



Märbspiksgatan 4F, 414 57 Göteborg

Segelsällskapet Fram Museistiftelsen

K Ö P E B R E V .

Härmed säljer jag..... **Nils Berg**.....

Segel/kosterbåten typ..... **Koster K-25 - S - 15 ca. 8 m x 3 m**.....

Med senaste kända namn **S / Y TÄRNUNGEN**..... **S S F - 3**.....

Till Segelsällskapet Fram, Museistiftelsen.

Köpeskilling: SEK 1:--.

Ort:

Datum:

Adr:

GÖTEBORG **03 10 12** **Scholandergeran 7 ~~Y~~, C.**.....

Säljarens namn: **417 27 GÖTEBORG.**

Nils Berg
.....

Namnförtydligande:

Nils Berg.....

Köparens namn :

Nisse Dunér
.....

Adress:

Skagens Fyrs Väg 9,

Namnförtydligande

423 40 TORSLANDA.

Nisse Dunér

T Ä R N U N G E N :

MÄTTSPECIFIKATION:

LÄNGD:	8.20 meter.
BREDD:	3.10 meter.
DJUPGÅENDE:	meter.
KÖLVIKT:	1.500 kg Gjutjärn.
SEGELYTA:	Ursprungligen 32 kvm gaffelrigg - Senare 25 kvm Marcopni.
MASTHÖJD:	
BYGGD ÅR:	Vintern 1928 - 1929.
BESTÄLLARE:	S.S. FRAM som utlottare inom Sällskapet 1929.
REG. NR.:	S S F - 3, Efter 1960 även K - 25 - 15.
ÄGARE:	Vinnare: C W Johansson. Såld genast till Bröderna Fredriksson. Fritz, Otto och Henry Fredriksson 1929 - 1960. Nils Berg 1960 - 1996. FRAM:s Museistiftelse från 1996.

HANTVERK:

KONSTRUKTÖR:	Byggd "efter handlag" utan ritning.
BÅTBYGGGARE:	Hjalmar Johansson.
BYGGPLATS:	KUNGSVIKEN.

MATERIALDATA:

KÖL OCH STÄVAR:	Ek.
FENA:	Fur.
SPANT:	Ek och Fur blandat, perfekt krokvuxna i en hel längd.
BORDLÄGGNING:	Ek.
SKARNDÄCK:	Ek.
DÄCK:	Pine.
SARGAR:	Mahogny.
SKOTT:	Mahogny och Fur.
INRERE:	Fur, Mahogny och Teak.

BEHANDLING:

Museistiftelsen har behandlat båten enligt följande:

Skrov: Renskrapat till bart trä.

Penslat ca 60 gånger med PEG -blandning delvis vattenblandad i olika %-tal och ren PEG.

Lackning och målning på vanligt sätt.

Kölen rostbankad, mönjad och blyfyllda kölbultfickor silvermålade för att visa infästningen.

Däck: Renskrapat och lackat.

Invändigt: Skrapat, lackat resp. målat. Vissa delar av inredningen har inte återställts för att tydligt visa t ex de fina krokvuxna furuspanten, och klossar för oljefyllning vid laskbrickor.

Även ryggstöd av ribbor utelämnade.

Båten är fullt sjövärdig, men nu PEG-behandlad för att bevaras från att någonsin förfalla.

TÄRNUNGEN, det vi vet om hennes historia, och vad som sedan gjorts:

Hon byggdes av Hjalmar Johansson vintern 1928 – 1929, innan han ännu flyttat från Kungsviken till Långedrag. Hon är byggd, som man säger "efter handlag", d v s bord för bord, utan ritning eller mallar. På båtbyggarspråk i Bohuslän kallas detta även att bygga "efter smak". En profil- och segelritning har dock funnits. Hjalmar var redan då ett känt namn bland båtbyggare. Att Fram och GKSS (3 prototyper i Drakklassen, och vi har bild från 1945 av 14 Drakar från Hjalmar i Belfast och rapport om anbud på 12 nya dit!) anlidade honom kan ha varit grunden till att han flyttade till Långedrag och att bröderna Ohlson följde med, Carl-Erik som båtbyggare hos Hjalmar och Einar efter ingenjörsutbildning som konstruktör på Götaverken fram till 5.5-eran. TÄRNUNGEN har alltså haft en mycket kompetent byggare!

Hon byggdes som S S FRAMs utlottare bland medlemmar 1929, och var då halvdäckad utan ruff. Lottvinnaren C.W. Johansson, sålde omgående till bröderna Fredriksson i FRAM för 1.700 kr. De av bröderna som övertog TÄRNUNGEN var Fritz, skeppare, Otto och Henry.

Bröderna Fredriksson ruffade och inredde båten. De var mycket framgångsrika på FRAMs och Kosterbåtsförbundets kappseglingar, och ett 75-tal förstapriser har man tagit med henne! Betraktar man hennes linjer akterifrån är man inte överraskad över de framgångarna. Hon har enormt vackra linjer! Hjalmar hade god "smak", och formade henne efter ögat för hand på plats, inte på ritbordet! På 40- talet ändrades riggen till 25 kvm Marconi.

År 1960 såldes hon vidare till Framaren Nils Berg, som ägde henne tills han skänkte henne till FRAMs MUSEISTIFTELSE efter 100-årsjubileet 1996.

Sedan Stiftelsen övertagit henne skedde avmastning i Björlanda, och mast och bom stuvades i FSMK:s klubbvind, varefter båten togs upp i Torslanda Lagun. Där vilade hon i Hall 3, i 2 år. Under den tiden gjordes renskrapning av skrovet utvändigt och invändigt, samt av däck, varefter skrovet fick 50 penslingar med PEG- 400, också både ut- och invändigt. Fribordet invändigt hade aldrig varit lackat, utan bara oljat, och var närmast svart när garneringen kom bort. Eken blev aldrig riktigt ljus igen, möjligen p g a PEG- behandlingen.

Behandlingen utfördes så att: Först penslades 10 strykningar med PEG / vattenblandning 20% / 80 %, sedan 10 gånger med blandningen 40 / 60 %, och 10 ggr 60 / 40 %, 10 ggr 80 / 20 %, samt därefter med ren PEG. Vi hade fått goda råd att göra så från en som ansåg sig kunna mycket om detta. Att försöka mäta inträngningen av PEG avrådde han från, det är svårt. Hon har senare fått några få ytterligare strykningar med ren PEG.

Bordläggningen lackades med 4 skikt av Internationals oljelack, och däck med två tjocka lager. Ytterligare ett lager lack på däck har hon fått p g a allt spring där under restaureringen. Hon fick även tre strykningar med kokt linolja, balsamterpentin och trätjära utvändigt under vattenlinjen, men det visade sig senare vara ett otyg att gå vidare från!! Det gick inte att måla på det underlaget, och det gick trots ett års torktid inte att slipa, för att smeten direkt fyllde slippapperet. Till slut måste jag tvätta henne två gånger, med både fotogen och med rödsprit, och låta det sedan torka några månader innan det gick att slipa och måla över. En bordspricka BB mellan laskbricka och ruffskott, och en om SB på ungefär liknande ställe, samt småsprickor vid hälen fylldes redan första året med Thioflexgummi för att inte PEG-en skulle rinna ut. Rodret var så sprucket i limfogarna att det har delats, fogarna hyvlats till passning och återlimmats.

Efter två år i Lagunen skaffades en vagn för henne och en traktor släpade över ekipaget till Hall 8 i Hovgården vid Säve. Där har renoveringen fortsatt i lugnare tempo, eftersom vi dels hade en båt tidigare, som krävde en del insats, och dessutom ytterligare två båtar senare kom till. På begäran stod hon även utställd en tid i den hall Ostindifararen byggts.

TÄRNUNGEN. Historia och restaurering: Sida 2:

Nu har hon två lager V-Dambolin / annan röd färg med samma kulör invändigt under kojor, och två lager svart halvmatt Jotun Lady utvändigt under vattenlinjen. Snobbranden är målad med vit lack. Invändigt är hon delvis målad med två skikt halvmatt vit Jotun Lady. Detta gäller i för- och akterpikar och i brunnens förvaringsfack. Rufftaket har även fått en strykning med samma vita Jotun Lady. För övrigt är bordläggning och pikskott invändigt lackade med tre lager oljelack. Pikskotten var gråa som ett ödetorp i skogen men slipades hårt till rent trä före lackningen. Bosch stora roterande skakmaskin + 36-rondeller tar bra på fur!

Båten är oerhört gediget byggd, och alla spant (opplängor som det heter i Bohuslän) är essformade krokvuxna i ett enda stycke från rejäl överlapp med bottenstockarna (nästan till kölen), och ända upp till däck. Lustigt nog är flera av spanten av fur, fast det är en båt som är kontrakterad av ek! Hjalmar tog vad han hade till hands! Det var nog ofta så man gjorde, och detta är då rakt inte något fel. Det är utmärkta krokvuxna ämnen han använt, förmodligen av sega kroktallar från Orust, ett utmärkt material. I en artikel om Brandalens varv i skriften TRÄBITEN visas ett kontrakt med Lotsverket, där det står att BANDEN skall vara av ek eller krokvuxna rotdelar av fur. Detta var tydligen vedertaget.

För att kunna visa sådana egenheter, och de fina krokvuxna essformade furuspanten har ett par av dem lackats ända ner i kölen, och vi har inte satt tillbaka en del av inredningen, utan ena sidan är delvis öppen för insyn. Aktersta delen av en kojboten är bortsågad. Även några av de klossar som satts in vid överkant bord-laskbrickor, för att göra det möjligt att hålla linolja i fogen under vinteruppläggnings har återsatts, och kan härigenom ses.

Observera att PEG-behandlingen har viss effekt att göra ekvirke mörkare. Om detta kommer av PEG som sådan, eller av vattenblandad PEG är oklart. Att hon aldrig varit lackad utan bara oljad invändigt har nog bidragit. I fortsättningen kommer jag inte att PEG-behandla lackade fribord av ek i en klinkbåt. Risken för sprickor i fribordet är ändå mycket liten,

Ruff och sargar mm har på utsidan betrats och lackats med oljelack, ruffens förkant dock renskrapad. Den gick inte att fixa med betsnings. Invändigt har ruffsargar och skott slipats, delvis till rent trä, och lackats, medan kojbärarna skrapats och slipats mycket hårt, och därefter lackats. Durkarna har befriats från gammal seg lack, limmats ihop här och var, och fått tre strykningar med en speciell teaklack, V. Höveling, Teak 3 Sealer, som inte bildar yta. Sarg i brunnen har på insidan renskrapats och lackats. Samma gäller karmen till pliktluckan.

Kölen är rostbankad och målad kontrasterande mönjeröd. De blyfyllda kölbultfickorna är silvermålade, allt för att tydligt visa, att en koster som träffar på Bohusgraniten lite häftigt, får smällen fördelad utefter hela båtlängden, d v s på båda stävorna och dessutom på många bottenstockar där emellan. Så är det inte i moderna kortkölade båtar, men dom går ofta sönder av sådana händelser. Det gör inte en Kosterbåt!

Ett av roderbeslagen var slut, och nytt beställdes "inom Sällskapet". Även ny förkromning av ventilramarna kommer från liknande källa.

Onsdagen den 31 juli 2002 rullades hon i prydligt skick över från Hall nr 8, där renoveringen skett, till Museernas lager i Hall nr 7, i Hovgården vid Säve, för vidare förvaring där.

För S.S. FRAMs MUSEISTIFTELSE

02.07.31.

N.D.

Sjöhistoriska museet

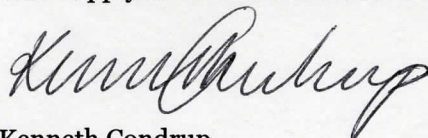
Intendent Fredrik Blomqvist
08-519 549 38

BESLUT

Datum/Date 2009-11-12
Vår beteckn/Our reg No. Dnr 933/09-54
Ert datum/Your date 2009-09-10FRAM:s Museistiftelse
c/o Nisse Dunér
Skagens fyrs väg 9
423 40 TORSLANDA**Intyg om K-märkt fritidsbåt**

Överintendenten vid Statens maritima museer har efter föredragning den 12 november 2009 beslutat att fritidsbåten "Tärningen" är att betrakta som *K-märkt fritidsbåt* eftersom den anses kulturhistoriskt mycket värdefull.

Segelbåten "Tärningen" från 1929, är en klinkbyggd kosterbåt. Den har en väldokumenterad historik och kan genom sitt goda skick berätta om segelbåtarnas historia. Statens maritima museer har därmed bedömt att båten uppfyller vad som krävs för att anses vara en *K-märkt fritidsbåt*.

Kenneth Condrup
Stf överintendentFredrik Blomqvist
Intendent**Bilaga:** Motivering av K-märkningsbeslut.

Sjöhistoriska museet

Intendent Fredrik Blomqvist
08-519 549 38

BESLUT

Datum/Date	2009-11-12
Vår beteckn/Our reg No.	Dnr 933/09-54
Ert datum/Your date	2009-09-10

Bilaga till intyg om K-märkt fritidsbåt**TÄRNUNGEN**

Typ: Kosterbåt (K-32/K-25)

Konstruktör: Hjalmar Johansson

Byggd: 1928-29 av Hjalmar Johansson, Kungsviken

Material: Trä

Ägare: FRAM:s Museistiftelse

Motivering

"Tärningen" som är en segelbåt av kostertyp byggdes "efter handlag" av Hjalmar Johansson på klink. Kosterbåten är vanlig framförallt på västkusten där den kommit att bli uppskattad för goda utrymmen och stabila sjöegenskaper. Typen kan sägas vara en förädlad variant av de arbetsbåtar vars typ och egenskaper utvecklats under århundraden.

K-märkningen motiveras av att "Tärningen" är i ett väl hållt och komplett originalskick. Detta exemplar byggdes som lottbåt för kosterällskapet FRAM 1929. Den har sedan dess endast haft två ägare innan den återfördes till ursprungsbeställarens museistiftelse. Båten har genomgått en försiktig renovering med originalskicket som ledstjärna. Ett tillägg från 1940-talet är en förändring av gaffelrigg till bermudarigg. Tack vare de uppgifter man lämnat anser Statens maritima museer även att den nuvarande ägaren är väl medveten om betydelsen och värdet av båtens historik.

Statens maritima museer anser sammantaget att segelbåten "Tärningen" är mycket värdefull och uppfyller vad som krävs för att anses vara en *K-märkt fritidsbåt*.