

# Torgunn Katrine

Årsrapport 2016



Kystmuseet i Nord-Trøndelag  
Senter for kystkultur og kystnæring



Strandgata 7,

7900 Rørvik

**Kristin Kjøsø Konservator/seksjonleder kulturvern**

Kristin.Kjonso@museetmidt.no

48880021

**Christiaan van Gaal Trebåtbygger**

Christian.van.gaal@museetmidt.no

40553659

## Kystmuseet i Nord-Trøndelag har et lokalt og regionalt ansvar for kystkultur

Museet er lokalisert i Vikna kommune med museumsbygg i kystbyen Rørvik, i det fredede fiskeværet Sør-Gjæslingan og på Vågsenget på Mellom-Vikna. Kystmuseet har de siste 30 år vokst betydelig – både med hensyn til antall bygninger, gjenstandsamlinger og personale.

I Rørvik består museet av Norge – senter for kystkultur og kystnæring, Berggården gamle handelssted og de gamle bryggene. Museet ble grunnlagt av i 1975 og ble da basert på samlingen til lokalhistorikeren Paul Woxeng.

## Innhold

3. Historikk
7. Hvorfor Torgunn Katrine er viktig
8. Hva har vi gjort så langt
9. Timer
10. Prosjektregnskap
12. Hud, kontrollere spiker
13. Ny hud
14. Spant
15. Bjelkeveger
16. Garnering og livholt
17. Dekksbjelke
18. Tre nagler
19. Bakkplank
20. Kjølsløfe
21. Vannpumpe
22. Kjettingsaks
23. Eksosrør fra motor og ovn
24. Dieseltank
25. Styrmaskin og rad
26. Diverse beslag
29. Oversikt bilder
31. Prosjektbeskrivelse for 2017

# MG Torgunn Katrine

## Historikk

Motorgavlen Torgunn Kathrine er en kravellbygget motorgavl. Hun ble bygget i Heran i Hardanger i 1937. Den første motoren var en 20 Hk. Wichmann. Den er i dag tatt vare på. Fartøyets første navn var Skaholm og ble kjøpt av en fisker i Beitstad, sør for Steinkjer.

## Fiskeriene i innerst i Trondheimsfjorden

Sildeflåten i Innherred, lå ofte til kai i Steinkjer, mellom øktene. I Trondheimsfjorden var det en egen sildestamme, Beitstadsilda (BI 2035 Marine Biodiversity H08 s.24) som disse fiskerne gikk etter. Beitstadsilda var regnet som lokal fjordbestand allerede lenge før århundreskiftet (1900). Borgen- fjorden er et av stedene den gyter, det blir fortalt at sildegarn- nettåpningene var langt større enn garnåpningene for resten av Trondheimsfjorden. Gyteferdig sild er langt større enn annen sild.

Det var et viktig fiskeri, fordi Steinkjer, Levanger og Verdalen ligger langt fra fiskebankene på kysten. Til og med i dag er Sild viktig på et Innherreds bord. På Marsi- marknaden kom det mye folk fra Sverige og kan vi ser for oss, kjøpte mengder av sild, som stammet fra sildefiskeriene i Trondheimsfjorden (BI 2035 Marine Biodiversity H08 s.25).

Båten skal ikke blitt brukt/ rekvirert av tyskerne under 2. verdenskrig.

Vi vet ikke mye om Skaholm i årene fra 1937 til 1961. Men vi vet at hun kom til en gård sør for Steinkjer i 1961, hun het enda Ska-holm og var eid av Johannes Hustad. Johannes brukte båten, til Sildefiskeri

Da sønnen Hustad junior tok over, hadde han nok med jobben som buss-sjåfør. De solgte motorgavlen til brødrene Urdshals fra Nærøy i 1961. Trondheimssilda eller blåsild, var ikke egnet til å saltes, det kan være årsaken til at familien Hustad gav opp sildefiskeri i Trondheimsfjorden.



*Torgunn Katrine ved byggene i Rørvuk*

### Type:

Motorgavl, fiske etter sild og Skrei.

### Byggested:

Herand i Hardanger

### Bygge år:

1937

### Kjenningsignal:

3YXE

### LOA:

40 fot (12,19 meter)

### BRT:

19,3 tonn

### Materiale:

Furu

### Konstruksjon:

Kravellbygget

### Motor:

MD 155 Hk Volvo Penta

### Vernestatus

1995

### Eier:

Kystmuseet i Nord-Trøndelag KF eiendom.



## «Gullalder»

Den siste sildhøsten som defineres som «gullalderen» i Beitstadfjorden var i 1936, men også i 1967, 1978 og 1984 ble det rapportert om god sildfangst i fjorden, i følge Trønder- Avisas avisarkiv

Dette utdraget fra Trønderavisa, forteller om stor optimisme, men også svart hav.

## Skaholm

Vi finner ikke navnet Skaholm som geografisk spesifikt sted i Norge, hvorfor fikk motorgavlen navnet Skavholm og når skjedd dette? det håper vi å komme i bunns med.

## Kathrine

1961; MG Skavholm fikk navnet Kathrine dette første året etter kona til Tormod Urdsal, som heter Asbjørg Kathrine.

Brødrene Urdshals i Nærøy kommune (i Namdal) eide og brukte henne sammen. De fisket sild i Oppløfjorden, Salten, samt skrei og torsk ved Viknaøyene. Samme år som brødrene tok over la de ny overvannshud og konstruerte nybygg/styrehus

I 1967 skiftet brødrene noe av undervannshuden og utbedret Styrhuset ble reparert. Samtidig ble motoren overhaldt på Rørvik hos en motormann Jarlstein Hatland. Wichmannsmotoren ble i god stad etter overhallinga, men vi skjønner at motorytelsen ble for dårlig

## Torgunn Kathrine

1973: fartøyet fikk navnet Torgunn Kathrine, Båten hadde fortsatt samme eiere, men Tormod Urdshals, ville gi båten navn etter dattera si, Torgunn Kathrine.

Samme år ble 20 Hk Wichmann motoren byttet ut med MD 155 Hk Volvo Penta. Wichmann motoren er bevart. Det å få 6 ganger større ytelse, var en viktig trygghet i farevannene i Vikna. Den forrige eieren Tormod Urdshals fortalte om farefulle ferder over et orkanhav vest i Vikna, enda står disse historiene frem som en bra historie. Torgunn Kathrine var en framifrå sjøbåt. Den tunge landnota, var også stor årsak til at motoren ble skiftet.

### «Torgunn Kathrine» til Kystmuseet



Nå fikk Torgunn Kathrine langt større rekkevidde, brødrene kunne ta Torgunn Kathrine lengre til havs, de fisket sild i området rundt Lofoten og Vesterålen, samt sørover på Møre- kysten.

1995: overdro/ kjøpte Kystmuseet Torgunn Kathrine, i ti år gikk den i fart mellom Rørvik og Sør- Gjøeslingan fra mars til oktober. Hun gikk i personfrakt for handverkere, og tok med materiale til restaurering av det fredete fiskeværet Sør- Gjøeslingan. Hun var også fraktbåt for alle varer i butikken i Fiskeværet.

Etter endt sesong, ble hun alltid satt på slip, men i 2005 ble det bestemt å å gjøre en større restaurering. Lugarrommet var fullt av mugg og sopp, en begynte med fjerning av himlingen (perlestaff 1967), under der var det mer mugg og sopp, hele lugaren ble demontert, dokumentert og lagt på et kaldt lager.

Hele skroget var dekket av en plasttapet som dekket porøse plater. Hun har stått og luftet siden 2005.

2010: Da vi tok Torgunn opp på slip høsten 2010, kunne vi konstatere at hun lekket mer enn vanlig, og bestemte oss for å sette henne på land. Fartøyet ble rutinemessig drevet, og vi tror at det var Kjølp plank som ikke klarer å holde henne tett.

2011: et forslag fra RA var at vi skulle anskaffe et form- sydd telt til Torgunn Kathrine. Der har skuta hatt det tørt og fint i tre år, men dette ble litt for tørt, hele 2014 brukte vi ressurser til å spyle/ holde henne fuktig hele sommeren. (spesielt sommeren 2014, var en ekstremt varm og tørr sommer).

2014: Takknemlig for de 400 000 tusen vi har fått lovnad på fra RA, kunne vi gå i gang å flytte Torgunn Kathrine. Motoren ble heist ut først, så ble Torgunn Kathrine fraktet med lastebil opp mot en leid hall, hallen hadde jernbaneskinner, så det å føre båten inn ble enkelt. Vi har nå fått innredet et verksted i hallen. Nå kan jobben starte.



# Hvorfor Torgunn Katrine er viktig:

Torgunn Katrine er et velkjent fartøy i Namdalen, noe vi blir minnet på hver gang vi har gjester fra området på besøk. *Fiskerinæringen* er - og var svært viktig for Rørvik/ Vikna, og det gjenspeiler en stor del av aktivitet og fokus ved kystmuseet.

Museet har ansvar for det kjente fiskeværet Sør Gjæslingan, og i minst 15 år, ble Torgunn Katrine brukt til å frakte mennesker og nødvendige varer/ utstyr fra fastlandet til øyene. Da Torgunn Katrine startet å lekke, ble det besluttet å sette henne på land. Båten har alltid vært godt vedlikeholdt, men den siste store vedlikeholds jobben var i midten av 60 tallet. 50 år med konstant bruk, har resultert i lekkasjen og landsetting. Det andre museumsfartøyet, som kunne overta oppgaven for Torgunn Katrine er **Skjærgaard Senior**. Skjærgaard (1919) er langt eldre, enn Torgunn Katrine, og alderen begynner å vises. I 2014 ble en del av dekket skiftet ut, og fartøyet har vært på slipp to ganger siden da, og trengte mye arbeid på skroget. Skjærgaard trenger langt mer arbeid, og vi har en plan om å gjøre det, men hun er fortsatt nødvendig i sommersesong for å frakte mennesker og varer/utstyr til/fra Sør-Gjæslingan. Når vi blir ferdig med Torgunn Katrine, der hun kan gjenoppta sine tidligere oppgaver (fart mellom Rørvik og Sør-Gjæslingan) Vår opprinnelige plan var å ta henne i bruk i april 2017, men på grunn av manglede støtte fra Riksantikvaren, for å ansette de nødvendige folk, flyttet vi datoen ett år fremover.

## Hvem jobber med Torgunn Kathrine

Per i dag jobber jeg (Christiaan), som er den eneste kvalifisert båtbygger på prosjektet. De siste fem måneder, har en ny ressurs jobbet 3 dager i uken (fra nav). Jeg har også en lærling som nettopp begynt å jobbe for oss og har en kontrakt på 2 år. Disse to ny medarbeider er en stor hjelp, og jeg kunne ikke gå videre med prosjektet alene, men hvis vi ønsker å bli ferdig med båten i begynnelsen av 2018 trenger vi hjelp av spesialister med det elektriske systemet og motor og fremdrift. Hvis vi ikke får noen økonomisk hjelp med dette kan vi ikke være klar med Torgunn Katrine for sommersesongen i 2018. Som jeg fortalte før er Torgunn Katrine viktig for å frakte varer og passasjerer til Sør- Gjæslingan, vi kan bruke Skjærgaard neste år, men vi kan ikke bruke henne året etter. Dersom museet ikke kan bruke en av våre egne fartøy, blir vi tvunget å leie en båt for sesongen 2018 og med stramt budsjett for museum kan det bli vanskelig.

Torgunn Katrine er virkelig viktig for museet, ikke bare for logistiske grunner, men også for sin historiske verdi til regionen. Vi har også planer om å bruke henne som guide-/ fiskefartøy, for turister, og i vintersesongen vil vi legge henne utenfor vår egen not-brygge på museet, som en del av utstillingen. Folk blir ønsket om bord, hele vinteren, ekte formidling in situ.

## Sør-Gjæslingan



Like årvisst som grågåsa trekker mot nord, siger skreien inn i gyteplassene på Namdalskysten. Og like årvisst har fiskere fra Trøndelag og Helgeland søkt ut til de gamle fiskeværene for å høste av den umåtelige rikdommen i havet. Det var skreien som la grunnlaget for fiskeværet Sør-Gjæslingan og en rekke andre fiskevær på Namdalskysten. De fleste har i dag utspilt sin rolle som base for vinterfiske, men ikke riktig alle. I Vandsøyvågen i Vikna videreføres en 1200 år gammel tradisjon på vår del av kysten. Fiskeværet Sør-Gjæslingan har fått nytt liv. Igjen har disse værbitte øyene ut mot storhavet blitt et attraktivt møtested for folk. Som en før høstet av havet, høster fiskeværets gjester i dag inspirasjon og rekreasjon i et unikt og autentisk historisk miljø.



# Hva har vi gjort i 2016

## Mekanisk

- Restaurert: beslag garnrull, betjening garnspill, mast rull, stevnhatt, vannpumpe, vindu, gjennomføring, ankerkluss og diverse beslag.
- Demontert og overflatebehandlet 2stk dieseltank og 1stk oljetank.
- Overflatebehandlet eksos.

## Tre

- Demontert 56 meter hud.
- Erstattet mer enn 300 dårlige spiker i hud plankene.
- Fjernet gamle og dårlig drev og bekk.
- Skiftet 4 spanter.
- Nye bjelkeveger.
- Skiftet dårlige deler av bakplanken.
- Erstattet mer enn 25 dårlige bolter i hud plankene.
- Fjernet gammel lenning og restaurert 2stk rekkestøtte.
- 'Fjernet innredning for å få tilgang til dieseltankene.

## Resten

- Lage verksted.
- Lage dampkasse.
- Opplæring av 2 ufaglærte ansatte.
- Formidling.



## Timer brukt I 2016

Sum total: 1452

	Christiaan	Per ove	Robin
<b>1 Mekanisk arbeid</b>			
Vannpumpe, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	38		
Vindu, overflatebehandle	7		
Ankerklyss, 2 stk, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	45		
Div. beslag mast, rigg, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	62		
Pullert, rust fjerne, overflatebehandle	8		
Ventilasjon, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	9		
Div. utstyr, beslag, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	48		
Ratt, Hydrolikksyring, rust fjerne, overflatebehandle	21		
Betjening motor, rust fjerne, overflatebehandle	6		
Stevnhatt, beslag, rulle, rust fjerne, overflatebehandle	28		
Eksosrør ovn, rust fjerne, overflatebehandle	6		
Ovn, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	24		8
Rørrekke, rust fjerne, overflatebehandle	19		
Garnspill, rust fjerne, reparere, overflatebehandle	14		
Kjølesløyfe, demontere, rust fjerne, overflatebehandle	23		
Oljetank, demontere, rust fjerne, overflatebehandle	14		
	<b>372</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>2 Motor</b>			
Dieseltank, demontere, rust fjerneoverflatebehandle	20	3	
	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>3 Elektrisk</b>			
Elektrisk utstyr, ledninger demontere	29		
	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>4 Skrog</b>			
Bjelkeveger, rive, ny, 10m	56	2	2
Garnering/livholt, rive, ny, 8m	58		5
Hud, rive, ny, 19m	65	4	6
Spant, rive, ny, 4 stk 3.5m	28		
Bakkplank, rive, ny, reparere	7		45
Hud, fjerne 15 meter	9	4	
Drev, fjerne stb	22	28	
Spiker, kontroll stb	18	34	
Bolter, kontroll stb	12	6	
Drev, fjerne bb	45	32	
Spiker, kontroll bb	62	45	
Bolter, kontroll bb	36		
Spusing	18		
	<b>436</b>	<b>155</b>	<b>58</b>
<b>7 Innredning</b>			
Innretning, ledninger, utstyr maskinrom fjerne	33		
	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>8 Slipp &amp; drift</b>			
Administrasjon	96		
Kartlegging, forskning	74	6	
Innkjøp material, verktøy	35		
Verksted, trapp, stilas, huller, benker, stabling, ryding	96	26	5
	<b>301</b>	<b>32</b>	<b>5</b>
sum	<b>1191</b>	<b>190</b>	<b>71</b>



**Prosjektregnskap**  
**TORGUNN KATHRINE 2016**

	<b>Regnskap</b>	<b>Budsjett</b>
<b>Kostnader:</b>		
Mekanisk arbeid	96 720	45 000
Motor	5 200	7 500
Elektrisk	7 540	
Skrog	168 740	150 000
Dekk		
Overbygg		
Innredning	8 580	
Slipp og drift	280 415	297 000
Uforutsatt		92 000
Mareriell	42 193	70 000
<b>Sum kostnader</b>	<b>609 388</b>	<b>661 500</b>
<b>Finansiering:</b>		
Tilskudd Riksantikvaren	420 033	420 033
Museet Midt	189 355	241 467
<b>Total finansiering</b>	<b>609 388</b>	<b>661 500</b>

Rørvik 12.01.2017



Sissel Pedersen  
økonomiansvarlig

**2016**

## Hud, Kontrollere spiker.



I år har vi konsentrert vårt arbeid på babord side av båten. Vi har fjernet alle de gamle drev under vannlinjen, og vi har visuelt sjekket alle båtspiker og erstattet rundt 120 med nye. Etter å ha fjernet naglene fant vi ut at rundt halvparten var i dårlig stand, noe som betyr at de var rustet bort, dette gjelder mer enn 50 prosent. Etter å ha sjekket spanten for råte, erstattet vi de gamle spikerene med større 5 tommers båtspiker.

Den opprinnelige båtspiker var 4, 4 1/2 og 5 tommers sannsynligvis tilsvarende med originale planker, oppussing av båten på sekstallet og reparasjoner senere. I nesten alle tilfeller var treverket i spantene bak de gamle naglene i god stand. På grunn av reparasjoner på sekstallet, hvor de la nye spant ved de gamle, har vi spikret i disse nye spanter hvis de gamle spanter ble splittet eller sprekker for mye .



Spant fra 1936 (venstre) og spant fra 60 tallet



4 til 5 tommers spiker i hudplanker



Vi har kontrollert de fleste gamle spiker



Tilstand av de gamle spiker



Vi bruke sveiseoperat for å trekke spiker.



## Ny hud.

Vi monterte 4 nye planker i front av båten, over vannlinjen og 1 under vannlinje. To hadde råteskader og to var 1 1/4" gran planker fra butikk montert på 90 tallet.



Skadet hudplan



Kontrollere linje



Lage ny hudplank



3 nye planker på stb side



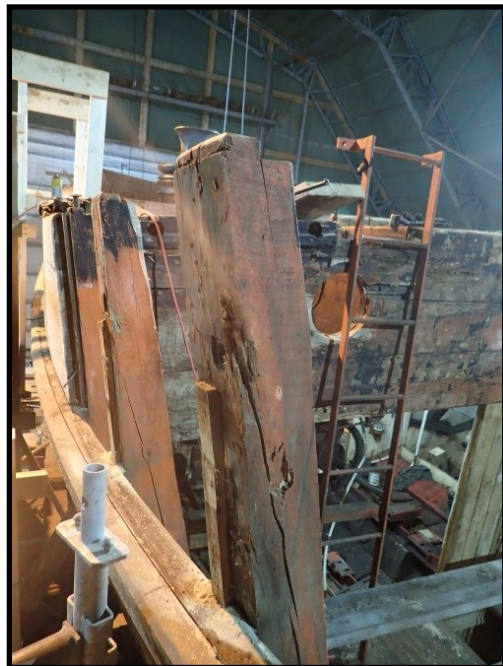
1 nye plank på bb side





## Spant

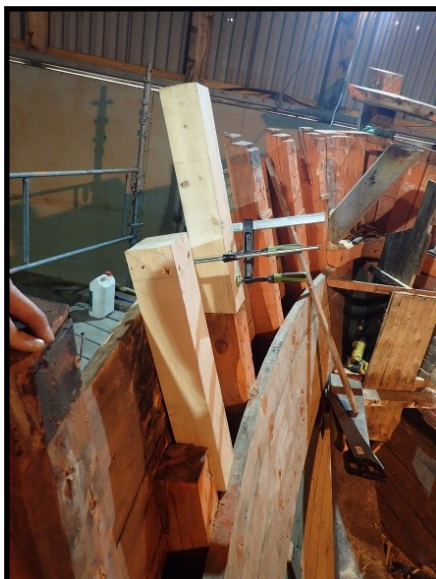
Vi monterte 5 nye Spant på toppen i front. 2 på bb. og 3 på stb., alle hadde råte skade eller stor sprekker. To stykker var reparert fra før, men de ble brukt en dårlig kvalitet på trevirke og jeg erstattet dem med gran. Jeg brukte samme metode for å koble den nye spant med den gamle, som de hadde brukt før. Det er ikke klart når dette ble reparert. De to på den andre siden boltet jeg ned med 12 mm rør, klinket på en side og mutter på annen side. Vi har også spunset en spantetopp.



*Dårlig spant på stb side*



*Gamle reparasjon...*



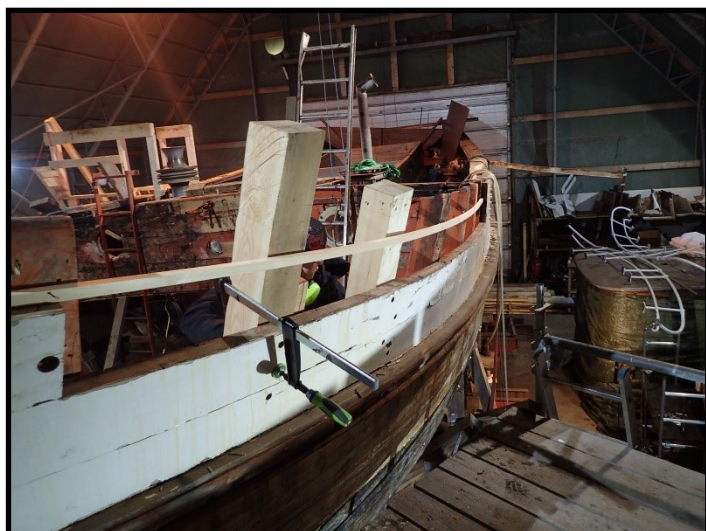
*Og nye*



*Reparasjon av spante topp*



*Nye spanter er boltet mot de gamle*



*Nye spanter blir tilpasset*

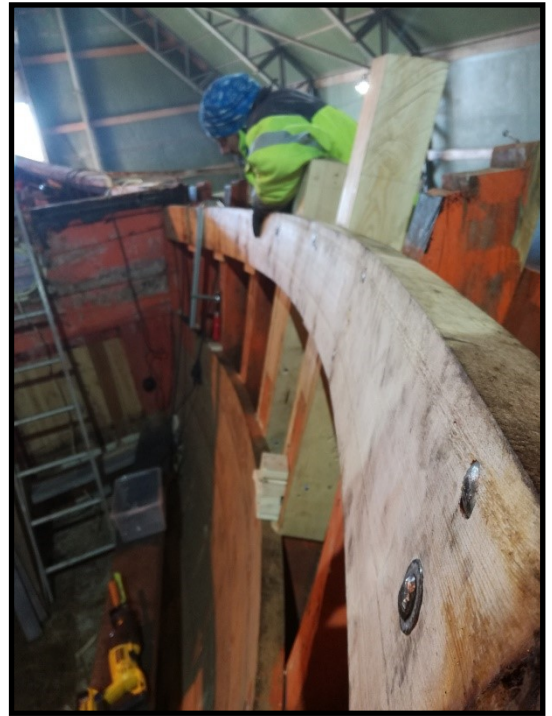


## Bjelkevegger

Bjelkeveggen i front på begge sider, hadde råteskade derfor erstattet vi dem med nye av samme dimensjon. De opprinnelige klinkeboltene var 14 mm galvanisert, jeg erstattet dem med 16mm galvanisert fordi 14 mm er ikke lenger produseres.



Råteskade på begge siden



Nye bjelkevegger på bb side



Bjelkeveger på stb side



Klinkebolt



## Garnering og livholt

Vi begynte med å montere garnering og livholt li lugar. Livholt er 2 tommer og garnering mellom 1 og 1,5 tommer. Garnering er delvis montert på klosser slik at de ha samme hode som livholt



Livholt på stb side



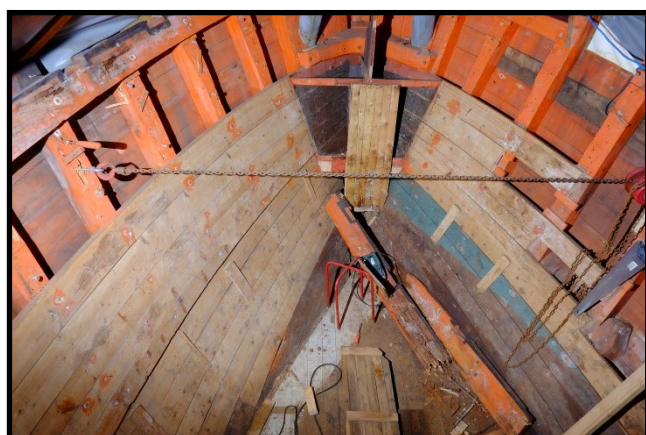
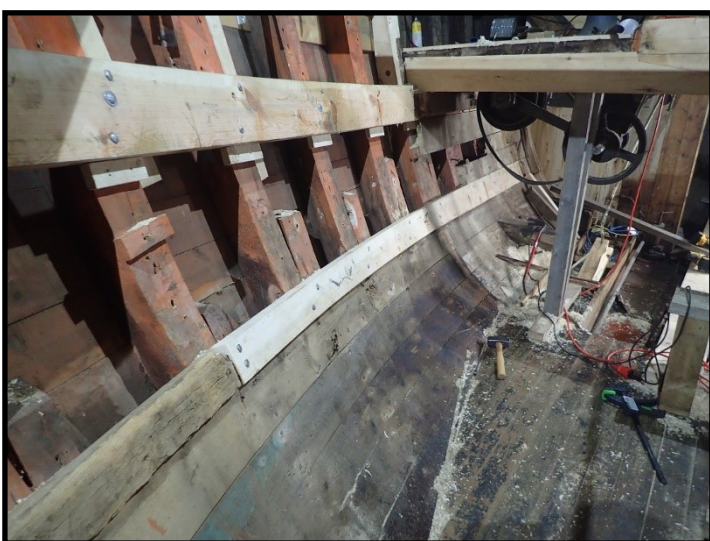
Vi bruke hydraulisk presse for montering.



Livholt og garnering ferdig montert



Vi demonterte tank for å for tilgang til garnering.



Lugar i 2010



## Dekksbjelke

Vi har montert en av de 5 nye dekkbjelker, for å få stivhet i båten.



*Gamle bjelke på hver side av de nye*





## Tre nagler

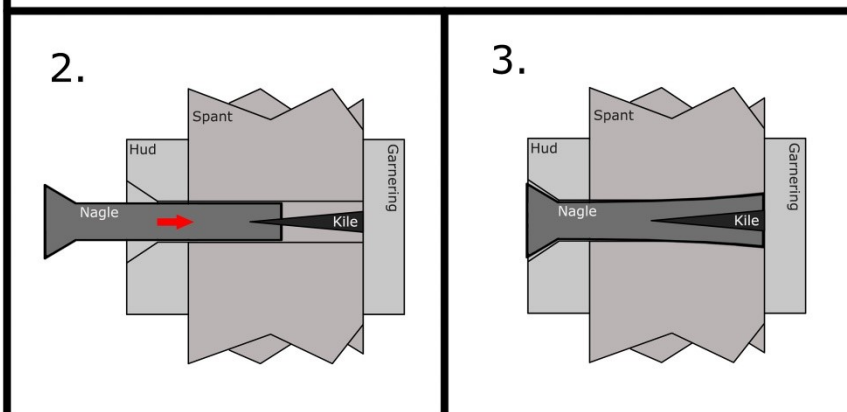
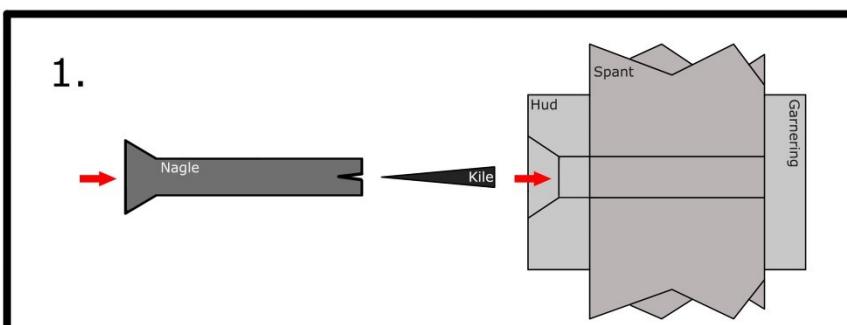
De naglene som brukes i skroget går ikke gjennom garnering. Jeg er ikke sikker på om de kuttet naglene på spant og slått inn kile eller om de brukte blindnagle. På grunn av at de ikke har brukt døytlene på utsiden, antar jeg at naglene er montert før at garnering/livholt ble montert.

Nye nagler skal jeg montere som blindagler fordi at jeg ikke vil bore gjennom garneringen eller rive garnering.

Nagler er 26 mm og hode 36mm. Lengde av kile er ca 9 cm og 26mm breidd. Begge to er furu.



## Blindnagler





## Bakkplanken

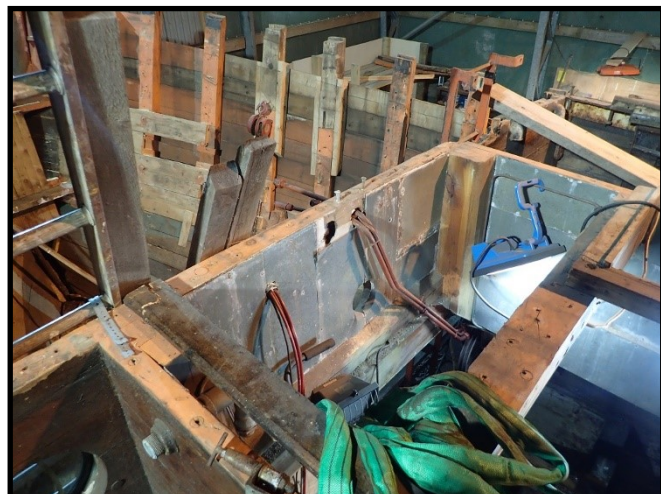
Bakkplanken er i dårlig forfatning. Vi skal skifte en stor del, og bjelken skal vi reparere. Skott er ferdig er montert under bjelke/bakkplank og støtter den.



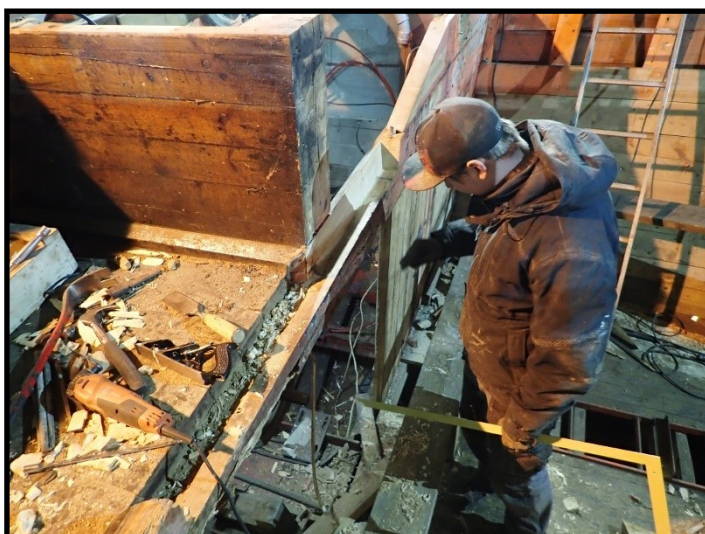
Bakkplank er dårlig på styrbor side



Stor del av bakkplanken er veldig dårlig.



En del riving av rør og plater



Bjelke under bakkplank er delvis dårlig på styrbord side.



## Kjøsløfe

Kjøsløfe er i god stand. Den er laget av kobber og opprinnelig malt med bunnstoff. Vi har malt den med silvegrey primer og vi skal male den med bunnstoff når den ferdigmontert.



*Kobling fra innside*



*Hudplanken skall skiftes også*



*Bolter er dårlig*



*Vi bruke vinkelsliper for å fjerne korrosjon*



*Ferdig for montering*



## Vannpumpe

Det er en beltedrevet vannpumpe i maskinrommet. Impelleren og huset hadde noen lette merker, men en del av rørene ble ødelagt ved korrosjon og alder, jeg erstattet dem så godt som mulig, med sammenlignbare deler.



*Pumpe montert i maskinrom*



*Pump huset er i godt standt*



*Rørdeler er dårlig*



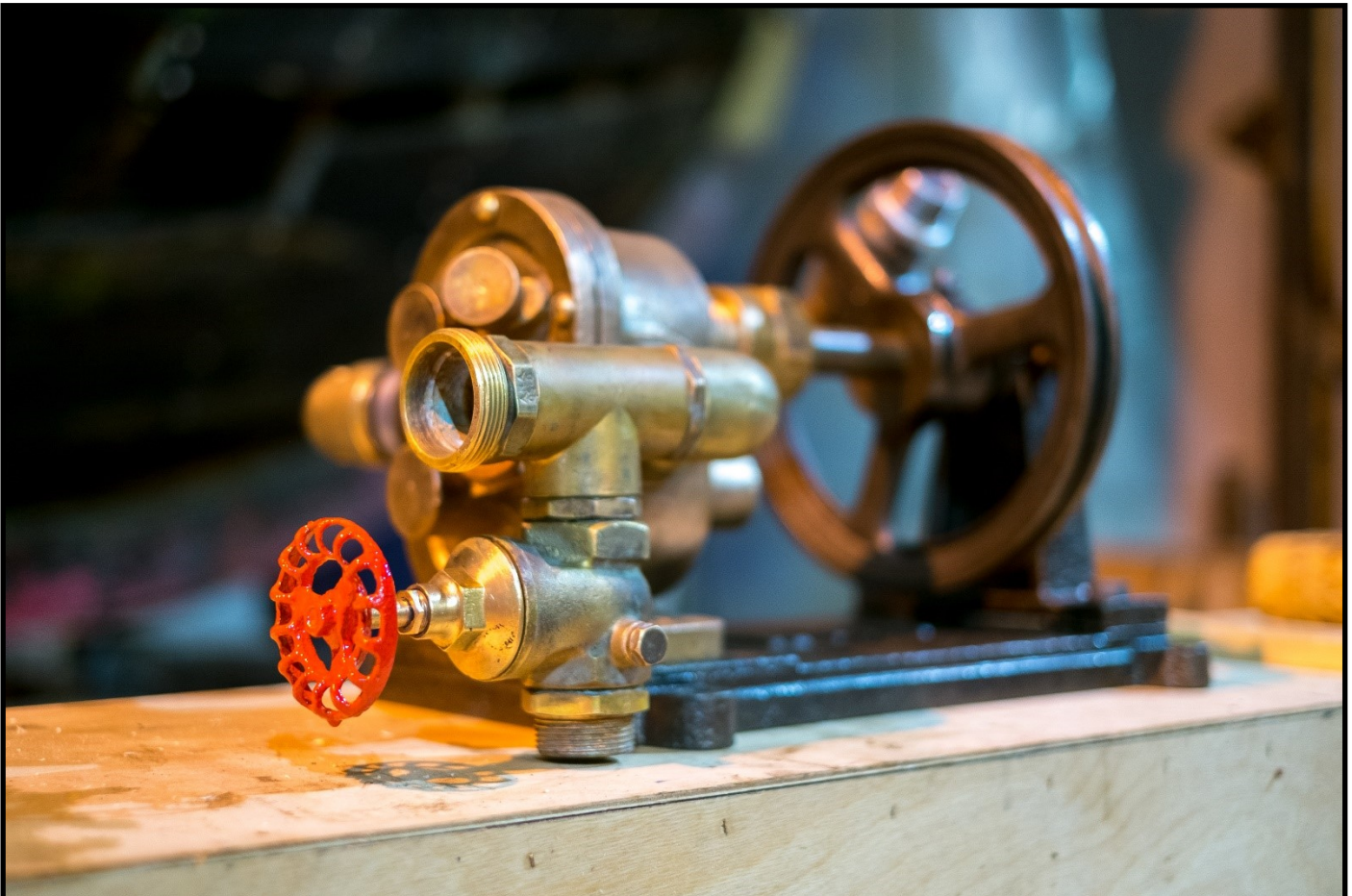
*Gjenger er nesten bort*



*Etter at jeg prøvde å skru, brøt det av*



*Nye rørdeler ser ut like*





## Kjettingsaks

Kjetting-saksene var rustet og fungerte ikke. Etter bruk av rust fjerner, stålbørste og flere timers arbeid begynte begge to fungere.



Mye rust og ingen bevegelse



etter 5 års lagring ,og mange år på dekke ser kjettingsakse-  
ne ut som dette



Arbeidssted



Demontert...



Gammelt og nytt



Det meste av rust er borte



## Eksosrør fra motor og ovn



Eksosrør fra motor og ovn



Øverste delen av motor eksos



Gammel isolering



Dekkplate var dårlig men vi kan gjenbruke den



malt med varmebestandig maling



## Dieseltank

Jeg fjernet to dieseltanker for å få tilgang til bolter og kontroll av selve tankene. Tankene var bygd inn med flere hull og skap samt forskjellige rørledninger, som måtte kobles av før vi kunne fjerne tankene. tankene er i god stand. Vi fjerner rust på utsiden og malte dem med primer og en utvendig farge nær den opprinnelige farge.



Tank på stb



Tank på bb side.



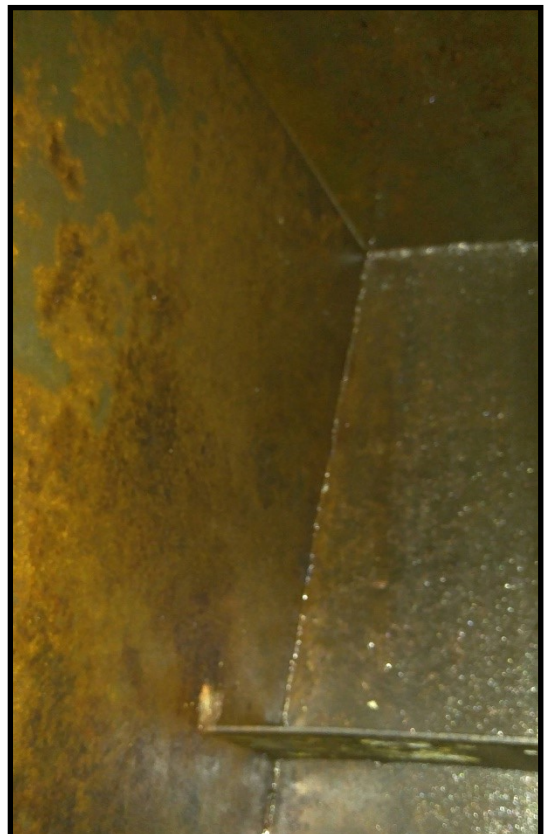
En av de rørledningene



Overside av tank på bb side



Ferdi malt tank



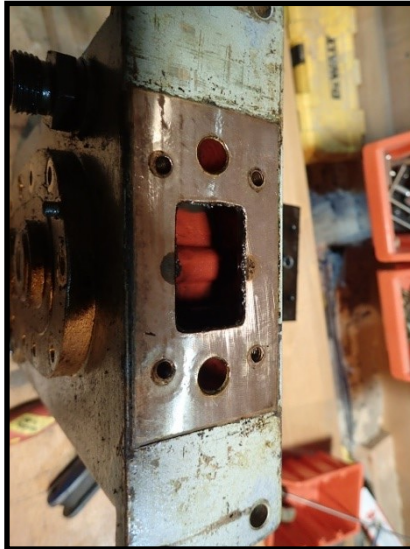
På insiden



## Styrmaskin og ratt



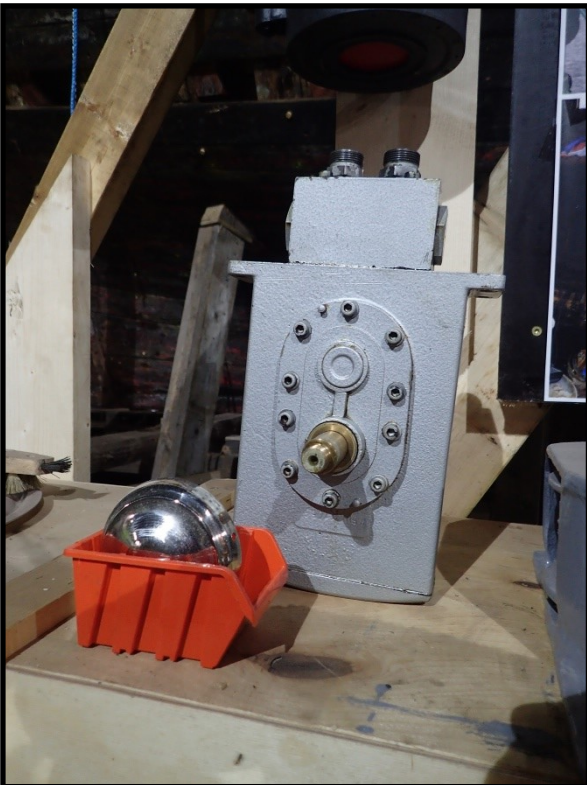
Styremaskin er bra



Også på innsiden



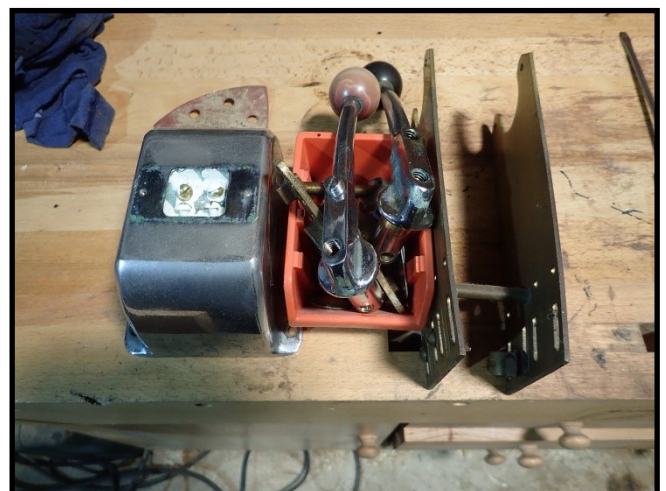
Rattet trenger bare litt lakk



Noen deler må forkrommes på nytt



Betjening maskin



Må også forkrommes på nytt



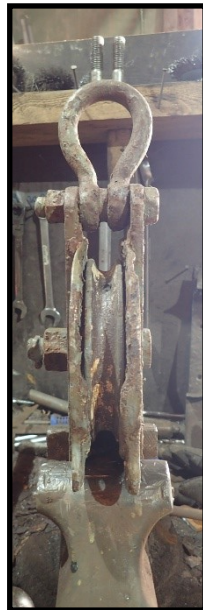
## Diverse beslag



Riggbeslag



Riggbeslag



Rustet fast



deler



Sveiset delene sammen

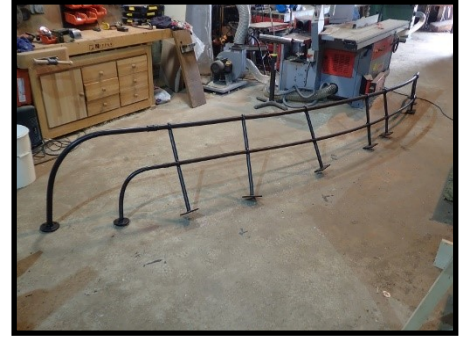


Nesten ferdig





Rørrekke



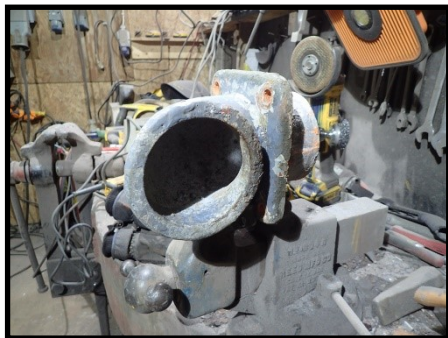
Rørrekke med grunn maling



Rull på dekk



Stevnsko



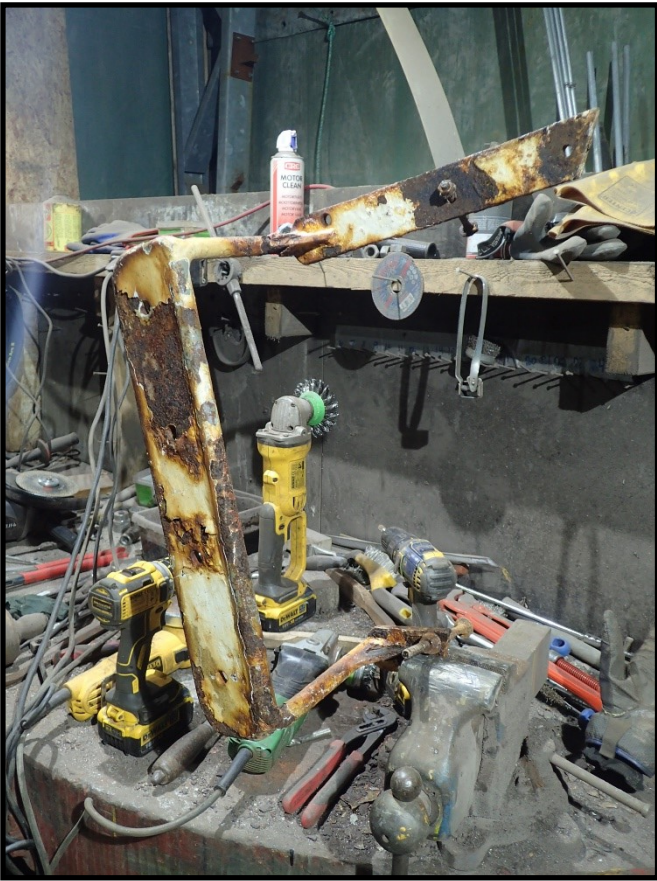
Ventilasjon



Vindu i bakkplank







*Stigtrinn*



*Ventilasjon*



*Fungerer igjen*



*Den sitter godt fast*





## Oversikts bilder



Mekanisk verksted...



Styrhus brukes som oppvarmet malerversted



Lagring av ferdig malte deler



Flytte en del av material inn



Lagring av utstyr og deler av interiør



Dampkasse, trapp og tavle med inspirerende bilder av Torgunn



Nytt material har kommet i løpet av våren



Torgunn på slipvågn





*Snart ferdig å kontrollere spiker, vi har også revet hud for å kontrollere spant*



*Utstikking av hudplanke*



*Robin Karlson er vår lærling siden oktober, her hjelper hand med å montere en garnerings- plank*

# Prosjektbeskrivelse for 2017

I følge får prosjektplan skal Torgunn Kathrine være ferdig restaurert i 2017.

De sentrale tiltak for 2017 som må utføres er lista opp punktvis nedenfor:

## Trearbeid

- Resten av kjølboltene må skiftes. Etterpå må vi montere ny stråkjøl.
- Propellakslingen trekkes.
- Kjølplank skiftes på begge sider framme, og på babord side bakover på grunn av tæring fra kjølesløyfe. Øvrige nat mot kjøl krafses ren, for bek og drev, og all skit nedi kjølen må fjernes, for å få det i hop mest mulig.
- Ca. 50 meter hud må skiftes i bunnen, huden er festa med trenagler med hode, og retta på innside spant, deretter er garneringa spikret på innsiden. Livholt og støyter i huden er boltet med klinkabolt gjennom hud, spant og garnering.
- kjølesløyfa skal demonteres og monteres.
- Bolter gjennom livholt og støyter må påregnes og skiftes, ca. 60 bolter.
- Hele skroget undervanns må drives, for å holde ho tett og på nytt oppnå den opprinnelige stivheten i skroget. Endeveden mot støytene virker bra, men natet i støytene virker ikke veldig store. Dette gir 365 m nat undervanns og 110 meter nat overvanns.
- Ishud monteres.
- Fordekket er revet på grunn av råte, her må følgende skiftes: Ca. 60 meter garnering i lugar 6 stk. dekkobjelker lages nye, fallende lengder fra 4 til 1,5 meter, ca. 5\*5 tommer. Fordekket utgjør ca. 10 kvm, bygd av plank 2\* 5 tommer. Hele dekket legges nytt. Det tas 2 hull til 2 klyss ned til kjettingkassen.
- Gjenopprette styrhus.
- Installering av alt el. utstyr.
- Installering alt mekanisk utstyr.

## Oppsummering prosjekt

### 1 Mekanisk arbeid:

- Overflatebehandling av alt av aluminium og stål montert på båten som anker, rørreke, gangspill, mast, listverk osv.
- Demontere og monterer aksel for å få tilgang til kjølbolter.

### 2 Motor:

- Demontere og monterer motor for å få tilgang til kjølbolter.
- Vedlikehold motor.

### 3 Elektrisk:

- Kontrollere ledninger, gjenopprette eller erstatte gammelt utstyr.

### 4 Skrog:

- Skifte 50 meter hud.
- Skifte spiker i akterspeilet og stevnet, resten kontrolleres.
- Bolter gjennom livholt skiftes ca. 100stk.
- Kjølsko demonteres og monteres for tilgang til kjølbolter.
- Ishud demonteres og monteres for tilgang til hud, nat og spiker.
- Bunnsmøring og overflatebehandling.
- Stråkjøl demonteres og lages nytt.
- 6 spanter i lugar bør skiftes.
- 12 meter bjelkeveger må lages nytt.
- 60 meter garnering må lages nytt.
- 17 kjølbolter skiftes.

### 5 Dekk:

- Nytt dekk over lugar og motorrom.
- Etterdrive akterdekk.
- 6 dekkobjelker må lages på nytt.
- Bakkplank må gjenopprette.
- 12 meter lenning må lages på nytt

### 6 Overbygg:

- Styrhus må lages på nytt, enkelte deler kan brukes igjen.

### 7 Innredning:

- Ny innredning i lugar.
- Overflatebehandle rom og motorrom.

