

MY Faun

Rapport etter istandsetting

Av Gunnar Furre, Morten Hesthammer og Karsten Mæhl



Hardanger Fartøyvernssenter
Rapport nr. 4-2006
Juni 2006

MY Faun

Rapport etter istandsetting

Av Gunnar Furre, Morten Hesthammer og Karsten Mæhl

Hardanger Fartøyvernssenter

Rapport nr. 4-2006

Juni 2006

ISSN 1503-9927

Skisser: Karsten Mæhl og Gunnar Furre

Foto: Hardanger Fartøyvernssenter

Oppsett: Åsmund Kristiansen

Innhold

Forord.....	4	Skylight.....	18
Historikk.....	7	Overbygg	18
Lystbåt, skyssbåt og verneprosjekt.....	7	Hyttesidene.....	19
Istandsettingshistorie	8	Bjelkelaget.....	19
Motorhistorie	9	Hyttetaket	19
Beskrivelse av fartøyet.....	10	Innredning	20
Dokumentasjonsgrunnlag	10	Styrecockpit	20
Avstivning og oppretting	11	Aktercockpit.....	21
Skrog.....	11	Mannskapslugar	21
Stevn	11	Baldakinen	21
Kjølfli.....	12	Salongen	22
Bunnstokker og kjølbolter	12	Byssa	25
Bjelkevegerne	12	Toalett.....	25
Akterbrok.....	12	Skarpen	25
Slemholtet.....	13	Rigg	26
Spant (ribber).....	13	Tekniske installasjoner.....	26
Huden.....	14	Motor.....	26
Ventiler	15	Propellanlegg.....	27
Fenderlist	15	Maskinrom.....	27
Bjelkelag og dekk	16	Vannforsyning.....	28
Dekksbjelker	16	Lensepumpe.....	28
Midtfisk i bjelkelaget	16	Elanlegg	28
Skandekket og midtfisken.....	16	Beslag, lanterner og ankerutrustning	28
Dekksplankene.....	17	Styring	29
Svineryggen.....	17	Motormanøvrering.....	30
		Overflatebehandling.....	30
		Leverandører som ikke står i materialskjema.....	31
		Dimensjoner og materialer	32
		Økonomiske bidragsytere	39



Forord

Restaureringen av *Faun* pågikk over en periode på 23 år fra 1982 til 2005. I den tiden har det vært to eiere inne i bildet og mange økonomiske bidragsyttere. Som alle store og langvarige restaureringsprosjekt er dette en historie om pågangsmot og utholdenhet. Men som det så ofte skjer, må det også flere eiere til for å komme i mål.

Trond Eide begynte og Hardanger Fartøyvernssenter fullførte. Trond Eide gjorde en imponerende innsats over en rekke år. Han tok vare på båten, foretok helt nødvendige reparasjoner og fikk til slutt båten til Hansen & Arntzen for restaurering. I tillegg foretok Trond Eide en grunnleggende dokumentasjon som Hardanger Fartøyvernssenter har hatt stor nytte av i restaureringen av båten.

Det er ingen hemmelighet at *Faun* har vært et kostbart prosjekt og det hadde aldri vært mulig å gjennomføre uten de mange bidragsyttere, så en stor takk til disse. Bakerst i rapporten er det en oversikt over de som har bidratt økonomisk til gjenoppbyggingen av *Faun*.

Når vi ser på *Faun* i dag fremstår den som et møbel, og vi på Hardanger Fartøyvernssenter er stolte av det vi har fått til. Innredningen med plysj og mahogni, de fasettslepne vindusglass, skjenken med de blyinnfattede glass, toalettet med mahognisete og messingbeslag – alt sammen fremstår nå i sin helhet like fint som da båten var ny.

Båten var ferdig i 2005, hundreåret for unionsoppløsningen. Ettersom båten hadde tilhørt Christian Michelsen var det naturlig at *Faun* deltok på markeringen den 17. mai i Bergen hvor båten jo var hjemmehørende i sin tid. Feiringa av dagen med Kongebesøket om bord var den flotteste markering av *Faun* vi kunne tenke oss.

Takk til alle som har bidratt til restaureringen av *Faun*.



Faun ved Trollhaugen den 17. mai 2005, hundre år etter unionsoppløsningen.

Hoveddata

Byggested: Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning, Bergen.

Byggeår: 1916

Kontrahert av skipsreder Einar Michelsen.

Lengde over alt: 16,19 meter (53')

Lengde i vannlinjen: 15,88 meter (52')

Bredde ved midtskip : 3,22 meter (10' 7")

Største bredde: 3,45 meter (11' 4")

Dybde i riss: 2,28 meter (7' 6")

Dyptgående: 1,16 meter (3' 10")

Deplasement: 13,95 tonn.

Byggemateriale: Furu på eikespant

Hovedmaskin: Iveco aifo 120 hk

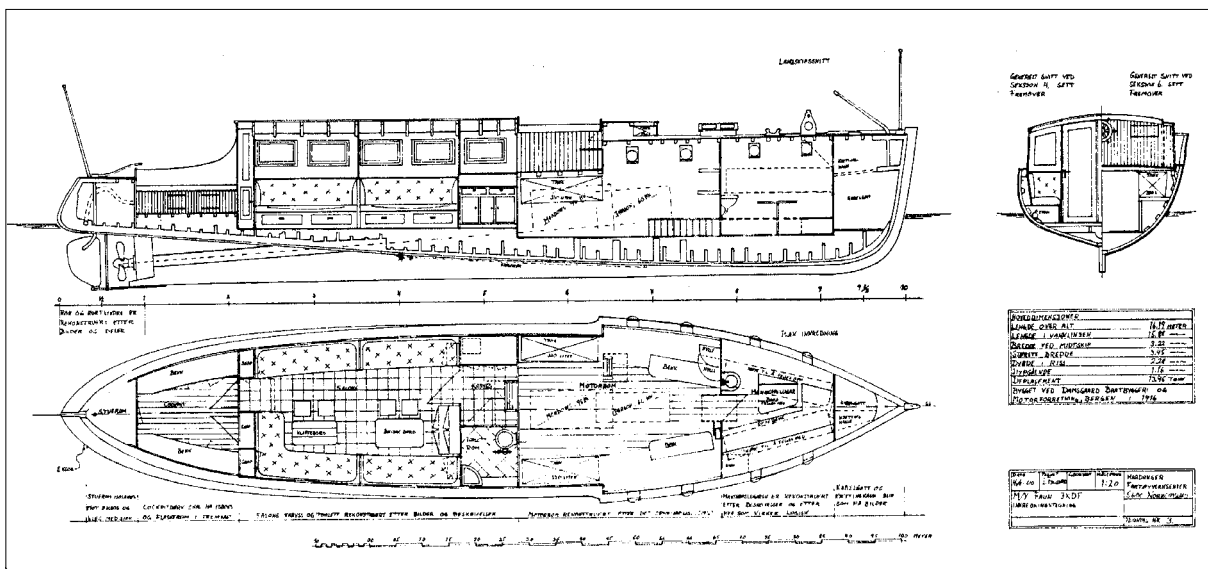
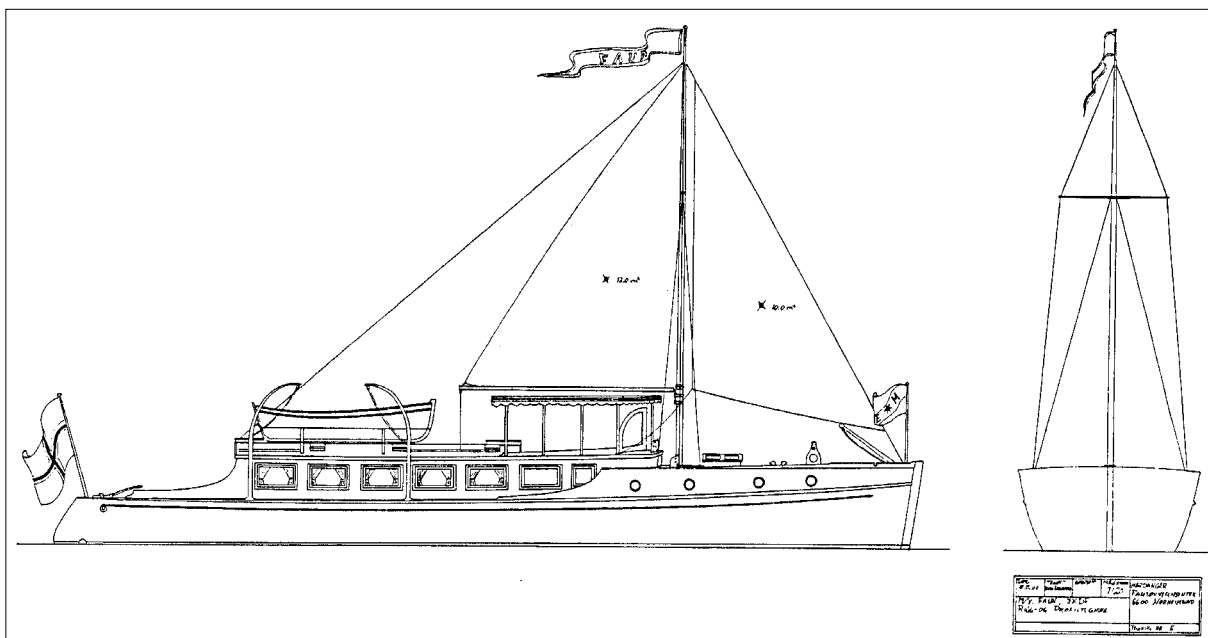
Fart for maskin: Marsjfart 10-12 knop.

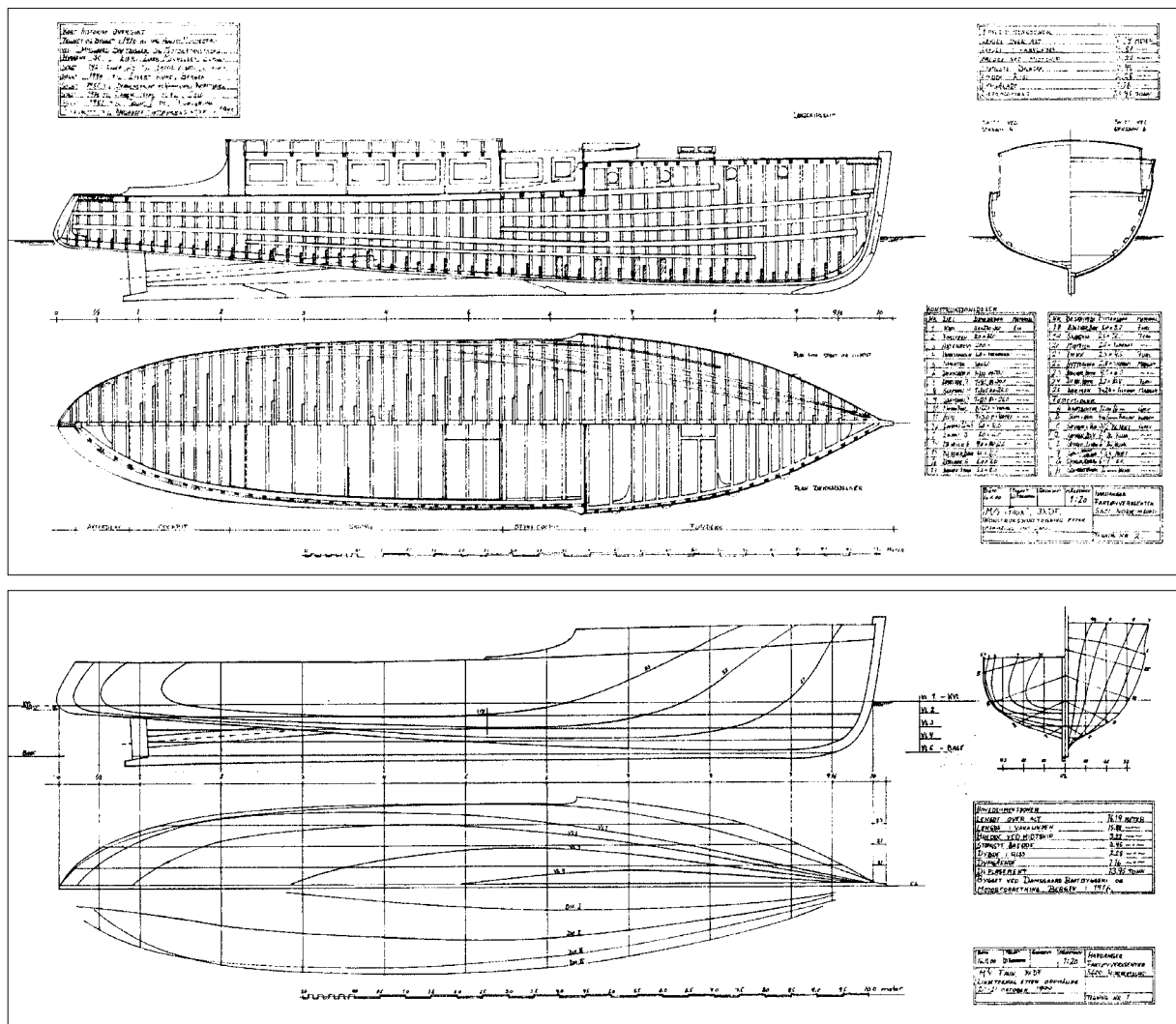
Rigg: Nedleggbar mast med fokk og trehuk.

Seglareal: Rekonstruert til 22 kvadratmeter.

Kallesignal: JXDF

Eier: Stiftinga Hardanger Fartøyvernssenter





Som en del av dokumentasjonen av Faun ble båten målt opp og tegnet. Delene som var demontert ble "puslet" sammen på tegningen. Tegnearbeidet ble utført av Dag Fjeldstad. Følgende tegninger er laget:

- Riggtegning
- Eksteriør
- Innredning
- Konstruksjon
- Linjetegning

Historikk

Lystbåt, skyssbåt og verneprosjekt

Faun ble bygd i 1916 ved Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning i Bergen. Virksomheten var etablert og drevet av ingeniøren August Moldestad som hadde utdanning fra England og på den tid leverte en rekke store lystbåter til bergensborgerne. Faun ble kontrahert av Einar Michelsen, sønnen til Norges første statsminister Chr. Michelsen. Da Einar døde i 1921 overtok faren båten, og hadde den til omkring 1924.

Bergensrederen Jacob Kjode overtok båten og hadde den inntil han i 1946 solgte den videre til skipsreder Eilert Lund. Han skiftet m.a. maskin og bygde styrehus over den åpne styrecockpiten. I 1955 solgte han båten til Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap (BKK) som brukte Faun som skyssbåt i samband med kraftutbygginga i Matrefjella. I denne tiden ble det foretatt mindre endringer av salongen m.a. ble det innlagt varme. Det ble også lagt glassfiber på hyttetaket og det ble skiftet en del hud.

Faun ble egentlig kjøpt inn for å føre direktører, styre og ingeniører som kom fra Bergen for å besøke anlegget. Dessuten skulle båten stå for syketransporten. I anleggsperioden var det 3-400 mann i arbeid og ulykker var ikke uvanlig. Etter hvert ble imidlertid båten brukt til mange slags skyss. Tannlegeskyss for unger, henting av de ungene som gikk på skole på Sandnes, henting av mødre som hadde vært på klinikken og født osv. Faun gikk ikke i noen fast rute. Faun ble regnet for å være en god sjøbåt, men den gikk også i ganske tøffe farvatn – særlig strekningen over Fensfjorden kunne være hard. Det var spesielt en natt husker mangeårig fører av båten Ingolf Solheim. Da var det så ille vær at lokalbåten Matredal fekk slått inn vinduene i salongen. Ingolf sa i etterkant at han likte seg lite den natta, men det var en nødvendig syketransport som skulle av gårde.

BKK solgte i 1976 Faun til utflytta masfjordinger. En grunn til at Faun ble tatt ut av tjeneste var båtens tilstand, en annen grunn den at Ingolf begynte å bli syk. Nye eiere denne gangen ble Bjarne Hope med flere som betalte omkring 10.000 kroner for båten. De tok båten med seg til Oslo hvor den ble brukt som lystbåt frem til 1982. Båten var nå i såpass dårlig stand at det var



Christian Michelsen til rors. Vi ser bl.a. vindskjermen, prosjektør, tåkelur og stativet til baldakinen.



Faun et sted på Vestlandet den gang den var i familien Lunds eie. Legg merke til styrehuset.

på tide å starte en betydelig restaurering. Dette hadde Hope og de andre eierne verken tid eller kunnskaper til å gjennomføre. En ung student ved navn Trond Eide hadde på dette tidspunkt annonsert en båt til salgs med forbehold om at eierne tok vare på båtens egenart. Dette syntes Hope lød som en mann med den rette holdningen til å ta vare på *Faun*. Han tok da kontakt med Trond Eide, som fikk kjøpt båten for kroner 1,- mot at han restaurerte *Faun* etter antikvariske retningslinjer. I den forbindelsen ble han også lovet støtte fra Riksantikvaren. Restaureringen viste seg imidlertid å bli for krevende for én mann, og i 1993 overdro han båten til Hardanger Fartøyvernssenter. *Faun* sto lagret ved HFS til høsten 2000, da man fikk midler til å begynne restaureringen. Det ble besluttet å føre *Faun* tilbake slik den var som nybygning i 1916.

Istandsettingshistorie

Som nevnt var det i tiden med Trond Eide som eier at restaureringen av *Faun* begynte. Trond Eide samlet inn en del gjenstander, bl.a. den originale lett båten som var i Ida Lunds eie og den originale skjenken som sto på Matre Kraftstasjon. Han foretok i tillegg forholdsvis omfattende utskiftninger i forskipet med hudplanker, spant, dekkssjelker og det øverste av forstevnen. Dessverre sank båten ved kai vinteren 1986/87 og arbeidet stoppet opp inntil det, med midler fra Riksantikvaren, igjen ble igangsatt hos Hansen & Arntzen båtbyggeri i 1992. Her ble stilken og mesteparten av kjøll med hylsestokk og forstevn skiftet. I tillegg ble en del hud, noen bunnstokker og noe bjelkeveger skiftet. Men det var lang vei frem, og etter hvert ble det klart at det økonomiske løftet for å få *Faun* ferdig ble for stort. Trond Eide tilbød da Hardanger Fartøyvernssenter å overta båten og i 1993 ble det skrevet kontrakt. I begynnelsen av 1995 kom *Faun* til Norheimsund hvor den ble lagret inntil restaureringsarbeidet startet i 1999.

I 1999 ble så overbygg og innredning demontert. Samme år og i 2000 ble båten målt opp og det ble laget et sett linjetegninger og deretter konstruksjonstegninger og innredningstegninger. Det ble utarbeidet en dokumentasjonsrapport hvor status quo på dokumentasjonen ble gjort opp (se litteraturliste).

Etter at Hardanger Fartøyvernssenter i løpet av 2000 mottok i alt kr 650.000,- til restaureringen av *Faun* sattes arbeidet



Faun i Masfjorden.



Trond Eide skifter hud engang på 1980-tallet.

i gang vinteren 2000/2001. Utover 2001 ble skroget rettet opp og spantene skiftet. Huden ble revet med unntak av bordgangene nærmest kjølen og ny hud begynte å komme på plass. Parallelt med skrogarbeidet var en til to mann beskjeftiget med å pussa opp og reparere innredningen.

I løpet av 2002 ble båten hudet opp, dekket lagt og nye hyttesider med bjelker montert. Innvendig ble det lagt dørk og innredningen påbegynt. Ny motor ble bestilt.

I 2003 ble det arbeidet ut april måned. Styrecockpit, vindusrammer og hyttetak ble gjort delvis ferdig.

Da finansieringen så ut til å komme på plass ble arbeidet startet opp igjen i august 2004. I løpet av høsten 2004 og vinter/vår 2005 ble så *Faun* gjort ferdig med innredning, maskininstallasjon med hylse og propellaksel, vindskjerm, puter og gardiner, utvendig listing, montering av vindusglass, overflatebehandling, elektrisk anlegg, montering av krybbe til jolle og daviter, montering av beslag og redningsflåter og så videre.

Den 12. april 2005 kunne vi sjøsette *Faun* etter nesten 20 år på land. Etterpå var det prøvetur, men her viste det seg at det kom mer vann enn forventet inn gjennom sprekkene i fribordet, som jo ikke hadde trutnet. Skrogets fasong gjorde at båten fort gikk på nesen fordi vannet samlet seg i forskipet. Dermed akselererte prosessen. Heldigvis klarte en å sette båten på grunn slik at den ikke sank på dypere vann. Ved hjelp av brannvesenet ble båten tømt for vann. Skadene var minimale, mest i form av skuffer som hadde trutnet og dører som bant. De siste hektiske arbeider med å få båten ferdig pågikk frem til den 16. mai hvor *Faun* gikk til Bergen for å delta i 17. mai-feiringa og feiringa av 100 års jubileet for unionsoppløsningen.

Motorhistorie

Den første motoren i *Faun* var engelsk, en 60 hk Parson. Denne satt i til Eilert Lund skiftet den i 1947. Han satte da inn en amerikansk Red Wing på 100/140 hk. I BKK's eie ble denne skiftet til en engelsk Meadows på 96 hk.



Da *Faun* sank første gangen.



Salongen, en gang på 1980-tallet.



Faun tok inn mye vann på prøveturen, men heldigvis gikk det rimelig bra.



Faun på fartøyvernsetret før istandsettingen.

- Som ny i 1916: Parson, 4-sylindret 60 hk, bensin-/parafinmotor. Sylinderdiameter og slag 7 ½ X 10"
- Frå 1947: Red Wing, 6-sylindret diesel rekkemotor 100/140 hk
- Frå 1955: Meadows 630-series, 6-sylindret diesel rekkemotor 96 hk

Den sistnevnte motoren sto i da HFS overtok *Faun*. Motoren ble tatt ut og Kvam Veteranvognklubb fikk i oppdrag å overhale den. Deres konklusjon var at motoren vanskelig lot seg sette i stand. Trond Eide hadde i sin tid klarlagt at fabrikken var nedlagt og at reservedeler ikke var å oppdrive.

Vi har nå (2005) maskinen stående på lager og har vurdert den som uaktuell å montere i *Faun* primært p.g.a teknisk tilstand og manglende tilgang på reservedeler. Vi har i stedet valgt å montere en Iveco Aifo diesel utfra motorytelse, pris m.m. (se senere).



Sjøsetting av den nyrestaurerte Faun.



Beskrivelse av fartøyet

Faun er en representant for datidens lange og smale motoryachter. Typisk har disse båtene cockpit akter og en lang overbygning som rommer salong(er), toalett og pantry, det hele gjerne i mahogni. I fremre del var det en styrecockpit eller eventuelt et styrehus under hvilke maskinen lå. Fremst i båten var det mannskapslugar i en enkel utførelse.

Båtene skulle være lettdrevne fordi datidens maskiner var små. Derfor er båtene i tillegg til å være smale med skarp baug også lettbygd. *Faun* er således bygd på steambøyde 50 mm x 45 mm eikespant og med en hud på 30 mm tykkelse må en si at *Faun* er nokså lettbygd.

Et annet typisk trekk ved disse båtene er det relativt dype forskipet som akterover går over i en lang flat bunn mot hekken. Karakteristisk er også den lange dype trekjøl som fører propellakselen frem til propellen. Sett fra siden er den kraftig innoverfallende krysserhekk iøynefallende (se fig. 1)

Dokumentasjonsgrunnlag

Dokumentasjonen av *Faun* har pågått over mange år. Da Hardanger Fartøyvernssenter overtok fartøyet fra Trond Eide fikk vi med et dokumentasjonsmateriale. Trond Eide hadde bl.a. intervjuet Eilert Lund som eide båten fra 1946 til 1955, og han skaffet til veie en del av utstyret som var tatt ut da båten var i BKKs eie. Eide intervjuet også Ingolf Solheim som var skipper på *Faun* under BKK-perioden, og dette gav et bilde av fartøyets nyere historie. Ved at BKK velvillig støttet prosjektet med kr 50.000 fikk vi en anledning til å systematisere og supplere dette materialet.

Som et utgangspunkt for restaureringen av *Faun* hadde en først og fremst skroget med de spor som fantes i det, samt inventar, innredning og utstyr. En har også en «Spesifikation & Kontrakt» som ble skrevet i forbindelse med kontraheringen i 1915. Denne er riktignok ikke approbert av

kjøper, men den ser ut til å gi en god beskrivelse av båten og dens utrustning.

Det har vært vanskelig å skaffe til veie eldre fotomateriale. Det er noen bilder fra familien Lund sine ferieturer på begynnelsen av 1950- tallet og det er et bilde med Christian Michelsen stående til rors på *Faun* som Atle Thowsen ved Bergens Sjøfartsmuseum fant frem. Vi har også støttet oss til en artikkel i bladet *Motorbaaten* fra 1914 som omtaler to Moldestadbåter. Det øvrige fotomaterialet er fra Eides tid og viser starten på restaureringen.

Denne rapporten beskjeftiger seg først og fremst med istandsettingen av *Faun*. En nøyere beskrivelse av *Faun* sin tekniske tilstand før istandsettingen finns i den historisk- tekniske dokumentasjonsrapporten utarbeidet av Dag Fjeldstad ved Hardanger Fartøyvernssenter i år 2000.

Avstivning og oppretting

Fauns skrog er både langt og tynt, og hadde fått noe vanskaper framme på babord side. Skroget var blitt for flatt overvanns antakelig på grunn av skifting av spant. Før selve arbeidet med å skifte ribber startet opp, ble det laget seksjonsmaler av styrbord skrogside framme. Disse ble kopiert og spent fast på babord side. Med en snor mellom stevnene kunne vi kontrollere at vi fikk lik bredde fra side til side etter hvert som skroget ble presset i fasong.

Da det ville være fare for å forandre skapet i båten under arbeidet med å bøye på plass ribber ble det satt inn mange avstivninger tverrskips. Disse ble plassert på bjelkevegerne, livholtene og andre langskipsforsterkninger. Disse avstivningene ville hindre at skroget ble presset sammen. For å hindre at toppen ville sige ut, ble det satt inn gjennomgående AZ-stag, som ble avlåst utenpå huden.

Kjølen helt akter var skjev, og det ble vurdert om vi skulle rette den opp. Dette ble imidlertid ikke gjort da vi var redde for at den ville kaste seg senere.



Skrog

Stevn

Da det var klart at det aller meste av hudplankene skulle skiftes, ble disse fjernet mot stevnen. Det viste seg da at den reparasjonen som var gjort tidligere ikke var fullgod. Stevnen, som har en totallengde fra enden av lasken til toppen på 227 cm, var delt i tre stykker. To nye biter, og en gammel bit nede



Skroget er avstivet slik at det beholder formen når hud og spant fjernes.

mot lotet. Denne gamle biten så brukbar ut utenfor spunningen, men var i dårlig forfatning der spikrene til huden var. Nå som vi hadde en god anledning til å få stevnen ut uten besvær ble stevnen tatt ut i ett stykke og kopiert.

Stevnen hadde en bredde på 10,5 cm inne ved spunningen og var avsmalnet ned til 3,5 cm i forkant. I lengderetning var stevnen 22,5 cm, og av dette var flien 6 – 6,5 cm. Spunninga var 3 cm dyp for hudplankene. Stevnen var av eik.

Stevnen ble boltet sammen med lotet med to ½” galvaniserte klinkebolter. Disse boltene går også igjennom slemholtet. Oppunder dekk ble stevnen likedan boltet sammen med baugbandet, og to broker som sitter mellom slemholtet og baugbandet.

Kjølfli

Kjølen er bygd opp av en stående plank med en liggende plank på toppen. Denne liggende planken er 2” eik, og blir kalt for kjøfli. Den gamle var svært oppsprukket og ble derfor skiftet. Materialet i den gamle hadde en del store kvister, og vinkelen på landet passet ikke hele veien. Vinkelen ble derfor justert slik at plankene lå godt på landet.

Kjølfli var spikret med 6” skipsspiker til kjølen. Da veden var nokså rå ble det nye emnet lakket med ravilakk, slik at det skulle tørke sakte.

Mellom kjølen og kjøfli ble det smurt med tjære.

Bunnstokker og kjølbolter

Da kjølflien skulle skiftes måtte vi først ta ut alle bunnstokkene. Disse var av 2” eik med svært varierende høyder.

Hos Hansen og Arntzen hadde man boltet nye bunnstokker fast med syrefaste bolter med muttere. Da de gamle bunnstokkene fra framkant hylse og framover ble tatt ut, viste det seg at disse heller ikke var i for god forfatning. De fleste av disse ble derfor skiftet ut, og boltet fast med ½” galvaniserte klinkebolter. De aller høyeste bunnstokkene som var midtskips, ble boltet fast med 5/8” klinkebolter.

De gamle boltene som fortsatt fantes i båten var klinket i underkant av kjølen, mens noen få var stikkbolter. Alle boltene var plassert slik at de gikk midt i kjølen. Boltehodene er forsenket i underkant av kjølen. Da det var umulig å drive boltene i fra kjølen og opp, måtte vi slå boltene ned litt for lange, klinke hode utenpå en ring i underkant, og drive dem opp igjen, for tilslutt å klinke et nytt hode på innvendig.

Bjelkevegerne

Bjelkevegeren ble skiftet allerede i starten av istandsettinga. Da var alle de gamle ribbene på plass, og skroget var blitt rettet opp. Vegeren ble ikke spikret fast, men kun skrudd midlertidig fast.

Der bjelkevegeren ble skjøtt ble det lagt inn løse lasker mellom spantene. Laskene fyller opp hele rommet mellom bjelkeveger og hudplank. Laskene ble klinket fast til bjelkevegeren med 6” kaldklippte bygningsspiker med 23 mm galvanisert roe.

Akterbrok

På innsiden av bjelkevegerne akterut er det lagt inn en brok. Denne er laget av furu (v/Hansen og Arntzen Båtbyggeri). Broken er 4” høy, og har armer som er 60 cm lange. Kneet er festet med 12 mm klinkebolter både igjennom akterstevn og ut i sidene. Boltene er klinket til Den øverste plankegangen i huden.

Slemholtet

Da stevnen og kjølflien ble fjernet viste det seg at slemholtet var svært oppsprukket. Å sette dette tilbake nå som alt annet var fjernet omkring, fant vi lite hensiktsmessig. Kneet som var av eik, ble kopiert. Lengden på slemholtet var omkring 140 cm, hvorav ca 60 cm var på stevnen.

Slemholtet ble boltet til lotet, og stevnen med $\frac{1}{2}$ " galvaniserte klinkebolter. To av disse boltene går gjennom slemholtet og lasken mellom lot og stevn.

Slemholtet ble også boltet sammen med lotet, og to av tre bolter gikk igjennom bunnstokker og videre igjennom slemholt og lot.

Spant (ribber)

Så vidt vi kunne bedømme var alle ribbene av eik. Dimensjonen var 5 x 4,5 cm, størst dimensjon i tverrskips retning. Ribbene ble steamet i to timer før de ble bøyd på plass. Arbeidet begynte fra baugen og gikk akterover. På den måten ble det letteste arbeidet gjort først, slik at vi ble kjent med materialet og fikk en forståelse av hvor mye det tålte før det ville sprekke eller brette.

Før vi begynte å bøye spantene på plass var bjelkeveger, livholt og andre langskipsforsterkninger allerede på plass innvendig. Da avstanden mellom dem kunne være nokså stor med tanke på å bøye spant, ble det nå skrudd fast en del $1\frac{1}{2}$ " x 3" planker mellom vegerne, slik at avstanden mellom langskips forsterkninger nå ble omkring 3" – 3 $\frac{1}{2}$ ". Etter hvert som ribbene ble bøyd på plass ble de skrudd fast til alle disse plankene. Nede mot kjølen ble hudplankene værende igjen slik at vi kunne bruke disse som underlag for ribbene.

Når man bøyer ribber på et skrog, vil de ha en tendens til å ville rette seg ut. Ribbene drar derfor ut i hver ende, og i kimingen vil det være et drag innover i båten. For å hindre at skroget fikk vanskap ble skroget stivet av innvendig på hver fjerde ribbe. Også utvendig ble det satt noen støtter, men spesielt i framskipet ble skroget støttet opp utvendig. I grunnen var disse støttene for å få tilbake *Fauns* gamle fasong. Under tidligere arbeider hadde man skiftet en del ribber på babord side, slik at skroget var blitt altfor flatt. Vi laget derfor maler av utvendig skrog med omkring 1 meters mellomrom, og overførte disse til babord side. Det viste seg at det var et avvik på ca. 15 centimeter på 2 meters høyde. Malene ble låst fast på begge sider av baugpartiet, og sto der helt til de måtte fjernes av praktiske årsaker.

I akterskipet var *Faun* så rund i formen at de



De nye spantene er i ferd med å komme på plass. Vi ser de nederste bordganger og resten av fribordet i baugen som er saget igjennom for å bli fjernet.

6 akterste ribbene var skåret ut i fasong. Disse spantene var laget av flere deler, og satt sammen som doble spant. Videre framover var de neste 9 ribbene på hver side høvlet mot hud og vegere. Dette var gjort fordi man ellers ville vri dem i stykker, og ned mot hud og bunnstokk ble vinkelen større enn 90 grader. Alle ribber var lagt på framkant av bunnstokkene. Avstand senter – senter ribbene ligger på ca 10 ½”.

Da ribbene ble høvlet og sortert, tok en hensyn til fiberretning, stående årringer og splint. Helst ville vi ha stående årringer, dvs. årringene tverrskips, hele veien. Det var selvfølgelig praktisk vanskelig, og de beste materialene ble derfor forsøkt lagt i akterskipet hvor krummen var størst.

Under arbeidet med å bøye ribbene på plass sto de seks nederste omfarene igjen. Når ribbene skulle bøyes på plass, ble den delen som skulle ned mot kjølen stukket inn og presset ned mot huden. I overkant av det nederste omfaret ble en tynt jernband stukket mellom hud og ribbe. Derfra og opp ble bandet liggende på utsiden av ribben og holde fibrene sammen etter hvert som ribben ble bøyd. Vi måtte passe på å tvinge ribbene fast til de innvendige plankene så tett som mulig der det bøyde som mest.

Etter at ribbene hadde kjølnet av ble de midlertidig satt fast med skruer oppe, og klinket fast nede i hudplankene med 4 mm kobberklink. Hver ribbe ble spikret til bunnstokken med 2 – 4 stk 4” skipsspiker. Antallet varierte etter lengden på bunnstokkene. Spikrene var originalt 3½”, men dette er en dimensjon som ikke finnes mer. Spikrene er såpass lange at de går igjennom bunnstokkene, og er bøyd på baksiden, slik de også var opprinnelig.

Ribbene ble kappet av ca 5 mm under overkant av bjelkeveger.

Huden

Etter hvert som den gamle hudplanken ble fjernet, markerte vi overkant og underkant på de nye ribbene. Idet vi skiftet ribber ble hudplanken skåret i stykker slik at det ble et åpent felt for fire ribber om gangen. På den måten hadde vi kontroll på båtens fasong, og fikk markert plankeløpet fortløpende.

Hudplankene var 30 mm tykke. I kimingen ble plankene formet litt mot spantene, og da huden ble slettet av til slutt, ble de derfor ca 3 mm tynnere enn ellers i skroget. Slik var det også fra originalt av.

Etter hvert som spantingen gikk framover ble huden skåret vekk overalt, bortsett fra de plankene som var gode nok under kiminga. Det var maksimum seks omfar. I baugen manglet det noen bord også i disse omfarene, slik at det var her vi begynte å hude opp igjen. Etter at alle spantene var på plass ble den øverste bordgangen lagt, slik at vi kunne hude både ovenfra og nedenfra. På babord side ble den øverste bordgangen spikret fast med det samme, men på babord side ble den knapet fast, dvs. festet midlertidig. Da fikk vi vekk alle tvinger som gjorde at vi ikke kunne sikte springet uten mange brudd i linjen. Babord side fikk da også det fineste løpet, uten å måtte gå etter med høvelen.

Bordgangene akterut hadde en stor krum. Spesielt i kiminga fikk bordgangene en voldsom fasong. Derfor er akterhalsene korte på *Faun*. Det er rett og slett ikke mulig å finne emner som har en slik stor bue. Det er kun disse bordene helt akterut på *Faun* som trengte steaming. I kiminga ble også vinkelen nokså stor her akterut, og denne vinkelen ble fordelt på de to nabobordene. Dette er vanlig praksis der hvor kiminga er skarp. Ellers blir den ene kanten av et bord laget med rett vinkel, mens nabobordet blir tilpasset inntil, og får da hele svaien.

Hudplankene ble klinket med 4” rosehead kobberklink med 16 mm tynne roer undervanns, og fra ca 15 cm over vannlinja og opp er de spikret med 4” skipsspiker som er neiet på innsiden av ribbene. I kjøll og bunnstokker er bordene festet med 4” skipsspiker, og i stevnen med 3”

skipsspiker. Alle spiker- og klinkehoder er senka og proppet i huden. Originalt er det brukt 15 mm propper, mens det nå er brukt 20 mm propper. Det kommer seg av at det originalt var brukt 3 ½" skipsspiker, noe som ikke finnes lenger, og på disse var hodene noe mindre.

De nederste bordene var gamle, og derfor ganske myke. Da man klinket disse bordene fast hadde klinkehodet lett for å dra seg inn i treverket. Under hodet på klinkene ble det derfor lagt en roe for å forhindre dette i å skje.

Støtene i bordgangene lå alle midt mellom to ribber, og støtfordelingen fulgtes fra side til side. På innsiden av støten ble det lagt en treplate som ble klinket fast med 3" kobbersøm. Lasken var 30 mm bredere enn selve bordgangen, 15 mm på hver side, og det ble smurt med feit blymønje mellom bordgang og treplate. Hver bordende ble klinket sammen med lasken med 3 kobbersøm med store hoder. Overvanns ble det brukt galvaniserte båtsøm.

Under arbeidets gang viste det seg at i byggeperioden må man ha lagt huden på før veger har kommet på plass. Hudplankene som er støtet under vegerne var nemlig klinket som de andre hudplankene. Nå som vi hadde satt fast vegerne først lot dette seg ikke gjøre. Derfor ble det lagt inn treplater som fylte hele rommet mellom veger og hud. Deretter ble det satt klinkesøm tvers igjennom hele pakken.

Før sjøsetting ble de gamle hullene spunset og de gamle bordgangene saumfart nok en gang.

Under driften av kjølnaten viste det seg at et par bord var så sprø at også disse ble skiftet.



Nye spanter og ny hud.

Ventiler

I mannskapslugaren var det to lysventiler i hver side. Glassene ble falset inn i treverket med en messingring utvendig, mens de innvendig ble kasset inn. Innkassingene var laget av 11 mm tykke bord. Åpningene ble laget slik at de ble bredere innover i båten. Som avslutning mellom innkassing og garnering ble det stiftet fast 11 x 50 mm flatlister. Disse var gjerdet sammen i hjørnene.

De gamle messingringene ble pusset opp, og brukt opp igjen. Det var to forskjellige størrelser på lysventilene, hvor de to største var akterst. Når glasset ble lagt inn var det ca 2,5 mm klaring til treverket rundt. Glasset ble lagt i linoljekitt som ble myket opp ved å blande inn terpentin.

Fenderlist

Etter at skandekket var lagt og skroget pusset av, ble det satt på en fenderlist. Listen ble satt slik at overkanten ble en fortsettelse av skandekket. Underkanten ble da skrånet. Mellom skrog og fenderlist ble det lagt sinkhvitt. Fenderlisten ble spikret fast med 3" bygningspiker.

Bjelkelag og dekk

Dekksbjelker

Bjelkene på bakken var laget av furu. Disse var 50 mm sideskåret og 82 mm høye på midten. Bjelkebukten ble laget til 80mm. Bjelkene var høvlet halvrunde i underkant.

Bjelkene var felt halvt om halvt ned i bjelkevegeren. Fra innsiden av bjelkevegeren og til endes, var bjelkene derfor kun halv høyde. Det var ikke snakk om noen låsing i vegeren. Endene av bjelkene ble kappet omkring 5 mm fra huden, og bjelkene ble spikret til bjelkevegeren med 3" skipsspiker.

Ved luke og til helbjelken foran skylightet er det lagt inn vinkelknær. Disse er av eik, og har en legg ut på bjelken på 55 cm. Knærne er 55 mm høye.

På innsiden av bjelkevegerne framme i baugen ligger det et baugband. Dette er 4" høyt og har armer på 60 cm. Kneet er av eik, og er boltet gjennom stevnen med 12 mm klinkebolt. Ut til sidene er baugbandet klinket fast med 6" bygningsspiker. Spikeren går utenfra og inn.



Gullstripen er i ferd med å komme på plass. Gullet er bladgull som blir limt til den røde grunning. Fenderlisten er montert i en blanding av sinkhvitt og linolje.

Midtfisk i bjelkelaget

Midt i dekkbjelkene framme er det felt ned en 2" eikeplank, som er 180 mm bred framme, og 245 mm på bjelke nr 7 forfra. Planken er felt ned i bjelkene halvt om halvt, og er felt ca 80 mm inn i baugbandet. Fra bjelke 7 og til endes av bakken ligger det to lister på 25 x 50 mm felt ned i bjelkene. Disse står 97 mm fra hverandre og er understøttelse for endene av dekksp plankene. Listene er felt helt ned i bjelkene. Underkant av listene har en faskant, og fellingen i bjelkene er laget slik at listene passer nøyaktig ned i sporene. Både midtfisk og lister er festet med 2 1/2" skipsspiker.

Skandekket og midtfisken

Både skandekket og midtfisk er laget av teak. Begge deler er 25 mm tykt, altså like tykt som dekket for øvrig. Skandekket følger huden utvendig, og ligger i spunningen i stevnen. Framme mot stevnen er skandekket 125 mm bredt, og akterover øker bredden jevnt til 170 mm.

Skandekket er spikret til hud og veger med 4" bygningsspiker. Disse er senket og proppet med 12 mm propper.

Midtfisken er også 125 mm mot stevnen, dvs. der hvor den møter skandekket. I akterkant av bakken er den 160 mm bred.

Dekksplankene

Det gamle dekket var revet da HFS overtok *Faun*, men delene fulgte med på lasset. Disse kunne vi derfor studere og bruke som grunnlag for rekonstruksjon. Dekksplankene er av furu, 25 mm tykke og 45 mm brede. Midt i sidene er det frest inn en drevstopp som en hulkil på 3 mm i diameter. Det gamle dekket var drevet med bomullsdrv og tilsynelatende beket, noe vi også gjorde.

Etter først å ha lagt skandekk og midtfisk, begynte vi å legge dekket utenfra og inn. Dekket fulgte kurven i skandekket. Dekket er spikret skjult med 3" trådspiker og 3" bygningsspiker. Trådspikrene er drevet skrått ned i kanten på plankene slik at hodet ligger over drevsporet, og går ned i bjelken omtrent midt i planken. For at de små dekkstavene ikke skulle sprekke ble det boret opp med 3 mm bor. Da dekket var festet til bjelkene ble det i tillegg kantspikret, med bygningsspiker, til den foregående plank. På de lange stavene som man begynte med var dette unødvendig, men jo kortere plankene ble jo viktigere var det å kunne bruke spiker til å dra den mot den foregående plank. Disse kantspikrene ble satt i en avstand av omkring 40 cm på de lange stavene, og 15 – 20 cm på de korte stavene.

Endene av dekkplankene ble spikret med 2 ¼" trådspiker, hvor vi senket og proppet for hodet. Originalt var ikke disse spikrene senket og proppet, men det ser ut til at de var drevet litt nedunder overflaten og kittet. Det er kun på eikestykket helt i framskipet at man hadde sjanse til å spikre helt i enden av planken. Der endene av dekket hvilte på listene som er nedfelt i bjelkene ble det ikke spikret. Her ble endene liggende løse fra bjelken og fram.



Fordekket er delvis lagt og den ene siden drives.



Fordekket er lagt, beket og delvis renskrapet.

Svineryggen

De gamle originale svineryggene hadde vi. Den ene var hel, mens den andre var brukket i to. Vi bestemte oss for å lage nye da de gamle var nok så medtatte. Svineryggene er laget av mahogni og er 360 cm lange. Helt framme mot stevnen er de 46 mm brede og 85 mm høye. Etter 157 cm får de en kurve ned fra 70 mm til 60 mm. Helt i akterenden er svineryggen 30 mm bred og 38 mm høy. Svineryggen skal være festet ca 5 mm innenfor dekk i borde.

60 cm fra stevnen er et halegatt av messing felt inn i svineryggen. To kraftige messingskruer holder disse til hverandre. Rett i for- og akterkant av halegattet er svineryggen festet med ½" x 5" galvaniserte spissbolter. Disse er senket litt ned i svineryggen og proppet. Ellers er svineryggen festet med 3 ½" – 4" skipsspiker. Hodene på disse er enten slipt ned eller banket mindre slik at de kommer ned i et 12 mm proppehull. Avstanden mellom spikrene ser ut til å være 27 cm eller mer.

Framme i baugen har det vært et kne som holder de to svineryggene sammen. Vi har ikke det gamle kneet, men kun akterdelen av den ene siden. Kneet er av mahogni, 3" høyt, og har armer som er 29 cm. Det kunne vi se av sporene i svineryggen.

Skylight

Det gamle skylightet var laget av teak, og var i bra stand. Dette ble derfor bare pusset opp og montert. Rundt skylightet var det frest ned en 13 mm karm i dekket. I og med at dekket er drevet og beket, vil en slik løsning være problematisk dersom man ikke setter inn sjørnagler i natene. Det ble derfor satt i 10 mm sjørnagler, og teakramma ble skrudd ned i en myk linoljekitt. Kittet var blandet med terpentin for å bli mykt. Det ble brukt syrefaste skruer, da vi hadde problemer med å få tak i rette sorten bronseskruer. Noen skruer var så lange at de gikk litt ned i bjelkene, mens andre gikk bare ned i dekket. Det ble brukt propper over skruehodene.

Overbygg

Det ble tatt maler av buen i den gamle fronten. Disse ble lagt på gulvet i verkstedet og rettet opp. Fasongen var nemlig ganske forskjellig fra side til side. Etter malene ble det laget spikerslag som ble spikret fast til dekket. En tilsvarende bue ble laget til overkant av fronten. I denne skulle det både være spring og bjelkebukt, så den krevde noe mer material. Buene var laget i flere deler, som ble støtet sammen som originalt. Dekkbord ble spikret fast loddrett på utsiden av de to ringene.

I fronten ble det felt ned to bjelker. Den akterste bjelken kom i forkant av skottet, mens den andre var i forkant av nedgangsluka. Bjelkene var i utgangspunktet laget av furu, men fordi vi allerede hadde laget bjelker i mahogni ble disse brukt.

Utenpå cockpitfronten ble det bøyd og skrudd fast et bredt mahogniflak. Dette ble formskåret så det skulle ligge helt ned til dekket, og følge kanten oppe. Vi hadde flere forsøk før vi klarte å bøye ett som ikke sprakk. De to første forsøkene smurte vi inn med rå linolje mange ganger for at de skulle ta varmen bedre. De to siste, som var de beste ble lagt i sjøen i ett døgn, for deretter å bli steamet. Det fjerde forsøket var vi fornøye med. Ved alle forsøkene hadde vi en tynn kryssfiner på utsida av hele flaket. Problemet med den typen mahogni vi brukte er at veden løper med og mot i striper, og at det er vanskelig å gjøre seg opp noen mening om hva som er rettvokst og ikke.

Vel, det lyktes til slutt til alles tilfredshet. De kasserte delene ble brukt til andre ting om bord. Mahognien i fronten ble felt inn i ramtreet på sidene. Vi laget denne lasken noe lengre enn originalt. Vi laget den nå til 4" i stedet



Oppbygging av den bua fronten. Mahognibordet er bøyd i en kraftig bue.



Mahognifronten er kommet på. Vindskjermen er montert.

for 2". Da fronten er det siste som kommer på plass har kanten av denne blitt hakket skrått inn i ramtreet på siden. Dvs. at jo lenger inn man dytter den, jo tettere blir det utvendig.

Hyttesidene

Det var ikke all verden å forholde seg til da vi skulle finne ut hvordan det hele engang hadde vært. Hytta var fjernet, men vi hadde mange biter liggende. Å sette disse mer eller mindre gode bitene sammen til et hele var litt av et puslespill. Etter dannet vi oss et bilde av hvordan det antakeligvis har vært. Underramma var 25 cm høy. En del av denne gikk ned på bjelkeveger og skandekket, og ble skrudd inn i disse. Synlig over dekk var 17 cm. Det var 8 x 50 mm bronseskruer inn i skandekket, og 7 x 70 mm inn i bjelkeveggen.

Den stående delen av ramtreet var fra 173 mm til 180 mm og høydene varierte fra 47 cm framme til 51 midtskips. Den øverste ramma ble 13,4 cm utvendig, og helt rett. Høyden på 47 cm var den synlige. I tillegg til dette målet kommer tappene på 75 mm både oppe og nede. Tappene var limt og skrudd med tre skruer. Skruene, 4 x 20 mm, var skrudd innenfra og ut, de var senket 55 mm inn i treverket og hodene var kittet med farget kitt.

I vindusåpningene var det først et sett med lister som ble spikret inn i ramtreet, deretter en ramme som ble skrudd fast til listverket. Før listverket ble spikret til ramtreet ble begge deler lakket, og det ble brukt en mykt kitt mellom dem for tetting. I hjørnene av listene var det satt inn 6 mm trenagler i gjerdingene slik at de ikke skal skli fra hverandre.

Bjelkelaget

Bjelkene var 46 x 65 mm og av mahogni. Bjelkebukten er på 17 cm. For at ikke dekket skulle synke ned etter hvert som bjelkelengden ble kortere måtte hver bjelke lages spesielt med 17 cm bjelkebukt.

Hyttetaket

Hyttetaket ble laget av dobbel faspanel med



Hyttesidene i mahogni er montert.



Vinduslistene monteres



Overgangen mellom hyttesider og tak dekkes av en mahognilist. Uten på denne blir seilduken spikret og kanten av duken blir så dekket av en halvrund eikelist.

frest fas i midten. Så ble det lagt en flat mahogni list rundt hele hytten i overgangen mellom hyttetaket og hyttesiden. Over panelet ble det lagt seilduk. Seilduken var sydd sammen i tre baner på langs. Duken ble strukket godt med håndmakt først på midten langsetter, og så ut mot sidene. Duken ble spikret fast med små kobberspiker på yttersiden av den flate mahognilisten øverst på hyttesiden. Spikerhodene ble senere dekket av en halvrund eikelist som også løp rundt hele overbygget. Etter at seilduken var lagt, ble duken malt med flere strøk hvit linoljemaling. På hyttetaket ble det etter hvert montert krybbe til lett båten, luftkasser, håndlister med mer.



Krybben til lett båten er montert.

Innredning

Styrecockpit

Under dørken i cockpitpiten er maskinen plassert. Dørken ble dermed konstruert slik at den kunne løftes vekk uten å rive for mye. Det krevde en spesiell oppbygging for å få dette til. De fem bjelkene i dørken er helt beine i underkant, men har en bjelkebukt på 20 mm i overkant.

Bjelkene ligger ikke i bjelkevegeren, men hviler ovenpå sine egne bjelkevegere som blir holdt 60 mm inn i båten (fra ribbene) ved hjelp av to store "knagger" på hver side. Ovenpå den øverste stringeren står disse knaggene. Ved "roten" er de 3 1/2" høye. Det er nok til at de er spikret med en 3" bygningsspiker og en 4" skipsspiker. Armen på knaggene er 1 1/2" x 1 1/2" og er ca 22 cm lange. Ovenpå "rota" av knaggene er det spikret et 1" x 7" Brett. Dette brettet ligger da helt oppunder bjelkevegeren, og er 1,2 m langt. For å styrke armene på knaggene er det lagt en trekantlist mellom brettet og knærne. Igjennom disse og inn i ribbene satte vi en spiker.

Som sagt hviler en egen liten bjelkeveger på 1,6 meter ovenpå disse knaggene. Når denne vegeren ligger ovenpå armene til knaggene henger den ut 60 mm i forkant og 44 mm i akterkant. Det er altså kun midten av vegeren som er understøttet på dette viset.

Ovenpå vegeren er bjelkene spikret. Når alt er på plass ligger nå bjelkene i cockpitdørken og bjelkevegeren i samme plan. Fra bjelkeende og inn til veger er det 45 mm klaring.

Ovenpå cockpitdørken ble det lagt pløyde furubord. Disse var 23 x 88 mm. Det viste seg å være vanskelig å få dørken ut. Vi måtte derfor dele dørken i tre deler i bredden på samme vis som tidligere eiere hadde gjort.

Med hensyn til rattet var det flere merker i fronten av styrecockpiten og vi tolket dem dit hen at rattet hadde sittet i senterlinjen. Et fotografi som dukket opp senere, med Christian Michelsen til rors, viser at rattet var større enn det *Faun* nå har, og at det har stått litt til styrbord for senterlinjen.

Det er montert et trinn i hver side for å lette atkomsten til cockpitpiten. På fremskottet er det ratt og nedgang til mannskapslugar. Ved siden av rattet er det en luke med dør i stående panel hvor instrumentene til motoren er montert. Når luken er stengt går dør og resten av panel i ett. Opprinnelig har det vært et større rom her til kikkert eller kart, men vi har av hensyn til instrumentplasseringa delt rommet i to slik at det er en luke til instrument og en luke til diverse.

På akterskottet er det montert to klappstoler.

På taket av overbygget foran styrecockpiten er det montert en vindskjerm hvis utseende vi har god kontroll på via bildet med Christian Michelsen.

Rammen på vindskjermen ble laget i mahogni og tappet sammen slik at stolpene var tappstykker. I vinduene var det fasettslepne glass som ble montert i kitt i en fals i vindskjermen. Glasset ble holdt fast med en tynn mahognilist (se Bilde 20)

På hyttetaket bak vindskjermen ble kompasshus med kompass og motormanøvrering montert.

Aktercockpit

I aktercockpitten ble det meste laget nytt. Det gjaldt karmene, dørken og rammene til benkene med luker. Selve benkesetene antar vi er originale.

Benkfrontene er i stående faspanel i mahogni. Det samme er benksetene og cockpitkarmene.

Mannskapslugar

Lugaren er innredet på bakgrunn av informasjon fra Trond Eide. Lugaren er delt i to. Først er det et rom med to sittebenker. Rommet er hvitmalt, benketoppene er brune, dørken er brun, bjelker og lister rundt lysventiler er ådret i gulgrønt. I denne delen av lugaren er det også dør til maskinrom og kasse til luft for motoren. Døren til fremre del av mannskapslugaren er også ådret i gulgrønt. I den fremste delen av lugaren er det en benk og et bord samt to rørkøyer. Dørk brunt og bjelker og lister ådret i gulgrønt. Ellers er det liggende faspanel i skutesiden og stående faspanel under benker.

Baldakinen

Baldakinen eller solseilet over styrecockpitten fikk vi et godt inntrykk av via Christian Michelsen bildet. Vi fikk bøyd 30 mm galvaniserte jernrør til 3 bøyler som bærer seildukstaket. Opp på disse bøylerne ble det så skrudd langsgående askespilere hvorpå seilduken ligger. Seilduken er vinylbelagt, hvit med blå striper. Duken er festet med snorer til spilerne fra påsydde maljer på undersiden av duken.



Vi ser endene av bjelkene som dørken i styrecockpitten ligger på. Vi ser at bjelkevegeren som bjelkene hviler på ligger litt lengre inn i båten. Vi ser også overgangen mellom bakken og skandekket ved siden av den kommende hytten.



Aktercockpitten begynner å ta form. Karmene er montert og benkene med det stående faspanel er påbegynt.



Mannskapslugaren er ferdig panelt og benkene er laget. Kvistene i treverket er behandlet med kvistlakk.

Salongen

Når det gjaldt salongen hadde vi gode holdepunkter. Mange av elementene var originale og i tillegg fantes det både spor og data om plassering av innredningen. For å begynne med siddebenkene så ble de gamle frontene satt i stand og monterte opp igjen, mens rammeverket som holdt disse stort sett ble laget på nytt. I BKK-perioden stod det radiatorer inne i benkene med rister framfor de åpningene det før hadde stått skuffer i. Nå skulle skuffene på plass igjen og her hadde Eide fått tak i to av de originale slik at vi visste hvordan de skulle utformes. Disse var laget i furu, sinka sammen i hjørnene og med mahognifront. Når det gjaldt selve sittebenkene så var disse bevart, men på grunn av at mange deler enten var bruks- eller lagerskadet så valgte vi å lage det aller meste nytt. Det eneste unntaket var noen av de bua hjørnene som ble utbedret ved at nye biter ble satt inn. Noe som skapte en del hodebry var opplysningene i kontrakten om at benkene skulle være til å dra ut når de skulle brukes som soveplass. Vi kom her et stykke på veg i den forstand at vi identifiserte noen beslag under frontdelen av benkeramma. Det var tale om to beslag under hver ramme og det er all grunn til å tro at det har vært satt løse ben i hullene i beslagene når benkene skulle gjøres bredere. Vi hadde imidlertid ingen formening om hvordan benene var utformet og heller ikke hvordan en fylte i glipa inne når benkene var dratt ut. Vi valgte derfor å vente med en løsning på dette til vi eventuelt kommer over relevant informasjon.

Stoppinga av benkene ble utført ved Polstringsteknisk Servicesenter i Øystese. De gamle springfjærene ble i stor grad brukt om igjen, ellers var stoppingen ny. Augestad påpekte under arbeidet at rammeverket var i svakeste laget slik at benkene slo seg når han strammet opp stoffet. Rammeverket som i det store og hele var nytt, var dimensjonert etter det gamle og vi hadde derfor tro på at dette skulle ordne seg. Allerede før putene kom på plass så det ut til at rammene hadde rettet seg ut og vi forventer ikke at dette skal bli noe problem framover. Ved de gamle delene lå det et par puller og Augestad fikk i oppdrag å lage 8 nye av samme slag.

Sittebenkene holdes fast i en ramme av



Forpiggen i mannskapslugaren er malt med hvit linoljemaling og bordet i forpiggen blir laget.



Baldakinen blir skåret til. Under sees jernbøylene.



Et gammelt sete. Vi ser fjørene som sitter oppå kryssede gjorder. Over er fjørene bundet sammen med snor for å holde dem i posisjon. Oppå fjørene har det vært en "pute" på c. 60 mm i strie fylt med sjøgras (sees ikke på bildet).

profilerte mahognilister. Under vinduene er det en dreneringslist som skal samle opp det vann som kondenseres på vindusglassene.

I forbindelse med akterskottet finns det skap på begge sider av døråpningen og likeledes i gangen ut mot cockpiten. Disse skapene er i tråd med opplysninger hentet ut fra de gamle delene. På beslagsiden ble det stort sett brukt gamle deler som hadde været inne til polering. I kontrakten er det omtalt en iskasse med tilkomst fra salongen. Denne laget vi til som en skuff med atkomst under trappen fra salongen til cockpiten. Kassen er isolert, kledd med blikk og dekket med et lokk.

Av løse møbler er det i kontrakten omtalt bl.a. et klaffebord og et bridgebord. Klaffebordet var blant de bevarte delene, mens bridgebordet verken var blant delene eller var beskrevet. Eide mener at platen i bordet i cockpiten kan stamme fra spillebordet, men denne gir få indikasjoner på hvordan bordet elles kan ha sett ut. Både av praktiske grunner og for å gi rett inntrykk av innredningen, ønsker vi to bord i salongen slik det var opprinnelig. Det vi gjorde var å montere inn et klaffbord nr. to til erstatning for spillebordet. Dette hadde Tom Rasmussen fått hand om via egne kontakter og det interessante var at bordet var nesten identisk med det andre klaffbordet med hensyn til formgivning, men litt smalere. Det er all grunn til å tro at bordet stammer fra samme periode som innredningen i *Faun*, ja likheten er så stor at det ikke kan utelukkes at det kan være laget på det samme møbelverksted. Bordet ble festet til dørken ved hjelp av skruer gjennom de originale hull i benene. De er plasserte litt på skrå i forhold til senterlinjen slik at det er passende avstand til siddebenkene på styrbord side.



Terammen til den buede seteryggen sees oppå sittebenken.

Skjenken på frontskottet er den originale som Eide sporet opp i Masfjorden etter at båten kom til Oslo. Denne var i bra stand og kunne monteres etter å ha blitt pusset og lakket. Det eneste som måtte erstattes var speilet og pinnerekka som står øverst på den nedste delen av seksjonen. På frontskottet er det elles montert to små skap med plass for flasker og glas. Disse fantes begge to da Eide overtok, men et forsvant under et innbrudd. Dette ble nå erstattet med et nytt etter modell av det gamle. I forbindelse med halvskottet midt i salongen er det montert opp ei original bokhylle på hver side av midtgangen. På framsiden av skottet er det tilsvarende montert opp en nettinghylle på hver side. Her var bare den ene bevart og vi fikk derfor støpt opp de messingdelene som var nødvendige for å sette sammen en ny. Under nettinghyllen på babord side er det to sirkelrunde avtrykk og fire skruehull, det er mulig at dette kan være spor etter den klokka og det barometeret som er omtalt i kontrakten. Elles står det også i kontrakten at det i salongen også skal finns 3 lysholderer. Om disse finns det ikke ytterligere opplysninger, men vi har kommet til at det må være tale om en eller annen form for parafinlamper. Skal en plassere tre slike i salongen så vil det være naturlig å plassere dem i fyllingene på halvskottene, med unntak av den fremste fyllingen på babord side der som nevnt klokke og barometer antakeligvis har stått.

På dørken vart det lagt inlaid linoleum, noe som er i tråd med opplysningene i kontrakten. Når det gjelder farge så hadde vi ingen holdepunkt og vi valgte en lys grå som vi mente kunne være tidsmessig korrekt. Trond Eide sitt råd etter å ha sett dørken var at vi ved utskifting satset på en mørkere farge, noe han mente ville være mer korrekt i et rom som dette der nettopp skulle være litt tungt og mørkt. Når det gjelder lukene i dørken så listet vi dem inn med smale messinglister. Dette ble gjort etter mønster fra Tysso der det ligger en list rundt selve luken og en list rundt

åpningen i dørken.

Når det gjelder åpningen mellom salongen og bysse/gang så står det i kontrakten at denne dekkes med dør eller portier etter kjøpers ønske. Gjennom kontakten med Eilert Lund fikk Eide stadfestet at det hadde vært en portier her, men i BKK si tid kom det inn en teakdør. Foremålet skal ha vært å gi mannskapet litt privatliv. Vi valgte å montere døra igjen, en avgjørelse som gjerne kan diskuteres. Vi må her vedgå at vi la praktiske hensyn til grunn, samtidig som vi støttet oss til at det er en åpning for dør-alternativet i kontrakten.

Med hensyn til sofatrekket så står det i kontrakten at dette skal være "almindelig god plusj av farve efter kjøperens ønske". Vi bestilte her et burgunderødt plysstoff, en avgjørelse som nok var påvirket av at stoffet fra 70-talet gikk i denne fargen. I etterkant ble vi oppmerksom på at det forelå opplysninger fra Eilert Lund om at det i hans tid hadde vært et trekk i en kombinasjon av lyst- og mørkegrønt. Han opplyser også om at gardinene var i grønt med pomponger i same farge. Det kan absolutt

være de originale fargene han refererer til og således burde opplysningene ha vært rettleidende for vårt fargevalg. Vi valgte likevel ikke å snu på dette punktet. Hovedgrunnen var rent praktisk siden stoffet var bestilt, men det spilte også inn at opplysningene fra Lund var sparsomme, og at vi således uansett ville være usikre på fargenyanser og mønstre. Siden sofaene var de dominerende elementene i rommet så tilpasset vi fargen på de andre tekstilene i forhold til sofafargen. Vi baserte oss her på råd fra museumsfolk med stilkunnskap, som tilrådde en ensartet stil med tunge og mørke tekstiler som stod godt til det mørke treverket. Således ble det valgt burgunderøde gardiner i ullbrokade. Når det gjaldt snitt og opphenging så tok vi utgangspunkt i noen bilder fra salongen på Petterson-båten *Astrella* fra 1914, en båt som stilmessig ser ut til å ha en del til felles med *Faun*. Gardinene ble hengt opp på de gamle gardinstengene av messing som fantes intakte i delesamlingen. Portieren ble sydd i det samme stoffet som gardinene. Eide mente at en rekke hull i forkant av bjelken midt i salongen kunne indikere at portieren hadde vært festet med stifter rett til bjelken. Vi valgte ikke denne løsningen ut fra at den virket lite funksjonell og således også lite troverdig som originalløsning, i stedet satset vi på en variant der portieren er tredd inn på en messingstang.

Det elektriske opplegget i salongen omfatter bare lyspunktene i taket med tilhørende ledninger og bryterer. Lampene som ble montert hadde fulgt båten, trolig er det de originale. Bryterne derimot har vi skaffet fra annet hold da det var svært lite tidstypiske bryterer å finne om bord og i delehaugen. Vi fikk tak i en variant der det er en sokkel i porselen i kombinasjon med et deksel i messing. Denne typen brukte vi alle steder om bord der det var tale om antikvarisk opplegg. Bryterne ble valgt i samråd med en el-entusiast som mener varianten er tidstypisk for perioden rundt 1920. Underveis ble vi i tvil om hvor mange lamper som skulle monteres opp i salongen. I alle fall i siste driftsperiode var det bare to lyspunkt i salongen plassert langs senterlinja. I kontrakten står det derimot at det skal være fire lamper. I denne sammenhengen studerte vi grundig det gamle taket for å spor etter opprinnelig plassering. Dette gav ingen resultat og det ble

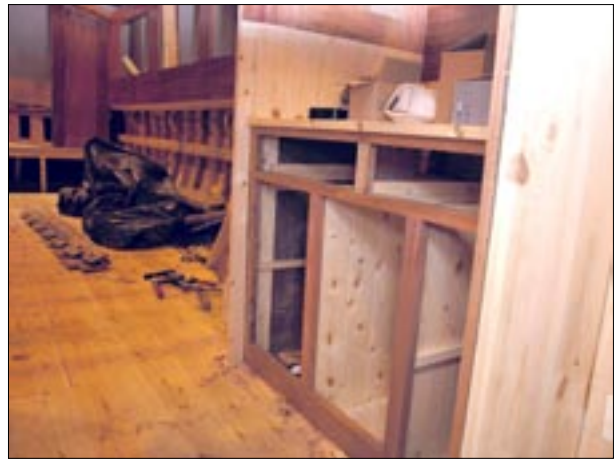


Den ferdige salongen nederst, og slik den så ut på 1980-tallet.

et spørsmål om det kanskje hadde vært bare to lamper fra starten av. I denne situasjonen valgte vi å støtte oss til kontrakten og satset på fire lamper plassert slik at lyset var best mulig fordelt i rommet.

Byssa

Byssa har fast innredning i form av en langskips byssebenk med nedfelt vask. Under benken finns skuffer og skap til kasseroller og servise. Mens rammeverket ble bygd opp nytt, kunne gamle deler som front, dører og skuffer monteres opp igjen etter en runde med oppussing. Når det gjaldt selve benkeplata så var den gamle varianten med vask og plate i rustfritt stål ikke noe alternativ. Det vi her gjorde var å ta utgangspunkt i opplysningene i kontrakten der det heter at platen skal dekkles med voksduk. Det heter videre at det rundt plata skal være et belte med emaljerte stålplater som er brannisolerte inn mot treverket. Å få tak i voksduk i den kvaliteten som det her antakelig er tale om, vurderte vi som urealistisk. Derfor satset vi på linoleum som erstatningsmateriale (furniture-linoleum). Når det gjaldt stålplatene fikk vi disse tillaget og emaljerte hos Hammerstrøm i Halden. Firmaet stod også for emaljeringen av vasken som skulle felles ned i benken. Utgangspunktet var her en gammel vask. Emaljen ble laget til i samme farge som linoleumen, slik at benken fikk en fargemessig helhet. Mellom emaljeplatene og treverket isolerte vi med 12 mm gipsplate. Dette med tanke på kokeapparatet som skal stå oppå benken og at det rundt denne skal være et belte av emaljerte plater.



Oppvaskbenken bygges opp, og den ferdige oppvaskbenken.

Toalett

Her er det en enkel innredning bestående av en halvrund vask med et tilsvarende halvrundt skap av stående mahognipanel under. På skottet inn mot salongen håndkle, tannbørsteholder og speil. Ellers er det et uoriginalt manuelt pumpetoalett av merket "Baby Blake", med mahogniset og lokk. På fremskottet er det en krok til klær, og her er også den originale el-tavlen plassert.

Skarpen

Mellom kjettingkassa og lugaren ble det satt opp et skott av 22 x 100 mm faspanel. Panelet ble spikret i forkant av dekkshjelken. Hellinga på skottene overalt i båten var parallelle. Disse skulle være ca 90 grader på vannlinja, og fulgte derfor ribbene. Det ble laget en dør i skapet, hvorvidt den hadde full bredde i hele sin høyde var usikkert, men dette ble gjort. I skarpen ble det laget en plate av 1" bord som ble lagt ovenpå en stringer. Dette er kjettingkassa. I endene av plata ble det satt opp karmen slik at det er mulig å åpne skapet og fordele kjettingen i kassa.

I underskapet, kabelgattet, fantes fortsatt den gamle dørkplata, slik at denne ble fikset og lagt tilbake.

Rigg

Mastens og bommens lengde er rekonstruert ut fra det som ser ut til å ha vært vanlig praksis i 1916. Det ser da ut til at mastens lengde tilsvarte omtrent båtens halve lengde i vannlinjen. Mastens plassering fremgår rimelig bra av michelsenfotografiet. I følge den opprinnelige "Spesification & Kontrakt" skulle båten utstyres med fokk og trehuk. Dette siste er det en i dag kaller et bermudastorseil. Samlet seglareal er rekonstruert til 22 kvadratmeter. Stående rigg skulle i følge spesifikasjonen være galvanisert wire. Det eksisterte ei mast med beslag til riggen, og beslagene er antakelig originale. Vi måtte imidlertid lage ny mast. Dags dato har vi fått den stående rigg på plass men ikke den løpende rigg, som antakelig har vært i manilla. Det finns også noen gamle blokker som muligens er originale.



Toalettet.

Tekniske installasjoner

Motor

Som nevnt var det ikke aktuelt å bruke Meadows- motoren som sto i *Faun* om igjen. Motoren var i for dårlig stand og det var knapt mulig å få tak i reservedeler. Det var dermed flere alternativer i forhold til valg av motor. Dels forskjellige nye typer, men vi var også inne på å sette inn en eldre dieselmotor. Denne ville jo ikke ha noen direkte relevans til *Fauns* historie, men ville ha en større "aura" av autenticitet, noe som kunne ha betydning i en formidlingssammenheng. I samråd med Riksantikvaren ble vi enige om å satse på en ny motor fordi dette teknisk ville være mest uproblematisk og overordnet den formidlingsmessige fordel en eldre motor eventuelt kunne ha.

Etter å ha rådspurt forskjellige motorkyndige personer, bl.a. Odvar Mæland, falt valget på en Iveco Aifo 120 hk med reduksjonsgear 1: 3.71. Dette var en forholdsvis tungt bygd rekkeseiser, langsomtgående med maks. turtall på 2500 omdr./min. Prismessig var denne motoren også konkurransedyktig med ca. 100.000,- for motor og gir. Motorstørrelse sammen med en propellstørrelse på 78 cm ville i følge Sabb gi den fornødne fremdriftskraften til *Faun*. Også etter sammenlikning med Tysso virket motor og propellstørrelser fornuftige.

Propellanlegg

Med hensyn til propellaksel og propell trodde vi i det lengste at vi kunne bruke det anlegget som satt i *Faun*. Men da vi sendte det av gårde til Sveis & Propell Service på Strøno for en sjekk, fikk vi å vite at akselen var noe tynn i forhold til motorstørrelsen og at propellvingene var fiksert på en måte som ikke holdt mål.

Vi fikk derfor en mann fra Propellservice til å se på *Faun*, og tegne et forslag til et anlegg. Vi måtte deretter demontere den gamle hylsen og montere den nye som besto av to separate hylser delt i forreste ende av hylsestokken og med atkomst via et hull i hylsestokken. Den hylsen nærmest propellen besto da av et neoprenlager ved propellen, hylse og en flens i forreste ende for fastgjøring av selve hylsen. I den neste hylse var det et neoprenlager akterst, og så en pakkboks inne i båten (se tegning). Etter at båten hadde ligget 3 uker på sjøen og satt seg, tok vi båten opp på slipp igjen. Etter at vi hadde sjekket at anlegget fremdeles var linet opp, ble begge hylsene støpt fast med bek.

Inne i båten, rett framfor pakkboksen, ble det montert et fleksibelt leddet thrust-lager. Ved den bunnstokken hvor thrust-lageret står, ble det satt inn forsterkning i syrefast stål som forbandt bunnstokk og kjøll. Midt på akselen inne i båten ble det i tillegg montert et aksellager

Den totale lengde av propellanlegget fra forkant motorflens på aksel til akterkant aksel er 8,2 meter!

Maskinrom

I maskinrommet er det to dieseltanker, en i styrbord side og en i babord side, hver på ca. 330 liter. Tankene forsyner motoren med brennstoff via en vannutskiller. På hver tank er det mulig å stenge brennstofftilførslen via en kran og en vaier opp i styrecockpiten. Dieseltankene er montert i et rammeverk av tre som også gir plass til skuffer og skap. Rammeverket og undersiden av dekket er isolert med 50 mm Rockwool.

Under dieseltanken i styrbord side er det montert en septiktank. Pumpetoiletet tømmes i septiktanken som så igjen tømmes via en elektrisk pumpe med kvern.

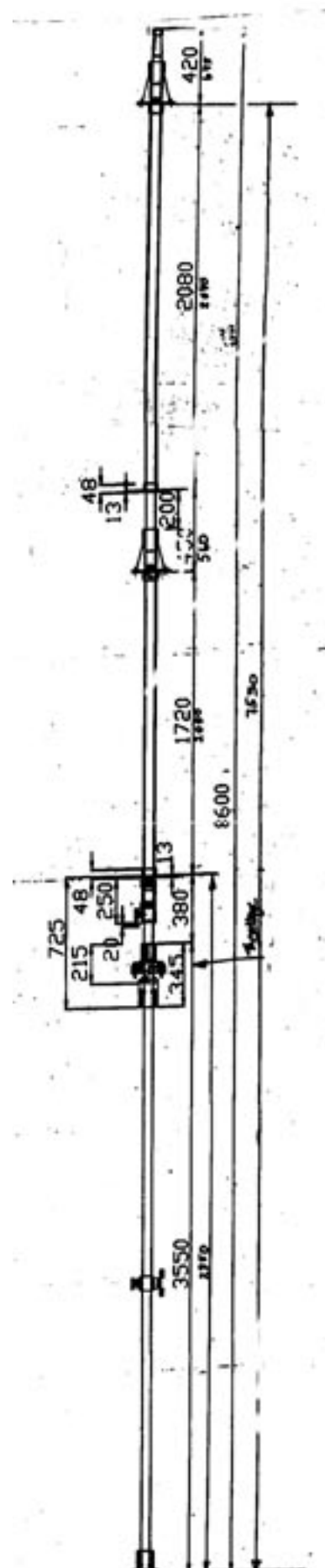


Propellen på *Faun*.

Mot maskinrom er rammeverk, underside av dekk, skuffefronter og skapdører og dører kledd med hvitlakkerte blikkplater. Over skjøtene ble det skrudd galvaniserte metallister. På døren er det skli-mønstret aluminiumsplate.

Fra motoren går en 4" eksosslange ut i babord

Tegning av propellanlegg.



skuteside og gjennom bysse og salong/cockpit til skroggjennomføringen bak i styrbord side rett over vannlinjen. Eksosslangen på motoren er omtrent en halv meter over skroggjennomføringen i skutesiden.

Motoren får luft gjennom 3 stk. 85 mm hull som går fra maskinrommet og inn i en lydfelle i forlugar (se tegning). I tillegg er det montert ei vifte som kan startes etter bruk av motoren for å få temperaturen i motorrommet ned.

Atkomst til maskinrom er via dør fra bysse eller via dør fra mannskapslugaren.

I forkant på toppen av motoren er det montert en impeller lensepumpe med drivrem til motoren.



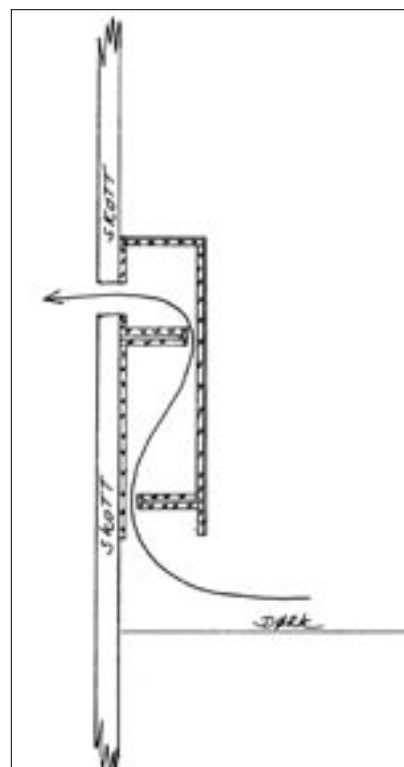
Maskinen og maskinrom fotografert akterover fra mannskapslugaren.

Vannforsyning

I både styrbord og babord side i styrecockpiten er det plassert vanntanker på hver ca. 115 liter. Disse er flate i formen, slik at de er bygget inn under sidedekket med stående mahognipanel inn mot styrecockpiten. Det er også en mindre vanntank på ca. 30 liter plassert rett bak fronten i overbygget. Det er tre kraner hvor det kan tappes vann: Ved vasken i toalettet som forsynes med vann fra styrbord tank, ved vasken i byssa som får vann fra babord tank og ved vasken i mannskapslugaren forut som får vann fra tanken i overbygget. Alle vaskene har avløp gjennom skuteside.

Lensepumpe

Det er installert en 12 V lensepumpe i midten av mannskapslugaren.



Tegning av lydfelle.

Elanlegg

Det er eget batteri til VHF. I tillegg er startbatteriet atskilt fra forbrukskretsen slik at en ikke kan tappe startbatteriet via denne.

I ettertid ser vi at de hvite ledningene til lysopplegget i salongen er blitt for dominerende. Her burde vi ha valgt tynnere ledning i en mer nøytral farge, og helst flertrådige da disse er mer motstandsdyktige mot brudd i koplingspunktene som følge av metalltretthet (utløst av vibrasjoner fra motoren). Ellers fremgår det elektriske opplegget av skjemaene bak i rapporten.

Beslag, lanterner og ankerutrustning

De fleste beslag om bord var i messing. Disse fikk vi polert opp.



Vi måtte supplere med en del nye beslag, som for eksempel låser i skap, hengsler, dørhåndtak, låsekasser, diverse lukkemekanismer, dørkroker, dørkringer med mer.

De gamle parafinlanternene eksisterte ikke lenger, så langt vi visste. Vi fikk derfor laget nye.

Ankerspillet med sveiv som hørte til båten, ble pusset opp. Dette var i utmerket stand. I siste del av båtens første liv var det laget ei luke i dekket framme på bakken. Denne luka var laget på enkleste vis, og bar preg av at åpningen var skåret i dekket etter at det hele var lagt. Forsterkningene langskips i bjelkelaget var kappet helt av. Ankerspillet sto da noe lenger akterut på bakkdekket. Vi har ingen dokumentasjon som tilsier at vi har rett, men vi mener at ankerspillet har stått der i sin tid. Dersom spillet blir stående så langt akterut vil kjettingen treffe midt i forlugaren, og dette vil ødelegge for oppslagskøyene. Vi har nå montert ankerspillet direkte over kjettingkassen.

Ankeret heises om bord via en davit og legges i beslagene på dekk. Rett aktenfor baugbandet er det ei gjennomføring i dekket for denne. Daviten er løs og stikker ca. 1 meter ned under dekk. Hvilende på livholtene er det en understøttelse for daviten. Denne er et stykke eik som er 55 mm tykt og 13" langt. Dette trestykket er felt inn mellom ribbene, og er klinket fast med galvanisert bygningsspiker til ribbene. Festet til dette trestykket er det spikret fast en flens som foten av daviten blir styrt i. Likeledes er det oppe på dekket festet en flens som holder daviten på plass. Når denne ikke er i bruk fjernes den, og en "kork" av bronse settes over flensen. Flensen er av galvanisert stål, mens røret i flensen er av messing.

Før sjøsetting fikk vi overlevert et anker av Fredrik Lund, sønnen til en av de tidligere eierne. Dette ankeret skal ha tilhørt båten opprinnelig.

Rett foran overbygget på fremdekket er det en lyskaster som antakelig er original. På masten er det et elektrisk tåkehorn (se Michelsenbildet).



Lufteventiler og søkelys.



Ankerutrustning med kran og vinsj.

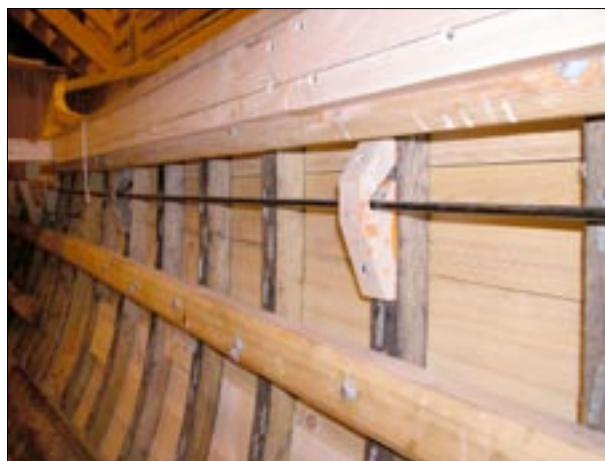
Styring

Styringen består av ratt med kjettingkabelar. Kjettingen går over i ei stang med klinket øye i hver ende, og en ny kjetting under akterdekket frem til rorkvadranten. Styrestangen er ledet akterover gjennom treklammer som er festet ved hvert fjerde eller femte spant. Roret er en jernplate som er lagret opp nede i en flyndre (et kraftig flatjern som er en forlengelse av kjølen). Siden kjølen var

skjev måtte vi også lage flyndren skjev for at hullet i akterstevnen skulle flukte med lagret i flyndren. Rorakslingen er lagret oppe i dekk i et messingbeslag.

Motormanøvrering

Motormanøvreringa består av to nye teleflekskabler som i den ene enden er forbundet til henholdsvis gir og regulator, og i den andre enden til to spaker montert i et beslag av eldre dato på dashbordet i styrecockpiten.



En av treklossene som holder styrestengene til styringen.

Kompasshuset måtte vi anskaffe da fotoet med Michelsen viser et med to røykrør. Kompasshuset er ikke lik det originale, men vi fant det akseptabelt.



Kompasshus og motormanøvrering.

Overflatebehandling

Skroget ble utvendig over vann grunnet med linolje og deretter malt med tre strøk hvit linoljemaling. Undervanns utvendig ble skroget grunnet med primer og deretter bunnsmurt. All mahogni utvendig, som overbygg, cockpit, nedgangskapper med mer ble først mettet med Clipper 1 olje og deretter lakket med 3 til 4 strøk Ravilakk.

Innvendig var vi i tvil hva type overflatebehandling det opprinnelig var brukt. Vi endte opp med at vi ønsket et "Glossy" (blankt) utseende på mahogniinnredningen ut fra bilder vi hadde sett av båtinnredninger fra den tiden. Til dette brukte vi en blank moderne lakk da vi ikke visste hvilken lakk som opprinnelig var brukt, eller eventuelt om innredningen hadde vært polert med voks i stedet. For å få en jevn farge på ny og gammel mahogni beiset vi mahognien før lakkingen. Bak benker og i taket i salong, bysse og toalett ble det malt med 4 strøk hvit linoljemaling. Under dørken innvendig ble skroget primet.

I mannskapslugaren er det malt med diverse linoljemalinger (se mannskapslugar).

Dekket ble lakket med Ravilakk, men her hadde vi for lite lakk på før båten ble tatt i bruk, slik at vi ut på sommeren måtte skrape ned dekket og lakke opp igjen med 4 strøk. På høsten fikk dekket enda noen strøk.

Leverandører som ikke står i materialskjema

Maskin	Sabb Motor AS Damsgårdsveien 113 Bergen Tlf. 55 34 88 00
Oppussing av messing	Storeholmen AS ASVO Verksemd Tlf. 56 55 50 55
Avfornikling	Centrum fornikling Storgt. 51 Oslo Tlf. 22 20 48 41
Epoxy	West System Norge Oslo Tlf. 22 23 35 00 Fax 22 18 06 04
Linolje og linoljemaling	Claessons Tretjära Jernmalmsg. 5 Göteborg Sverige Tlf. 00 46 31 711 42 87 Faks 00 46 31 711 04 94
Bek	Claessons Tretjära
Lakk og maling	Norheimsund fargehandel Tlf. 56 55 17 33



Dimensjoner og materialer

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Karmer i styrecockpit		Mahogni	20 mm		Høvlet og pusset med maskin og for hånd	30 mm u/s messingskruer	Clipper olje nr.1 og Ravilakk 4 strøk	W. Abrahamson Trevaruaiffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Karmer i cockpit		Mahogni	18 mm		Høvlet og pusset med maskin og for hånd	40 mm u/s messingskruer	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk, 4 strøk	W. Abrahamson Trevaruaiffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Lister hyttetak	I overgangen mellom hytteside og tak	Eik	20 x 25 mm halvrund		Høvlet og pusset med maskin og for hånd	Bygningsspiker 2"	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk, 4 strøk	
Fenderlister	I plan med skandekk og fremover	Iroko	45 X 40 mm (bredde x tykkelse). Spissende til 18 mm		Høvlet og pusset med maskin og for hånd	4" skipsspiker	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk	
Cockpitbenker	Aktercockpiten	Mahogni	16 mm		Pusset med maskin og for hånd	30 mm messingskruer, flathodet	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk	

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Spant		Eik	50 x 50 mm		Høvlet	Festet til bunnstokkene med 5" skipsspiker		Svenneby Sag og Høvleri, Spydeberg. Tlf. 69 83 71 95
Hud		Furu	30mm		Høvlet og handpusset	5 mm kobberklink u. vannlinje 3,5" neide skipsspiker over	Linolje og hvit linoljemaling	Materialbanken, Røros Tlf. 72 41 94 70
Dekk		Furu m/ drevstopp	23 x 45 mm		Høvlet og skrapet	Kantspikret med galv. dykkere	Ravilakk 6 strøk	Karsten Netland Trevarrefabrikk Tlf. 53 48 30 90
Skandekk		Teak	170 x 25 mm		Høvlet og pusset med maskin.		Ravilakk 6 strøk	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf. 00 46 304 39 400
Dørk i styrecockpit		Furu faspanel	23 x 90 mm		Høvlet	Galvaniserte spiker	Brun linoljemaling 3 strøk	Karsten Netland Trevarrefabrikk Tlf. 53 48 30 90
Midtfisk fordekk		Teak	170 x 25 mm		Høvlet og skrapet	Galvaniserte spiker	Ravilakk 6 strøk	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf. 00 46 304 39 400

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate- behandling	Leverandør
Profillist	Dekker kanten av hyttetak og ned på hyttesiden. Seilduken kommer på utsiden av listen	Mahogni	25 x 70 mm		Høvlet, frest og pusset med maskin og for hånd	?	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk, 4 strøk.	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf. 00 46 304 39 400
Hyttetak		Furu faspanel	22 x 108 mm		Høvlet og frest med "fasspor" i midten	Galvaniserte spiker.	Malt på undersiden med 4 strøk hvit linoljemaling	Karsten Netland Trevarufabrikk Tlf. 53 48 30 90
Garnering	Mannskapslugar	Furu faspanel	13 x 102		Høvlet og frest	Galvaniserte spiker	Malt med hvit linoljemaling 4 strøk	Karsten Netland Trevarufabrikk Tlf. 53 48 30 90
Dørk	Salong og mannskapslugar	Furu med not og fjør	23 x 100 mm		Høvlet og frest	Galvaniserte spiker	2 strøk alkydmaling	Karsten Netland Trevarufabrikk Tlf. 53 48 30 90
Dørk	Aktercockpit	Furu med not og fjør	28 x 100 mm		Høvlet og frest	Galvaniserte spiker	Brun linoljemaling 3 strøk	Karsten Netland Trevarufabrikk Tlf. 53 48 30 90
Skott	Aktercockpit/salong Salong/styrecockpit Styrecockpit/ mannskapslugar	Furu med not og fjør	23 x 100 mm		Frest rupanel	Galvaniserte spiker		Karsten Netland Trevarufabrikk Tlf. 53 48 30 90

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Skott	Maskinrom	Furu faspanel	23 x 90 mm		Høvlet og frest	Galvaniserte spiker		Karsten Nedland Trevarfabrikk Tlf. 53 48 30 90
Stående panel	Styrecockpit Aktercockpit	Mahogni faspanel	13 x 63 mm		Høvlet og frest, pusset med maskin	Galvaniserte spiker	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Vindskjerm	Hytterak fremfor styrecockpit	Mahogni	27 mm		Høvlet og frest. Pusset med maskin og for hånd	50 mm u/s messingskru	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Glass	Hyttesider, vindskjerm		8 mm		25 mm fas	Kitt og trelister		Glassmester Berg-Hansen Bergen Tlf 55 29 60 00
Bjelker	Hytterak	Mahogni	45 x 60 mm (bredde x høyde)		Høvlet og frest. Pusset maskin og hånd	Nedsvaling	4 strøk Trestjerner gulvlakk	Materialbanken Røros Tlf. 72 41 94 70
Bjelker	Akterdekk	Furu	50 x 70 mm (bredde x høyde)		Høvlet	Nedsvaling		Materialbanken Røros Tlf. 72 41 94 70
Bjelker	Styrecockpitdørk	Furu	55 x 80 mm (55 x 60 mm i borde). Bredde x høyde		Høvlet	Nedsvaling		Materialbanken Røros Tlf. 72 41 94 70

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Livholt	Kimingen	Furu	50 x 120 mm		Høvlet	Klinket 6" bygningsspiker		
Nedre livholt	Bunn	Furu	50 x 80 mm		Høvlet	Klinket 6" bygningsspiker		
Bjelkeveger	Overkant skrog innvendig	Furu	40/90 x 100/120 mm		Høvlet	Klinket 6" bygningsspiker og 4" skipsspiker (til spant)	4 strøk linoljemaling	Materialbanken Røros Tlf. 72 41 94 70
Forstevn		Eik	105 mm		Høvlet	1/2 " galvanisert klinkbolt	Linolje og primer/bunnstoff u. vann. 4 strøk linoljemaling o. vann.	
Akterstevn		Eik	105 mm		Høvlet	1/2" klinkbolt	Linolje og primer/bunnstoff u. vann. 4 strøk linoljemaling o. vann.	
Kjølfli	Overkant kjø	Eik	50 mm		Høvlet	6" Skipsspiker		
Kjø		Eik	105 mm		Høvlet		Linolje, primer, bunnstoff utvendig	

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Dør	Salong/aktercockpit	Mahogni	Ramtre 27 mm tykkelse omkring 4" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing-hengsler	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk utv. 4 strøk 3 stjerners lakk innv.	
Dør	Skap aktercockpit	Mahogni	Ramtre 22 mm tykkelse omkring 4" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing-hengsler	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk utv.	
Dør	Salong/pentry	Teak	Ramtre 32 mm tykkelse omkring 4-5" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing-hengsler	4 strøk 3 stjerners lakk	
Dør	Pentry/Toilett	Mahogni	Ramtre 22 mm tykkelse omkring 4" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing-hengsler	4 strøk 3 stjerners lakk	
Dør	Pentry/ Styrecockpit	Mahogni	Ramtre 22 mm tykkelse omkring 4-5" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing-hengsler	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk utv. 4 strøk 3 stjerners lakk innv.	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400

Betegnelse	Plassering i fartøy	Material	Dimensjon	Mengde	Bearbeiding	Festemidler	Overflate-behandling	Leverandør
Dør	Styrecockpit/ Mannskapslugar	Mahogni	Ramtre 22 mm tykkelse 3- 4" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing- hengsler	Clipper olje nr. 1 og Ravilakk 4 strøk utv. 4 strøk 3 stjerners lakk innv.	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Dør	Mannskapslugar	Furu	Ramtre 22 mm tykkelse omkring 4" bredde		Høvlet og pusset med maskin	Messing- hengsler	Linoljemaling gul grunning og ådret	Materialbanken Røros Tlf. 72 41 94 70
Skapdører	Salong og pentry	Mahogni	Ramtre 20- 22 mm x c.60 mm		Høvlet og pusset med maskin	Messing- hengsler		W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Skuffer	Under benker i salong	Mahogni /furu	Front 22 mm, sider 14 mm bunn 10 mm		Høvlet og pusset med maskin		4 strøk 3 stjerners lakk	W. Abrahamson Trevaruaffaire Menån Sverige Tlf 00 46 304 39 400
Bunnstokker		Eik	50 mm		Høvlet	1/2" og 5/8" galvanisert klinkbolt		
Mast	I styrecockpiten	Furu	90 mm diameter		Høvlet og pusset maskin		Ravilakk 4 strøk.	

Økonomiske bidragsytere

BKK (1999)	Kr. 50 000,- (til dokumentasjon)
BKK (2002)	Kr 150 000,- (til motor)
UNI-fondet (2000)	Kr 500 000,-
Riksantikvaren (2000)	Kr 100 000,-
Riksantikvaren (2001)	Kr 400 000,-
Riksantikvaren (2002)	Kr 500 000,-
Riksantikvaren (2003)	Kr 207 757,-
Sparebank 1 Vest	Kr 500 000,-
Sparebank 1 Vest (2002)	Kr 35 000,-
Oslo Internasjonale Sjømannshjems Fond	Kr 308 593,-
O. Kavli og Knut Kavli's Almennyttige Fond	Kr 200 000,-
Gullfaks leiargruppe	Kr 25 000,-
Oslo Internasjonale Sjømannshjems Fond (2004	Kr. 100 000,-
BKK (2004)	Kr. 100 000,-
Riksantikvaren (2005)	Kr. 720 000,-
Kvam herad (04)	Kr 20 000,-
UNI-fondet	Kr. 400 000,-
Hordaland Fylkeskommune (2005)	Kr. 60 000,-
Midlar skaffa til prosjektet:	Kr. 4 376 350,-