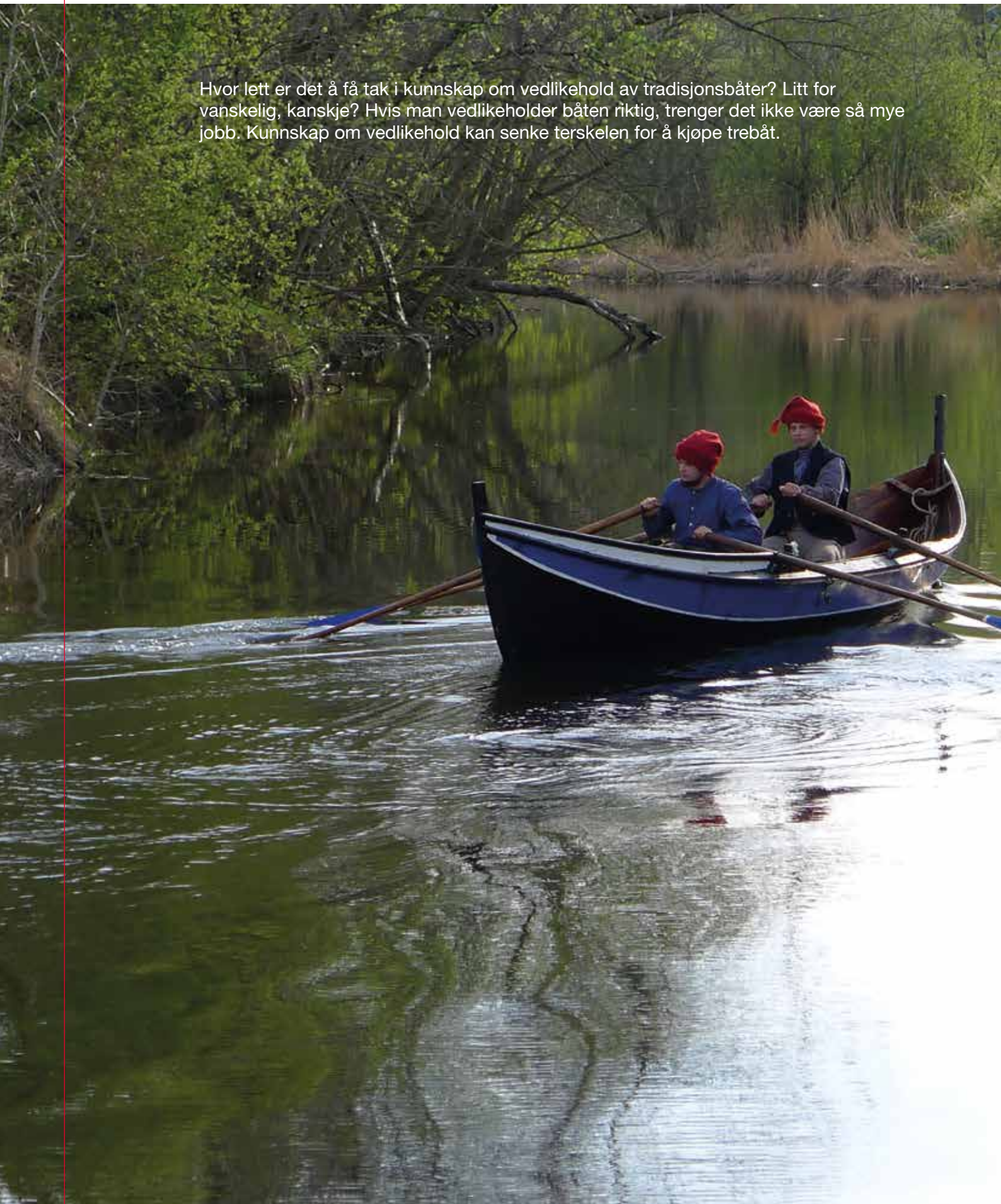


Hvor lett er det å få tak i kunnskap om vedlikehold av tradisjonsbåter? Litt for vanskelig, kanskje? Hvis man vedlikeholder båten riktig, trenger det ikke være så mye jobb. Kunnskap om vedlikehold kan senke terskelen for å kjøpe trebåt.







# Vedlikehold for begynnere

**D**et er mye kreativt båtstell rundt omkring: Sikaflex i suene, båter som er bunnsmurt innvendig, vaterbord malt med Bengalakk og Gaffateip på innsida av løftingstaket for å tette lekkasjer er noen av klassikerne. Forskjellige båter krever riktignok forskjellig stell, og selv med ganske like båter sverger folk til ulike ting. Men selv om det er vanskelig å komme med noen fasit, er det tydelig at noen ting fungerer bedre enn andre, og de delene av båten som er rarest vedlikeholdt ofte ender med å måtte skiftes.

For båtenes beste ser det altså ut som om det er nødvendig med mer kunnskap, eller kunnskap til flere. Samtidig vil kunnskap om vedlikehold kunne senke terskelen for å kjøpe egen trebåt. Mange har et bilde av trebåter som utrolig arbeidskrevende, men det trenger jo ikke å være så mye jobb hvis du gjør det riktig!

I tillegg til den direkte nytteverdien har kunnskapen om vedlikehold også en egenverdi og bør bevares som en del av tradisjonen rundt disse båtene. Vi kan ikke jobbe for å bevare kunnskapen om byggingen og bruken av båtene uten å også ta vare på kunnskapen om vedlikeholdet, selv om det innebærer at en får litt skitt under neglene (med mindre en bruker hansker).

For å bidra litt til dette arrangerte Museet Kystens Arv et kurs i vedlikehold av tradisjonsbåter under ledelse av undertegnede. Fokus var tjære-

brede klinkbygde båter. Kurset besto av både teori og praksis. Vi tok opp temaer som vasking, behandling av tre, jern og hamp og generelt hvordan man bør behandle og oppbevare båten. Vi smurte båt og rigg, behandla jern, øvde på takling, spleis og bendsel, så på tilpassing og skauting av årer og studerte ulike bøter på museets båter. I tillegg ble det snakket, diskutert og drøfta en hel del. Deltakerne spurte og grov, diskuterte utfordringer og mulige løsninger for sine egne båter og kom med alskens innspill som gjorde kurset mindre strukturert en planlagt, men til gjengjeld mye mer interessant. Flere ga uttrykk for at de har hatt vanskeligheter med å finne informasjon om dette.

Kurset gikk over ei helg, og vi hadde åtte deltakere til tross for at vi ikke hadde markedsført spesielt godt. To lokale, seks tilreisende. Jeg er med andre ord positivt overrasket over responsen! De fleste deltakerne eide trebåt selv, og ville derfor ha mer kunnskap om hvordan de skulle ta vare på den. En deltaker eide foreløpig bare en plastbåt, men ble i løpet av kurset mer interessert i å kjøpe trebåt.

For oss på Kystens Arv var dette en positiv og inspirerende erfaring, og vi håper å få til slike kurs årlig fremover. Neste år satser vi på smøring og stell av færing ei varm og solrik helg i juni eller august og kanskje en pils i solveggen etterpå. Noen som føler seg fristet? |

Vårlig rotur ved Museet Kystens Arv. Vakre båttradisjoner er verdt å ta vare på. Foto: Bente Foldvik.

# Toras

## tips & triks

Her er et lite utvalg av mine meninger, erfaringer og preferanser, basert på den tradisjonen jeg er oppvokst i, der tjære er den sentrale komponenten. (Men dersom noen vil skrive en artikkel i neste nummer om lakkens fortreffelighet, vil jeg lese den med stor interesse.) Mitt utgangspunkt er åfjordsbåten, fra færingar til fembøringar. Altså rimelig små, klinkbygde båter, som er ganske greie å sette på land.

**B**åter bor i naust. Båter står seg utrolig godt når de får ly for sol og nedbør, og jeg syns ikke det er et nederlag å ha båten stående på land store deler av året. Med bra stø og gode lunner er det enkelt å sette en liten båt ut og inn, og en får utnytta mer av disse båtenes fortrinn. Hvor ofte det er praktisk å ta båten inn og ut, varierer litt med størrelsen: Færingen kan man godt ta ut og inn hver gang man bruker den, mens fembøringen gjerne får ligge ute hele sesongen. En færing som stort sett står i naust når den ikke er i bruk, holder det kanskje å smøre hvert femte eller sjuende år. Hvis du ikke lar den ligge ute, trenger den heller ikke bunnsmurning.

For å sikre båten din en best mulig naust-opplevelse anbefales det å kile opp under lottet framme og bak, sånn at vekta ikke bare kviler på midten, da unngår du at båten siger. Pass også på at båten står rimelig beint. Myke båter som åfjordsbåten blir lett litt deformert av dårlig lagring. Et godt naust skal ikke være for varmt og tørt, slik at båten tørker for mye, og det kreves mye trutning før den blir tett. Grus/jordgolv og torvtak er ideelt, men det hjelper veldig med

et loft eller bordtak for å bremse varme fra takplater.

**Vasking.** Reine båter råtner saktere! Rusk og rask binder fuktighet, og gir grobunn for bakterier og sopp. Det beste er å vaske med saltvann, for saltet har en konserverende effekt. Hvis båten har vågresser (hull i banda over suene, så vannet ikke blir liggende): Stak dem opp! Bruk en pinne, ståltråd e.l. Hullene fylles fort opp, og gir et utmerket startsted for råte.

**Tjærebreing.** Tjære (gjærne med litt linolje i) beskytter treet mot tørking og råte. Den danner ikke et tett lag, så treet får puste. Det gjør at det vil trekke litt vann, men at dette til gjengjeld vil kunne tørke igjen. Det finnes utallige ulike oppskrifter for å lage båtsmurning med tjære, og alle er selvsagt best. De fleste blander tjæra med 1/2-1/3 linolje, særlig til innvendig bruk. Jo mer tjære, jo bedre beskyttelse mot råte. Jo mer linolje, jo mindre klebrig blir det, og det herder bedre. For å få en mer tyntflytende blanding kan man enten varme den opp så den blir lunka (f.eks. i vannbad), eller tilsette litt rødsprit eller terpentin. Har du en liten båt som



Museet Kystens Arv ligger på Stadsbygd i Sør-Trøndelag. Foto: Bente Foldvik.



Ivar og Kristin smører tiljer. Foto: Tora Heide.





*Behandling av rorbeslagene til «Den Siste Viking II». Foto: Tora Heide.*



*Utvendig smøring av «Den Siste Viking II». Foto: Tora Heide.*



*Stråkjølen til «Den Siste Viking II» var ny sist vår. Her har pælemarken gjort en grundig jobb på bare noen måneder! Heldigvis har vi takpapp mellom kjølen og stråkjølen, så det er bare stråkjølen som er berørt. Foto: Einar Borgfjord.*



Velholdt båt ved Museet Kystens Arv. Foto: Bente Foldvik.

er enkel å ta på land, er det hyggelig å smøre båten på en varm sommerdag. Da herder tjæra fort. Små båter kan du også snu opp ned når du skal smøre utsida, så ser du lettere hva du holder på med. Husk å banke opp tollepinner og skvettbord en gang i blant, og smør hullene. Det er et klassisk start-sted for råte.

Det er stor kvalitetsforskjell på den tjæren som er å få kjøpt. Mye fra vanlig fargehandel er ganske dårlig, og det kan være verdt pengene og bryet å få tak i noe av bedre kvalitet. Milebrent tjære er ofte bedre enn det som er mer industrielt framstilt. For å bedømme kvaliteten kan man ta litt tjære og gni den ut på lyst treverk. Jevn, gyllen tjære er stort sett best, mens mer grå eller svart farge er dårlige tegn.

**Maling.** Hvor mye maling man vil ha

på båten avhenger selvsagt av smak og behag. Men husk at maling i seg selv ikke beskytter treet så godt mot råte og at det fører til mye ekstra jobb. På tjærebredde båter, der en altså ikke prøver å danne ei tett hinne rundt treet, anbefaler jeg linoljemaling (som puster), eller tjære-linoljeblanding med fargepigment (som både puster og beskytter mot råte). Bruk av for tett maling fører fort til råte, og ofte er det malte det første som råtner på en båt.

**Ha trua på trutning.** Det er utrolig hvor store sprekker som kan trutne seg tette! Før du ringer båtbyggeren i panikk over en sprekk, hiv båten på sjøen ei ukes tid, uten nagle og med et par steiner i. Har du ikke tid til å vente ei uke, kan en pakke smør gjøre susen. Fordelen med smøret er at etter hvert som båten trutner vil smøret

klemmes ut av sprekken, slik at den ikke fører til sprenging på noen måte. Fyller du derimot sprekken i en knusktørr båt med noe som ikke vil vike for trutninga, risikerer du at sprekka bare sprenges større når båten trutner.

**Bunnstoff og pålemerke.** Bunnstoff er kanskje den minst hyggelige delen av å smøre båt, selv om alternativet (pålemerke) er verre. Men om du har båten liggende i ferskvann eller brakkvann der det ikke er pålemerke, kan det være et godt alternativ å droppe bunnstoffet helt. Da sparer du både tid, penger og miljøet. Pålemerke er heller ikke noe problem om båten bare ligger på sjøen et par uker. Husk å isolere mellom båtsaum og bunnstoff med primer, så du unngår galvanisk tæring på metallet. |