

19/2010

NOTAT

Ola Einang

NYEBÅTEN

En investering i det pedagogiske arbeidet med
kystkultur og friluftsliv på Yksnøya

Forfattar	Ola Einang
Ansvarleg utgjevar	Høgskulen i Volda
ISSN	1891-5973
Sats	Forfattar/Bente Lien
Distribusjon	http://www.hivolda.no/notat

© Forfattar/Høgskulen i Volda

Føresegnene i åndsverklova gjeld for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller framstille eksemplar til privat bruk. Utan særskild avtale med forfattar/Høgskulen i Volda er all anna eksemplarframstilling og tilgjengeleggjering berre tillate så langt det har heimel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavarar til åndsverk.

Om notatserien

Ulike slag publikasjonar av mindre omfang, t.d. forprosjektnotat, papers, artikkelutkast o.a. Eit hovudføre mål med serien er å stimulere til publisering og fagleg debatt i miljøet. Kvar forfattar er ansvarleg for sitt arbeid, og dekan skal vere orientert om utgjevinga på førehand. Manusset må vere gjennomarbeidd med omsyn til språk og struktur.



Nyebåten – frå båtskåt i Bjørkedalen til seiltur på Rovdefjorden ...



... og den ærverdige Kyrkjebåten på vei ut

Innledning

Seksjon for Idrett og friluftsliv har helt siden slutten av 70-tallet brukt Yksnøya som base for pedagogisk arbeid med kystkultur og friluftsliv. I dette arbeidet inngår både sikkerhet, alminnelig kjennskap til ferdsel ved kysten, og også kjennskap til tradisjoner, ferdigheter og materiell.

I forbindelse med båtbruk gir dette seg utslag i at studentene ikke bare får erfaring fra og kjennskap til roing og seiling av tradisjonelle båter fra vårt distrikt. De også er med på vedlikehold av båter, seil og rigg, og får dermed et innblikk i håndverk som er i ferd med å dø ut.

Dette notatet forteller litt om noen av båtene som er i bruk på Yksnøya, og litt om den kjennskapen og det håndverket som trengs for bruk og vedlikehold. I forbindelse med den nye båten som seksjonen fikk bygd i Bjørkedalen i 2010, var studenter fra friluftslivsstudiet ut til Yksnøya både i undervisningssammenheng og i sin fritid for å gjøre den nye båten klar til bruk.

Kyrkjebåten

De siste par årene har vist at den rundt hundre år gamle Kyrkjebåten som Seksjon for idrett og friluftsliv har hatt i bruk ved Yksnøya, mer og mer har nærmet seg grensa for det som er forsvarlig å bruke i undervisning.

Kyrkjebåten, som er ca. 27 fot, har historie fra Standal i Hjørundfjorden. Den var en gang bestilt som en stor og romslig *trerøring*, med et ekstra keipepar. Bruksområdet skulle være allsidig. Den skulle være kirkebåt når standalingene skulle ro til kirke på Sæbø, den skulle brukes til fiske og til frakt av ved og ymse varer – og til å frakte kyr til beiteområder andre steder langs fjorden. Kyrne måtte da stå tett sammen på tvers av båten, og for å kunne holde orden i rekkene måtte en guttunge krype under kubukene for å flytte beina til kyrne til rett plass. Det hadde ikke gått så bra med dagen kyr!

Etter hvert som den nye tid stormet inn, fikk Standal en mer moderne storbåt med motor, og en kunne bedagelig tøffe inn fjorden på kirkesøndagene. Men båten gikk så langsomt at den på folkemunne fikk navnet ”Pinå”. I mange år lå ”Pinå” som vrak i fjøra ved Standal. Tre-røringen ble fortsatt brukt til en del frakt, inntil noen tippet et for stort sandlass om bord, og båten gikk ned. Den påfølgende bergingsaksjonen førte til større skader på båten, og den ble parkert i et naust. Men ikke for godt.

Tidlig på 70-tallet fikk Jarle P. Bjørdal og Ola Einang hånd om båten. De reparerte den, laget ny rigg og sydde seil. I en del år ble båten innleid av Høgskulen i Volda for kystkurs på Yksnøya. Etter noen år med base ved Vartdal, ble båten overtatt av entusiaster i ”Syft og Skaut” i Sykkylven. Men på betingelse av at dersom de ville kvitte seg med båten igjen, skulle de tidligere eierne først få tilbudet. Båten ble igjen grundig overhaldt, og fikk nye seil.

På 2000-tallet dabbet interessen for båten av blant medlemmene i ”Syft og Skaut”, og i 2002 fikk de tidligere eierne tilbud om å overta igjen. Det ble da Seksjon for idrett og friluftsliv som overtok, og båten ble stasjonert på basen på Yksnøya. Der har den vært brukt i undervisninga frem til 2009.



Kyrkjebåten i åpent farvann med studenter om bord. Båten har her tydelig redusert seilføring. Klyveren er tatt inn, og det er satt rev i storseilet. Den gamle Kyrkjebåten er en meget god og trygg sjøbåt som tåler mye vind og sjø. Men når det meste av båten er rundt hundre år gammelt, vil det alltid være en usikkerhet med tanke på om noe plutselig skal ryke.

Nye båter

Fra 1979 til 2001 ble båtene som skulle brukes med studenter, leid inn fra Ålesund, Sykkylven, Vartdal – og andre steder det var mulig å leie en trerøring eller *storfæring*. Det tok selvsagt ganske mye tid for friluftslivslærerne å skulle hente båtene og bringe dem tilbake etter brukt. Dessuten var det alltid usikkert hvorvidt båtene var ledig på den tiden høgskolen hadde bruk for dem. I tillegg var de innleide båtene såpass små at det var behov for flere lærere om en skulle ha en lærer i hver båt.

På slutten av 90-tallet ble det derfor søkt om midler til å få bygget en noe større båt som kunne være stasjonert fast på Yksnøya. Rett før nyttår 1999 ble det bestilt en 28 fots trerøring fra Jakobsgarden i Bjørkedalen. Men båtbyggeren hadde ikke tid til å bygge den før vinteren 2000/2001, så på forsommeren 2001 var en ny båt klar for sjøsetting.

Som så ofte er ikke størrelsen på båten fastsatt før kjøp og stammer er på plass. Så også denne gangen. Da båten sto ferdig, var den et par fot lengre enn opprinnelig bestilt. Seil, med klyver, fokke og storseil på til sammen 33 kvadratmeter ble levert fra Lyngør Seilmakerverksted i Lyngør Classic dakronduk. I løpet av sommeren gjorde Ola Einang nødvendige tilpasninger og fikk riggen ferdig til bruk. Og dermed kunne seksjonen stille med en egen båt til undervisningen samme høst.



Høsten 2001 hadde Kroppsøvingsseksjonen, som det den gang het, egen ferdig rigget stor-trerøring på havna på Yksnøya. Dermed var det bare en storbåt som måtte leies, hentes og bringes. (Foto: Nils Ola Skuset)

Året etter, i 2002, fikk seksjonen som nevnt tilbud om å overta Kyrkjebåten, slik at behovet for storbåter på Yksnøya omtrent var dekket. Men Kyrkjebåten var rundt hundre år gammel, og selv om den hadde hatt flere større overhalinger og reparasjoner, var det fortsatt deler av den som var gamle og dels sprø og kunne ryke. Med den forholdsvis harde bruken vi har med studentgrupper, og med det ansvaret som ligger i denne typen undervisning, var det høsten 2009 begynt å nærme seg grensa for det som var forsvarlig.

Diskusjonen gikk på om vi skulle satse på en full renovering eller tenke på ny båt. Siden full renovering langt på vei ville innebære fornying av båten, kom vi fram til at det mest fornuftige ville være å satse på nybygg. Da kunne vi også få en litt større båt (ca. 32 fot), noe som ville passe bedre for den gruppedelingen en har anledning til i undervisninga ved høgskolen i dag. Høsten 2009 ble en ny båt bestilt hos båtbygger Jakob Bjørkedal, og denne sto ferdig til sommeren 2010.

Båttype

Den gamle sunnmørsbåten var bygget som *snebotning* (*snidbetning*). Dette ble i hovedsak gjort både med færinger og de større og mer havgående fiskebåtene – som sunnmørsåttringen. Snebotning kommer av at bordingen er delt et stykke foran midten på båten, og det i fremre delen er skjøtt inn bord skrått ned mot kjølen (*renninger*). Dette gjorde at fremskipet kunne legges godt ut, kunne bære mye last, og gli lett i sjøen.

I siste halvdel av 1800-tallet forsvant denne byggemåten mer og mer, noe som hang sammen med inspirasjon andre steder i fra, både når det gjaldt båtform, rigg og seilegenskaper. I 1869 fikk Sivert Halkjelsvik fra Volda bygget en båt i Bjørkedalen, etter nye tanker – og antagelig med inspirasjon fra listerbåtene, som på den tida drev en del torskefiske på Sunnmørskysten. Båten ble kalt ”Møringen”, og dette ble etter hvert benevnelsen på denne båttypen.

Møringsbåten er stivere bygget enn de gamle sunnmørsbåtene. Den har hele bordganger, er høyere bordet og har skandekk. De større båtene hadde også en noe annerledes utformet akterstavn, noe som gjorde det enklere å bruke rorkult i stedet for den tradisjonelle ”styrevollen”.

I tiårene fremover kom det mange mellomformer og overgangsformer; både fordi båtene ble bestilt ut fra bruksområde, og fordi ulike båtbyggere la sine byggetradisjoner inn i et nybygg. Kyrkjebåten er et eksempel på en slik mellomform. Den mangler en del av særdragene fra den gamle sunnmørsbåten, men skiller seg likevel en god del fra møringsbåtene.

Både den første trerøringen og den nye båten som Seksjon for idrett og friluftsliv har fått bygget i Bjørkedalen, er slike mellomformer. De er begge bygget i samme garden (Jakobs-garden) som den første møringsbåten ble bygget i 1869. I skrogform har den nye båten mye til felles med møringen, og den er omtrent like høyt oppbordet. Men den er noe mer utlagt og har ikke skandekk. Nyebåten bærer tydelig preg av båtbyggertradisjonene i Jakobsgarden og er godt tilpasset det bruksområdet den er bestilt for. Også til nyebåten ble det bestilt seil fra Lyngør: Klyver, fokke og storseil på til sammen 40 kvadratmeter, denne gang i rødbrun Lyngør Classic duk.



Nyebåten står ferdig i båtskåpet i Jakobsgarden. Den er noe stivere bygget, høyere oppbordet og har mindre spring enn Kyrkjebåten og ”gamle trerøringen”. Dessuten har den rorkult i stedet for styrevoll. Nyebåten, som etter hvert fikk navnet ”Nelly”, har dermed enda mer preg av Møringen enn de to andre båtene.

I byggeperioden har Nyebåten blitt omtalt som *nye-trerøringen*. Men å kalle dette en trerøring er kanskje på grensa, selv om de største trerøringene nok var omtrent opp til den lengden som nyebåten har. Deretter ble benevnelsen *firrøing* eller *seksring* brukt (gjærne fra drøyt 30 til drøyt 40 fot), og over dette finner vi *åttringen*, som kunne bli opp i drøyt 50 fot. Benevnelsene firrøing og seksring gikk om hverandre og viser til samme båtstørrelse, med fire årepar på Sunnmøre. I Nordfjord er en seksring en noe mindre båt med tre årepar.

Hvor begrepet seksring kommer fra på våre kanter, er ikke helt klart. Noen mener båten har utviklet seg fra trerøring med tre årepar, og etter hvert som lengden har økt, fått et ekstra keipepar. Andre igjen mener at seksring var en 6-lots båt og har fått benevnelse etter dette. I alle fall må vi kunne kalle Nyebåten en stor trerøring med to ekstra keipepar – eller en liten seksring (firrøing) med et ekstra keipepar.

Siden det er bevart mange trerøringer mellom ca. 24 og 30 fot, men få seksringer (de eneste jeg kjenner til står på Sunnmøre museum), kunne kanskje den nye båten få representere seksringen – som hadde stor betydning som fiskebåt på Sunnmørskysten.

Rigg og seil

Ingen vet vel med sikkerhet når og hvordan det tradisjonelle sunnmørsseilet oppsto. Dette er et asymmetrisk råseil der halsen kan strammes helt frem i baugen. Oppe er seilet knytt til ei kort rå. Ved vending må seilet senkes ned, og råa må drages frem og så tilbake på andre siden av masta. Seilet egnet seg bedre for lange kryss enn det symmetriske råseilet, og det ble brukt både i Nordfjord og i Møre og Romsdal.

Som for et symmetrisk råseil sto masta også for denne seiltypen omtrent midt i båten, og stag og vant var festet helt i mastetoppen. Skrått bakover hadde en ofte et *føringsvant* som kunne strammes skrått bakover til motsatt side av der seilet sto. Dette ville både støtte masta ekstra under slør og lens og gi ekstra oppstramming av forliket, og derved bedre egenskaper ved kryssing.

Fra ca. midten av 1800-tallet begynte enkelte å prøve seg med andre og mer hendige seiltyper. Men det var først etter at båten fikk litt annet skap at annen rigg og andre seil fullt slo gjennom. Den riggtypen som kom seilende inn i kystkulturen her i området når det galt mindre fartøy, var gaffelriggen. Lengre sør ble spriseilet mye brukt på de mindre båtene.

På Sunnmøre hadde en i en lengre periode ofte *sjasseseil* – eller marineseil – på de mindre båtene og ordinært gaffelseil (uten bom) på de større åpne båtene. Sjasseseilet er noe enklere enn gaffelseilet. Oppe er seilet knytt til ei slags rå, som stikker litt frem for masta, og holdt mot masta av ei rakke. Ved å stramme forliket på seilet (og dermed fremre rånokk) ned, tvinges bakenden av råa opp så det ser ut som et gaffelseil, men med gaffel/rå på siden av masta. Kyrkjebåten hadde opprinnelig slik rigg, men ble rigget om til gaffelrigg tidlig på 1970-tallet.

Båter med gaffelseil eller marineseil kunne ikke ha føringsvant slik som båtene med asymmetrisk råseil, fordi seil og gaffel ville være i veien når en skulle flytte over vantet. I stedet var det ganske vanlig å bruke to *lensetakl*, ett på hver side. Disse hadde da samme funksjon som føringsvantet.

På de fleste åpne båtene her i området var det vanlig å bruke vantenåler for stramming og låsing av vant og stag. Dette er noe som har vært brukt i alle fall fra vikingtida, både hos oss og flere andre steder i Norden. Men på de største båtene var det etter hvert flere som brukte *syttau* eller taljereip på jomfruer, slik en så på skøyter og andre større fartøy.



Vantenål med holk i form av en tyrkerknopp. Vantenåla hektes inn i ei "urve" som er spleiset gjennom hull i vantet. Når nåla bendes opp, strammes vantet. Nåla låses så til vantet med en "holk" Fra gammelt var det vanlig å bruke ringer av kuhorn som holker. Men for oss er det enklere å lage holkene av tau, i form av en tyrkerknopp.



På samme måte som vantene er også staget strammet opp med en "stagnål", heftet inn i urve som er spleiset gjennom øybolt gjennom stammen.

Ut fra båtstørrelse og bruksområde er det mest hensiktsmessige for oss å ha en ordinær gaffelrigg, uten bom på den nye båten. Båten vil seile bedre enn ved marineseil. Det er litt flere oppgaver for studentene, og båten vil være tryggere ved et uforutsett vindkast fra feil side – eller ved en ufrivillig jibb.



Tradisjonell gaffelrigg med klyver, fokke og storseil. Klyverhalsen er knytt til en "traver" som hales ut langs klyverbommen med "uthalerline" gjennom blokk ved bomnoken. Fokka er sjaklet til staget og løper langs dette. Storseilet er lisset til gaffelen med rundtørn og knytt til masteringer rundt masta. Gaffelen har en klo som omslutter masta og låses på forsiden ved en rakke. Storseilet heises ved klofall inne ved masta, og gaffelen strammes opp ved piggfallet som går gjennom blokk ca 2/3 ut på gaffelen. På bildet er gaffelen strammet litt for lite opp. Derav en diagonal rynke i seilet fra klo mot skjøtebarm.



Klo med rakke. Rakken har kuler for å løpe lettere langs masten. Klofallet er her sjaklet inn på bolt gjennom klo/ gaffel. Egentlig skal det sjakles på en bøyle (klobøyle), slik at vinkelen vil endres når piggen strammes opp. På undersiden av kloen er klobarmen av storseilet sjaklet inn. I nedre høyre kant av bildet ser en kofilnaglens som står i hull gjennom tofta.

Både ved marineseil og gaffelseil var det vanlig å ha klyverbom og klyver. Klyver gjør at båten går bedre på kryss, og at den vender lettere.



Klyverbommen går gjennom en holk som er boltet til stammen. Klyveren er knytt inn på en "traver" som løper på bommen, og blir halt ut ved uthalerlina som går gjennom blokk ved bomnokken. Begge ender av lina er knytt til traveren, og brukes dermed også til å hale traveren inn mot stammen når seilet tas ned. På undersiden av bomnokken er et ekstra øye for inn-sjakling av et vaterstag som skal gå ned til en øyebolt gjennom stammen, litt over vannlinja.

Også toppseil over storseilet var ganske vanlig. Den nye båten får en forholdsvis stor seilføring ved storseil, fokk og klyver, så et toppseil burde ikke være nødvendig. Å sette toppseil på en båt av denne størrelsen blir også lett en del kluss, med studenter som ikke har rutine på dette.

De større möringsbåtene hadde svært ofte mesanmast akter. Dette gjør båten lettere å manøvrere, særlig i hard vind, men en kan tape en del i seilegenskap. På en båtstørrelse som nye-båten har mesan lite for seg. Det blir noe trangt om plass akter, og en taper langt mer enn en tjener på seilingen.

Stående rigg

I den stående riggen (vant og stag) må en bruke forholdsvis statisk tau. Tjøra og strekt hampe-tau er det som passer best (en lar gjerne tauet stå i strekk i flere dager.) Det er dette som i all hovedsak ble brukt i den perioden denne båttypen hører til. Dette er også tau som er gode å arbeide med ved spleising og bendsling. Bare en passer på å sette dem inn med tjøre med jevne mellomrom, står de lenge. En del av de syntetiske tauene, som ser rimelig pene ut på en slik båt, tåler langt mindre sollys og er for elastiske. Men gode hampetau er ikke lenger så lett å få tak i, og de blir forholdsvis dyre når en bestiller fra en aktuell leverandør.

På den nye båten prøver vi ut et forholdsvis nytt syntetisk tau som kalles *polyhamp* eller *polyesterhamp*. Etter de opplysningene vi har fått, skal dette være relativt statisk, tåle mer sollys, kunne settes inn med tjøre – og det ser nesten ut som hamp (men er ikke så godt å arbeide med). Polyesterhamp har større bruddstyrke enn hamp. For utseendets del velger vi omtrent de samme taudimensjonene som vi ville ha gjort for hamp, med 14 mm til vant og 16 mm til stag.

En rimelig løsning på stående rigg vil være et stag til forstammen og med øyespleis om masten, to faste vant til hver side bendslet som et vantespenn i topp, og ett lensetakl akterover til hver side med spleisa øye i topp og blokk for enkel talje nede. Vant festes med vantenåler i spleisa urver gjennom spantetopper, og stag med vantenål (stagnål) i urve gjennom øyebolt i stamn. Lensetakl og de to bakre vanta bør vormes og kles med smerting og sjømannsgarn i øvre del for å kunne tåle mer gnag fra gaffel og seil som ofte legger seg inn til. Dette vil da være en løsning helt i tråd med sunnmørsk tradisjon for denne typen båter.



På bildet ser vi både stående og løpende rigg. Stående rigg står stramt, mens løpende rigg henger noe slappere. De to bakerste, stramme tauene er lensetaklene på styrbord og babord. Her ender vantene (ved hodet på den mørke personen) i kauser der det er sjaklet inn blokker, slik at taklene/vantene kan strammes ved enkel talje. Ved den røde personen i midten ser vi de to vantene som er bendslet sammen i toppen, og strammet ned med vantenål (som skimtes mellom den røde og den mørke personen). Lengst frem ser vi staget, som er strammet mot stamnen med en stagnål.



Masta skal reises. Vant og stag (kledd og godt tjøra) er tredd ned til gods, som er treklosser som ligger på tvers av masta. Gods støttes opp av "kinnbakker" som ligger på langs av masta, rett under godset. Helt til høyre ser vi mastebeslag med øye foran og bak for inn-sjakling av blokker til klyverfall (foran) og piggfall (bak).

Løpende rigg

I løpende rigg bør det være tau som er litt mykt, glir lett gjennom blokker og er godt å holde i. Vi har tidligere brukt en del *kunsthamp* til dette. Kunsthamp er litt vel elastisk (langt mer enn hamp og polyhamp), men behagelig i bruk. For at tauverket skal være godt å håndtere, bør det være 12 eller 14 mm.

Til løpende rigg trengs også to gode blokker til klofallet, tre blokker til piggfallet, ei blokk til fokke og ei enkel og ei dobbel blokk til klyver. Også til hvert av lensetakla trengs det blokk og tau for oppstramming fra nagle i spant i bakre del av båten.

På klyverbom trengs uthaler-/innhalerline, traver (som kan lages av spleisa løkke) og ei blokk på bomnokk. Bomnokken må ha beslag for innsjakling av blokk.

(Kofil)nagler bør dreies i sterkt materiale. Naglene skal stå i hull i tofte foran mast for oppstramming/låsing av fall. Det trengs 4 nagler/naglehull.



Kofilnaglene ble dreiet av Torstein Vasset ved Seksjon for kunst og handverk, AKF, i god eik. Her er de plassert i hull i tofte, som tjener som naglebrett. Fra venstre: Klofall (som er litt tykkere enn de andre fallene), fokke, klyver og helt til høyre piggfall. (Tauene ser ikke helt ryddige ut på naglebrettet denne dagen.)

Mast

Etter gammelt mål skulle mastelengden være rundmålet på båten ved mastefestet. Dette passer nok bedre for en råseilmast, som har stag og vant helt i topp. Dessuten var de båtene som tidligere ble brukt til vinterfiske, ofte en del underrigget. For oss som skal få båten til å seile godt også i maksvær, trengs en noe større seilføring og dermed høyere mast. Den mastelengden vi har fått sydd seil etter, er ca 7,45 m *over rip*. Masten skal bare svakt avtynnes opp til gods. Fra gods til mastetopp tynnes masten tydelig, med hovedsakelig avtynning på baksiden, slik at det ser ut som om mastetoppen heller litt frem.

Gods (der vant og stag er festet) er 5, 85 m *over rip*. Kinnbakker på hver side, under gods/bolster. Like under gods skal det være galge for innsjakling av blokk for klofall. Galgen bør stikke noen cm ut fra mast, så ikke blokken blir stående skjevt. Galgen kan gjerne være en gjennomgående bolt, med øye for innsjakling av blokk til fokkefall på andre siden (fresiden av masta).

Beslag for innsjakling av blokk for piggfal bør være på ca. 6,65 m *over rip*. På fremsiden blir øye for innsjakling av blokk til klyverfall. Siden masten er vesentlig tynnere her oppe, bør det brukes beslag og ikke gjennomgående bolt. Vi kan vurdere om det skal være ett eller to mastebeslag for piggfallet. I alle fall må det være blokk på gaffelen, og dermed må fallet være litt over 3 ganger høyde til mastebeslaget.

Gaffel

Lengde på gaffel skal være ca. 3,35 m. Klo må være dyp nok til å omfavne mast. Forkant av mast skal være rakke, helst med kuler. Kuler til rakke må antagelig bestilles fra seilmaker. Kloen bør ha en liten bøy, slik at kloarmene bøyer litt opp fremover. Gaffelen må ha beslag på nokken, med øye ned. Ca. 2/3 ut på gaffelen må det spleises/bendsles beslag for innsjakling av blokk til piggfal.



For å få taljevirkning går piggfallet fra fastpunkt i mastebeslag, gjennom blokk på gaffelen, tilbake til blokk på mastebeslag, og ned for haling. Den løsningen som er valgt her, er en dobbel, spleiset og bendslet løkke rundt gaffelen. Løkken er låst ved en trekloss med hull. Dette var en vanlig løsning både på båter av denne størrelse og på større skøyter. Som bildet viser, er blokken for piggfallet sjaklet inn på kausen på løkka.



Her er gaffelen reist ved at piggfallet er strammet. Vi ser fallet gå fra fastpunkt på mastebeslag til blokk på gaffelen, tilbake til blokk på mastebeslag og ned. På høyre side av masta ser vi at klyverfallet går til samme mastebeslag som piggfallet. Klyverfallet bør være dobbelt, med blokk i klyveren for å få taljevirkning. På bildet er klyveren for slakk, og "segger" litt. Dette vil gi dårligere bidevindsegenskaper. Fokka, nedenfor/ til venstre for klyveren får ikke samme problemene, siden den er sjaklet til staget. Nede på storseilet ser vi revbåndene for øverste storseilrev. Og rundt masten er masteringene som forliket av storseilet er knytt til.

Klyverbom

Klyverbommen skal ha en lengde på 2,35 m fra fremkant baug til nokk. Bomnokk skal ha beslag for innsjakling av blokk for uthaler-/innhalerline. Klyver skal løpe langs bommen, sjaklet til traver. Traver var vanligvis en smidd jernring med hengsling og øyer for innsjakling av seil og uthaler-/innhalerline. På trerøringsen har vi laget denne av kledd tau som er spleiset og bendslet. I baugen skal det være en jernring som bommen går gjennom. Og i båten, bak baug, en bjelke som bommen festes ned i med bolt.



Enden av en bom eller en rå kalles "nokk". Her på klyverbomnokken er det påsatt et beslag med et øye oppover og et øye nedover. I det øvre øyet er blokken for uthalerlina sjaklet inn. I øyet på undersiden skal vaterstaget sjakles inn. Her brukes en tynn kjetting som skal sjakles til øyebolt gjennom stammen like over vannlinja. Poenget med vaterstag er at ikke bommen skal bli dradd oppover i hard vind, og dermed gi slakk i forliket på klyveren.

Seil

Seil til denne typen båter var i all hovedsak sydd av bomullsseilduk. Ofte var seilene hjemmesydd og håndliket og med strekt, tjøret hampetau. Å sy og like seil er en kunst. Både ved syngen og likingen former en seilet slik at det får passe bus der det skal være, og strakt seil der det trengs.

Bomullsseilduk er pent og godt å behandle, men i dag er det vanskelig å få seilduk i bomull av god kvalitet. Dessuten er det langt større problem med slik duk til vårt bruk, siden seilene ikke i samme grad som kunstfiber tåler å ligge fuktige.

I moderne tid har det vært ganske vanlig å bruke Duradonduk til seil på ”tradisjonelle” bruksbåter. Denne ligner ganske mye på bomullsseilduk. I de nye seilene har vi valgt en duk som kalles Lyngør classic. Dette er en flosset dacronduk, som også ligner mye på bomull, og som har bedre seilegenskaper enn Duradon.

Storseilet er spilet i akterkant for at vinden skal slippe lettere. Spiling er et nytt fenomen – men vi driver ikke museumsarbeid. For oss er det viktig at studentene får oppleve at denne typen båter kan seile godt.

Seilarealet er litt over 40 kvm fordelt på klyver fokk og storseil. Etter bestillingen skal det være satt i kauser for ett rev i fokka, og to rev i storseilet. Avtalen var at vi selv skulle sette inn revband, men ved levering var revbandene allerede satt i.

Riggerarbeid

Det er ganske mye tauverksarbeid som skal gjøres før riggen er på plass. Det meste av arbeidet må også gjøres på en god håndverksmessig måte, så en ikke risikerer at noe skulle ryke under seiling. En mast som den vi har i den nye båten, er ganske tung i seg selv, og skulle den gå over ende i et hardt vindkast, kan det være katastrofalt.

Studentene på Friluftsliv (60 studiepoeng, 100-nivå) har to uker med kystfriluftsliv. I tillegg til mye annet – som navigasjon og båtbruk – lærer de første uka også en hel del om tauverksarbeid. For å kunne få den nye båten klar for seiling ble noen av studentene med noen dager ekstra for å jobbe med rigg. Dessuten ble mast, bom, gaffel og årer smurt.



Det var knapt med tid fra båten ble satt på sjøen til den skulle brukes til seiling med studentene. For å komme i mål gjorde flere av studentene en stor innsats på overtid, både med smøring og med tauverksarbeid. Johnny Hjelle, Torbjørn Brandsæter og Sigbjørn Melvær smører årer og rundholt.

Det mest kritiske er den stående riggen – her må ingen ting ryke. Spleiser og bendsler må være skikkelig laget, og tau må vernes mot skamfiling under bruk.

Staget, som er spleiset og kledd i toppen, hviler mot en kloss like ovenfor godset, og er låst ned mot stammen med stagnål.



Staget er spleisa, og kledning rundt øyet er begynt.

For kledning legger en normalt først *vorming* ved å legge passe tykt tau i *fautene* på det tauet som skal kles, for å jevne ut. Deretter legges et lag med lerret som er kraftig innsatt med tjøre. Og til slutt legges sjømannsgarn – hamp som er også er godt gjennomtrukket av tjøre – tett og stramt rundt. Der det er mulig å komme til, brukes en *klekyll* for tvinne sjømannsgarnet hardt nok og tett nok.



Arbeid med klekyll. Det er best å være to personer til dette. Den ene bruker klekylla til å snurre sjømannsgarnet hardt og tett rundt. Den andre følger etter rundt med garnnøstet. Før kledningen med sjømannsgarn er tauet kledd med lerret som er kraftig innsatt med tjøre. Den øvre delen av den stående riggen – både det som ligger rundt masten og selve spleisene blir kledd på denne måten. Senere skal det også kles et stykke ned både på lensetakl og på det bakerste vantet, siden det her vil bli gnag av seil og gaffel. På bildet er det

Sigbjørn Melvær som bruker klekylla, og Heidi Eidsør som passer garnnøstet.

Både staget og lensetaklene er laget med øyespleis rundt masten. Mens vantene er lagt doble, og bendslet sammen, slik at det dannes et øye rundt masten.



Bendslingen av vantene er i gang. Vanlig vis legger vi to bendsler tett ved hverandre for å være sikker. Øyet som dannes når tauet bendsles sammen, og som skal ligge rundt masten, er kledd med smerting og sjømannsgarn ned til øverste bendsel. Senere skal ene vantet (bakre) kles et stykke lengre ned for å unngå skamfiling.

Lensetaklene skal også ha et spleiset øye i nedkant for innsjakling av blokker. Der det spleises øyer for innsjakling, legges det alltid inn kause for å verne tauet.



Innspleising av kause er i gang. For å få kausen til å sitte stramt nok i spleisen surres den ofte hardt og fast med seilgarn. På bildet ser en også et nøste seilgarn, ved siden av dette en spleisenål, og dels under spleisen en merlespiker.

Og så er spleisen ferdig.



Alle løse tamper i riggen må sikres så ikke slåingen løser seg opp. Å gjøre dette med tape ser ikke spesielt pent ut, og det holder heller ikke lenge når det stadig utsettes for fuktighet. For å holde over tid blir derfor alle tamper taklet. Det beste her er en sydd takling med seilgarn som er satt godt inn med bivoks.



Heidi Eidsør låser kordelene i tampen sammen med en sydd takling. Seilgarnet blir lagt stramt rundt tampen, og så blir det sydd over taklingen langs fautene. Det er en fordel å bruke seilhanske for å få taklingen stram nok.

Når tauverksarbeidet er ferdig, blir det meste av stående rigg – særlig topp og tamper – satt godt inn med tjøre. For at tjøren skal være god til dette bruket, er det en fordel å koke den godt inn og smøre mens den enda er godt varm.



Her koker Sigbjørn Melvær tjøren inn over en rødspritbrenner, og tau-tampene med takling stikkes rett ned i boksen for å bli skikkelig innsausa.



Når selve tauverksarbeidet er ferdig, blir den stående riggen innsatt med varm tjøre som er en del innkokt slik at den blir seig når den tørker. Sigbjørn Melvær er i gang med tjørekosten.



Det meste av stående rigg er ferdig og tredd på masten. Helt til venstre er staget, som hviler på en kloss. Vant og lensetakl ligger ned på godset (klossen på tvers) som støttes opp av kinnbakke. Også løpende rigg er begynt å komme på plass. Klofallet er sjaklet inn på galgen, som skal stikke så langt ut fra masten at blokken som er sjaklet inn kan henge fritt. Galgen har bolt gjennom masten, slik at fokkefallet kan sjakles inn på fremsiden. Klofallet har fastpunkt i hundsvott på blokka, går ned i blokk på kloa, opp igjen gjennom

blokka på galgen, og ned for haling. Dermed får vi en enkel taljevirkning.

Før båten er klar og masta kan reises, er det også en del arbeid som må gjøres i selve båten. Det skal spleises hamleband i keipene, det må inn en øyebolt gjennom stammen som feste for stag, og det må spleises inn urver både for vant og stag.



Torbjørn Brandsæter og Johnny Hjelle spleiser inn hamleband i nybåten



Kine Sagnes og Asgeir Domaas Pedersen gjør klart for bolt gjennom stammen for innspleising av urve som feste for stag.



Øyebolten er på plass, og urva kan spleises inn. Det blir denne urva som skal holde staget og sikre at masta ikke havner bakover i vindpress eller hard sjø. Håvard Nesse passer på at Sigbjørn Melvær gjør godt nok arbeid.



Og så kan masta reises med sikring i lastebommen på Ina Kristin. Det meste av jobben er gjort, og "premie" venter.



Og lønn for sterk innsats var seiltur med nyebåten "Nelly".

Litteratur

Christensen, Arne Emil: *Gamle norske trebåter*. Grøndahl Dreyer 1992.

Færøyvik, Øystein: *Vestlandsbåtar*. Grøndahl & Søn 1987.

Hansen, Christian: *Tau og tauproduksjon*. Amfora 1997.

Jensen, Jens Kusk: *Haandbog i praktisk sømandskab*. Høst & Søn, Kbh 1924/1995.

Lund, Kai: *Knop, stikk og spleis*. Mortensen 1970.

Trepka, Knut von: Gaffelriggen. I *Norsk Sjøfartsmuseums årbok* 1985