

# Nostalgisk luksus i København



Kim Sørensen fra København kjøpte i 2004 det gamle danske skoleskipet M/S "Navigator", som på det tidspunktet var svært preget av tidens tann. Prosessen med å restaurere skipet har vært meget lang, men tidligere i år forelå seilingstillatelsen fra den

danske søfartsstyrelsen. I dag kan gjester ombord i det verneverdige M/S "Navigator" nyte en sober luksus i en ramme av nostalgi – enten i forbindelse med et møte liggende til kai, eller til havs på et ukelangt cruise.

Som byggenummer 103 ved Nakskov Skibsværft ble "Navigator" bygget i 1941, men kom ikke i drift før etter krigen. Hun var da et kabelskip som blant annet la telefon- og el-kabler. Etter 20 år, i 1961, var det imidlertid slutt. Hun gjennomgikk da en større ombygging til skoleskip ved Sønderborg Skibsværft. Alt det tunge utstyret for kabellegging ble fjernet, og innvendig ble det blant annet bygget mange små lugarer for å romme kadettene.

Da Kim Sørensen kom over "Navigator" tilbake i 2004, var hun relativt nedslitt. Han så likevel et betydelig potensial i fartøyet, og muligheten for ikke bare restaurering, men å skape en unik kombinasjon av et tradisjonsrikt dansk stålskip utvendig kombinert med en delikat og komfortabel innredning. Selvså her sikten med prosjektet måtte han derimot gå en ekstra runde med. Opprinnelig var tanken å skape en lushat, men da dette betydde at det gamle skipet ikke lenger kunne seile, revurderte Sørensen sine planer. Chartervirksomhet ble løsningen.

"Navigator" fremstår i dag som en harmonisk kombinasjon av gammelt og nytt. I maskinrommet finner vi en fressylindret B&W Alpha Diesel fra 1948, med en ytelse på 206 kW ved 375 o/min.

Den originale maskinromstavlen er også bevart, selv om deler av den er koblet ut til fordel for moderne løsninger. Det er montert to aggregatorer, og både vekselstrøm og likestrøm er tilgjengelig for skipets applikasjoner.

Omfanget av restaureringen av "Navigator" har vært særdeles stort. Det tok nærmere syv år, og har hatt en prisslipp på ca. 30 millioner danske kroner. Sørensen forteller at det på forhånd var vanskelig å forutse hvor mye som faktisk måtte gjøres for at resultatet skulle bli tilfredsstillende. Det var heller ikke et alternativ å gå på akkord med kvaliteten. For eksempel ble det påkostede teak-dekket montert på den gamle måten og limt. Bare dette tok to arbeidere ni måneder.

På et teknisk plan var det spesielt krevende å justere gammel og ny mekanikk og elektronikk til å

fungere knirkefritt sammen. Når arbeidet først var gjort, har imidlertid alt fungert som det skal siden.

Det er lite automatisjon i et såpass gammeldags fartøy, men systemene er forseggjort, og en rekke sensorer er montert for å gjøre systemovervåkingen enklere. Dataene er tilgjengelig for avlesning gjennom for eksempel iPad.

På broen finner vi også en kombinasjon av det originale utstyret sammen med moderne løsninger. Det opprinnelige roret, kompasset og loggen er på plass, samtidig som det er gjort rom for moderne navigasjonsutstyr. En stor del av dette er levert av Furuno.

Redningsutstyret er naturligvis av moderne standard, men den gamle redningsbåten fra 1902, utrustet med en 7 hk Sabb-motor, er likevel beholdt for å oppretthol-



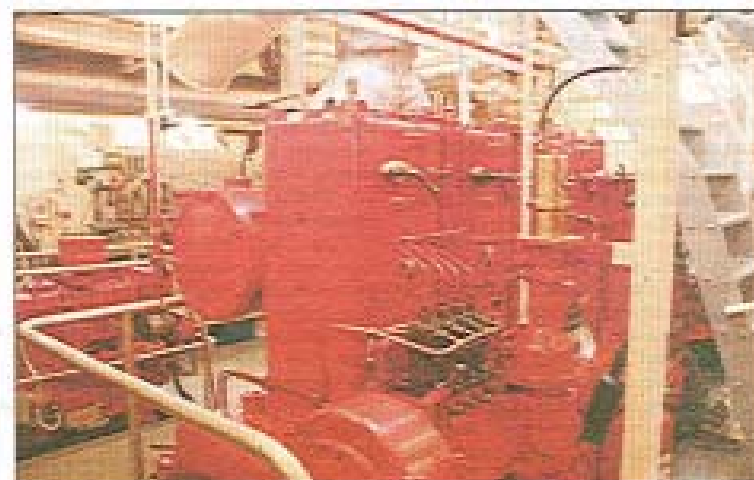
Eier av "Navigator", Kim Sørensen.



"Navigator" til kai like ved Københavns operahus.



Den originale maskinromstavlen.



Skipets hovedmotor, B&W Alpha Diesel på 206 kW.



Bordet i skipets messe rommer 12 personer.



Shipets akterdekk.



Trinnene i trappen er laget av en glasert lavastein fra Sicilia.



Master bedroom er både stort og velutstyrt.

de skipets opprinnelige utseende utvendig.

**Dansk håndverk og design**  
Stålarbeidet på "Navigator" ble gjort på Århus Værft over en periode på flere år. Både med hensyn til stålarbeidet og resten av restaureringen, var det krevende for Sørensen å definere presist hvilke endringer som skulle gjøres, og hvordan resultatet skulle bli. Men slik skipet i dag fremstår, er det preget av godt dansk håndverk. Sørensen har funnet sin inspirasjon i klassiske 1950-talls passasjerskip preget av tidløst elegante linjer, som han har kombinert med et avslappet "skandinavisk" interiørtrykk.

Lugarinnredningen består av et master bedroom med tilhørende dusj og badekar, to dobbeltlugarer med egne bad, samt to mindre lugarer med ett felles bad. Videre finnes det en lounge, stort møterom, velutstyrt bysse, vaskerom – altså det meste man skulle trenge.

Material- og komponentkvaliteten på de forskjellige interiørleesningene er svært høy. Derken innvendig er belagt med lavastein fra Sicilia. Trappen mellom de to innvendige dekkene er en spesiell variant av denne lavasteinen, glasert ved 1400 grader. Ellers skal det nevnes at dekken er flytende, og bestående av mange lag. Over stålet kommer først et gummlag, deretter brannisolering, armering, gulvvarme, betong og til slutt det synlige dekket. Samlet gir dette en høy grad av komfort, lavt støynivå og lite vibrasjoner.

Alle skuffer og skap er utført i mahogni, levert av Københavns Møbelsnedkeri. Dansk design spiller en viktig rolle ombord, noe som også reflekteres i det omfattende og custom-bygde underholdningssystemet fra danske Bang & Olufsen, med komponenter flere steder i skipet.

Skal man under et cruise behøve litt adspredelse, finnes det en MOB-båt, en liten oppblåsbar båt

og sykler ombord.

#### Mange muligheter

Kommersielt finnes det mange muligheter med "Navigator". Skipet ligger i dag til kai på Holmen, like ved operahuset i København. Ved eventuelle opphold ombord kan skipet forbli liggende til kai, eller om ønskelig, legges ut på en seilas med ønsket destinasjon innenfor charter-området som hovedsaklig dekker danske havom-

råder, Ser-Norge, svenskekysten, Østerjøen og deler av Nordjøen.

Maksimalt antall gjester liggende ved kai er 12, mens under seilaser med overnatting er maksimall antallet 10. Mannskapet er vanligvis på fire eller fem.

Siden seilingstillatelsen var på plass i februar i år, har "Navigator" hatt noen få seilaser, men desto flere tilstelninger ved kai. Det store bordet i møterommet har plass til 12 personer, og er godt egnet for

møtevirksomhet. Men også andre spesialtilstelninger, mottagelser, showrooms o.l. er aktuelle arrangementer ombord. Loungen på øvre dekk eller det store akterdekket gir i slike sammenhenger en svært fin atmosfære.

Til slutt har man anledning til å leie hele skipet over flere dager på cruise. Under slike seilaser sørger Sørensen for leie av komplett mannskap – om ønskelig med kokk fra Københavns gastronomiske eli-

te. Overfor Skipsrevyen forklarer Sørensen at "Navigator" er, og har vært, et svært stort og tidkrevende prosjekt.

Når skipet nå er ferdig restaurert med alle papirer og tillatelser på plass, vurderer han denne solgt om den riktige kjøper melder seg. Dette må i så fall være en entusiast av de gamle naglede skroglinjene, og de danske håndverkstradisjonene.

## M/S "Jääsalu" keeps the Veitsiluoto fairway open

The M/S *Jääsalu* is responsible for keeping the Veitsiluoto fairway open in the port of Kemi in Finland. This port in the Bothnian Bay is an excellent import and

export harbor for the industry of the Barents Region. The harbor represents the fastest route to the northern areas of Finland, Sweden, Norway, and the

Murmansk area in Russia.

Nearly 750 vessels visit Kemi each year, with relatively equal distribution throughout the year. The vessels carry about 3 million tons of goods. It is therefore extremely

important that the harbor is able to offer its own icebreaker services to vessels.

The Bothnian Bay usually begins to freeze in October-November and the last of the ice melts away by the beginning of June at the latest. Since the channel is narrow, shallow (7 m), and winding, large icebreakers are unable to open it. Navigation in the Bothnian Bay during the icy season is therefore made possible thanks to the icebreaker tug *Jääsalu*.

#### Best possible rudder protection

In June the rudder and the ice belt of the harbor icebreaker tug *Jääsalu* were coated with Ecospeed in Naantali, Finland. If a rudder is not given the proper protection against cavitation and the resulting erosion and corrosion damage, the financial consequences can be substantial for the owner.

The decision to use Ecospeed on the rudder of the vessel was made by the shipowner after cavitation damage had appeared. Ecospeed will prevent similar damage from occurring again and ensures lasting protection for the remainder of the vessel's service life.



©Mar Djiro