

Arbeidsprosesser

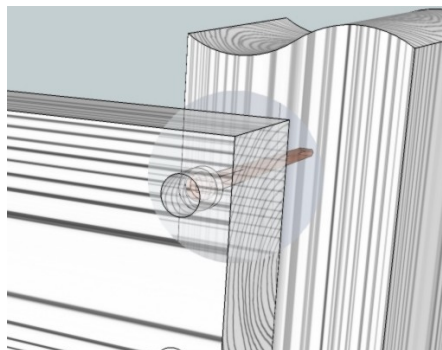
Skipsspiker som festemiddel

Spiker er et av de tradisjonelle festemidler i trebåter. Spiker i kravellbåtsammenheng er nesten alltid skipsspiker. Disse er langt kraftigere enn trådspikerne som snekkere og tømrere bruker. Den norske skipsspikeren har form som en kile, - i Danmark og Tyskland ligner de mer på vanlig spiker. Skipsspiker er først og fremst brukt til å feste hud til spant, dekk til dekkshjelker og garnering innvendig til spantene.

Forboring og plassering av spikeren.

Når man spikrer hudplanker til furuspant borer man kun gjennom planken. Lengden på spikeren skal som regel være dobbelt så lang som tykkelsen på planken pluss 1". Diameteren på boret skal være like stort som den smaleste siden oppe ved spikerhodet. Spikerhodet blir senket 12-15 mm inn i planken og proppet tilslutt. På noen fartøy er det brukt sement over hullene, særlig under vann. Det er imidlertid ikke å anbefale, da sementen ødelegger skraper og annet verktøy man eventuelt vil bearbeide overflaten med senere.

Spikeren skal settes slik at den brede enden på spikeren går 90 grader på fibre i spantet. Dette blir gjort for å kutte fibre i spantet, og minske sjansen for å spjære spantet. Hudplanken har vi allerede forboret og senket for spikerhodet, - dermed er det liten fare for å sprengne planken.



Den smale sida av tuppen på spikeren skal gå på tværs av spantet innenfor. Dette for å kutte fibre i spantet. Den fester dermed godt, og man minker risikoen for å spjære spantet.

Skal spikeren inn i eikespant må man også bore i spantet. Da bruker man et bor som er et par mm mindre enn det man brukte igjennom huden. Man behøver ikke å bore inn like langt som spikeren vil nå, men helst stoppe et par cm før dette. Skipsspikeren (den norske) er tynnere frametter, og vil bli rom i hullet hvis vi borer helt inn. Er det tørt eiketre i spantene kan det imidlertid være nødvendig å bore helt inn, da spikeren ellers har lett for å bøye seg.

Mot enden av en planke bør man forsøke å få spikeren ca. 5 cm inn på planken, slik at man unngår at denne sprekker. Dette vil ikke alltid la seg gjøre mot spunningen, og her kan man bore litt romsligere hull. Man bør da være ekstra nøye med lim eller hva man ellers setter proppene i med, for å forebygge lekkasjer. Når man forsenker for en spiker skal det stå igjen ca. 1/5 av plankens bredde opp mot natet. Når planken er under 20 cm bred er det nok med to spikere ved støter, - er bredden over dette skal det være 3 spiker.

Ved huding, eller når man legger dekk, skal man alltid først slå inn den spikeren som er på motsatt side av den foregående planken. Dette for å være sikker på at natet blir tett dersom man ikke har dratt planken

godt inn mot spant, eller bjelke, før spikringen. Spikeren skal som hovedregel settes vinkelrett på planken.

Spikeren slåes i

Når spikeren slåes inn bruker man faste bestemte slag, helt til hodet er i plan med planken. Deretter holdes den såkalte porraren, eller skaftedoren, på spikerhodet og spikeren slåes med noen løse slag i bunn. Hvis man slår for hardt til vil spikeren enten dra seg inn i treverket, med fare for å sprekke planken, eller planken vil fjære, og dra spikeren med seg tilbake ut igjen.



Skaftedoren brukes når spikeren skal inn i forsenkinga. Her brukes f.eks. smihammer til slagverktøy.



Nr. 1 er en vanlig norsk skipsspiker. Denne har jevn bredde, men blir tynnere mot tuppen. Nr. 2 er en norsk bygningsspiker. De ligner på skipsspiker, men er spinklere. Nr. 3 er en dansk/tysk skipsspiker. Disse er kvadratiske i stammen, jevntykke og flatet ved tuppen. Nr. 4 er en vanlig trådspiker, slik snekkere bruker.

Skipsspiker som festemiddel

Trekking av spiker



Bolttrekkere. Den ene sveises til boltens/spikerens hode, mens den andre griper tak under hodet på bolt/spikeren.

En bøyd spiker kan være meget vanskelig å få ut igjen. Går det ikke med kubein kan løsningen være en boltuttrekker. Spiker som har sittet en stund har en tendens til å «gro» fast. Skal en slik spiker ut, kan det lønne seg å «ribbe» den litt - det vil si at man slår den litt innover. Dermed løsner den fra treverket. Sitter spikeren under senket slik at man ikke kommer til med kubein kan løsningen være å sveise på en rørstump. Se eget faktaark «Skånsom trekking av spissbolter og spiker».



Her er drev surret omkring spikeren for å sikre at det blir god tetning mellom spiker og treverk. Drevet vil dra seg opp mot hodet når spikeren slås inn

Erstattes gamle spiker med nye må en surre litt drev under hodet på spikeren før den blir slått inn. Ellers er det lett for at det blir lekkasjer. Det synes som det er enklest å surre drevet ca. 30 mm fra tuppen på spikeren. Drevet vil da skli langs spikeren, imot planken, etterhvert som denne blir drevet inn. Man kan selvfølgelig surre drevet direkte under hodet, men drevet har da en tendens til å flosse seg opp før spikeren er drevet helt inn.



Spiker levert i pakning fra norsk spikerprodusent. Egentlig produsert i Skotland. Varierende utforming, og lite lik den opprinnelige norske skipsspikeren.

Produseres ikke lengre i Norge

Det har i senere tid vist seg vanskelig å få tak i skikkelig Norsk skipsspiker. De norske fabrikkene har sluttet å produsere den, men kjøper inn fra utlandet og pakker i egne esker. Denne spikeren ligner lite på tradisjonell norsk skipsspiker, og har til tider meget varierende utforming. Fartøyvern-sentrene er nødt til å ha festemidler som ligner mest mulig de opprinnelige, og har derfor sett seg nødt til å få slike laget. Spikeren på bildet i midten av forrige kolonne er produsert i Kina, etter spesifikasjoner fra Hardanger fartøyvern-senter.



Nok en spiker fra samme parti som forrige blide. Vi valgte å pakke godt med drev om hodene på disse ettersom de var nokså flatklemt her.

Litteratur

Johansen, N. Van Gaal, C. 2012. *Skånsom trekking av spissbolter og spiker*. Faktaark. Fartøyvern-sentrenes Fellestråd.

Arisholm, T. Hesthammer, M. Kristiansen, Å. & Rasmussen, T. 2008. *Kravellbygging i Norge*. Hardanger Fartøyvern-senter, Norsk Sjøfartsmuseum.

Nyttige kontakter:

Hardanger Fartøyvern-senter; www.fartoyvern.no

Nordnorsk Fartøyvern-senter; www.nnfa.no

Norsk Forening for Fartøyvern; www.norsk-fartoyvern.no

Riksantikvaren; www.ra.no

Forfatter:

Karsten Mæhl, Hardanger Fartøyvern-senter

Publisert:

November 2012