

John Audun Hauge

Sandviksbod 19

5035 Bergen

tel: 55326736

john.audun.hauge@gmail.com

orgnr: 981 808 819

Hordaland Fylkeskommune

Kulturavdeling og idrettsavdelinga

Postboks 7900

5020 Bergen

Deres ref: 2014/23044-62, saksbehandler irekon

Rapport: Tilskot til fartøyvern 2015, Skøyten Selma

15. august meldte jeg til Stein Ottosen at tiltaket blir iverksatt i høst, utført som beskrevet i søknaden ved Birkeland Slip og Båtbyggeri på Avaldsnes. Grunnen til at jeg velger å dra såpass langt for denne type jobb, er at jeg har hatt kundeforhold til denne slippen siden slutten av 1970 tallet. Jeg kjenner slippen godt og de kjenner båten grundig. Det er 12 timers gangtid fra Bergen til Avaldsnes, altså 24 timer driftstid på Selma.

Men, jeg gikk Selma til Avaldsnes i slutten av august, lastet med nødvendig material. Arbeidet kunne ikke begynne med en gang, men i uke 38 startet riving av den dårlige skipssiden på styrbord side og etter hvert ble Selma tatt på land. Da ble midten av skutensiden revet ned til vannlinjen. I denne forbindelse viste det seg at forreste maskinromsspant var fullstendig dårlig og måtte skiftes. Også to av de andre spantetoppene ble skiftet, og så ble det spunset i et par mindre skader.

Det rare med Selma er at det er relativt korte bord i den. Det er ikke ideelt, og ved utskiftingene ble de to korte øverste bordene erstattet med en veldig lang planke (over 6m). En av støtene ble også flyttet et spant frem, så den ikke kom rett på røstjernet. Disse to tingene gjør at Selma nå er en hel del sterkere.

Metodene som er brukt er identiske med den opprinnelige byggemåten, dvs at bordene festes med trenagler (typen med kont hode) samt fire skipspiker i hver støt. Det er også en trenagle midt i hver støt. Dette er litt uvanlig, men det er brukt stort sett over hele båten.

I hele prosessen ble alt treverk impregnert, spesielt på steder som man ikke kommer til senere. Først med vannbasert Boracol som sprøytes overalt, så med tykk ren tjære alle steder hvor treverket ligger tett an mot tre. Det har også vært brukt noe Antiparasitt.

Siden utskiftingene var mest på midten av Selma, var det ikke nødvendig å stime plankene, det holdt å tvinge dem på plass. Etter at alle bordene var kommet på plass, ble ujevnheter høvlet og slipt før driving.

Driving ble gjort på tradisjonelt vis med premium drev nederst mot vannlinjen (og all driving undervanns) og bomull høyere oppe. Nederste nater ble så tett med et nytt gummibasert produkt ettersom bek ikke brukes lenger. Lenger oppe i skutesiden brukes linoljekitt. Videre er skutesiden malt som før og god som ny.

Etter utskiftingsarbeidet ble det også utført vanlig vedlikehold undervanns, dvs litt driving noen steder, slipe og smøre propellhodet, grunning, bunnstoffing og nye sinkanoder.

Økonomi:

Jeg regner ikke eget tidsforbruk, det er egenandel. Men det er selvfølgelig betydelig mengde tid jeg legger ned i et sånt prosjekt. Materialene hadde jeg kjøpt inn for lenge siden, og trenaglene laget jeg ved forrige utskiftinger.

Jeg antar det holder å vise kvitteringer for tilskuddsbeløpet.
Da blir det et enkelt regnskap:

Del av driftsutgifter til slipp:	2512,46
<u>Regningen fra slippet er på:</u>	<u>37619,90</u>
<u>Sum</u>	<u>40132,36</u>

Tilskuddet bes utbetalt til konto nr: 9710 29 59055

Det var vel det hele. Videre følger billedokumentasjon av prosessen:



Starten på rivingen er der det er dårligst, og kan gjøres fra flåte mens Selma flyter.



Etter hvert ble 4 bord tatt ut. Da ble også det dårlige spantet oppdaget.



Her er noe av det dårlige spant og hudbord på flåten. Skipsspikrene viser varierende grad av vekkrusting, mens noen er som nye og kan gjenbrukes.



Forming av nytt spant. Hvert spant er dobbelt, så de blir omtrent 25cm tykke når de er ferdige.



Oppe på slippen ble også det nederste bordet mot vannlinjen revet.



Her er det første nye bordet kommet på plass. Også det nye dobbeltspantet viser litt på bildet, men naglehodene viser hvor langt ned det går.



Og bord nr to. Det brukes gjengestenger til å presse bordene inn. Disse fjernes senere.



Her er de fire nye bordene på plass. Det øverste erstatter to korte. Det nest øverste har fått støten flyttet et spant frem for å unngå røstjernene.



Så ble trenaglene kappet jamt med huden, og høvling og sliping kunne begynne.



Det ble drevet med premium tjæredrev nederst og bomull lenger oppe.



Selma, nyreparert, nysmurt og klar for å komme til sjøs igjen.

John Audun Hauge
Bergen 28/09-2016