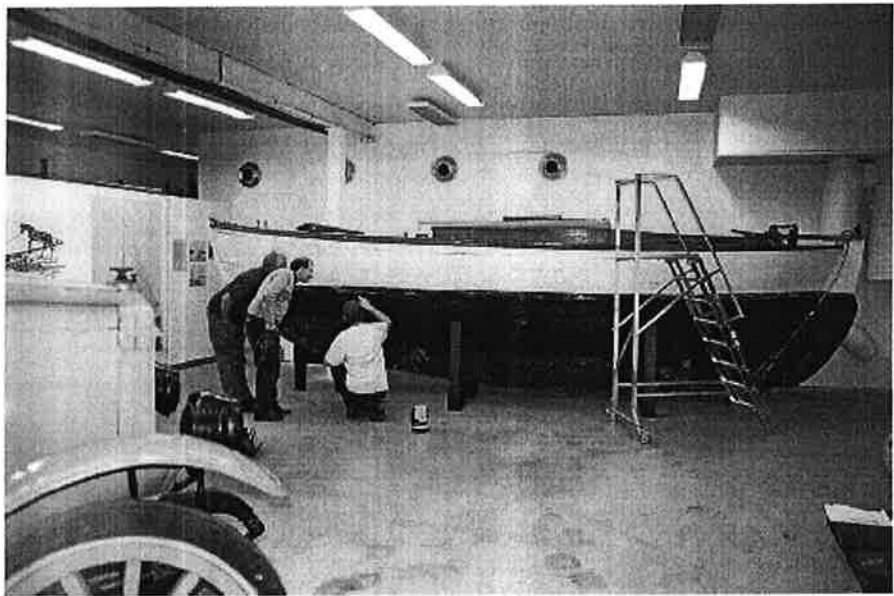


Lystbåten *Unda*

Synfaringsrapport

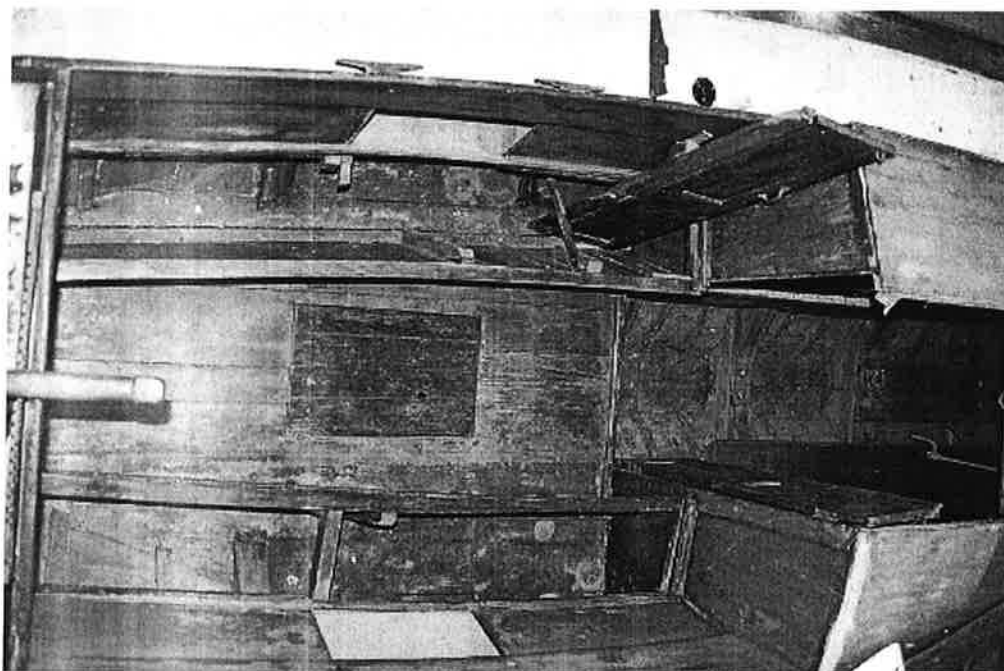
Åsmund Kristiansen



Rapport nr 8-2003
Hardanger Fartøyvernssenter
November 2003

Innhold

Innhold	2
Bakgrunn.....	3
Kort om Unda.....	3
Gjennomføring av synfaringa	3
Synfarte komponenter.....	4
Kjøl.....	4
Stevner.....	4
Spant	5
Ribber.....	5
Hud	5
Bjelkeveier.....	6
Dekksbjelker, kraveller og knær.....	6
Dekk.....	7
Pullerter.....	7
Beslag og bolter.....	8
Kjølsvin.....	8
Dekkshus	8
Kort om Undas tilstand og framtidig vern	9
Hardanger Fartøyvernsenter	10



Bakgrunn

Bakgrunnen for synfaringa var en forespørsel fra Larvik Museum v. James Ronald Archer. Vi ble bedt om registrere byggetekniske trekk og teknisk tilstand med tanke på å sette båten på sjøen.

Kort om Unda

I denne rapporten går vi ikke inn på båtens historikk, da denne vil presenteres av museet i en annen sammenheng.

Data lystbåt Unda	
Byggeår: 1896	Byggested: Tollerodden, Larvik
Byggmester: Colin Archer	Skrogtype: skøyte
L.o.a.: 23'	Største bredde: 7'
	Dyptgående: ukjent
Tonnasje: ukjent	Seilføring: ukjent

Unda het opprinnelig Otr, båt nr. 69.

Gjennomføring av synfaringa

Synfaringa er utført av verftsformann Morten Hesthammer og fartøyvernkonsulent Åsmund Kristiansen, Hardanger Fartøyvernssenter. Synfaringa ble gjennomført den 7.11. 2003 på Larvik Museum der Unda står i inne i utstillingslokalene. Prosjektansatt ved Larvik Museum, James Ronald Archer, og Bjørn Terje Løwer, la alt til rette for oss. Det var ryddig og greit å komme til. Samme dag synfarte vi også losskøyta Straaholmen, og mellom øktene ble vi servert mat. Ellers fikk vi all den assistanse vi måtte ønske.

Selve synfaringa foregikk på den måten at vi gikk gjennom båten først utvendig og så innvendig, med vekt på de enkelte komponentene som båten er bygd av. Dessuten vurderte vi tilstanden til de enkelte komponentene slik at vi dannet oss et helhetsinntrykk av båtens tilstand. Vi hadde stor glede av å sammenligne Unda med Straaholmen, som vi så tidligere på dagen. Dessuten hadde vi sett på lystkurteren Titania i 2001, bygd av Colin Archer ett år før Unda.

Synfarte komponenter

Kjøl

Trekjølen er i eik. Tjukkelse opp og ned: 72 mm; synling under spunning er 35 mm. Bredden følger jernkjølen.

Tyngden på jernkjølen er ukjent. Kjølboltene er av nyere dato, og er laget av syrefast stål av ukjent kvalitet.

Dødved framme er i eik, akter i furu (skiftra)

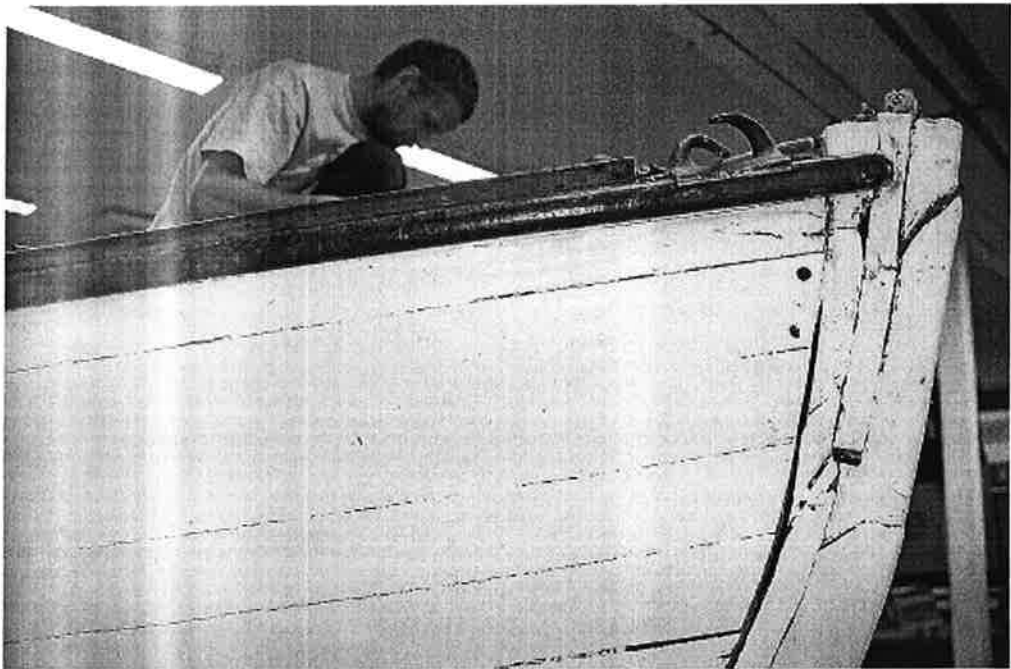
Kjølen siger litt ned framme og bak. Knekken på hver ende av jernkjølen kan være en lagrings-skade, men indikerer også at konstruksjonen er noe mjuk.

Innvendig ser man store sprekker i kjølen. Det er satt seks bolter sidevegs i kjølen framme. Det tyder på at kjølen her er ganske dårlig, så boltene nok til hensikt å holde kjølen sammen for å unngå lekkasje.

Stevner

Eik er materialet i stevnene. Bredden på akterstevnen er 58 mm i akterkant, i lengderetningen er den 95 mm. Full bredde på stevn innvendig er 57 mm. Stevnen er avsmalnet (forgynget) fra spunningen og akterover.

Forstevnen er delvis dårlig, særlig den øverste delen. På innsida er det satt på en kraftig klamp for å styrke stevnen. Akterstevnen ser hel ut, men er temmelig oppsprukket under vannlinjenivå.



Det øverste partiet i huden er i teak, under er det oregon pine. Bortsett fra store nat ser huden ut til å være i orden. Verre er det med stevnen.

Spant

Spanteavstanden ligger omkring 62 cm.

Spantene er bygd opp av to lag (ringer). Spantene er sidehogd 40 mm i botnstokklaget og 32 mm i sitterslaget.

Spantene ser ut til å være en blanding av furu og eik; botnstokkene i furu. Enkelte av botnstokkene er skifta.

Hjørnene på spantene er pent avfaset.

Over alle tømmerstøter er det brukt strekksjener (5x25x175 mm). Lagene i spantene er lagt tett inntil hverandre og klinka med jernsøm.

Høyde på spant: Oppe 55 mm, midten 80 mm, nede 120 mm, over kjølen 125 mm.

I framkant av kjølsvinet ligger en botnstokk som trolig er original. Den er 70 mm brei. Tåa på botnstokken går 25 cm opp; leggen 96 cm opp.



Ribber

Mellom spantene er det to ribber i eik. Dimensjonen er 13x40 mm. De er tappet inn i kjølen, ukjent hvor mye. Ribbene er festa til huden med to klinkesøm til hver planke; overkant og underkant, i sikksakk slik at ikke sømme kløyver ribben. Materialet i sømme ser ut til å være kobber.

Ribbene er formet med svai, slik at sidene står vinkelrett på båtens senterlinje. Ribbene er pyntet med staff og avrundet.

En del av ribbene er knekt. Ved noen av de knekte ribbene er det satt på en dobling ved siden av.

Hud

Huden er målt til 21 mm tjukkelse på en plass framme i baugen. Om dette er den korrekte tjukkelsen er usikkert, den kan også være noe tjukkere (opp mot 25 mm).

Materialet er teak i de øverste seks plankegangene, de nederste åtte er i oregon pine (skal ha vært eik originalt). Bredder på midten: Kjølgangen 12,3 cm; ellers 9-11 cm undervanns. Overvanns er den øverste hudplanken 11 cm, de øvrige 12 cm. Bredder framme og akter ligger på 7,5 – 8,5 cm.



Huden ser ut til å være drevet med bomull.

Huden overvanns er festa med en gjennomgående båtsøm i hver planke, og en spiker. Spikeren er muligens av bronse (firkanta hode). Unders synfaringa reflekterte vi ikke over hvorfor det bare er brukt klinkesøm til de øverste plankegangene. Det kan ha en sammenheng med at de nedenfor er skiftet, og at det da er brukt andre festemidler (spiker eller skruer).

Kjølgangen er spikra med 13-18 cm avstand mellom spikrene.

Spikerhoder er sentra inn og kitta over.

Bjelkeveier

Furu. Går fra akterpullert til forpullert. Akter er dimensjonen 20 x ca 50 mm; framme er den 25 mm tjukk. Bjelkeveieren er festet i spantene med XXX Lasket?

Dekksbjelker, kraveller og knær

Dekksbjelkene ser ut til å være i furu. Siden båten opprinnelig var halvdekket er en del av bjelkene fra ombyggingen i 1947. Men bjelker og knær i masteområdet har tydelige likhetstrekk med andre Colin Archer-båter, så disse kan være originale.

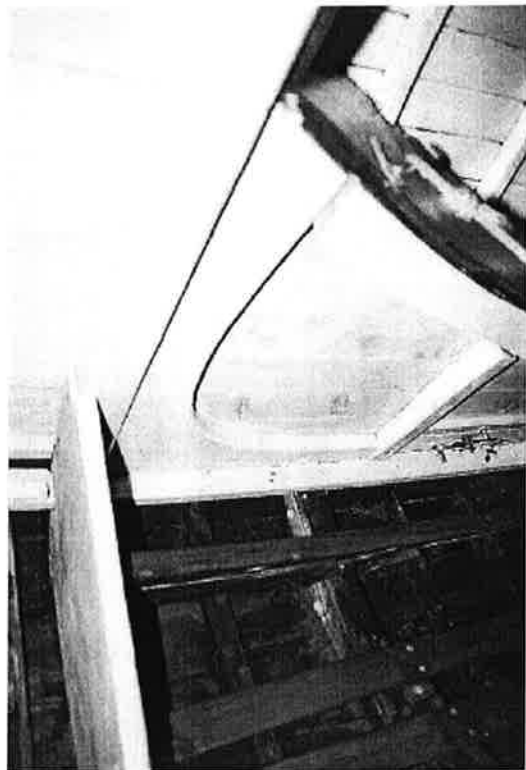
Dimensjonen på bjelkene er 44 mm sidehogd; høyde på midten er 50 mm, høyde på endene er 37 mm.

Bjelkene har avfasa hjørner til ca 1" fra enden.

På to av bjelkene er det et hengekne på hver ende (ved luka til forpiggen og mellom hytta og pullerten akter). Dette står inntil et spant. Kneet er sidehogd 35 mm. Det løper 545 mm ned og 350 mm ut på bjelken, og er felt rundt bjelkeveger.

Vinkelkneet (det horisontale kneet) som står på mastebjelken er 36 mm tjukt. I hjertet (kværken) er det 160 mm, på det tynneste mot bjelken 80 mm, på det tjukkeste mot bjelken 108 mm. Mot skuteseida minker tjukkelser fra hjertet og ut, til 35 mm på enden. Dette kneet er kappet i forbindelse med oppbygging av hyttesidene.

Mastekravellene er felt inn i bjelkene uten svale; ca 10 mm.



Dekk

Dekket er lagt av 22 mm pløyde bord. Oppå tredekket ligger seglduk. I skandekket er det en liten fals for duken, slik at den ligger noenlunde flush med skandekket. Falsen er 22 mm brei. Her er duken bretta (7-8 mm brei) og spikra med 10 mm kobberstift. Midtskips går det en 13 mm brei søm. Duken er hviltmalt. Mesteparten av duken er hel, men det er noen partier som er skadet.



Skandekket har synlig flate (bredde):

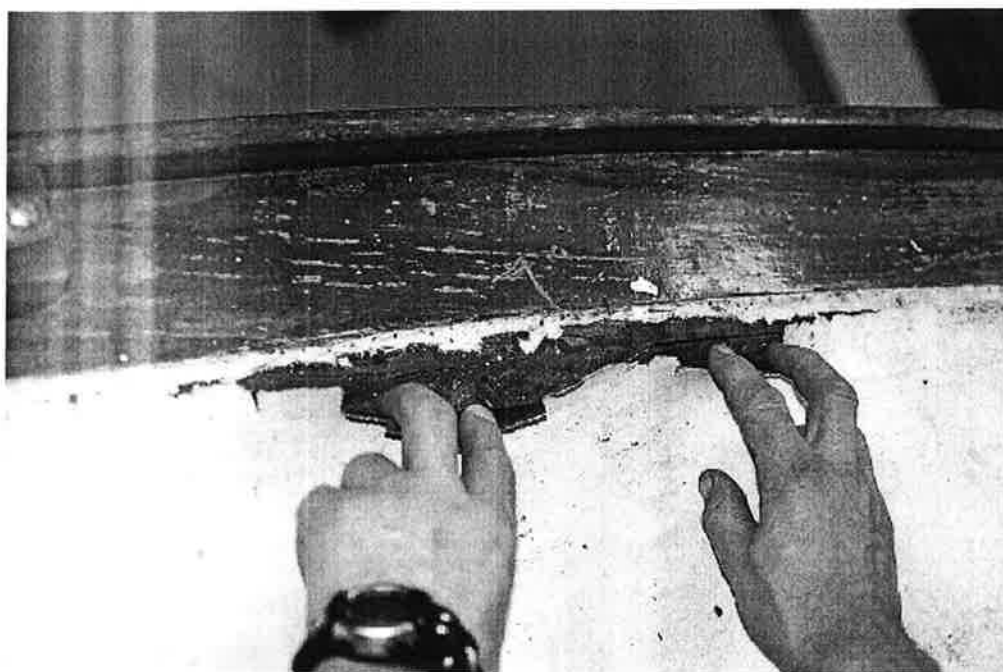
Framme 83 mm

Midten 110 mm

Akter 78 mm

På utsida av skandekket løper en fenderlist hele vegen. Den er i teak, 15x36 mm. Oppå skandekket står en fotrekke litt innpå, dimensjon 15x20 mm.

Spissene på dekket er spikra ned i ei 20x30 mm kravell som er felt ned i bjelkene.



Pullerter

Framme er pullertene festa med båtsøm (både jern og kobber) til huden; de er 63x65 mm. Pullertene er kapp oppunder dekk, og en nyere metallpullert er montert oppå dekk. På bjelken er det lagt på en formskåret avstiver som står mellom pullertene.

Pullertene framme er kapp under dekknivå, det viser at dekket har vært skiftet her. Ny pullert i metall er plassert oppå dekk.

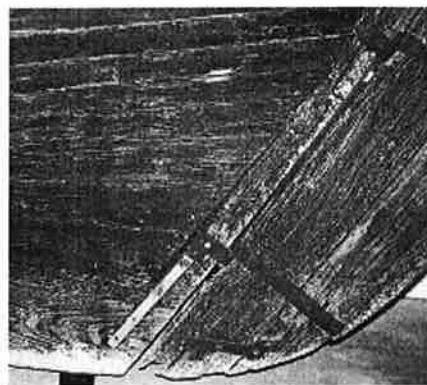
Akter er pullertene festa med 7 båtsøm til huden. En brok (liggende kne) ligger fram mot pullertene.

Beslag og bolter

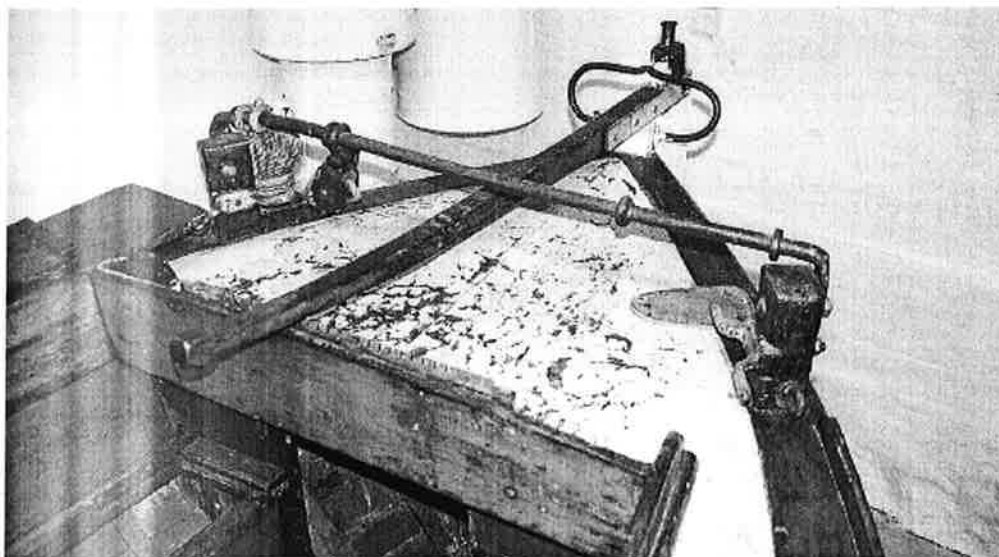
Strekksjene mellom dødved og akterstevn: Her er det nye sjener i aluminium. En del av den gamle sitter igjen bakom. Restene av det gamle beslaget tyder på at det har hatt noenlunde samme fasong på tilsvarende beslag på Titania.

Røstjern går gjennom dekk og sitter på en klamp på innsida av huden. De strekker seg ned over fire planker og er festa med en gjennomgående jernbolt i hver planke. Røstjerna er neppe originale.

Løygangen er bolta i pullertene akter. Den har diameter 24 mm, og ser ut til å være den originale. Det samme kan være tilfelle med skjoteblokka som sitter på løygangen.



Restene av det gamle beslaget mellom kjøll og stevn sitter igjen bakom det nye i aluminium. Vi ser også nytt materiale i dødved, og sprekker i rør og stevn.



Kjølsvin

Eik. 10 cm høgt, tilpassa overkanten på botnstokkene. Bredde akter og på midten er 260 mm; smalnet ned til 180 mm i framkant. Lengden er 137 mm.

Dekkshus

Hyttbjelkene er 21 mm brei og 30 mm høg. Avstanden mellom dem er 267 mm senter-senter. Hyttetaket er bygd av 10x61 mm pløyde granbord (breddemål uten fjær).

Hyttesidene er lagd av 20 mm mahogny, 26,7 cm høg. Hyttesidene er skrudd inn i kravellene. Disse kravellene har dimensjon 57 (høyde) x 60.

Roret

Roret er av eik og har store tørkeskader undervanns.

Kort om Undas tilstand og framtidig vern

Unda ser tilsynelatende ut til å være i ganske god stand, siden den er hel og det er lite som "spriker". Men når en ser nærmere etter er det en del skader. Vi har i rapporten påpekt svake punkt som forstevn, ribber og enkelte spant. Kjølen er trolig også dårlig; den er reparert med horisontale bolter. Dekket er ikke brukbart siden duken er gammel og mørken. Akterstevn og ror har tørkeskader, men kanskje ikke verre enn at de kunne brukes. Kjølen henger litt i begge ender, og bør støttes bedre opp. Dette er muligens også et tegn på strukturell svakhet.

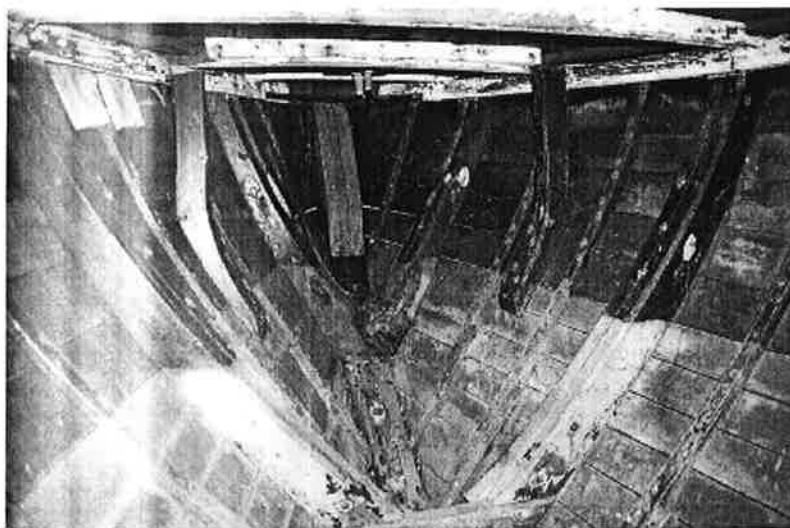
Unda skal tas vare på, men det vil alltid være flere former for vern som kan være aktuelle. I den sammenheng kan det være nyttig å stille seg noen spørsmål:

- Skal båten bevares som seilende, slik at den kan oppleves i sitt rette element? Er svaret ja må båten settes i stand, det må organiseres bruk og vedlikehold. Museet må tenke gjennom hvordan formidlingen av båten kan gjøres best mulig.
- Er båtens historiske kildeverdier de viktigste? Er svaret ja må mest mulig av informasjonen i båten bevares. Da må det verken fjernes eller tilføyes noe mer enn det som er nødvendig for fortsatt bevaring.
- Er det en bestemt epoke i båtens historie som er viktig å ta vare på og formidle? Er svaret for eksempel "ja, det er før båten ble bygd om i 1947", så må seinere påbygg fjernes, og det gamle arrangementet gjenskapes.

Vi vurderer Unda som et svært interessant historisk objekt når det gjelder byggeteknikk. Unda har dessuten stor høg formidlingsverdi og fortellerkraft i en utstilling. Dette henger sammen med størrelse og tilstand.

Ved en evt. restaurering vil en bli nødt til å skifte ut mye av de gamle materialene for å gjenvinne nødvendig strukturell styrke. En må også da ta stilling til om båten skal føres tilbake til opprinnelig utseende eller om en skal bevare dagens utgave, inkludert riggen. Ved en eventuell tilbakeføring vil det være nødvendig med god dokumentasjon på tidligere utseende, og en står i fare for å måtte skifte ut enda mer originalmateriale enn om en velger dagens utgave.

Vi vil anbefale å beholde Unda som et utstillingsobjekt i dagens utseende. Da vil flest besøkende til museet få glede av båten, og båten vil beholde sine historiske kvaliteter. Dette er en vurdering ut fra Unda som en historisk og teknisk kilde og som formidlingsobjekt til flest mulig.



Lask på innsida av stevnen. Pullertene er kappet under dekksnivå i sammenheng med ombygging.

Hardanger Fartøyvernssenter

Hardanger Fartøyvernssenter (HFS) er ett av tre fartøyvernssentra med offisiell status som nasjonalt kompetansesenter innen fartøyvern. Fartøyvernssentra er utfyllende til virksomheten innen det frivillige fartøyvernet og vanlige kommersielle verft. De har som særskilt ansvar å samle inn og føre videre kunnskap om istandsetting, bygging og vedlikehold av verneverdige fartøy. Denne sikringa av handverksferdigheter er et ledd i antikvarisk vern av slike fartøy. HFS utfører således dokumentasjonsoppdrag og større istandsettingsoppdrag på verneverdige fartøy.

Interesserte kan henvende seg til:

Hardanger Fartøyvernssenter
Postboks 53
5601 Norheimsund

Tlf: +47 56 55 33 50
Faks: +47 56 55 33 51
e-post: info@fartoyvern.no
www.fartoyvern.no

Publikasjoner:

HFS gir ut faglige rapporter, hefter, bøker, årsmelding og det faglige magasinet *Fartøyvern*. Oppdatert oversikt over publikasjoner kan en få ved å henvende seg til adressa over, eller på internett: www.fartoyvern.no; klikk på Museum – Dokumentasjonssenter – Bokhandel.

