

Renovering av Neptunkryssare nummer 4

Bakgrund:

Lars Bunsow som vid denna tid även äger nr 188, kontaktar mig i början av september 2003. För att "som han sa", ansåg sig behöva lite hjälp med att "fixa till" 4:an lite. En enklare besiktning företogs och en mängd fel och brister upptäcktes, alla av sådan art att de omöjligtvis, med gott samvete, skulle kunna lämnas därhän. Föregående år har Lars renskrapat och nåtlimmat skrovet, ovan vattenlinjen. Denna åtgärd, "nåtlimning", borde egentligen ha gjorts efter byte av döträ och renovering av bottenstockar, då nämnda åtgärd avsevärt försvårar en eventuell korrigering av skevhet i skrovet, samt justering av språnglinje.

Här är lite av det vi skulle fixa till:

- Döträet delaminerat, faller till stora delar isär, detta beroende på att det är helt urlakat.
- Samtliga bottenstockar loss, samt gått ifrån bordläggningen ca 10-15mm, pga. skruvbrott.
- Första bordet lossat, båda sidor om köl mot kölplankan, skruvbrott samtliga skruvar till ca 30cm över vattenlinjen!
- Rötskador i kölplankans lask, under den gamla mastfoten.
- Samtliga laskbrickor under vatten har grava rostskador, de flesta nitarna är avrostade!
- Bottenstockar, två stycken skadade, en genomrutten.



Fyran utan köl.

Foto: Lars Bunsow

En gåta är att båten över huvud taget hållit sig flytande utan ständig vakt! Med tanke på dessa skador och brister, så är det antagligen bara att tacka Gud, att 4:an inte sjönk när Lars med god fart, gästade ett av våra många grund, hösten -01...

Jag spottar i händerna och börjar med att tillverka två stycken rejäla fyrbensbockar. Detta för att delvis använda att hänga 4:an i vid renoveringen, men även att Lars skall ha tillgång till bra och enkel pallning i framtiden. Efter att ha hissat upp 4:an, ställt dit bockarna och vägt in hela rasket, obs kölen fick nu dingla fritt ett tag, tillverkar jag en kölvagga, jättebra, så klumpen inte trillar omkull när jag sänker ned den. När kölvaggan är säkert under kölen så plockar jag bort det som är kvar av döträ, detta är bara delvis användbart som mall. Nästa steg blir att kapa de kölbultar som ännu ej är av!? Samtliga kölbultar har betydande rostangrepp, de två främre är helt av. En viss försiktighet bör iakttas vid avlägsnandet av bultarna i kölplankan och bottenstockar, dessa kan sitta fast ordentlig pga. att "rosten" blivit ett med eken. Vrid och knacka på dem samtidigt, då brukar dom komma så sakta, men passa er för att ha för bråttom, då kan hela bottenstocken och/eller kölplankan spräckas, har hänt även mig...

Avlägsnande av blyet ur bultfickorna på kölen, jag använder till detta en skärbrännare, det går fortare än med gasol, väsnas inte heller så vansinnigt som gasol. Kapar bultarna i fickorna samt slår ur dessa. Därefter så slipar jag av kölens översida och ner några cm på sidorna.

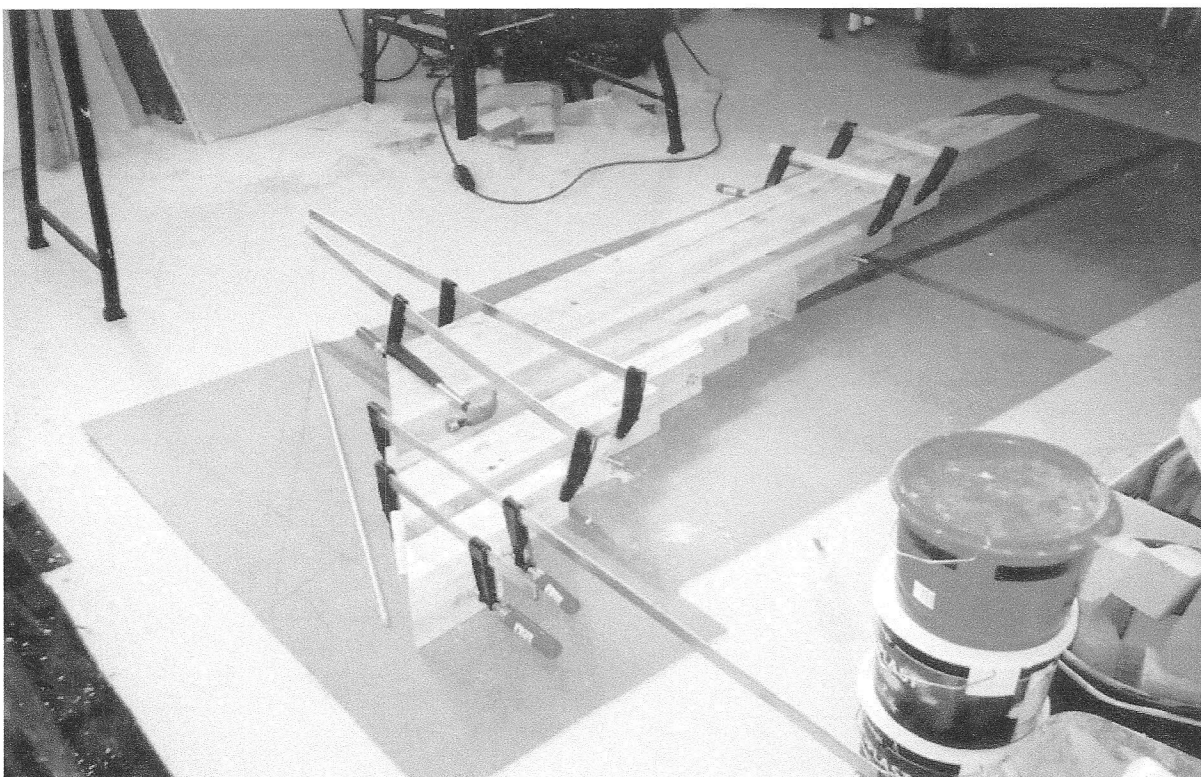
Sedan behandlas de slipade ytorna med "epoxitjära", om sådan finns att tillgå.

Nytt döträ tillverkas i verkstaden, halvfet vrång furu och tillsågat grovt efter fullskaleritning på masonite. Därefter el-hyvel till ca 3mm av bearbetningen återstår, bra med lite marginal när inpassningen börjar. Detta döträ har ingen ficka som de flesta nyare neppure har, så jag slipper den bordläggning som annars finns där. Pilotborrning av bulthål med klen borr, borrar från båda hållen, om man har tur och allt går bra så går man på en 16,5 mm borr direkt, kölbultarna är ju i detta fall 16mm varmgalvat.

Nu vidtar inprovningen av döträet, jag har varit noga med mallen mot kölplankan, så det blev inga problem, denna gång. Det ser bra ut för övrigt, nu skall det hela bara finputsas ihop med roderstäv av ek och provmonteras. Provisoriska styrningar i stället för kölbultar, jag skall ju demontera samtliga bottenstockar.

Kölen lyfts på plats och fixeras, därefter demontering av samtliga bottenstockar och de båda 1a borden, ca 0,5 m för och akter om kölen. Bottenstockar ses över och lagas, en ny tillverkas. Bottenstockarna har gått ifrån skrovet ca 10-15mm, distansmaterial av polyester har använts!? Naturligtvis avlägsnas allt polyesterbaserat material, har ej i en träbåt att göra.

Kölplankan under gamla mastfoten lagas, rötangrepp. Kölplankan har längsgående sprickor, dessa limmas



Det nya döträet ihoptvingat.

Foto: Lars Bünsow

och skruvas från två håll med syrafast skruv, när man nu ändå kommer åt. Bottenstockarna återmonteras, samtliga bottenstockar förses med en galvad ubalk i ök, istället för de små brickor som med åren ätit sig ner i virket. Alla ytor, trä mot trä, bestryks med furutjära, rå linolja och terpentin i förhållandet 20, 40 och 40. De nya borden monteras, nya laskbrickor av trä monteras, under vattenlinjen.

Nu börjar jag om, skrovet sitter nu äntligen ihop och jag kan ta ner kölen en bit, för att dra ur dom provisoriska styrningarna och montera dom riktiga kölbultarna, jag tar en i taget för att kölen ej skall komma ur sitt läge. Kölen hissa upp efter att epoximembranet är på plats, kölbultarna dras åt vartefter jag hissar. När skrovet börjar att släppa från bockarna hissar jag inte mer, då går jag hem å tar en bärs.

Sista dagen, jag kollar kölbultarnas dragning, drar det sista samt kapar bultöverskottet.

Därefter släpper jag ner kölvaggan, slipar av resten av kölen, putsar in det sista av döträet och behandlar därefter järnet med epoxi. Efter erforderlig torkning, epoxi torkar sakta i kylan, pallar jag åter under kölen och överläter resten av jobbet åt den gode Lars, som för övrig verkar ganska nöjd med att slippa förvandla gamla 4:an till Aprilbrasa.

P-O Lindquist

Behjälplig problemlösare

Lars Bünsow

Lite gladare båtägare