

Kan man bli kär i en båt? Text och foto: Mikael Solebris

Frågan är egentligen inte relevant i detta sammanhang, men måste ändå få ställas.

För det var precis vad som hände mig när jag skaffade 159:an sommaren 2009.

Lagom till hennes 60-årsdag visste jag precis vad presenten skulle bli – en plastikoperation.

Det är om denna behandling den här artikeln kommer att handla.

Nu ska vi väl i fortsättningen inte prata i medicinska termer, utan vad det hela handlar om är restaureringen av S-159. Hon läckte lite här och där genom ett teakdäck som sett sina bästa dagar. Lacken hade släppt lite varstans på kappen, mahognyn hade gulnat och var i stort behov av ny bets. Däcksbalkarna hade börjat ruttna så smått på flera ställen, men framför allt vid genomföringarna för stag och vant. Skrovet var och är i ett mycket gott skick, därför ville jag göra något innan även detta började drabbas av skador. Trots att jag haft både rymliga och bekväma båtar i mitt seglarliv, så fanns ändå alltid i bakhuvudet en gammal dröm om att en dag få äga en skärgårdskryssare. Denna skulle vara försedd med ett däck av gyllene oregon pine ihop med svart nåt, med en lyster som

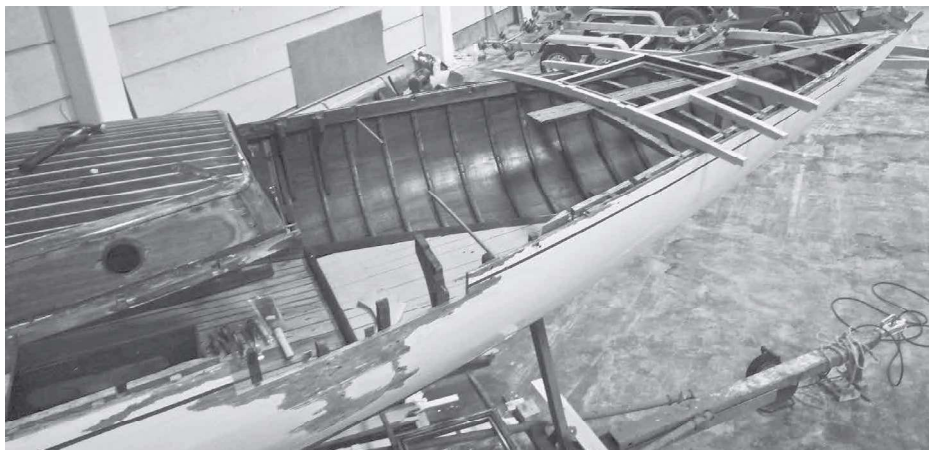
tillkommit genom att åtskilliga lager med lack varsamt applicerats. Båten hade jag skaffat, och nu skulle drömmen om däckets realiseras. Denna artikel är definitivt inte en manual för renovering av en Neptunkryssare, utan mer en betraktelse över arbetets gång som helhet, och över ett antal beslut kring olika frågeställningar. Jag hoppas ändå att texten och bilderna ger en hel del matnyttigt för den som står begrepp att påbörja ett ingrepp på sin egen ögonsten. Annars får ni gärna kontakta mig om det är något som ni funderar över, eller vill prata Neppare i största allmänhet, och trävarianten i synnerhet.

Redan på planeringsstadiet insåg jag mina egna hantverksmässiga begränsningar, och började leta efter kunnig hjälp. Efter lite nätsurfande med efterföljande telefonkontakt föll mitt val på båtbyggaren Runar Andersson i Åmål. Han låg definitivt inte närmast till i avstånd bland mina alternativ, men ingav störst förtroende då vi pratats vid. Valet av Runar kände jag var helt rätt under hela arbetsprocessen, han lyssnade på mina idéer, kom med egna genialiska lösningar och lät mig vara delaktig på ett väldigt bra sätt.

Utgångsplanen var att avlägsna teakdäcket, behålla den underliggande plywooden, och byta det som var fuktskadat eller helruttet. Samma plan



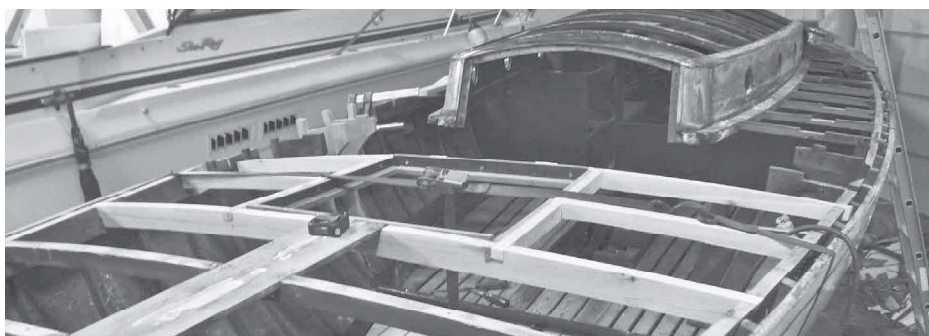
Juli 2009, svårt att få fram bristerna på bild, men flagnad lack mm syns i alla fall på kappen.



Ruttna balkar, del av bord, spantknän osv. borttaget. Nya balkar och ram till förluckan väntar på montage.

gällde även för övriga delar i projektet. Planen fick tämligen omgående revideras, det gick inte att separera teak och plywood på ett enkelt sätt. Teaken var både skruvad och limmad mot plywooden som var i dåligt skick, betydligt mer ruttet än jag trott. Istället blev däckets avlägsnat under tämligen bryska former, sticksåg, hammare, stämjärn och kobben såg till att däckets försvann i ganska små bitar undan för undan. Genom att även plywooden förpassades in i himmelriket ändrades utformningen av däcksbalkarna en del. Beslut togs om att helt skippa underliggande plywood och satsa på tjockare ribb istället, dels för att spara tid och ett arbetsmoment, men framför allt

medförde detta ett betydligt styvare och mer hållfast däck. Att sen alla innertak i slutänden blev oerhört vackra är ju en biverkning som är mycket lätt att leva med. Det som förvånade oss mest när båten var helt däckssren, och alla däcksbalkar frilagda var att en balk akter om förluckan och en för om akterluckan hade utförts i plywood!?! Detta kan jag garantera inte hade gjorts av den gode båtbyggaren Kalle uppe i Norrtälje, och framför allt inte på den båt han själv skulle ha. Dessutom är det ju helt emot vad klassbestämmelserna säger. Totalt elva däcksbalkar byttes ut, varav två mastbalkar. De gamla demonterades och användes som mallar, nya tillverkades i tätvuxen furu.



Balkar och ramen till förluckan på plats.



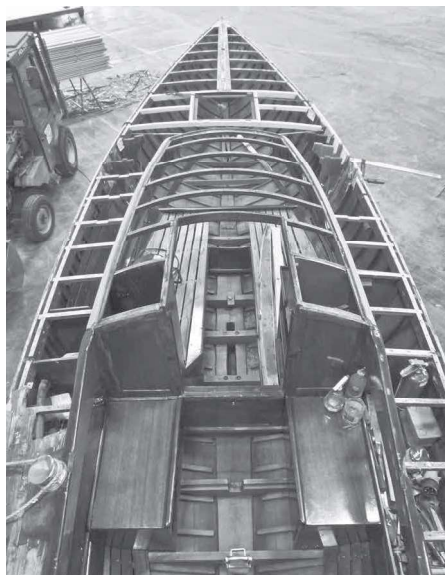
Ny del i bordläggning, nya delar av spant och nya spantknän monterade på styrbordssidan.

Tätvuxen fura användes även till nytt bord, eller rättare sagt del av översta bordet på styrbords sida, samt även till att byta delar av balkvägarna på båda sidor i anslutning till vantfästena.

På styrbordssidan byttes även del av spant, till detta användes ek som tidigare stått i snickarmäster Anderssons egen trädgård. Samma förnämliga ek nyttjades även till nya spantknän på både styrbord och babords sida, samt till den inre delen av akterspegeln. Just akterspegeln var ett kapitel för sig, här hade nämligen både den inre delen i ek (ca. 30 mm) och den yttre i 15 mm. mahogny helt sonika knäckts av den tidigare aktersnurran som hängde på. Inte så konstigt egentligen då den fem hk. starka/svaga fyrtaktaren vägde sina modiga 38 kg! När sen fästet demonterats uppskattade vi vikten på detta till ca. 6 kg. ! Totalt sett 44 kg. som hängde och

belastade en yta på ungefär 0.13 m². Det var i grevens tid som detta blev åtgärdat, det var bara en tidsfråga innan samtliga bord i anslutning till akterspegeln börjat ta skada på allvar. Detta var en av anledningarna till att jag valde montera en elmotor i stället för en traditionell baksmälla. Den är tyst, väger bara 9,7 kg. inklusive teakplatta och konsoler i rostfritt och används väldigt sällan då båten seglar så underbart som hon gör. Dessutom har hon fått en betydligt fördelaktigare balans i vattnet de få gånger motorn fått hänga kvar under segling.

Med alla däcksbalkar blottade påminde båten om ett valskelett på något naturhistoriskt museum, nåja sett till formen mer som en gigantisk delfin kanske. Detta skede i arbetet innebar faktiskt ett antal positiva effekter. 1. Kablar till elmotor, solcell, läslampor och framtida kylbox kunde mycket enkelt läggas på plats och dessutom döljas helt och hållet, då jag valde



Det förväxta "delfinskelettet" börjar bli mer och komplett, snart är alla revben på plats, f"låt jag menar däcksbalkar.



Kappens sidor har fått sig ett par rejäla skrapor och slipningar, del av bordet utbytt.

att förlägga dem i utrymmet mellan översta bordet och balkvägarna. 2. Det var ljust och fint överallt var man än skulle jobba i båten. 3. Det bästa var ändå att man kunde komma åt att ge insidan av skrovet fyra strykningar med linolja och terpentin, från kölplanka ända upp till relingskanten. Detta var något som inte hade gjorts på många, många år, skrovet verkade nästan vara omättligt, och fasen vet om inte båten sa ett belåtet "tack så mycket" efter första

strykningen... Jag gjorde över med 3,5 liter av både linolja och terpentin, alltså 7 liter totalt. Ett ingrepp som känns riktigt, riktigt skönt att ha gjort, och som antagligen inte skulle ha gjorts alls om det inte varit så enkelt i och med att däckets var avlägsnat. Nya balkar, spant, spantknän, balkvägare och del av bord på plats. Skrovet rejält inoljat. Kablage för all el dragen, kopplingsplintar, regulator, elcentral, batteriladdare monterat. Nu skulle min



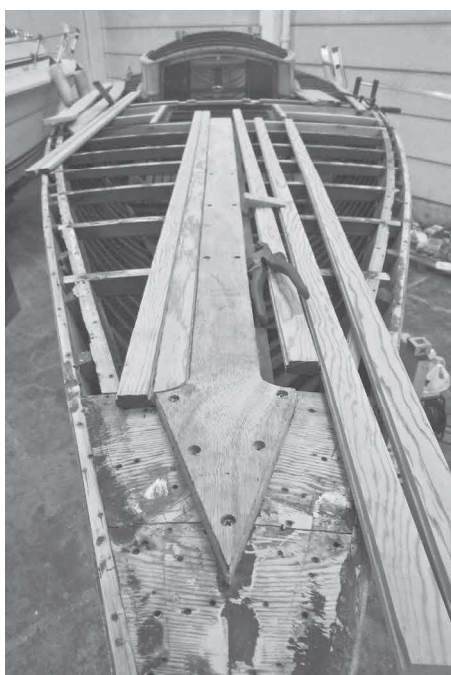
"Skithögen", eller rättare sagt allt bråte som blev när skadade och ruttna delar demonterats.



Plyfabalken och övriga delar runt akterluckan har tagits väck, har nu endast en uppgift kvar att fylla, nämligen tjänstgöra som mallar.

gamla dröm om ett däck i oregon pine börja förverkligas. Runar föreslog att däckets skulle läggas med raka nåtningar istället för som brukligt är att följa båtens form. Detta innebar för hans del en hel massa

räknande och pusslande för att få allting att stämma, men han löste allt på ett suveränt vis och gav mig ett däck som var vackrare än jag vågat drömma om. Att lägga med rak nåtning innebär bl.a. att inte en enda ribba är skarvad. Till mittfiskar, skarndäck/yttersarg, nytt frontstykke på kappen och som livträ mot kapp och luckor användes mahogny från Kongo. Oregon pine förresten är Amerikansk fura om jag inte nämnt det tidigare, ett träslag som luktar helt underbart då det bearbetas. Kunde den doften sparas på flaska skulle jag gjort det direkt! Kanske en affärsidé att ta fram en marin kollektion av deodorant och aftershave med doft av oregon pine... Till den som gör detta, jag köper två kit på stört!



Äntligen! Som känd radiopratare i rosa träningsoverall brukar utbrista i början av oktober, satt de första ribborna och den första mittfisken på plats.



De båda ruttna och skadade akterspeglarna har med glädje förpassats in i den himmel som finns för ruttet trä, tror jag.



Fler och fler delar börjar inta sina platser i väntan på att föreställningen börjar, dvs. sjösättning.

Mahogny och oregon pine inhandlades hos Abrahamssons Trä på Orust, kanske inte den billigaste leverantören men vilken kvalitet och service'. Att själva kunna få åka ner och på plats välja ut exakt vilka plankor man vill ha kan nog inte företas hos många sågverk. Detta har medfört att däckets endast innehåller två! kvistar, helt otroligt med tanke på den mängd ribbor som sågats fram ur plankorna på 3" x 5". Som lite kuriosa kan nämnas att Abrahamssons är den leverantör som förser både Hallberg-Rassey och Najad med trä. Apropå servicen så började virket ta slut för oss mitt i semestertid, Runar chansade och ringde till Orust, farbror Abrahamsson fixade fram två nya plankor mitt under semestern, en lördag! Tack, både



Elinstallationer monterades i den lilla garderoben på babords sida. Kablar från Skyllermarks, väldigt lätta att jobba med trots anseelig tjocklek. Regulator till solcell, batteriladdare 220 V från Exide. Batterierna står på en platta av lackad plywood direkt över bakkant på kölen.

Abrahamsson och Runar som åkte till Orust och hämtade.

Runar räknade, räknade igen, och fasen vet om han inte räknade en tredje gång innan plankorna gick i både såg och hyvel innan fräsning tog vid. Slutprodukten blev i alla



Fler däckribbor på plats, alla nya däcksbalkar likaså och även ny front på kappen.

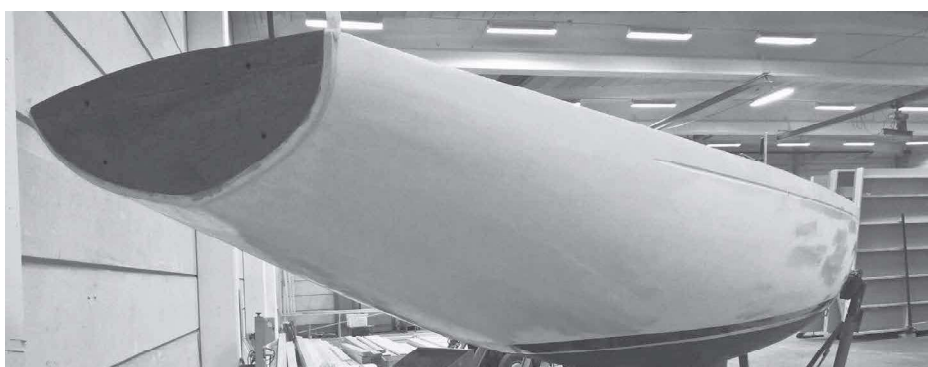


De första lagren med lack har strukits på sidorna av kappen.

fall hundratals ribbor i olika längder med dimensionen 34 mm. x 16,5 mm. Alla frästa på undersidan med 45 graders vinkel och ett djup på 3 mm. Notspår frästes 4 mm. djupa och 5 mm. breda. Från början var tanken att alla ribbor skulle skråspikas för att helt slippa plugg. Detta visade sig besvärligare än väntat, dels knäcktes ett stort antal 2 mm. borrar, sen styrde virket de tunna borrar som det själv ville, inte som Runar ville. En annan oväntad följd visade sig när jag började slipa monterade ribbor, några spikspetsar kom i dagen då alla ribbor

fått samma höjd och yta. Efter denna upptäckt övergick vi till att skruva ribborna istället, och därefter plugga hålen. Spikspetsarna ser ingen som absolut inte vet om dem, allt däck i samma bredd som kappen är spikat, det andra skruvat och pluggat. Hittills har ingen noterat detta, då har ändå hamnens mest extreme petimeter varit och synat arbetet...

Fortsättning följer i Nepparnytt nr 1 2011



Ny yttre och inre akterspegel har monterats, skrovet har slipats och spacklats samt börjat grundmålas.