

M/Y UNN 1917



Greve Carl Kalling, Djursholm, beställde Salongsbåten Unn från Bröderna Larssons båtvarv i Kristinehamn efter konstruktion av CG Pettersson. Han fick henne levererad 1917.

Längst förut har Unn en förpik med en kojplats, garderob och handfat. Troligen för en matros.

Akter därom, under manöverbryggan, ligger maskinrummet.

Manöverbryggan är rymlig med en L-soffa och en platsbyggd fåtölj intill nedgången till förliga salongen.

Den förliga salongen, chefssalongen, innehåller två motstående soffor med uppvikbara ryggstöd, två garderober och en byrå.

Akter därom finns en skjutdörr som leder in till byssan och toaletten. Toalettutrymmet innehåller toalettstol och ett handfat.

Sedan ytterligare en skjutdörr till aktra salongen som är disponerad ungefär som den förliga med två motstående soffor, två garderober och en två byråer. Här finns även ett bord.

Akterut kommer man ut i sittbrunnen som original hade två motstående soffor.

Konstruktör:	C G Pettersson
Byggnadsår:	1917
Varv/byggare:	Bröderna Larssons båtvarv
Byggnadsort:	Kristinehamn
Längd * Bredd m	15,4 * 2,84
Skrovtyp:	Spetsgattad/rundbottnad
Byggnadssätt:	Kravell på ek och järnspant
Skrovmaterial:	Hondurasmahogny
Deplacement:	10 ton
Motor:	Perkins 110 Hk
Fart knop:	10
Ägare:	Dan Thorell/ Drottningsskär - Aspö
Övrigt:	Unn betyder "älska", som unna dvs medmänsklig generositet/kärlek. Fullständig ägarlängd sedan 1917 finns samt bilder från sjösättning. Unn är registrerad i MYS.

ÄGARLÄNGD

1917 - 1928 Greve Carl Oscar Kalling Djursholm.

1928 – 19xx Direktör J.H. Dufva HMK eller KSSS årsbok 1936

Under andra världskriget användes Unn troligen som partisanbåt i Norge. Rester av extratank och mörklägningsutrustning visar på denna historia.

1953 - 1965 Statens skogsindustrier. Nu hette hon Helena och fungerade som representationsbåt och för att transportera anställda ut till myndighetens sommarställe på Svartsö i Stockholms skärgård.

1965 - 1970 Bankdirektör Sundberg. Båten målades vit men Sundberg ångrade sig och återställde mahognyn.

1970 - 1975 NN Jansson.

1975 - 1978 Per och Barbro Kjellström samt Bo och Kickan Ljungberg. Bo och Kickan Ljungberg gick sedan vidare till renoveringen av Carla III.

1978 - 1982 Per och Barbro Kjellström samt Juri Mägi. Juri tog över som hälftenägare efter Ljungbergs men sålde sin hälft till Kjellström efter att par år p g a sjukdom.

1982 - 2007 Per och Barbro Kjellström. Familjen Kjellströms varsamma brukande och underhåll gav Helena chansen till ett långt liv.

2007 - 2011 Peter Strenger som köpte Helena för att genomföra en renovering som var planerad att ta två år. Bland annat p.g.a. varvskonkurs och en del andra problem drog renoveringen ut på tiden.

2011 - 2021 Per Lundbladh. flyttas till Blekinge med inriktningen att återuppta den påbörjade renoveringen. Båten återfår också sitt ursprungliga namn Unn,

2021-06-10, Nuvarande ägare Dan Thorell tar över stafettpippen och återstartar renoveringen av M/Y Unn vid Saltö Varv.

BRÖDERNA LARSSONS BÅTSVARV

Salongsbåten Unn byggdes på Bröderna Larssons motorbåtsvarv i Kristinehamn. Hon beställdes av Greve Carl Kalling som bodde på Djursholm. Han fick henne levererad 1917.

I Kristinehamn låg ett av de allra flitigaste CG Pettersson (CGP) varven. CGP själv var mycket god vän med varvsägarna Richard och Hugo Larsson, vilket ytterligare bättrade på strömmen av beställningar.

Här byggdes många av CGP:s vackra stora salongsbåtar, men också mängder av vanliga »Petterssonbåtar« samt många mer snabbgående passbåtar av alla slag och modeller.

Varvet började också redan under tidigt 1930-tal experimentera med en mindre serietillverkning av den klassiska »Petterssonbåten», vilket föll väl ut.

I mitten på samma decennium fasades emellertid CGP ut allt mer till förmån för varvsönnen Lars Larsson och dennes konstruktioner (som i mångt och mycket bar CGPs linjer och utförande).

Sista fritidsbåten i trä byggdes 1949, varefter varvets verksamhet helt övergick till yrkesbåtar av stål och aluminium.

M/Y UNNs NUVARANDE STATUS OCH ÖVERGRIPANDE RENOVERINGSPLAN

Kölen skarvad, lagad och bitvis dålig, behöver bytas tillsammans med nedre delen av akterstäv och möjligen en del av förstäv.

Ett antal stålspant är rostiga, behöver skarvas över durk eller bytas mot rostfria. Görs i samband med kölbyte, spanten ska fällas in i spunningen.

Bordläggningen under vattenlinjen är skadad av rostande stålspant varje halvmeter, kommer behöva bytas. Till de nedersta bordvarven som är mer utsatta för frysning väljs Iroko.

En del träspant kan behöva ses över.

Mycket av bordläggningen över vattenlinjen är i gott skick, kommer dock kräva en del reparationer och några bordbyten.

Däcket kräver en del arbete, balkvägarna gick inte se i sin helhet, kommer möjligen behöva lite reparationer, stävorna åtgärdas och ny däcksbeläggning kommer behöva göras.

Följ upp om salongen är ombyggd vilket kommer att kräva lite efterforskningar för att hitta rätt.

Styrplatsen kvar i tillräckligt bra skick för att återskapa/renovera till originalskick.

Mycket kvar av en väldigt fin inredning, kommer gå att göra riktigt fina igen.

Målsättning och inriktning

Projekt ”RENOVERING AV UNN är ett av flera initiativ som övergripande syftar till att öka intresset för den klassiska motorbåtskulturen. UNN planeras delta i lokala träffar/events runt om i landet och bli ambassadör för den klassiska motorbåtskulturen.

Ett mycket viktigt delmål är att deltagarna genom renoveringsarbetet och under ledning av kunniga träbåtsbyggare ska få en ökad kunskap om träbåtsvård.

Inriktning

Unn ska renoveras till bruksskick och med ett tydligt miljöperspektiv där vi håller nere klimatpåverkan genom återvinning, återbruk och användande av modern teknik på ett historiskt riktigt sätt. Vid renovering av en båt som UNN behövs då tas hänsyn till den stil, kontaktnät och de agenturer och leverantörer som C G Pettersson arbetade med vid den tiden.

Övergripande renoveringsplaner/delprojekt

Projektet indelas i flera delprojekt beroende av praktiskt genomförande och tillgänglig kompetens. Delprojekten beslutas, redovisas och följs upp löpande i projektets aktivitetsplan.

Projektorganisation

Projektet delas upp i delprojekt men samtidigt som det är det viktigt att behålla helheten. Med många delar och många delansvariga ökar delaktigheten. Det innebär att:

- delprojekten sprids geografiskt,
- ge medlemmarna möjlighet att delta,
- visa att det inte är så jobbigt som man tror att äga en klassisk träbåt,
- attrahera yngre personer (Retro, vintage, second hand),
- kombinera äldre personers kunskap/erfarenheter med yngre personers ambitioner som är i början av sin karriär inom båthantverk,
- samverka med och inspireras av andra organisationer, föreningar,
- kontinuerligt berätta om projektet på sociala media, media i övrigt, presentationsmaterial, föredrag, utställningar,
- visualisera och digitalisera och
- ha ett tydligt miljöperspektiv.

Projektet leds övergripande av ägaren Dan Thorell med hjälp av en projektgrupp. Varje delprojekt har sin delprojektledare som tillsammans med sin projektgrupp, samverkanspartners och ev. upphandlade konsulter och hantverkare, genomför de olika momenten i planen.

Verksamheten bedrivs till största del av ideella krafter med stöd av samverkande experter eller upphandlade hantverkare, båtbyggare etc. Större insatser som kräver specialistkunskap upphandlas av professionella båtbyggare.

Budget /finansiering

Totalkostnad för projektet påverkas främst av vilken ambition som ansätts samt i hur stor utsträckning vi kan engagera ideella krafter utan att göra avkall på kvalitet. UNN planeras renoveras till bruksskick innebärande att alla åtgärder för att återställa båten i användbart skick samt nödvändiga livstidsförlängande åtgärder genomförs. Avkall kan göras för modernare renoveringsmetoder och/eller drivlina som ibland kan medföra viss avvikelser från originalutseende.

Den totala kostnaden för projektet är svår att bedöma men en grov uppskattning för att göra henne körklar från dagsläget är 1 200 000 SEK fördelat på:

- renoveringsplats i fyra år inklusive tälthall 70 000 SEK,
- byte av köl, för- och akterstäv upp till över vattenlinjen, alla stålspant samt rikta skrovet bör ta ca 1000 timmar i anspråk, kan variera lite beroende på rivnings- och färdigställandegrad, arbetskostnad på ca 730 000 SEK plus materialkostnad och smideskostnad, ca 100 000 SEK,
- renovering av motor och drivlina i övrigt till största del eget arbete, materielkostnad 100 000 SEK. Byte till eldrift övervägs vilket i så fall kommer att bli kostnadsdrivande,
- nytt däck genomförs till största del genom eget arbete, materielkostnad 75 000 SEK
- el installationer, eget arbete till största del 25 000 SEK,
- renovering av salong: Salongen är välbevarad varför större delen av arbetet avser uppfräschning av ytor, till största del eget arbete, materielkostnad 75 000 SEK
- övrigt: 50 000 SEK

Samtliga bedömningar ovan är i förekommande fall exkl. moms.

En finansiering av projektet på bedömd nivå kräver insatser på flera plan. Ägaren står för huvuddelen av finansieringen men ytterligare bidrag bedöms behövas samt en inte oansenlig ideell insats från medlemmar och samarbetspartners, sponsorer och bidragsgivare. En stor del av kostnaden är arbetstid, kostnaden kan minskas om vi hittar rätt kompetens i våra egna led. Det är av stor vikt att projektet söker extern finansiering av projektets olika delar såväl som möjligheten till ideellt arbete. Projektets företagsform väljs beroende på identifierad möjlig finansiering.