

Vedlikehold

Driving og beking

Et godt drevet fartøy er en forutsetning for fartøyets sjødyktighet. Drevet har to funksjoner: Det skal sørge for at skroget holder tett mot vanninntrenging og like viktig er at et fast drev "spenner opp" skroget, slik at det blir stivt. Løst drev i skroget gjør at fartøyet blir "lea-løst" og "spytter" drev når det arbeider i sjøen. Det kan hurtig føre til kritiske situasjoner.

Stort sett ble alle yrkesfartøyene slått med tjæredrev, lystfartøy og fartøy under ca 10 meter er som regel drevet med bomull.

Noen tommelfingerregler

- Før drivinga starter skal spikre være slått i, bolter klinka, trenagler slått i og årettet.
- En begynner med det trangeste eller vanskeligst tiggjengelige natet i dekket eller skroget.
- Det drives som en hovedregel en tråd pr tomme materialtjukkelse.
- Den første tråden drives ned til bunnen av natet, som utgjør omlag 2/3 av planketykkelsen i dekk inn-til 2½" – ved tykkere dekksp plank forblir natet omlag 40 mm dypt. I huden drives som regel nesten helt til bunns. Natene i huden vil variere mer enn i dekket og vil bestemme hvor langt ned det drives.
- I skjøter og spinninger drives det som regel helt til bunns.
- Drevet skal drives jamt. Natet skal til slutt være like dypt som det er bredt (ca. 0,5 cm).
- Beket skal være varmt når det helles/smøres over drevet.

Setting

Drivinga foregår i flere operasjoner. Først skal drevet settes. Da arbeider en alltid framover, dvs. fra seg. Med settjernet lager vi ei lita løkke (størrelsen på løkken bestemmes etter erfaring) som slås ned i natet med et bestemt slag. Det hele går et stykke inn i nata, og når vi drar jernet ut igjen blir drevet sittende. Ei ny løkke på drevet blir deretter slått inn rett foran den som allerede står der.

Settjernet holdes ikke 90 grader på dekket, men heller litt framover slik at hodet kommer litt lenger fra oss enn bladet. Når en slår drevet litt skrått inn mot den foregående løkka, blir drevet pakka. Med litt trening får man føling for hvor mye drev som skal settes på hver plass. Natene er ikke alltid helt jamne, og derfor kan vi ikke rekne med at løkkene kan settes med helt jamn avstand bortover. Noen plasser må vi fylle på mer.



Støten på bildet drives med kryssende tråd. Neste tråd settes fra motsatt side og via støten.

Det skal ikke være for mye snurr på drevet; da blir det for hardt. Fram til 1950-tallet kom drevet i baller med løst drev. Da var en nødt til å tvinne det for å lage tråder. Når en sier at en spinner drevet, er det ikke i betydningen å tvinne det på samme måte som tidligere, men å jamne det ut så det blir like tjukt hele vegen.

Rundt rekkestøttene og forbi støtene skal det drives med kryssende tråder. Disse skal være mest mulig sammenhengende.



Båtbyggeren setter drevet i små løkker. Bakom stikker noen drevender ut av natene. Når en ikke driver hele naten avslutter en slik istedenfor å la tråden forsvinne helt i naten, - dette for å holde oversikt over hvor det er drevet.

Driving og beking

Rabattning

Etter at drevet er satt, skal det rabatteres. Det vil lønne seg å gå over med et smalt rabattjern eller settjernet for å slå løkkene ned under kanten av plankene før selve rabattningen, altså pakkingen av drevet, tar til. Da tar vi et rabattjern, som er litt smalere enn natet, og slår drevet jamt ned i nata. Jernet kan være uten spor eller ha flere rabatter (hulspor). Ved rabattning kan det være godt å gå baklengs, da vi på den måten kan se at vi treffer drev og nat på en god måte. Går vi framover er det lett å skjule natet med handa. En hører på lyden om det "dønner". Er det for lite drev, må det settes på litt mer.

Det er ikke uvanlig at det opptrer lekkasjer under dekksmonteret utstyr. Her må enten dette demonteres og drives under, eller en skjørnagle må settes i dekket midt under kanten.



Skjørnaglen er satt på rett plass for å forhindre vanninntrengning under pullerten.

Driving med bomullstråd foregår for øvrig ikke alltid med drivjern som beskrevet over, men kan gjøres med et lite hjul montert på et skaft. Dette er avhengig av hva slags nater det er. Assosiasjonene til dette redskapet i våre dager går i retning av pizzahjul.



Beking av skrog ved hjelp av pinne surret med filler. Legg merke til bruk av verneutstyr. Under arbeid med oppvarmet bek, skal alltid maske med filter minimum A2P2 benyttes, eller friskluftsmaske. Vernebriller og tiltak som beskytter huden er også anbefalt.



Driving av dekk med et utvalg av drivjern i forgrunnen.

Beking

Etter driving skal natene bekes. Beket holder drevet på plass i nata, men har også en tettende funksjon, iallfall i starten. Det er tradisjon at det ikke drives flere nater enn at man rekker å beke samme dag.

Husk å bruke nødvendig verneutstyr da bek er giftig. Les databladet nøye og følg sikkerhetstiltakene som skisseres der. Unngå å få bek på hud eller i øynene. Unngå innånding av damp ved hjelp av maske med filter minimum A2P2, eller friskluftsmaske.

Skjer dekkarbeidet under åpen himmel er det spesielt viktig å forsegle drevet med bek så snart som mulig. Hensikten er å hindre fuktighet i å trenge ned i naten. Alternativt kan natene males for å hindre fuktighet i å trenge ned.

Bek blir varmet i ei jerngryte. Det skal være passelig varmt før og under bruk. Dersom det freser hissig i gryta når en spyttar, er det passelig varmt til første gangs beking. Skummer spyttet bare opp, må en fortsette å varme opp gryta. Tar beket fyr er det for varmt!

På dekk blir beket helt ned i nata med en øse med helletut. Det går også an å bruke en kaffekjele med spesialtut, eller ei bekhøne, som er designa for formålet. Det har lett for å bli mye søl. Det beste er å helle bek på natet to ganger. Den første gangen brenner det seg inn i drevet; den andre gangen blir nata fylt

opp. Da behøver ikke beket være fullt så varmt som ved første omgang.

I skutensiden smøres beket i natene. Til dette kan en bruke flaskekost eller pinne med filler, eller biter av saue-



Bekhøna i drift. Ved første gangs beking er det viktig at beket er tilstrekkelig oppvarmet. Beket skal brenne seg fast i drevet.



Dersom en strør sagflis utover dekket under skraping vil mye av beket fanges opp og en får et finere resultat med mindre søl av bek.

Driving og beking

skinn eller mopp knyttet til enden. Det kreves beking i flere omganger til å fylle opp naten på den måten. I Hardanger og Sunnhordland har det vært vanlig å beke kun en gang på skroget. Deretter har natene blitt sparklet opp med en eller annen sparkelmasse. En blanding har vært 1 del black varnish, 2 deler sinkhvitt, 2 deler hvetemel og 2 deler kritt (volum) til passelig konsistens.

Skraping

Etter bekinga skrapes overflødig bekk vekk med ei bekskrape. Beket må da være kaldt, og det bør skje i kjølig vær. Om sommeren er det ingen god ide å skrape bek i solskinn, men bruke morgenen eller kvelden. Under skrapinga vil noe av det beket som skrapes vekk bli pulverisert. Dette har lett for å trekke seg inn i treverket. Dersom vi ønsker å bevare et nytt dekk noenlunde lyst kan vi strø fin sagflis på dekket under skrapinga.



En sparer mye tid under drivingen, når naten har perfekt størrelse for jobben.

Vedlikehold

Et tradisjonelt drevet dekk er ikke vedlikeholdsfritt. Det må vannes i tørre perioder, og rabattes (drives) når det oppstår små lekkasjer. Beket vil også forsvinne etterhvert, og da må man fylle natene opp igjen med bek.

Det ligger i sakens natur at beket vil bli presset opp når plankene utvider seg, og synke tilbake i natet når planken



Vil du ha med melk og sukker? – Gamle kaffekjeler og kokeplate er fine greier til å varme opp beken.

igjen tørker. Beket vil i kalde perioder bli sprø, og når man bruker dekket vil beket smuldre opp i overflaten og over tid delvis forsvinne.

I "Haandbog i praktisk sømandsskab" fra 1922 beskriver Jens Kusk Jensen blant annet bekets ulemper. Sitat: "Beg har tilbøjelighed til at koge ud af naaderne i stærk solskin og danne en klæbrig masse, der især ovenpaa dækket let æltes ud over alting og skamskænder et pænt dæk. Selv om en del af begen trækkes ned i naaden igjen, naar dækket afkøles, bliver der dog alltid nogle klumper tilbage og et tilsvarende hul i naadens beg, hvor vandet maaske kan trænge ned til værket og raadne dette eller lække igennem."

Dette viser at det alltid har vært tid-

krevende å vedlikeholde et tradisjonelt dekk. En må regne med en del vedlikeholdsarbeid, og om en sløyfer dette blir det over tid lekkasjer med større følgeskader.



Drevgarnet "spinnest", det vil si at det jevnes til å bli like tykt hele veien.

Litteratur

- Arisholm, T. Hesthammer, M. Kristiansen, Å. & Rasmussen, T. (2008). *Kravellbygging i Norge*. Hardanger Fartøyvernssenter, Norsk Sjøfartsmuseum.
- Jensen, J. K. (1924). *Haandbog i praktisk sømandsskab*. Høst & Søn's forlag. København
- Winther, B. (1940). *Hvordan vedligeholder jeg mit skib*. Gyldendals boghandel. København.
- Larsson, T. (2002). *Träbåtsrenovering. Att underhålla och bevara ett kulturarv*. Nautiska Förlaget. Stockholm.

Nyttige kontakter:

- Hardanger Fartøyvernssenter; www.fartoyvern.no
- Nordnorsk Fartøyvernssenter; www.nnfa.no
- Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter; www.bredalsholmen.no
- Norsk Forening for Fartøyvern; www.norsk-fartoyvern.no
- Riksantikvaren; www.ra.no

Forfatter:

Bjørn Lingener, Hardanger Fartøyvernssenter

Publisert:

Mars 2011