

Prosjektbeskrivelse restaurering av Skoleskipet S/Y Mohawk II.

Bakgrunn

Natten til 19 juli 2004 ble s/y MOHAWK II pårent av en nederlandsk fiskebåt. I løpet av 2 hektiske minutter måtte 20 sjøspeidere evakuere sin skute. Alle ble reddet, og ingen ble skadet i en evakueringssituasjon som av nederlandsk politi ble omtalt som eksemplarisk.

Mohawk sank midt i skipsleden inn til Antwerpen, rett utenfor havnen til den lille byen Vlissingen. Nederlandske myndigheter krevde båten tatt opp, der den lå på ca 20 meters dyp, med bare mastetoppene synlig. Tre dager etter ulykken ble Mohawk løftet opp av et enormt kranfartøy. Selve bergingen forårsaket ytterligere alvorlige skader på Mohawk.

Mohawk ble plassert inne på skipsverftet Scheldeport, hvor opprydning og konservering straks ble igangsatt. Med god hjelp fra lokale støttespillere ble båten etter hvert klargjort for transport hjem til Norge. Her hjemme har tidligere og nåværende medlemmer av Sjøkorpset samlet seg lojalt opp om beslutningen om at Mohawk skal repareres og igjen seile med sjøspeidere. Høsten og vinteren 2004-05 har blitt brukt til å skaffe tilveie de nødvendige midler til hjemfrakt, samt forhandle med potensielle verft med nødvendig kunnskap i restaurering av verneverdige trefartøy.

Finansiering

Sjøkorpset har pr. dato ikke de nødvendige midler til å gjennomføre restaureringen. Gjenoppbyggingen av Mohawk vil kreve betydelige summer. Selv om Sjøkorpset allerede har lagt inn og fortsatt vil bidra med stor egeninnsats for å få henne reparert, er vi helt avhengige av økonomisk støtte fra andre for å lykkes. Vi vil benytte oss av alle de arenaer hvor penger kan finnes, det være seg hos myndigheter, legater, sponsorer, næringslivet, organisasjoner og publikum. Vi har allerede klare signaler om at mye av det tekniske utstyret kan påregnes skaffet som gaver. Det spesielle treverket og de rene arbeidskostnadene til verftet må vi derimot skaffe som kontanter, og vi stipulerer et behov av ca. 5 mill. kroner.

Kostnader

12000 timer av 320,- FMC	3.840.000
Materiell tre	1.000.000
Rigg/seil med betydelige rabatter og gaver	500.000
Kjøl med betydelige rabatter og gaver	150.000
Teknisk med betydelige rabatter og gaver	150.000
Innsamlet	500.000

Gaver

Motor*

Hydraulikk*

Diverse teknisk*

Verdi gaver: 2.000.000

Nødvendig tilgjengelig kontantstrøm 5.200.000

Antikvariske prinsipper

Mohawk ble bygget i 1904 og var på sin 100-års jubileumstur da hun sank. Mohawk står på listen over verneverdige fartøyer. Dette forplikter, og vi har som målsetning å holde Mohawk tilnærmet lik ankomst Norge i 1953. All restaurering skal skje etter antikvariske prinsipper. Dette innebærer blant annet bruk av autentisk riktige materialer og byggemetoder. Mohawk er bygget av teak på eikespant, med Oregon Pine i dekket. Bordgangene er festet til spantene med støpte bronsenagler. Dette er svært kostbare materialer, som i tillegg må være av høyeste kvalitet.

Samarbeidspartnere

Alt arbeid skal følge antikvariske prinsipper, hvilket blant annet medfører en ustrakt dokumentasjon av alt arbeid. Autentiske materialer og byggeteknikker skal benyttes. Sjøkorpset har valgt FMC som utførende verft. Dette er gjort ut i fra faglig vurdering, avstand til verftet og etter grundige økonomiske analyser.

Motivasjon for valg av verft

Etter en grundig analyse av tilbud fra fire verft, falt valget på Fredrikstad Maritime Center, Isegran. Beslutningsgruppen benyttet en matrise hvor viktige sider av anbudene ble vektlagt. Herunder økonomi, erfaring med tilsvarende fartøy, muligheter for vår egen dugnadsinnsats og nærhet til Oslo.

Målsetning

Hovedmålet ligger klart: "S/Y MOHAWK II skal seile sommeren 2006."

Organisering

Juridisk eier av Mohawk siden 1953 er og har vært Oslo KFUM Sjøkorps. Dette vil ikke bli endret. I forbindelse med ulykken og arbeidet med restaureringen har tidligere medlemmer av Sjøkorpset stiftet foreningen Mohawks Venner. Formålet er å bistå Sjøkorpset både økonomisk og praktisk, i arbeidet med å sette båten i stand igjen. På denne måten kan de relativt sett yngre ledere som til daglig drifter Sjøkorpset, fortsatt holde fokuset på å videreføre det viktige barne og ungdomsarbeidet.

Det ble tidlig nedsatt en beslutningsgruppe på 4 personer, som fikk fullmakter til å ta raske beslutninger i forbindelse med berging, juridiske forhold og hjemsending.

Videre ble det igangsatt andre grupper som har fått ansvar for bla. mediekontakt, forhandling med forsikringselskap, valg av verft og samordne henvendelser til sponsorer og støttespillere.

En prosjektleder med en tilhørende styringsgruppe vil utnevnes og ha ansvaret for selve restaureringsprosessen og for å ha kontakt og oppfølging med verft og leverandører.

Styringsgruppen skal bestå av 2 representanter for Sjøkorpset og 2 representanter fra FMC.

Styret i Sjøkorpset april 2005.