

Vedlegg 1. Dokumentasjon av Lårdalsprammen



Fig 1. På Strandin noe utenfor Lårdal fant jeg byggeplassen og gården hvor prammen på bildene til Stigum ble bygget. Vegen ble etter krigen påkjørt masser og hevet mye slik arbeidsplassen til båtbyggeren ikke er så godt synlig.

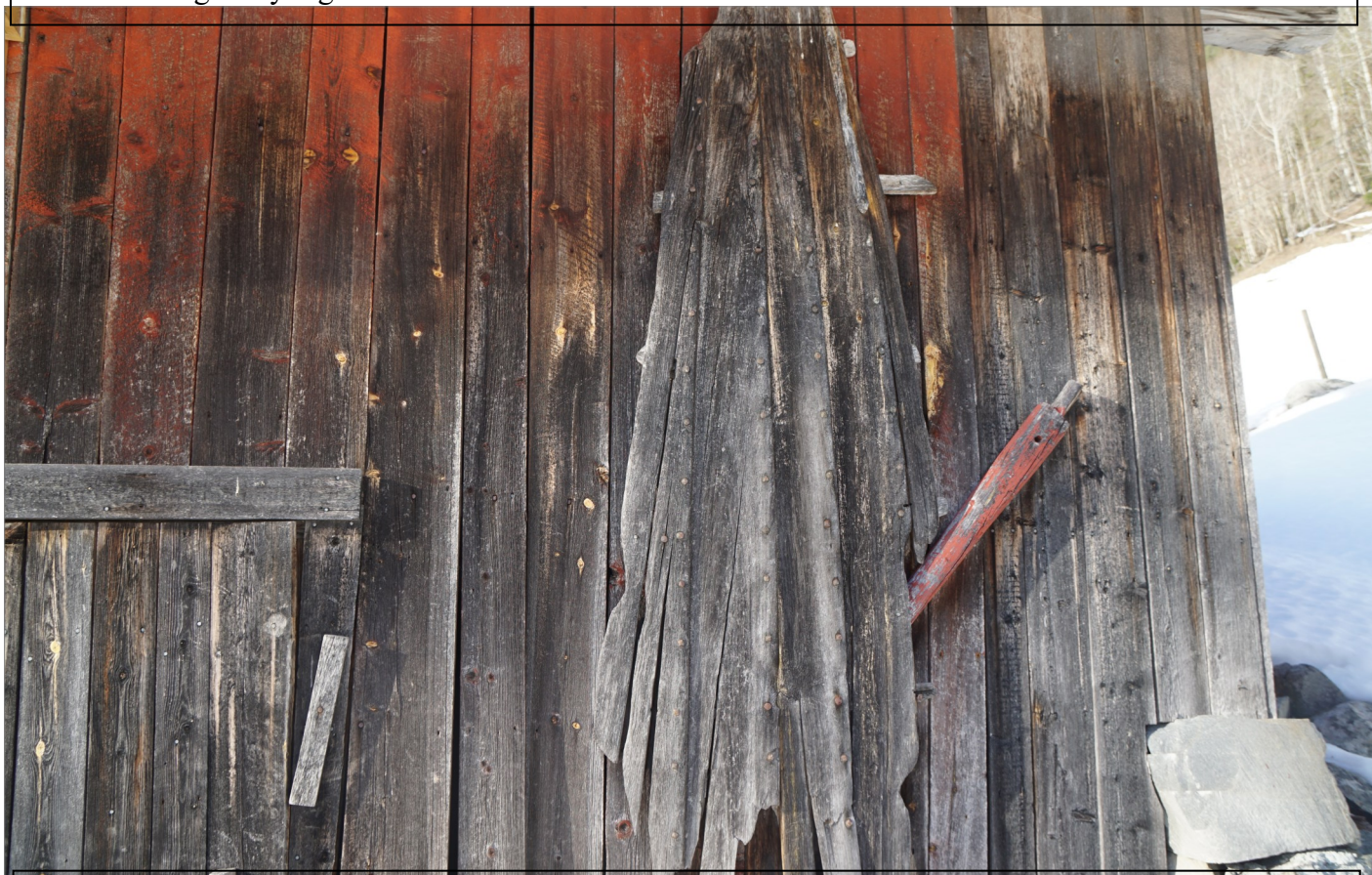


Fig 2. I låven etter båtbyggeren fant jeg Lårdalsprammen som ble bygget av hans far. På veggen hang rester av en gammel pram. Slike båtdeler kan være nyttige for utforskning av slikt som festemidler og materialbruk.



Fig 3. Papir, målestokk og snor var de viktigste hjelpemidlene i dokumentasjonsprosessen. Noe elektrisk verktøy var nyttig til produksjon av tverrskips modellspant.



Fig 4. Kryssfinerplater eller tynne bord ble felt på plass på utvalgte målepunkter. Det var naturlig å plassere disse målepunktene i nær tilknytning til banda.



Fig 5. Ferdige modellspant. Plassering og orientering ble skrevet på. Øvst ble ripbordets øvre kant merket.



Fig 6. Modellspant skåret ut av bord var lette å bruke senere for å lete etter emner til band.



Fig 7. Prammen lå noe utilgjengelig til på bjelkene over høyloftet. Ideelt skulle prammen vært loddet opp med fri tilgang rundt. Det begrenset også mulighetene for å få tatt fotografier med tilstrekkelig avstand og fra alle vinkler.



Fig 8. Bak i prammen. Akterspeil av to bord med fint avrundet overkant. Banda nr 2 bakfra var reparert. Banda er stod i hovudsak vinklet på prambordet. Det gjorde at at alle banda heller mot midten av båten.



Fig 9. Fremover i prammen. Reparasjonen av band 2 sett frå andre siden. Prammen har 5 band. Hverken band eller bord er like fra side til side. Som hovedtrekk når banda opp på 3 bordgang. Bordganges bredder kan variere med 3 cm på hver side av prambordet.



Fig 10. Framspeilet var ikke felt på plass med stor nøyaktighet. Det var heller ikke nødvendig når det aldri kom ned til vannflaten. De to første bordgangene gikk nesten ut i null i framkant av speilet. Det er de to siste bordgangene som bygde høyde. Framspeilet var delt ved overkant av tredje bordgang.



Fig 11. I underkant av prammen, på sua mellom prambordet og den første bordgangen var det lagt slitelister. Det var gjort flere reparasjoner med stålband og plater.



Fig. 12. Øvre bordgang hadde sirkelsagspor og har trolig vært byttet. Båten var tjæret bortsett fra øvre bordgang som var malt grønn.



Fig. 13. Opplengerene var avsluttet i flukt med ripbordet. Både band og opplengere var uten dekor, men hadde faset kant. Tollegangen stod på stolpe og var festet med en bolt og med nøkkede spiker.



Fig 14. Ripbordet var ikke støttet av noen form for belistning i øvre kant. Tollegangens slidedel var laget i eik. Den lå utover ripbordet og hindret gnag.



Fig 15. Nøkkinga vendte i hovudsak kroken nedover bordet. Den andre bordgangen på bb side hadde spor som tydet på at det kan ha vært et gjenbrukt takbord. Opplengerene lå ikke konskvent helt parallellt med banda.



Fig 16. Banda var festet med trenagler og årrettet. Reparasjoner var gjort med spiker. På det andre bandet slik som her var bandemnet nyttet til det fulle og endte i tynn og smal spiss.



Fig. 17. På låven fant jeg en liten stabel med båtbord. De var fine å undersøke med henblikk på materialkvalitet.



Fig. 18. Bandemnet som jeg også fant på låven var sidehugget til drøye 2 toms og laget av en greinkrok.

