

Jærbuen II

Dokumentasjon av overbygg og forluke samt
synfaringsrapport



HFS rapport nr 1 2008 v/ Karsten Mæhl
Hardanger Fartøyvernssenter

Jærbuen II
Rapport nr. 1
Av Karsten Mæhl
Hardanger Fartøyvernssenter
2008
ISSN 1503-9927

Innholdsfortegnelse.

Innledning.....	4
Om dokumentasjonen.....	4
Båtenes tilstand og alder.....	5
Dekk.....	5
Spant og ribber.....	6
Bjelkelag.....	7
Huden.....	8
Stevner, kjøll med mer.....	8
Skott.....	8
Overbygg.....	9
Forluke.....	13
Cockpit/styrebrønn.....	15
Salong.....	17
Forsalong/mellomgang til forpigg.....	19
Bad.....	21
Forpigg.....	23
Rigg og beslag.....	24
Avslutning.....	25
Oversikt over tegninger.....	28
Tegninger A1 – G.....	29- 36

Vedlegg: Kostnadsoverslag og tegninger i A2 format.

Innledning.

11. og 12. november 2008 var Karsten Mæhl og Ivar Hoflandsdal fra Hardanger fartøyvernsenter på synfarings og dokumentasjonsoppdrag på Jærbuen II. Oppdragsgiver var Larvik Sjøfartsmuseum. Oppdraget var delvis dokumentasjon og oppmåling, delvis synfaring i forhold til nødvendige reparasjoner. Gjennom dette var det også ønsket at vi skulle si noe om alderen til de forskjellige elementene i båten.

Jærbuen II er tegnet og bygget av Colin Archer på Tollerodden i Larvik i 1898. I dag fremstår båten som enestående fordi mange elementer er originale, det vil si fra den gang båten var ny. Dette gjelder overbygget, forluken og store deler av innredningen under dekk, ikke minst i salongen.

Mye er også endret, det gjelder riggen, cockpitbrønnen, dekket, bad/ toalett med mer. Likevel er det inntrykket man sitter igjen med etter å ha synfart båten, dens overraskende originalitet.

I denne rapporten er utgangspunktet å restaurere overbygget og forluken. Et alternativ som bør overveies er å demontere disse, sette dem på museum og så bygge nytt på båten. Det som taler for dette alternativet er at overbygget og forluken er nesten hundre prosent originale. I tillegg er det svært sjeldent med et overbygg av denne alder. Ved en restaurering vil en måtte skifte ut en god del av det originale materialet. Prismessig vil det bli liten forskjell på de to alternativene.

Det som taler i mot dette alternativet er at det tross alt vil være en god del originalt materiale tilbake etter en restaurering av overbygget og forluken. Det gir en annen opplevelse om bord på båten at deler av overbygget er originalt.

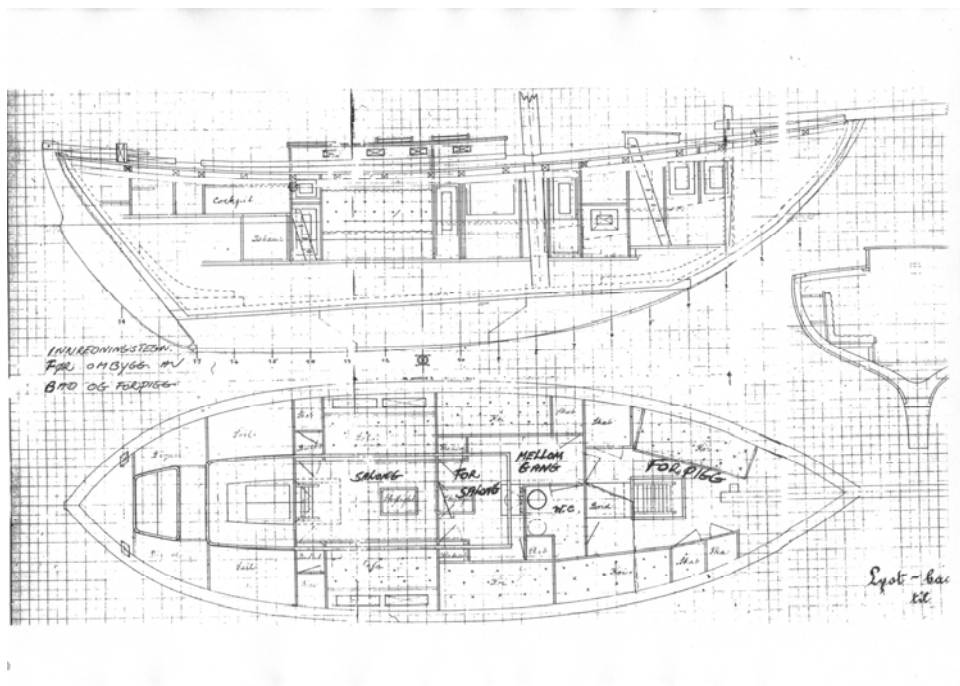
Dokumentasjonen

Det er ønskelig at gjennomdokumentere, det vil si beskrive og måle opp, Jærbuen II. Det er en omfattende jobb som vi bare fikk begynt på i denne omgangen.

Det ble fort klart for oss at det var overbygget og forluken som det hastet med å få noe gjort med. Det skyldes at, særlig overbygget, lakk som en sil. Miljøet under dekk var svært fuktig som følge av disse lekkasjene og dermed følger råteskadene raskt. Først i bjelkelaget og etter hvert også i innredning og spant. Ikke minst var området i nedgangen svært dårlig.

Derfor konsentrerte vi oss på dokumentasjonssiden om å måle og beskrive overbygget og forluken da disse snarest må demonteres og restaureres. Se tegninger og beskrivelse senere.

Båtens mangeårige eier, Uwe Griem, vet mye om hvordan båten tidligere har sett ut. For å få klarlagt mest mulig av båten historie burde han intervjues om bord og fortelle om detaljer som han har endret. I forbindelse med denne rapporten har jeg selv hatt en telefonsamtale med ham.



Innredningstegning til Nanna. Badet ("w.c.") og forpigg er endret i dag.

Tilstand og alder

Båten er synfart av Ivar Hesselberg i 2006 da den sto på slipp i Tyskland. Den synfaring som vi har gjort er en supplering av den synfaringen som allerede er gjort og ikke en erstatning.

Vi har lagt mindre vekt på synfaring av skroget, ikke minst fordi båten lå på vannet under vårt besøk. Til gjengjeld har Ivar Hesselberg lagt stor vekt på dette i sin synfaring.

Dekk

Båten gjennomgikk en større reparasjon på begynnelsen av 1990- tallet. Blant annet ble dekket skiftet sammen med dekkbjelker og en del spanter og ribber.

Dekket er av 35 mm oregonpine med randplanker i eik. Skandekket er noe tykkere, ca. 2", og felt ned i bjelkene. Det er svart sikaflex i natene (Uwe Griem).

Den ene dagen under synfaringen regnet det kraftig og etter det vi kunne se var dekket tett. Dette er bra, for de verste råteskadene oppstår gjerne i forbindelse med utette dekk.

Spant og ribber

Spantene er delvis fornyet. Spantene er doble, to ringer som er satt sammen inn til hverandre og måler 75 mm i bredden pr. ring, det vil si totalbredde ca. 150 mm. Spantene er tynnet mot toppen, i forpiggen fra 150 mm ved dørken til 110 i slaget til 90 mm ved dekk. Mellomrommet (lysåpningen) mellom spantene er ca. 480 mm (målt i salong). Spantene er hovedsakelig eik, men det er også noen av de eldre spantene som er furu. Det er ikke noe entydig system i fordelingen men etter det vi kunne se er det bare fremme i skarpen at hele dobbelspantet er i furu. Dette fremste dobbelspantet kan være originalt, men deler av spantene lenger bak er i eik og ser også nokså tilårskomne ut.

Over noen av skjøtene i spantet var det brukt såkalte strekksjener, det vil si avlange metallstykker som er spikret i to spantdeler for å holde disse sammen. Spikrene er antakelig så lange at de går gjennom begge spanteringene og på den måten også holder disse sammen. Dette er en løsning vi har sett på andre av Colin Archers båter. Noen av strekksjenene var skiftet ut med syrefast stål og festet med syrefaste franske treskruer. I forpiggen er disse nye syrefaste jernene nokså i øyenfallende. Andre steder, fortrinnsvis lenger opp i båten, var det bare skipsspiker i skjøtene.



I forpiggen sees strekksjenene i syrefast stål tydelig

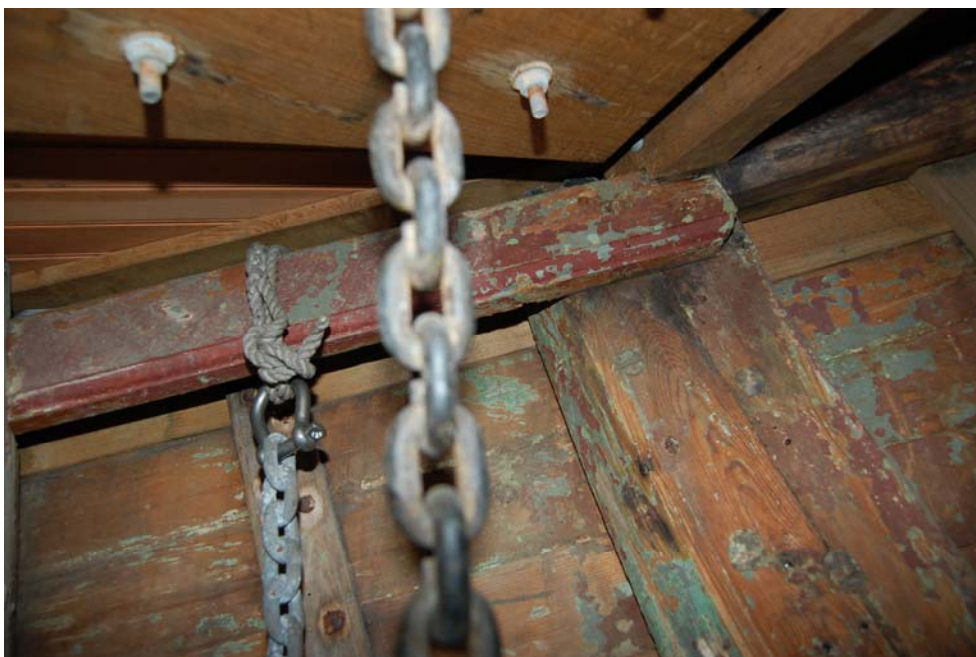
Festemidlene mellom spant og hud var trenagler. Men det var områder hvor det var langt mellom disse. Derfor må huden også ha vært festet på annen måte. Under besøket fikk vi forevist en bronsespiker, se tegning E, som skal være fra da båten ble bygget. Antakelig har huden opprinnelig vært festet til spantene skiftevis med trenagler og bronsespiker, en spiker og en nagle i hvert spant på hver planke. I følge Uwe Griem er naglene av eier.

Mellom spantene er det steambøyde ribber, en mellom hvert spantepar. Ribbene er i eik og måler 23 x 70 mm. Ribbene er festet med to kobbernagler i hver hudplank, i skarpen fremme med jernnagler. Antakelig er det opprinnelig brukt jernnagler over vann og kobbernagler under vann. Ribbene hadde, i motsetning til spantene, en liten staff på kanten. En del ribber er skjøtet butt i butt etter den omtalte reparasjonen på 1990- tallet.

Spant og ribber virker i det store og hele i bra stand, se også rapporten til Ivar Hesselberg.

Bjelkelag

Bjelkevegeren er antakelig original fremme i båten sammen med det fremste spantet og det meste av huden. Bjelkeveger og baugbånd er ikke bundet sammen. Bjelkevegeren er festet med en blanding av spiker og gjennomgående bolter. Så vidt vi kunne se var bjelkevegeren fremme (den originale) i furu mens den lenger akterover var i eik, antakelig fra reparasjonen på 1990- tallet. Fremme var det også en staff på undersiden av bjelkevegeren som ikke fantes lenger bak. Tykkelse ca. 2".



Helt fremme i skarpen sees bjelkevegeren i furu med staff. Hud og spant er også i furu. Her sees også de forskjellige lag maling.

Bjelkene ligger opp på bjelkevegeren, noen steder med en liten brystning. Bjelkelaget er i eik og hovedbjelkene måler ca. 68 x 105 mm på midten. Det meste av bjelkelaget er skiftet under den store reparasjonen på 90- tallet.

Stikkbjelker og kraveller er også eik. Stikkbjelken går under kravellen og holdes bare oppe av en bolt gjennom hytten, se tegning A1. Denne løsningen har vi sett på andre Colin Archer båter. Typisk for Colin Archer er også knærne ved masten med en lang arm.

Bjelkelag med bjelkeveger ser ut til å være i god stand.

Huden

Huden er en blanding av furu og eik (og lerk). Fremme i skarpen er, med unntak av den øverste nylig skiftede planke som er i eik, plankene i furu. Ut fra malingslagene og det generelle inntrykk virker huden fremme i skarpen original sammen med det fremste spantet og den fremste delen av bjelkevegeren. I følge Uwe Griem er det opprinnelig furu over vann og eik under. Det stemmer med denne observasjonen. De plankene som ble skiftet i Danmark var dels eik og dels lerk. I følge Uwe Griem skal huden ellers være original

Ivar Hesselberg har gått huden over og det henvises til hans rapport med hensyn til tilstanden. Jeg vil dog understreke at nederst ved det akterste røstjernet i styrbord side er bordgangen pillråtten. Det ser man inne i skapet rett ved nedgangen.

Stevner, kjøll med mer.

Her henvises også til Hesselbergs rapport. Jeg vil supplere med at kjølboltene bør kontrolleres ved å ta ut et par stykker. Sett innenfra så det ut som tiden er moden for dette. I følge Uwe Griem kan de være originale. Det er mulig at en kan røntgenfotografere jernkjølen og på den måten se tilstanden til kjølboltene. Det ser også ut til at mastefisken i jern bør skiftes. Dette kan jo gjøres når masten likevel skal ut for vedlikehold.

Skott

Skottene består av glattkantpanel. Skottene går ikke ut til skuteside men stopper et stykke før huden. Endene er samlet på en liggende list ca. 20 x 65 mm



Bilde av skott i skap i salong akter. En ser den liggende list som endene av skottet er samlet på.

Overbygg

Overbygget er originalt. Det er i teak og selv om teak er mer varig enn andre tresorter, og det neppe er direkte råte i teaken, er overbygget svært medtatt. Dette gjelder først og fremst stolpene og hjørnene, se tegning A1, A2, B og B, mens bunnramme, speil og overramme virker bedre.



Stolpene er sprukne, muligvis på grunn av de rustne jernbolter inne i stolpene

Akterdelen av overbygget er gått helt ut av fasong, den er blitt klemt sammen i underkanten slik at hyttesidene nå heller vesentlig utover. Dette har antakelig

sammenheng med at det ikke er en hovedbjelke i nedgangen. Nedgangspartiet har derfor liten tverrskips avstiving. Ved en reparasjon av dette område bør en overveie å sette inn kne for å gjøre overgangen mellom skuteside og dekk og mellom sidene i overbygget og taket stivere.



Akterkant av overbygg. Det sees hvordan hyttesiden heller utover og hvordan samlingene er gått fra hverandre. Messingplaten som dekker hjørnet sees også. Tilsvarende messingplater dekker alle hjørnene i overbygget og hjørnene på forluken og er en reparasjon av hjørnene.

Overkanten av hytten har holdt seg p.g.a. bjelkene i taket som ikke har kunnet klemmes sammen. Konsekvensen av denne sammenklemmingen i underkant er at samlingene i akterkanten av overbygget er gått helt ut av lage.

Ved en reparasjon må underkanten av overbygget ut slik at hyttesidene igjen blir loddrette. Det betyr inngrep i dekk og bjelkelag ved akterkanten av overbygget og det betyr at en del av cockpitbrønnen må demonteres. Det betyr også at skottet mot cockpit med fyllinger må demonteres delvis.

For å restaurere overbygget må det demonteres. Dette også for å kunne få rettet opp skjevheten i akterkanten. De fleste av stolpene må skiftes da disse er sprukne og ødelagte.

Bunnrammen kan forhåpentligvis brukes om igjen, antakelig med visse reparasjoner. Overrammen kan muligens også brukes om igjen og det samme gjelder speil og noe listverk.

Overbygget er boltet med gjennomgående jernbolter. Boltene har rustet og dermed sprengt rundt seg. Dette kan forklare de mange sprukne stolpene.

Skylight og dører trenger bare lettere oppussing. Skylightene er sannsynligvis originale. Det samme gjelder dørene med beslag. På dørene er det foretatt en reparasjon av nyere dato. Denne reparasjonen er foretatt med eik. Eiken burde erstattes med teak.



Skylightene er i god stand



Dørene er reparert med eik eller liknende nederst

Dørkarmene er sannsynligvis også originale, men sterkt medtatte. Antakelig må disse skiftes sammen med dørtrinnet.



Dørkarmene må skiftes

Taket av overbygget er dekket med en eller annen glassfiberduk. Selve taket består av bord med not og fjør. Både duken og bordene må en påregne å skifte ved reparasjon. Det samme gjelder den huntonitten som er i taket på innsiden, hvis det er ønsket å sette denne opp igjen.

Takbjelkene er rette i underkant og har bukt i overkanten. De virker i rimelig god stand, men det er vanskelig å si før bjelkene blir blottlagt ved demontering.

Skyveluken er laget av Uwe Griem på 1970- tallet og det samme er mahognylistene rundt taket på overbygget. Her burde en rekonstruere de originale så godt som mulig ut fra bilder av denne og tilsvarende båter.



Skyveluken er av nyere dato

Forluke

Forluken er også høyst sannsynlig original med unntak av finerplaten med teakstaver i åpningsdelen. Og som overbygget er forluken medtatt. Forluken må demonteres og så får man se hvor mye det er mulig å bruke om igjen. Det blir vel først og fremst lokket, eventuelt et par av sidene og noe av bunnrammen.

Forluken er gjort fast med skruer eller spiker nedenfra gjennom bjelkene. Se også tegning F og G.



Forluken. Hjørnene er dårlige og reparert med messingplater. Kryssfinerplaten i lokket er av nyere dato



Innvendig hjørne i forluken på styrbord side akter. Treverket er sprengt av en rusten bolt



Hjørnesamling i bunnrammen på forluken. Tilsvarende samlinger fins i forkant på bunnrammen til overbygget.



Detalj beslag forluke

Cockpit og styrebrønn

Cockpitkarmene er som nevnt en forlengelse av karmene i overbygget og de virker i god stand. En interessant detalj er at det er satt i hjørnestolper i

akterkanten. Her sees en rest av sammentapping som da er erstattet med hjørnestolper. Dette er fint gjort.



Rester av sammentapping i akterkant av cockpitkarm.

Karmene i styrebrønnen ble laget nye i Danmark under reparasjonen på 1990-tallet.

Cockpiten og styrebrønnen er atskilte av et brodekk men har felles brønn. Denne er i malt kryssfiner. Brønnen lekker i forkant og det drypper vann ned på trekonstruksjonene inne i båten. Dette medfører råte inne i båten og delaminering av kryssfineren. Cockpitbrønnen skal være bygd, i Portugal. Her har en samtidig kappet brodekket som delte styrebrønnen fra cockpitbrønnen. Under reparasjonen i Danmark på 1990-tallet fikk Uwe Griem satt det nåværende brodekket inn.

En tett cockpitbrønn er meget viktig for bevaring av skroget og tekniske installasjoner i området. Det er mulig at det kan la seg gjøre å tette den

nåværende brønn men under alle omstendigheter er det en høyst midlertidig løsning.

Den riktige løsningen ville være å skifte hele brønnen ut. Hvilken løsning som velges avhenger av hvilken tidsperiode som en ønsker cockpiten skal representere. Rent teknisk ville en brønn i helstøpt glasfiber eller i sveist aluminium med isolasjon på undersiden mot kondens være mest varig.

Dersom båten skal vernes i opprinnelig utgave må brønnen bygges opp i tre. Spørsmålet er om cockpiten opprinnelig har vært selvlensende, på innredningstegningen ligger dørken i cockpiten høyt nok til at dette kunne ha vært tilfellet. Det er foreløpig et åpent spørsmål hvordan en slik opprinnelig cockpit så ut.

Salong

Innredningen på Jærbuen II er uvanlig godt bevart. Bortsett fra badet/toalettet, detaljer i forpiggen og enkelte andre detaljer kan en gå ut fra at innredningen er original.

I salongen er det noen nyere kryssfinerplater i forbindelse med benkene. Det er også foretatt en reparasjon på toppen av skapet i styrbord side akter. Ellers virker innredningen her original.

Som nevnt er fyllingene mot cockpit i dårlig forfatning på grunn av stadige lekkasjer i området. I forbindelse med reparasjon av overbygget bør skottet her repareres og fyllinger med ramtre demonteres og restaureres. Fyllingene er falske, det vil si at ramtreet og fyllingene er spikret utenpå det egentlige skott som består av glattkantpanel i furu, se tegning E. Antakelig kan en bruke det meste av ramtre og fyllinger om igjen. Toppen på skapet i styrbord side bør skiftes til teak.



Toppen på skapet i styrbord side akter bør skiftes til teak



Fyllingene på akterskottet i salongen er i dårlig stand

Ellers virker innredningen i salongen godt bevart men kunne trenge en oppussing. Avhengig av hvilken tidsperiode en ønsker at salongen skal representere må en ta stilling til overflatebehandlingen i salongen. Opprinnelig har innredningen antakelig vært vokset og polert, lakkingen har kommet til senere.

Noe som ville løftet inntrykket av salongen betraktelig var å investere i puter og ryggstø i en skikkelig kvalitet. Ønsker en at salongen skal fremstå som original ville tidsriktige "sofaer" med de riktige tekstiler være avgjørende for opplevelsen av salongen.

Salongbordet skal i følge Uwe Griem være originalt. Han fikk det satt sammen og pusset opp av en snekker etter at det hadde ligget i en kasse om bord.

Uwe Griem skal ha fjernet noe garnering opp under dekk over fyllingene i bokhyllene bak sofaene. Her skal det ha vært helt tett opp under dekk med dårlig ventilasjon som følge.

Forsalong/mellomgang til forpigg

Forsalong og mellomgangen er holdt i samme stilen som i hovedsalongen. Det er fyllinger med listverk og ramtre, se tegning E. Speilene er malt hvite. Det er 5-6 lag med maling alle mer eller mindre hvite, de innerste mer eggskallfarget. Som i salongen er fyllinger, listverk og ramtre i lakket teak. Det er fine detaljer som for eksempel det lille klaffbordet med beslag ved køyen i styrbord side og sittebenkene med dreide ben ved køylene i babord og styrbord side.



Dreide ben på sittebenk i forsalong. Benet står på 20 mm eikegarnering

Innredningen her er antakelig original med visse unntak. Akterskottet på badet frem til døren i mellomgangen er bygget av andre dimensjoner, det er brukt

andre lister og fyllingene er i furu. Det samme gjelder døren i akterskottet inn til badet. I følge Uwe Griem kan en se rester av det gamle akterskottet ca. 10 cm. lenger fremme i køyen i styrbord side. Likeså er naturligvis garneringen i de to køyene og deler av skott med mer i dette området av ny dato. Det er også skiftet fylling nederst på den gamle døren fra mellomgangen til toalettet og under skapet på babord side mot forpiggen er det to nye fyllinger.

Innredningen her er i ganske god stand, men trenger en generell oppussing. Som i salongen må en ta stilling til typen av overflatebehandling. Denne henger som nevnt sammen med tilbakeføringstidspunkt. Det er mulig at de hvite feltene er originale, i så fall bør det foretas en fargeanalyse av inneste lag med maling for å bestemme fargen. De fyllingene som er skiftet bør få samme overflatebehandling som resten av fyllingene.



Speilet er skiftet i den gamle toalett døra. Det samme i fyllingen aktenfor

Garneringen i køylene er skjemmende med skruer og lakkete furulister. Disse bør fjernes eller skiftes ut med noe mer passende muligvis malt faspanel. Kryssfinerbitene i skottene bør skiftes til det originale glattkantpanelet.



Dette passer dårlig inn i resten av innredningen

Bad

Badet er nok det område hvor innredningen er endret mest. Som nevnt er akterskottet på badet av nyere dato. Det er flyttet akterover antakelig for å få plass til vaskeservanten på badet. Det meste av den øvrige innredningen på badet er heller ikke originalt, for eksempel badekar, vannvarmer og beslag. Kanskje noen av kranene kan være originale.

Også skap og skott mot skuteseide er av nyere dato. I følge innredningstegningen er fremskottet på badet flyttet frem. Nå slutter det ved bjelken i akterkant av forluken. På den måten har en fått en gang også et stykke inn i forpiggen. I følge innredningstegningen er det en køye som strekker seg fra forpiggen og et stykke inn bak toalettet. Denne finns ikke i dag.



Badekar med vannvarmer. Muligvis fra tiden i England

Det ser, som nevnt, ut som det langsgående skott på badet er originalt.

Toalettet er med andre ord bygget om til et bad, i følge Uwe Griem under i den tiden båten var i England.



Vasken som er en grunn til at akterskottet på badet er flyttet akterover

Forpigg

Sannsynligvis er altså fremskottet på badet blitt flyttet fremover og forpiggen er dermed blitt mindre. Det betyr at innredningen antakelig er noe endret i styrbord side. De to skapene ser ut til å være originale. Da det fremre tverrskottet på badet kom på plass har en da panelt inn til dette fra skapene.

I babord side stemmer ikke køyens plassering med innredningstegningen. I dag er køyen her lenger akter til det opprinnelige tverrskottet mellom mellomgangen og forpiggen. På den måten er det blitt plass til en vask med skap. Køyevangen og skapene kan være originale. Uwe Griem mente de ikke var det på grunn av den simple utførelse av køyevangen. Det er et utydelig merke på bjelkeveggen som kunne tyde på et skott til et skap som på tegningen.



Det er mulig at denne køyen er av nyere dato.

Leideren opp til forluken er etter alle solmerker å dømme original. Den er i eik og trinnene, 16 x 90 mm, er falset inn i vangene, 23 x 95 mm, og festet med en stor jernskrue utenfra gjennom vangen. Bredde av leder utvendig er 315 mm og lengden er 1655 mm. Leideren står mot klosser på dørken og er festet med kroker på toppen.



Leideren i eik i forpiggen

Det synlige skrog i forpiggen har vært malt i forskjellige farger, blått burgunder, hvit, grønn og det er blitt fjernet igjen. Fremme skarpen ser en de samme fargene.

Lengst frem i forpiggen er det forskjellig bysseinnredning av nyere dato.

Rigg og beslag

Riggen er antakelig fra begynnelsen av 1950- tallet. Hva angår mast og bom og beslag er dette profesjonelt utført, ifølge Uwe Griem på et verft i Portugal. Rundholtene er laget av *silver spruce*, material nr. 1 til master da det er sterkt men også lett. Fallvinsjer og liknende er også av beste merke.



Solide detaljer i riggen. Her fallvinsj, muligvis fra tiden i England. Mast i spruce.

Den stående riggen er galvaniserte vaiere. Det er i og for seg greit, dog er forstaket nokså rustent og i tykkeste laget. Det ser ikke så pent ut og virker klossete.

Uwe Griem har skiftet stevnbeslaget og skal ha kopiert det gamle da det nye ble laget. Uwe Griem skal også ha fått støpt to nye klamper i bronse til skjøtene etter mal av de eksisterende. Kryssholtene lenger bak skal i følge Uwe Griem være fra tiden i England. Pullertene bak ble satt på under reparasjonen på 1990-tallet.

Avslutning

Jærbuen II er en vakker båt. Den har i utgangspunktet vært påkostet og flere av endringene senere, ikke minst riggen, er også av beste merke.

Det er forbausende mye originalt på båten ikke minst når en tenker på det utall av eiere den har hatt gjennom årene. Sammen med at den er en av fire gjenværende lystbåter konstruert og bygget av Colin Archer gjør dette båten spesiell og bevaringsverdig. Som nevnt i innledningen er det et alternativ å sette overbygg og forluke på land på grunn av deres enestående originalitet og så bygge nytt på båten i stedet.

Båten har også en spennende historie knyttet til det norske og det engelske borgerskap. En god presentasjon av båten og de mennesker som har vært knyttet til den vil være en attraksjon i seg selv.

Tilstanden til Jærbuen II er i det store og hele ikke verst. Dekk og dekkbjelker og den øvre delen av fribordet med spanter og ribber i orden og det er viktig for båtens varighet.

Det som først og fremst må gjøres er å få orden på overbygget, forluken og cockpitbrønnen. Her er det snakk om kort tid før båten lider alvorlig overlast på grunn av de mange lekkasjene knyttet til disse. Med tanke på at overbygget og forluken må demonteres og gjennomrestaureres har vi dokumentert disse grundig i form av vedlagte tegninger. I forbindelse med restaureringen av overbygget vil også akterskottet i salongen med fyllinger måtte restaureres. En må her også regne med noe inngrep i innredningen, det vil si skapene mot akterskottet i babord og styrbord side.

Utover dette er det visse skrogreparasjoner som Ivar Hesselberg har gjort oppmerksom på er nødvendige og det er kjølboltene som må sjekkes. Det er også mastefoten som ser nokså opprustet ut og det er en svært råttten bordgang vi fant ved aktre røstjern i styrbord side.

Vi har gått båten igjennom med hensyn til å se etter forandringer. Her har vi stadfestet det som Larvik Sjøfartsmuseum allerede har gjort oppmerksom på, nemlig at de markante endringene under dekk knytter seg til badet og i noen grad til forpiggen. Over dekk kan en stort sett si at det er overbygget med cockpitkarmer og forluken som er originalt.

For å ta vare på en båt som Jærbuen II er det viktig at en ikke undervurderer utgiftene til løpende vedlikehold og drift. Forutsetter vi en ferdig restaurert båt vil det likevel være utgifter til det løpende vedlikehold som slipsetting, maling og lakking, ikke minst på riggen som fortjener å bli holdt i god stand. Det vil også være ting som må skiftes med mellomrom, så som seil, vinterpresenning, motor eller motordeler, fortøyninger, fendere og deler til riggen. Det er utstyr til mannskap, forsikringer, utgifter til diesel, sjøkart og så videre. De årlige løpende utgiftene til å holde en ferdig restaurert Jærbuen II kan nok fort bli i størrelsesordenen 150.000,- og da er ikke arbeidstimer og eventuelle havneavgifter medregnet.

Til slutt vil jeg gjenta noe som eierne av båten sikkert vet fra før: Det er viktig å gjøre en grundig jobb hver høst med å dekke over med presenning. En presenning som rekker ut over skuteseide og hvor det er ventilasjon på dekk. Så kan man skalke alle luker og sette en avfukter under dekk, eller man kan, uten avfukter, åpne alle luker slik at luft kommer inn så mange plasser som mulig, eventuelt supplert med vifter. Begge metoder er brukbare.

Vedlagt er et kostnadsoverslag. Skal det prioriteres bør det være overbygget, forluken, kjølboltene, cockpitbrønnen og hudplanken ved det akterste røstjernet i styrbord side som kommer først i køen.

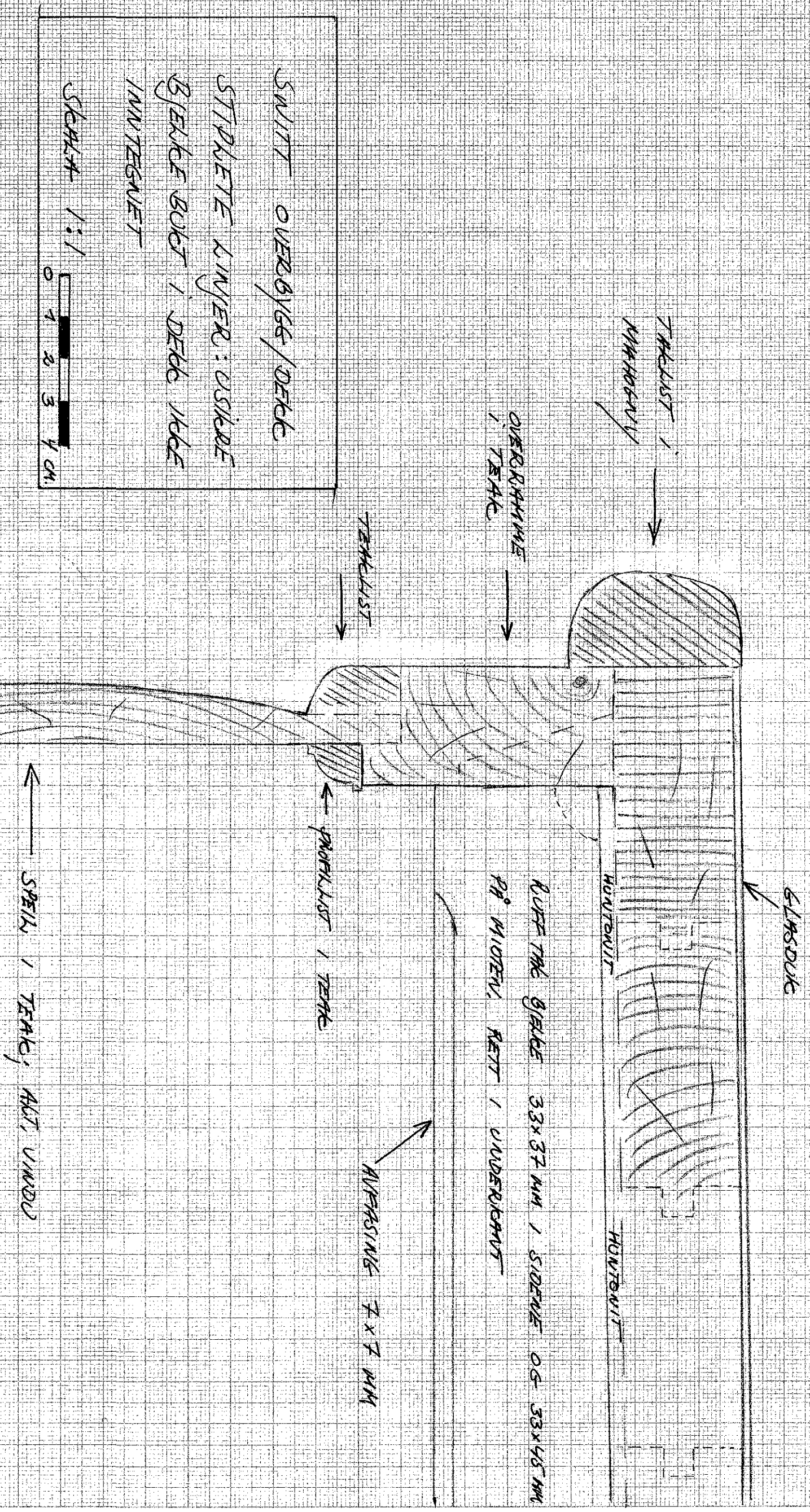
Lykke til!

Oversikt over tegninger

- A1: Snitt i overbygg ved speil, 1:1
- A2: Snitt i overbygg ved stolpe, 1:1
- B: Overbygg sett fra styrbord side, forfra og akterifra, 1:10
- C: Overbygg sett ovenfra, samlinger i bunnramme overbygg, 1:10 og 1:1
- D: Dørkarm i nedgang og ” romdeler” i overbygg, 1:1
- E: Skipsspiker i bronse, detaljer dør og fyllinger i innredning, 1:1
- F: Forluke sett ovenfra og fra siden, 1:5
- G: Forluke sett forfra og akterifra 1:5, samling i bunnramme forluke 1:1

JÆRBUEVI II

TÆGNING A-1



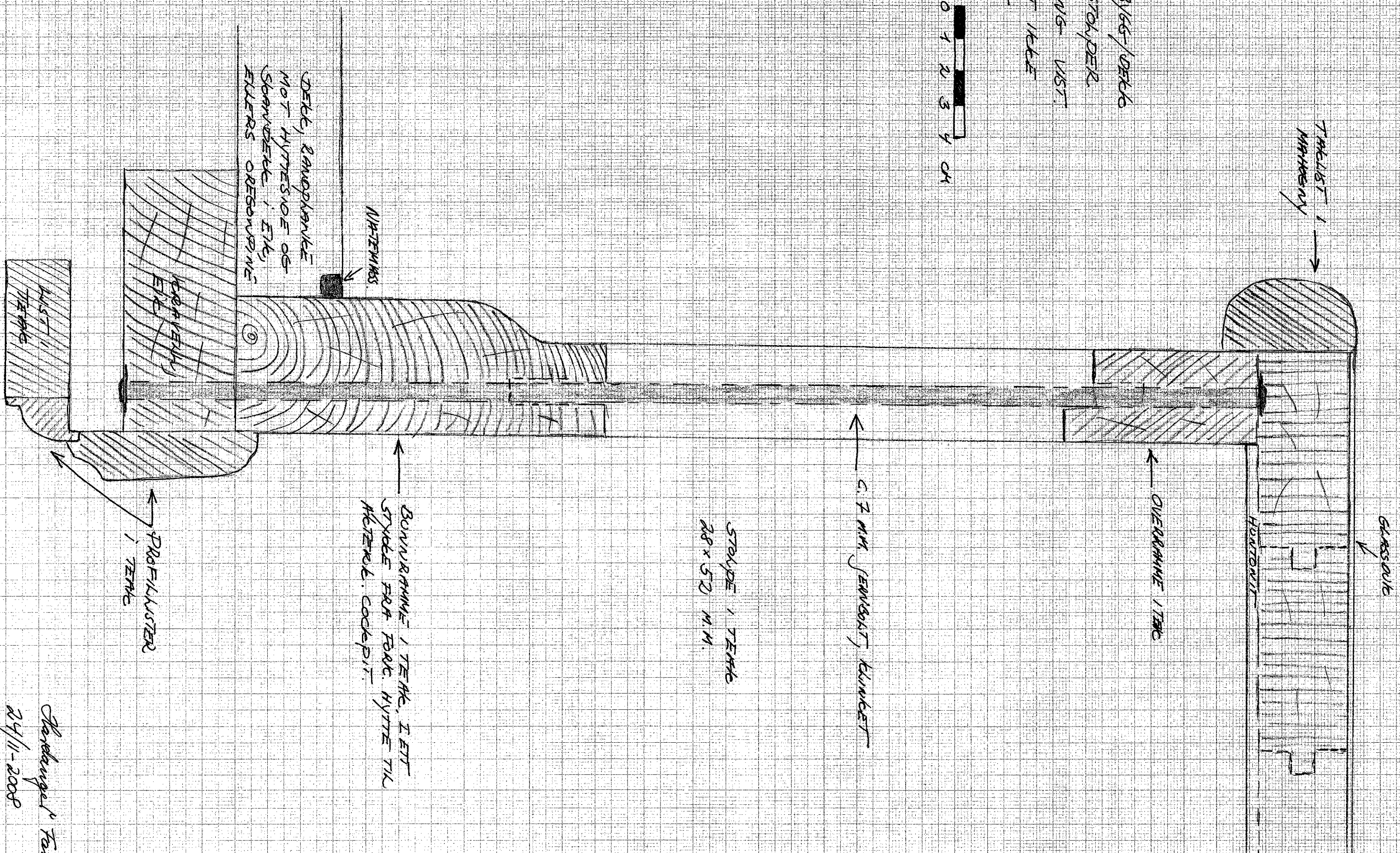
Handwritten notes:
17/11-2022
Handwritten signature

TERGREN II

TEGNING 4.2

SMITT OVERBØG/DEK
GJENNOM STØPER
FORBØTNING- VST
GJENNE GJEST ILL
INNTRENG

SKALA 1:1
0 1 2 3 4 CM

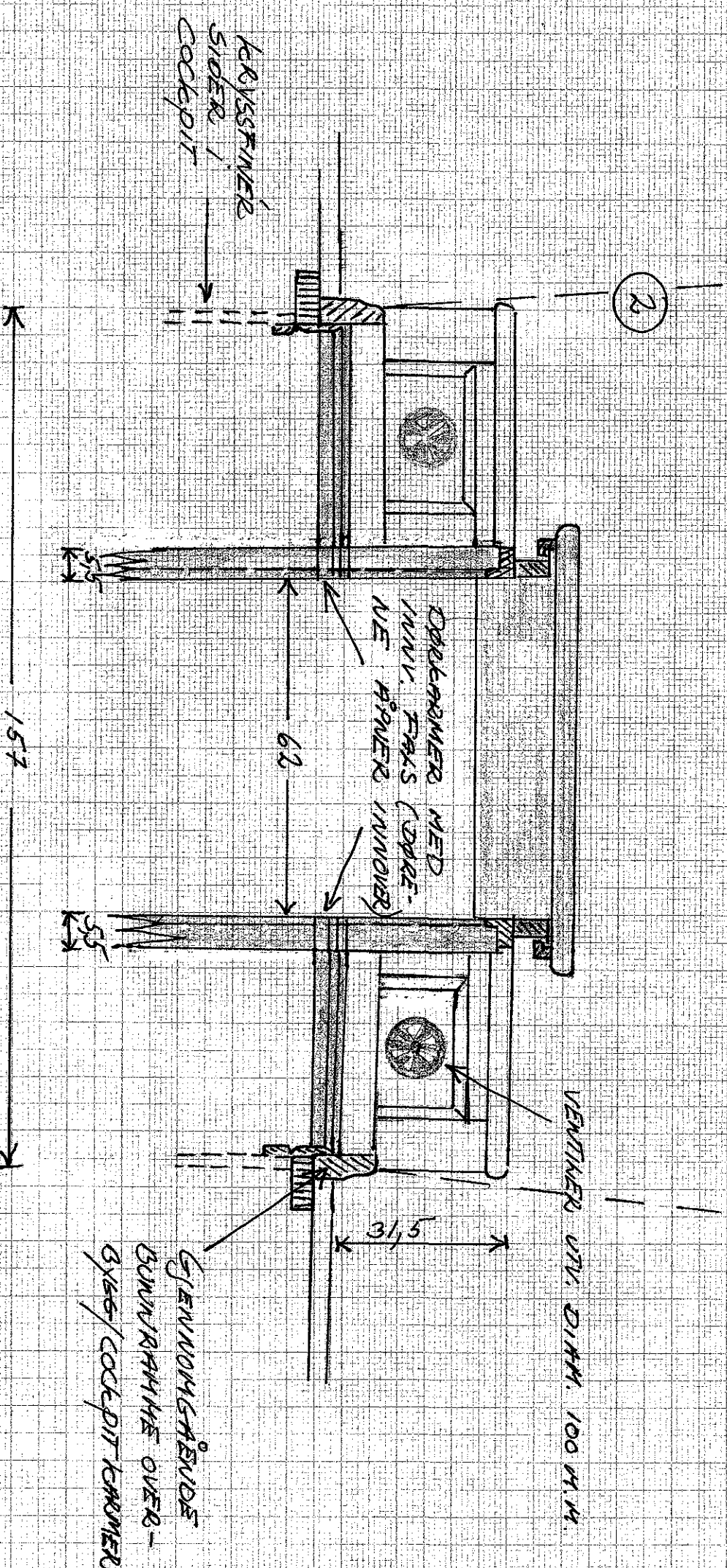
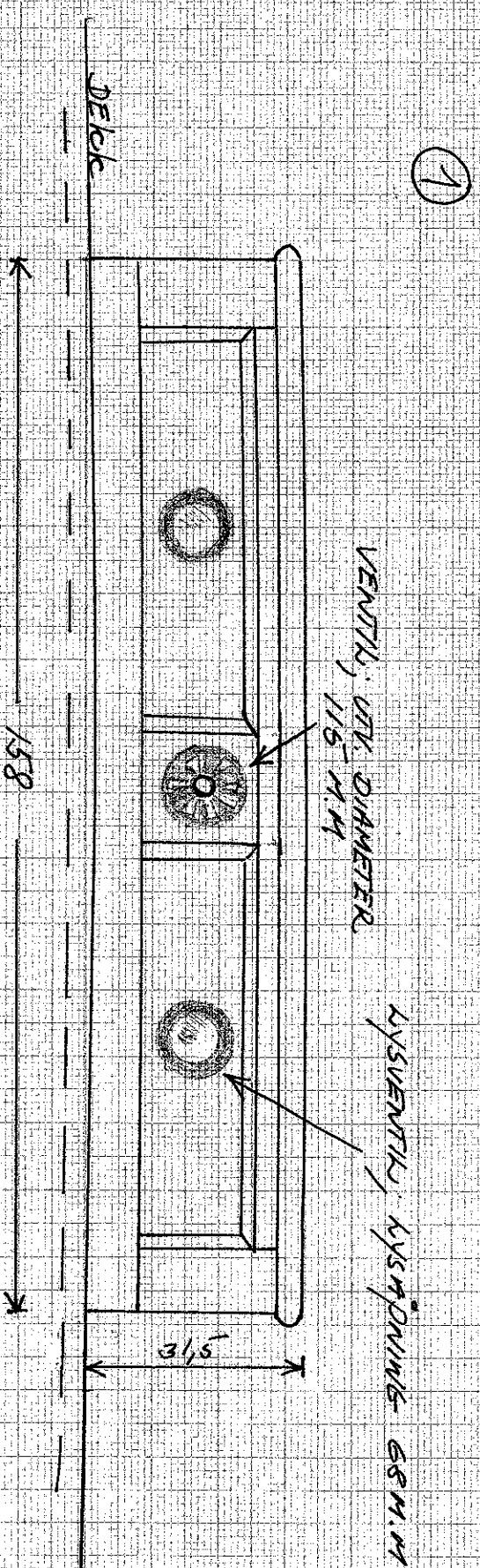


Handtegnet i Tegningsvesen
24/11-2008
Tegnelse: Tegn

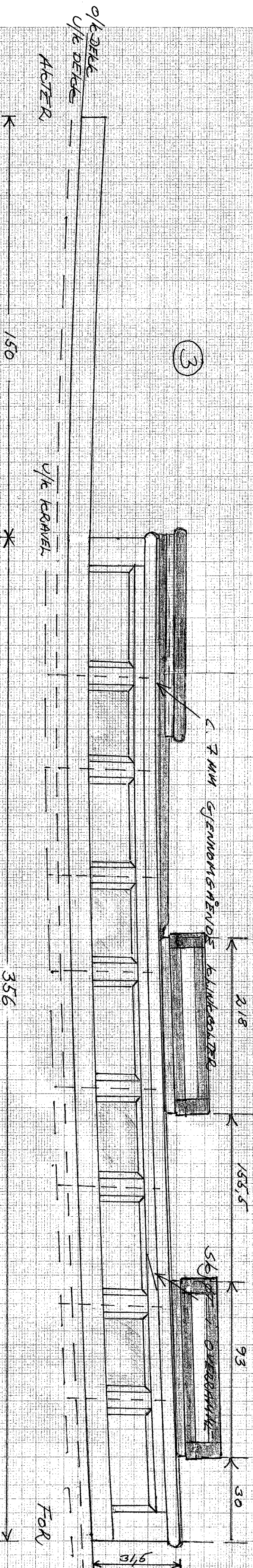
JÆRBØEN II

TEGNING B

— SE OGSÅ TEGNING A 1 OG A 2



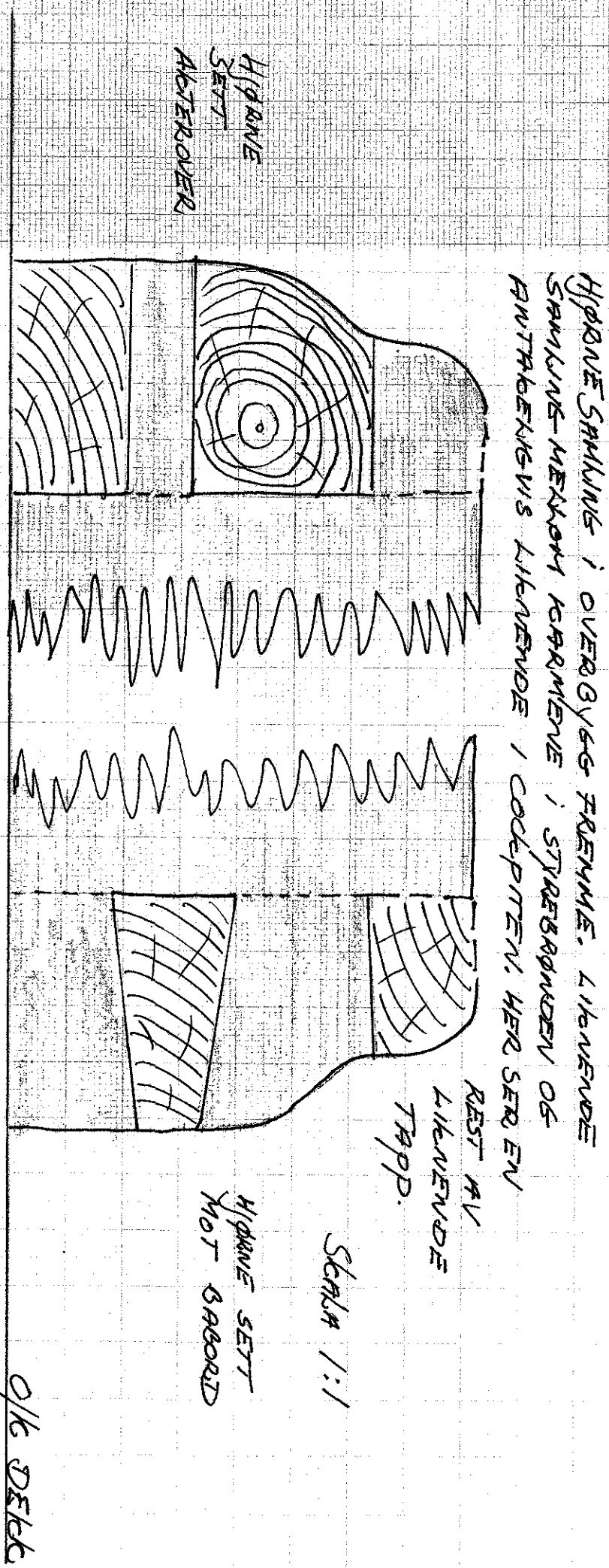
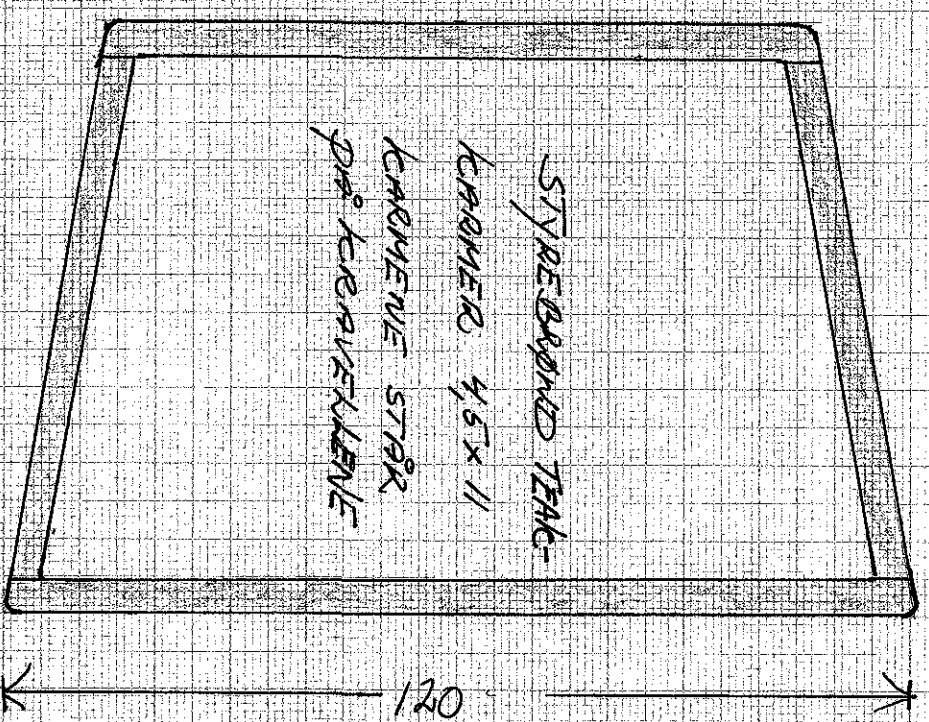
I MERKANTEN AV OVERBYGGET
HELLE SØNNE ØVERE SOM VESST
MED DE STIPLETE LINJENE PÅ
TEGNINGEN ER SØNNE RETTET OPP



OVERBYGG SETT FORFRA ①,
ALTERFRA ② OG FRA SIDEN
③. MÅL I CM, HUS VÆRE ANNET ER
NEUT SKYLDIGT IKKE INUTRENET
I DETALJ OG VÆRE PÅ ① OG ②
SKALA 1:10



Handtegnet av Jærbøen II
18/11-2008
Jærbøen II



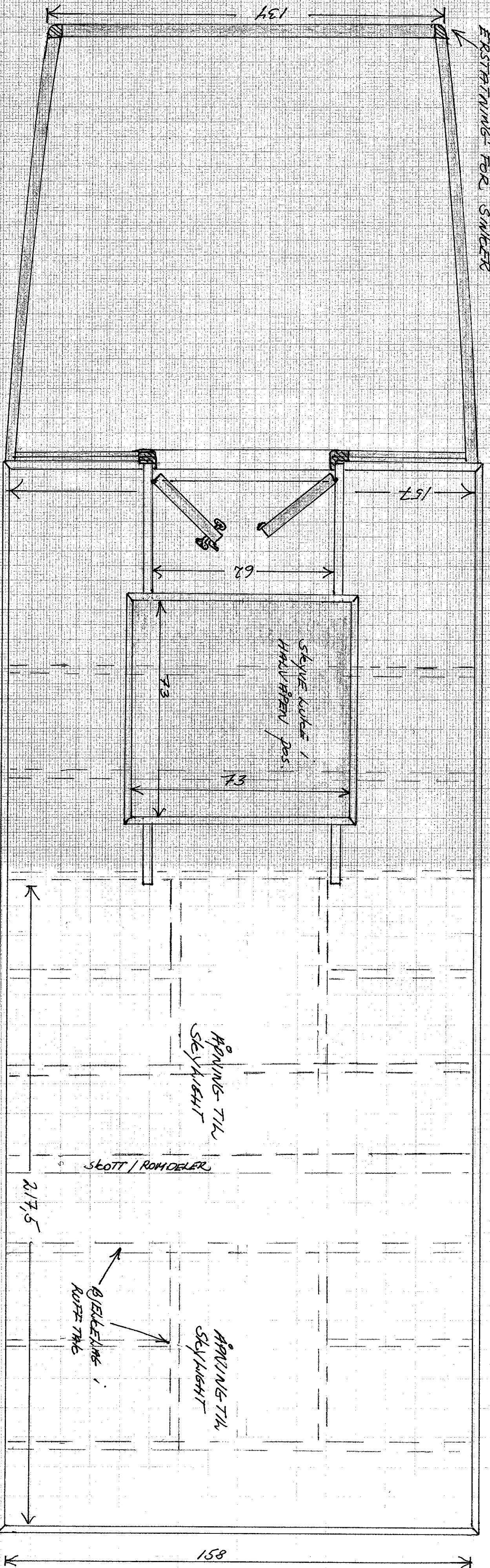
JERBOEN II

TEGNING C

Skala 1:10



HYDRANE ER REPARERT
SLIK ER DET SATT INN
HYDRANE STOPPER SOM
ERSTATTNING FOR SMILER

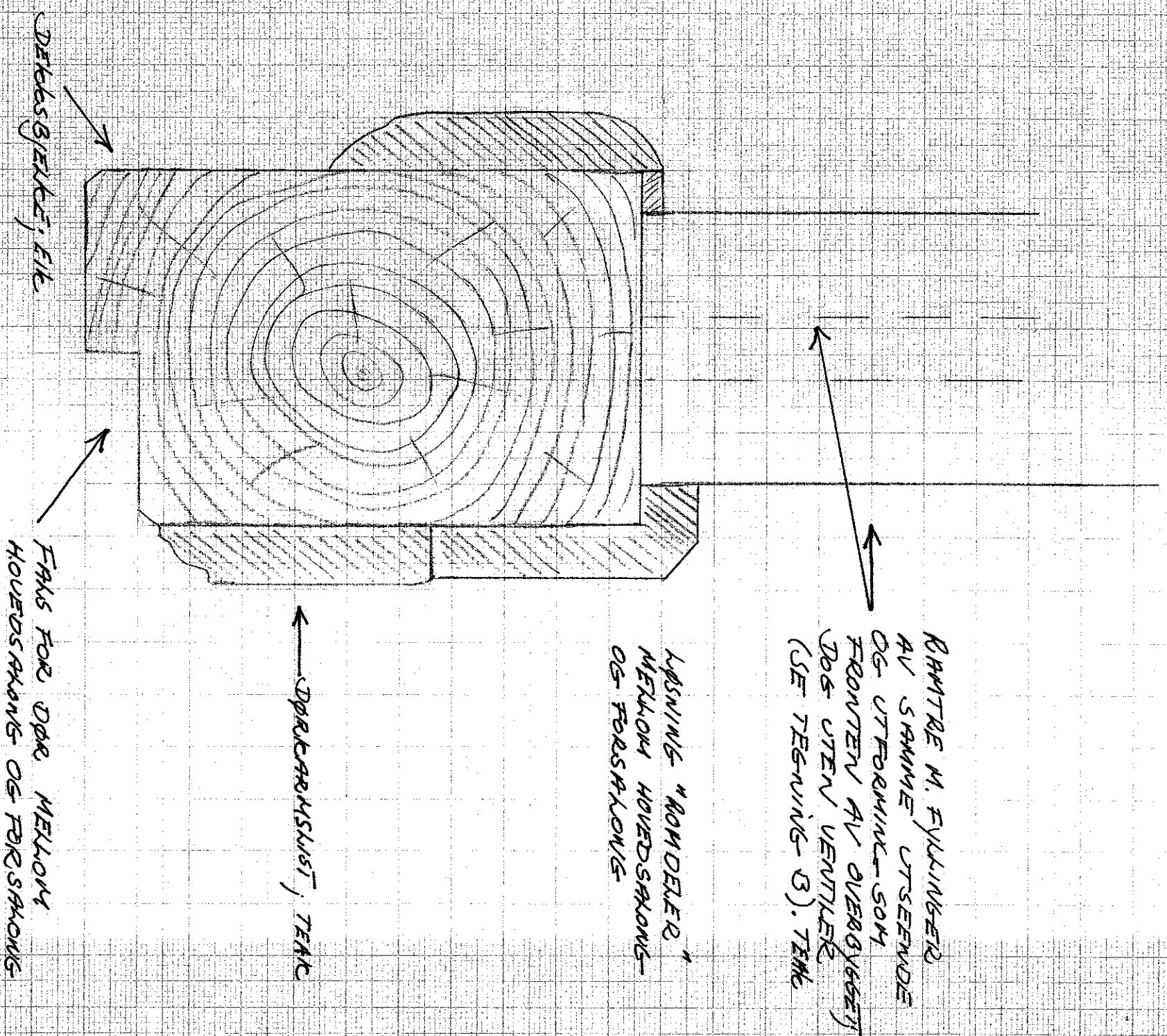


Skemaer deling av rummet
1971-2008 Antenne skole

TEARBUCEN II

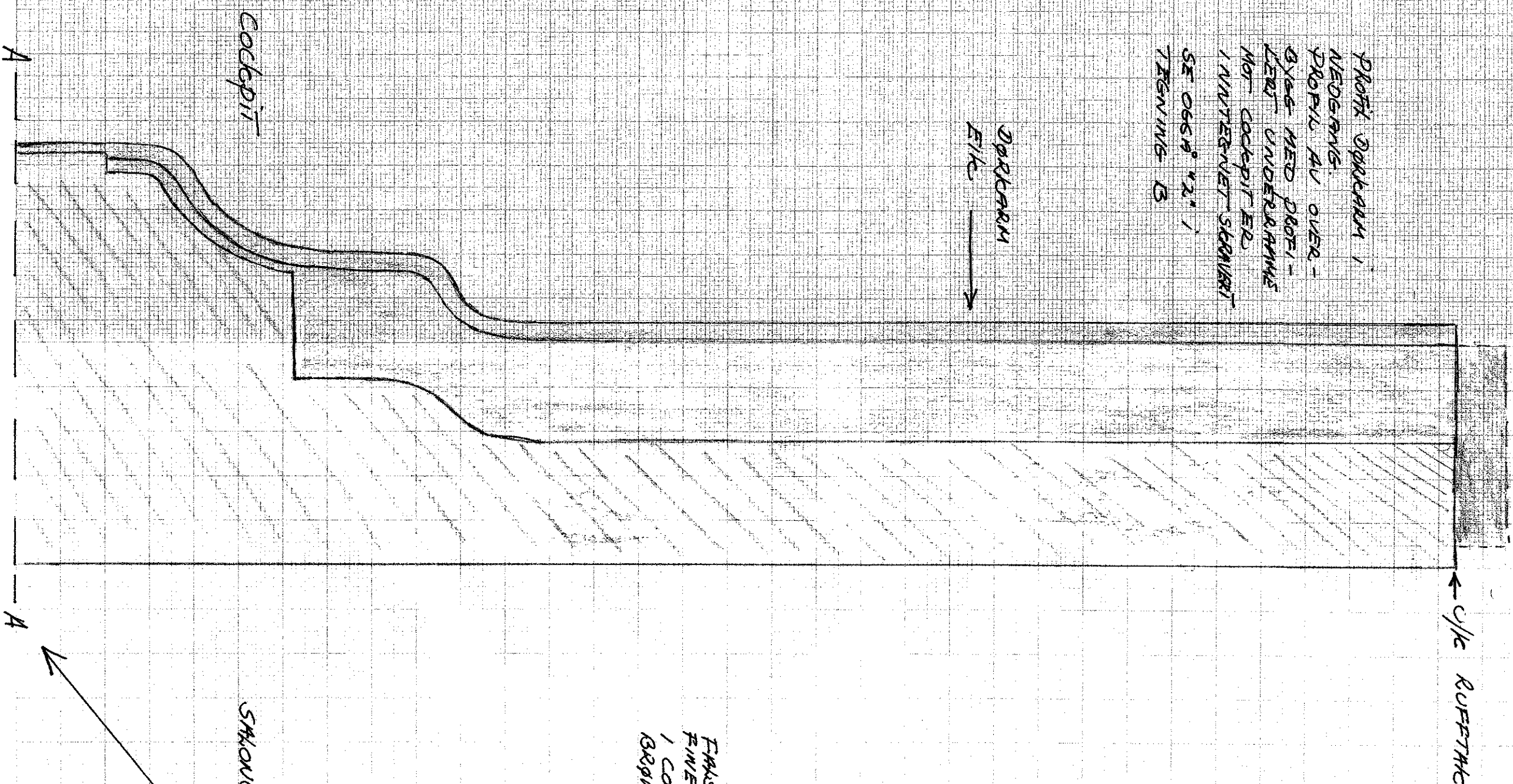
TEENING ID

"ROMDELE" I OVERGYGG
OG DØKARM STYRBOORD
SKALA 1:1

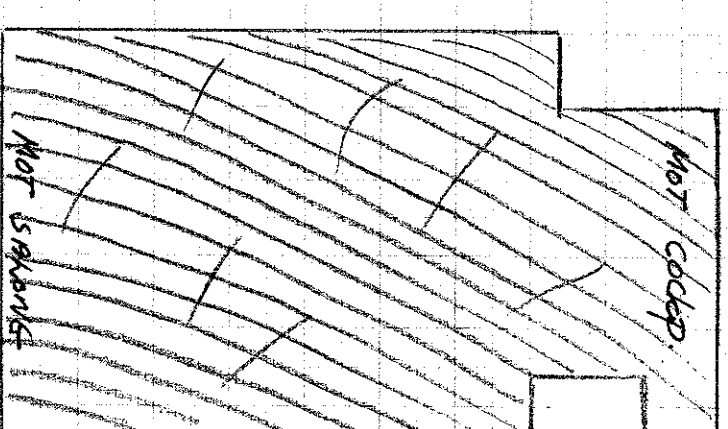


PROFF DØKARM I
NEDRANG.
PROFF AV OVER-
GYGG MED PROFF-
LEST UNDERRANG
MOT COCKPIT ER
I NUTTERNET SKRIBET
SE OGSA "2" I
TEENING 3

DØKARM
FILT

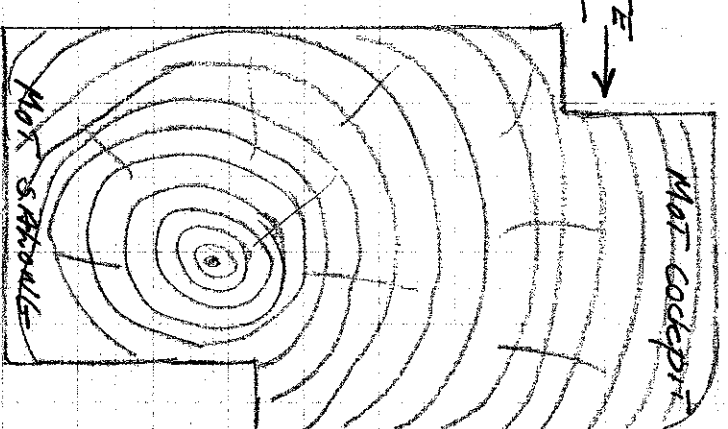


DØKARM UNDER NIVA AV
COCKPIT BØR



DØKARM STØT "4"

FRAS TIL
FINER PLATE
I COCKPIT-
BØR



FRAS TIL
DØK I
NEDRANG

SKONG

Forbanger i styg'vinsende
2011-2008 Ørskov skole

JERBOGEN II

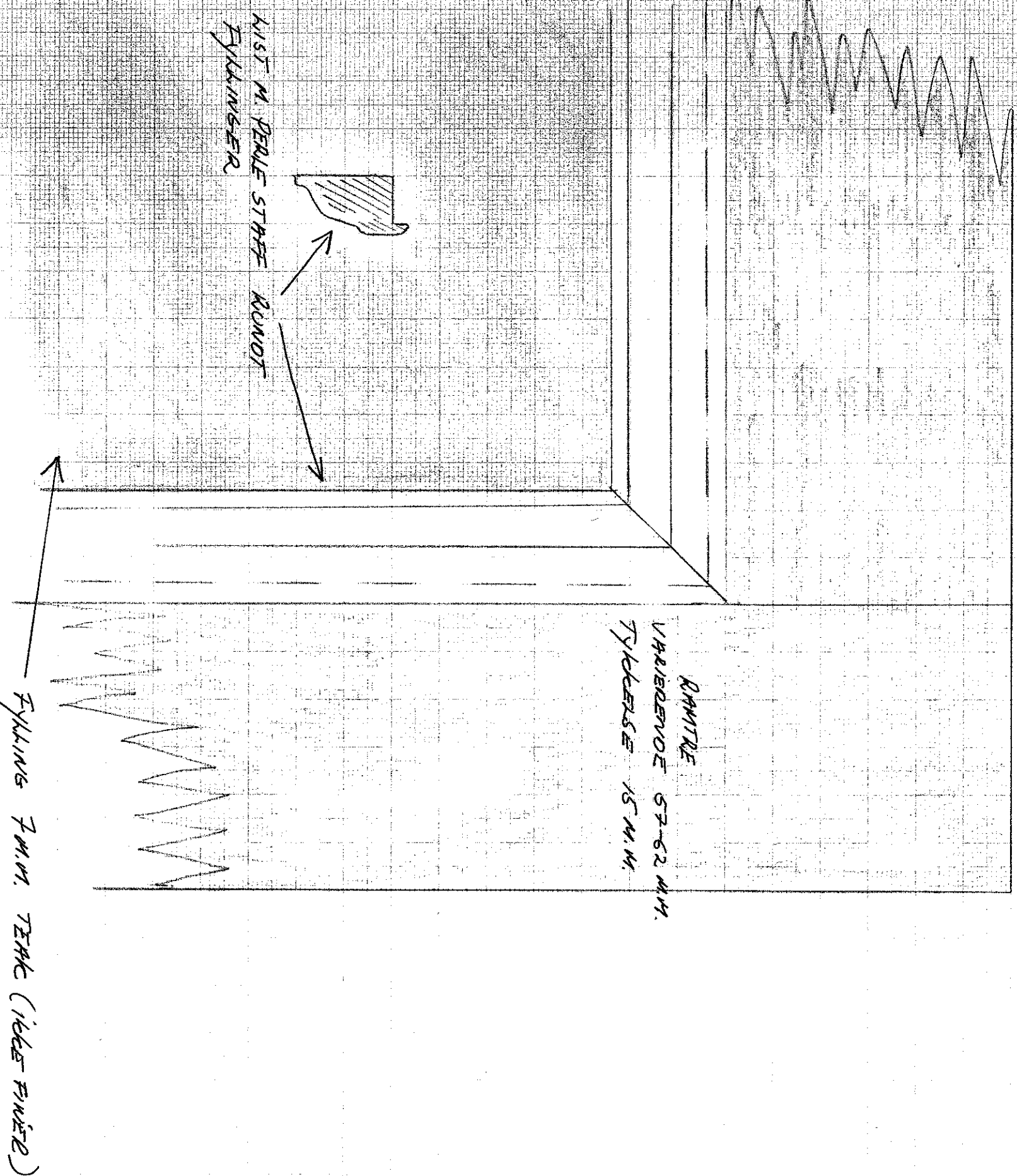
TEGNING E

DETALJER AV ① FRAKKE FYLLINGER PÅ
SKOT/ISMAKONG MOT COCKPIT ② DØR
FORSMAKONG/ISMAKONG OG ③ ANTATT ORI-
GINALT SKIPSPILTER I BRONSE

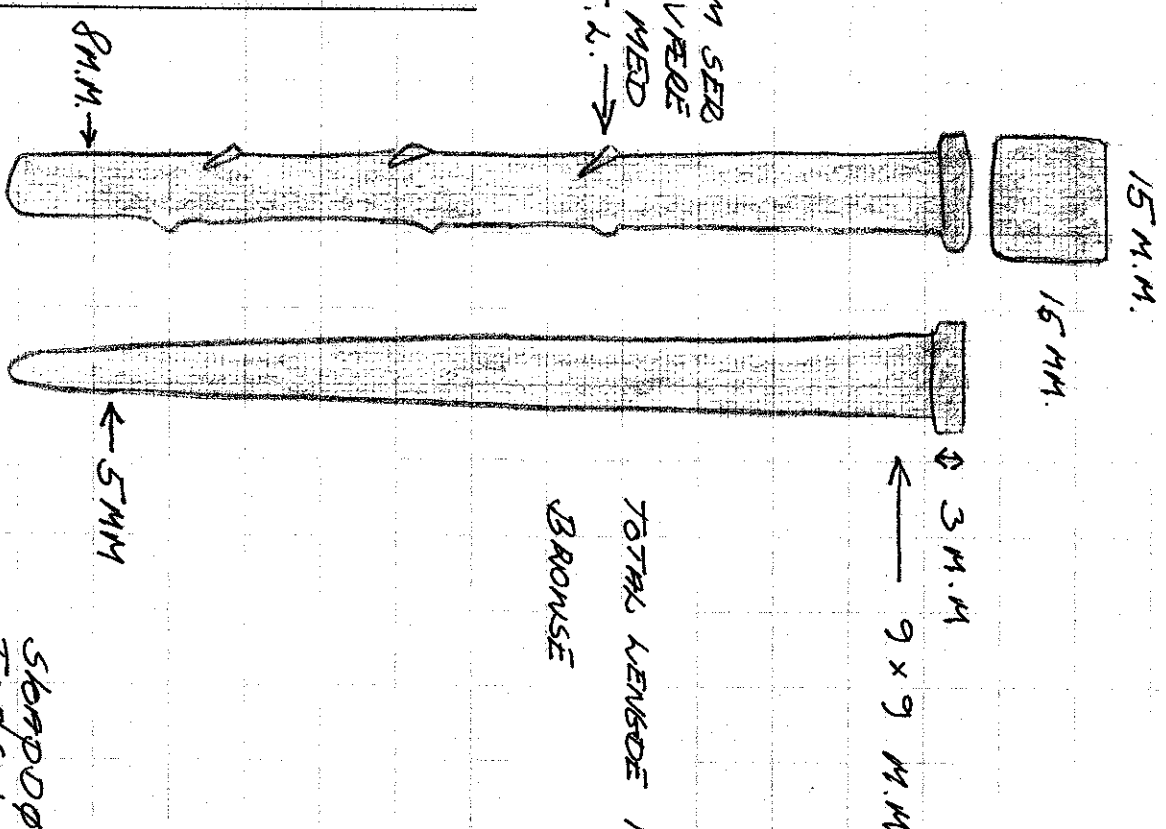
Skala 1:1

0 1 2 3 4 cm.

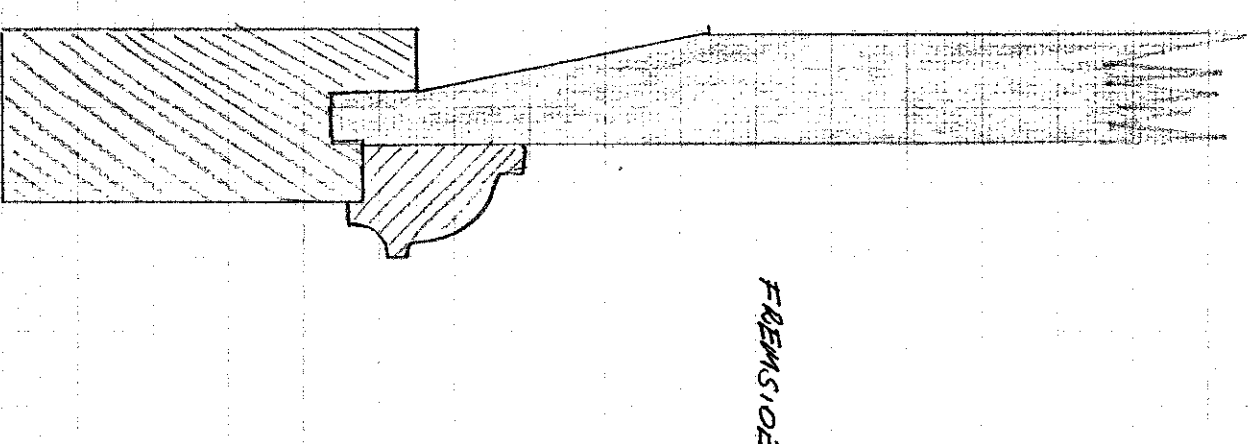
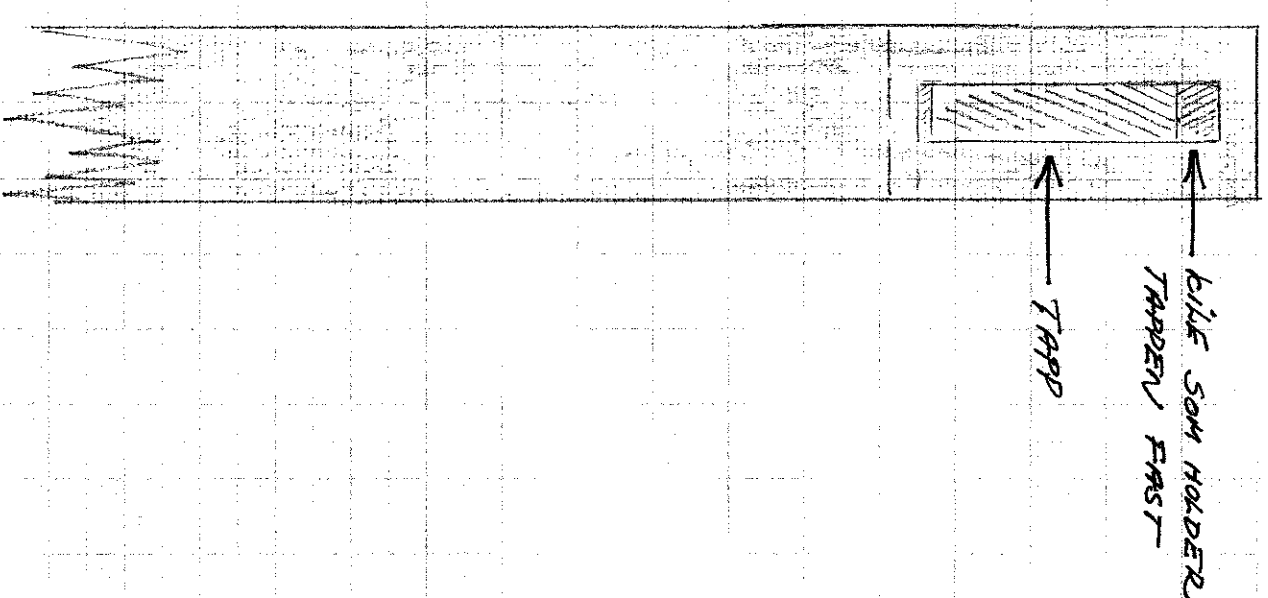
DETALJ AV RÅNTRE OG FYLLING (TEK) I SMÅKONG-
SKOTT MOT COCKPIT. FYLLINGER OG RÅNTRE ER
FRAKKE, DIS DE ER IKKE SELVBEREDE MEN
SPILKET UTENPÅ PAVEL, HER HOKKUM GATTANT
PANEL I FUL MED MOT OG FYLL.



HAK SOM SER
UT TIL Å VÆRE
FORETTATT MED
MESEL E.K. →



SLØDØR MED FYLLING. TEK.
FORSMAKONG/GRUS.



Charakteristisk
2.1/11-2008
og Just

JERBUEN II

TEGNING G, SE OGSÅ TEGNING F.

HØRNE SAMLINGER I BUNN RAMME 1:1

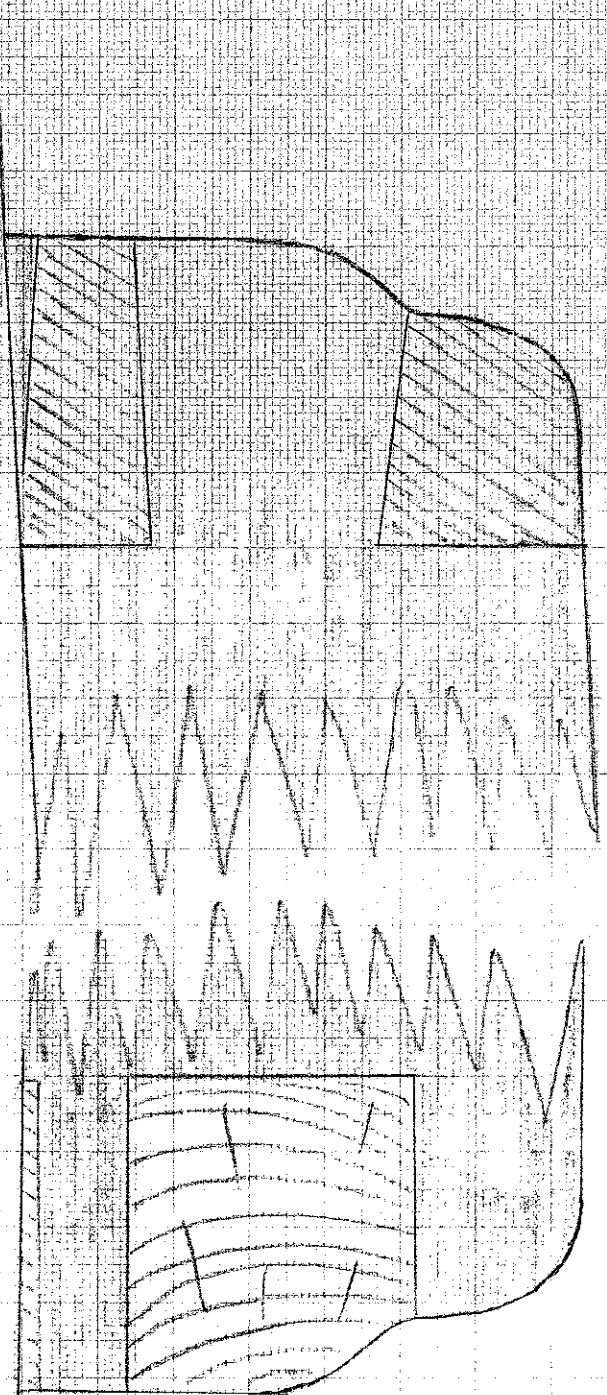
OG FORLØKE SETT FORFRA OG

ALTFORFRA 1:2

KOLLET I LØKEN ER IKKE DOCUMENTERT
DET HAR B.A. IKKE ORIGINALE FINERPLATE
MED TILTAKET I GUMMI WASSER

Skredderens datidokument
26/11-2008 Jorden skil

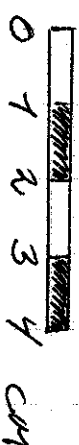
DETAJLER SAMLING BUNN RAMME
FORLØKE



Skala 1:1

SETT MOT AB

SETT FOROVER



U/c HULKEHUS

RUNDING MÅLERT, MEN
IKKE LUST

MESSING BESLAG

2

OK DECK

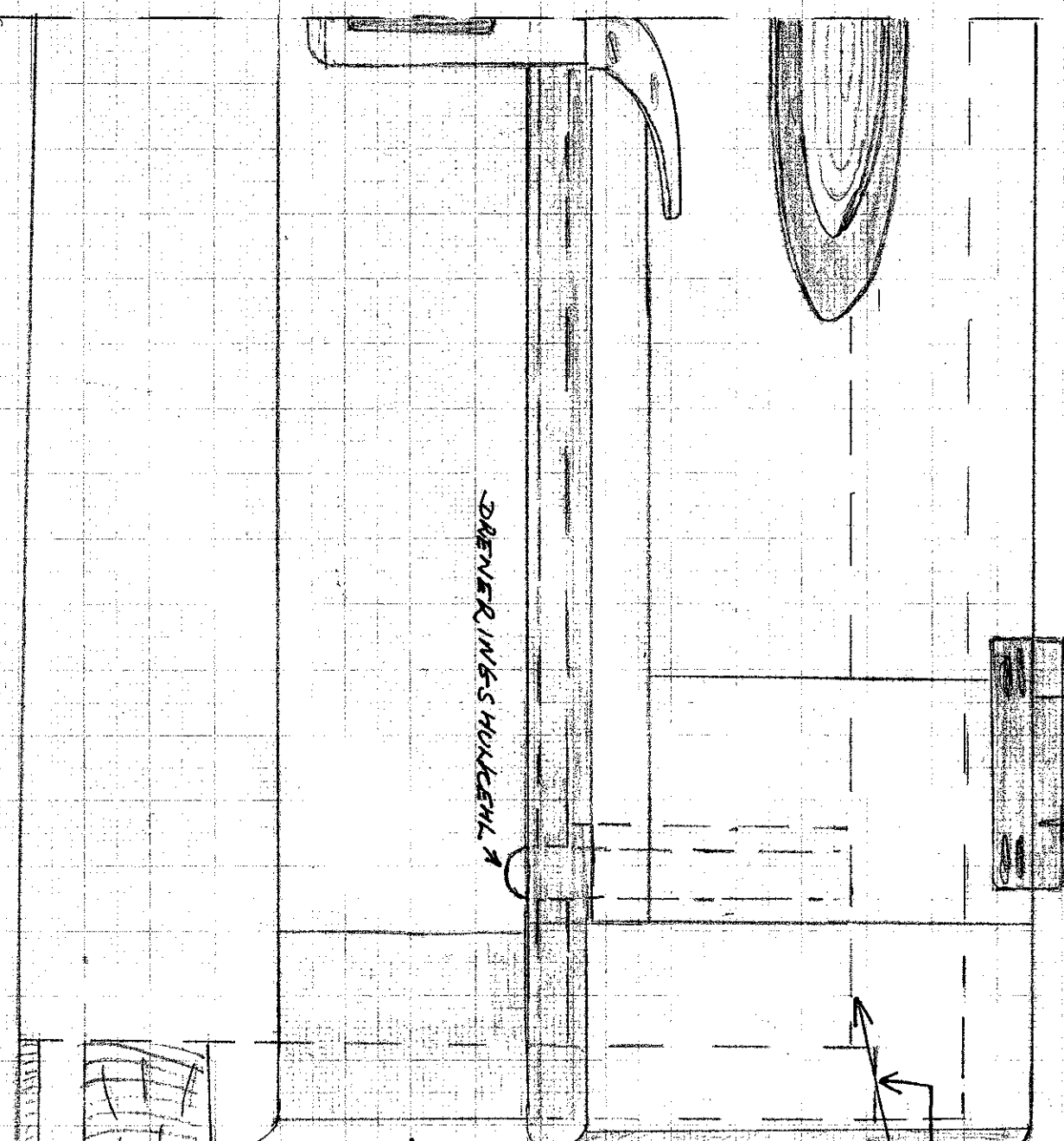
U/c HULKEHUS

RUNDING MÅLERT, MEN IKKE LUST

MESSING BESLAG

1

SKREIVER I NØYHET



OK DECK

FORLØKE JERBUEN II, SETT ALTFORFRA 1
OG 2 FOR FRA. H.H.V. SB OG AB SIDE

Skala 1:2

