Modén

# AFLÆSNING AF SPANTERIDS

TIL

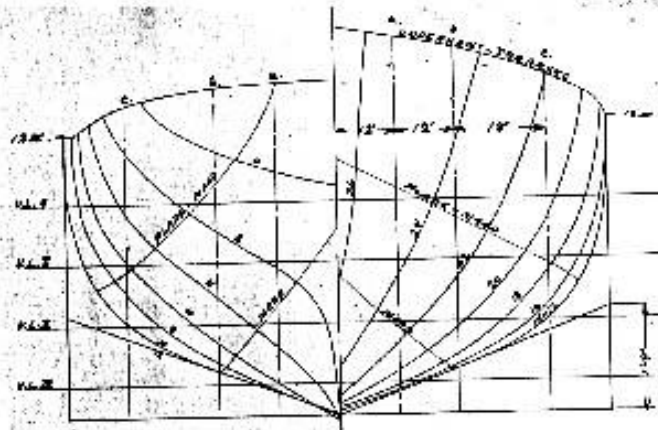
## BAAD N<sup>o</sup> 15 MOTORBAAD

STØRSTE LÆNGDE - 36'-0" , - LÆNGDE P.P. - 33'-0"

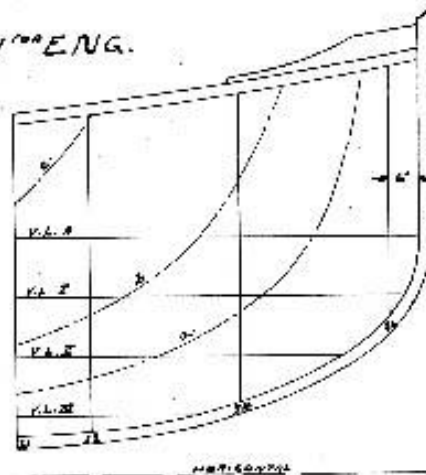
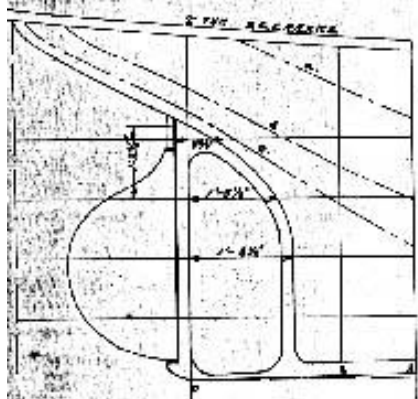
BRELDE - 9'-0" , - HØJDE I RIDS - 4'-8"

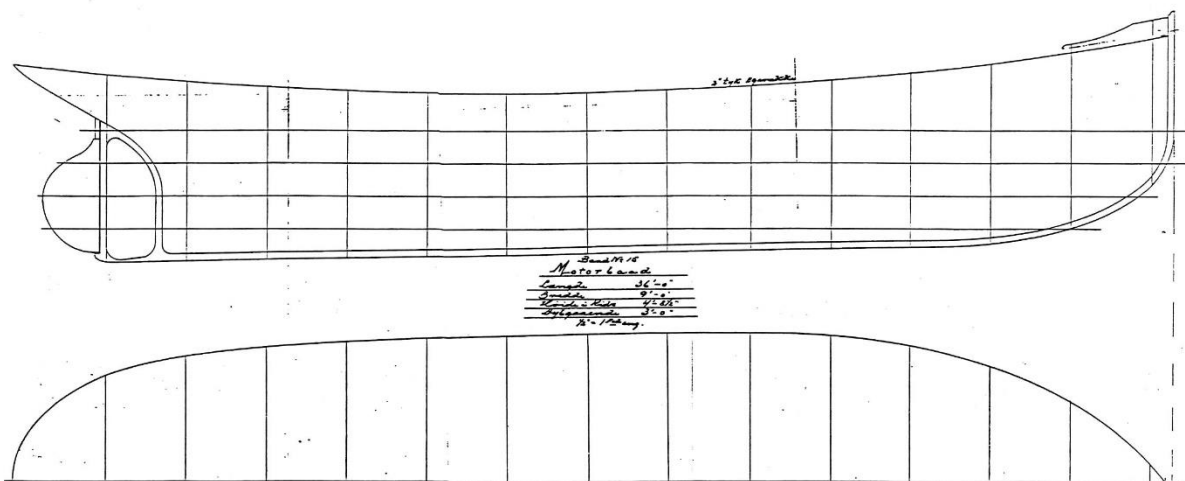
SPANT AFSTAND - 15" , - KJØL 2 1/2" x 1/2" , - PROPELSTEVEN 2 1/2" x 1/2" ,

BUNDESTØKKE 7" HØJL , - EGTRÆS VÆR PÅ SPANT N<sup>o</sup> 16 , -



SKALA 1/2" = 1' 0" ENG.





MB"Tyin" Bygg nr. 15 ved A/S Drammen Jernstøberi & Mek. Værksted, Drammen 1905

Spanteteikningar. Kjelde: «Jernstøberiets båter», Tangen og Åskollens historielag, 2005.