

Renoveringen av 196

Jag köpte **196** sommaren 2017. Båten hade stått på land i flera år i Linköping. Jag tyckte den var ett intressant objekt eftersom det var en mahognybåt byggd av **Kalle Johansson**, samma båtbyggare som byggt Mats och min tidigare båt, **180**. Kalle var känd för att bygga snabba båtar, men just denna båt var okänd på kappseglingsbanan. Vad jag förstått är **196** dessutom den första mahognybåten han byggde.

Skicket vid köpet var väl sisådär. Den hade nog gått till träbåtshimlen om jag inte tagit hand om den – och det hade ju varit synd. Visst fanns det sprickor och håligheter, men det mesta på båten var komplett och mahognyn såg fin ut. Det är alltid svårt att veta om en träbåt går ihop. Döträet såg oroväckande dåligt ut, med stora sprickor och dåliga lagningar med Sikaflex.

Båten placerades på tomten, men blev tyvärr stående ett tag. Det var faktiskt under **corona** som intresset för att fixa båten väcktes igen. Första vintern blev inte mycket gjort, förutom några nödlagningsinsatser på däckets vid röstjärnen som var genomruttna. Tanken var annars att sjösätta för att se hur mycket båten skulle gå ihop. Men när den sattes i kranen vid **ESK:s varv** sjönk den direkt. Efter några dagar i kranen försökte jag pumpa ut vattnet, men lika mycket rann in igen. Det stod klart att båten inte skulle gå att ha i vattnet det året.



Stora glipor i döträet.

År 1

Det första som behövde åtgärdas var döträet. Jag bestämde mig för att göra som på 180 – att ersätta det med ett i glasfiber. På 180 hade vi gjutit en plastbit i nepparformen, men den hade passat väldigt dåligt eftersom plast- och träbåtar skiljer sig mycket åt. Dessutom ville jag undvika att ta bort järnkölen, både för att minska jobbet och för att jag inte kunde lyfta båten på tomten för att ta av och montera den igen.

Jag började därför med att såga av den aktra delen av trækölen. Jag bytte varannan kölbult och bottenstock för att begränsa arbetet. Sedan gjorde jag en ny hjärtstock i plast och U-profiler som jag fäste i järnkölen och bottenplankan. Mellan dessa plastade jag fast lock som stängde till hålrummet och plastade sedan ihop allt på utsidan. Därefter gjorde jag samma sak på främre delen av trækölen.

Vid sjösättningen nästa år var det spännande att se om hon skulle hålla tätt. Och ja – nu flöt båten efter sjösättningen! Men ur kölplankan sipprade det stadigt vatten – inte ur spunningen, utan genom själva plankan. Det visade sig att den var frostsprängd och att vatten tog sig längs fibrerna upp i båten. Flödet var dock så pass lågt att jag kunde ha båten i vattnet den sommaren, med hjälp av batteridrivna länspumpar.

Jag och Mats var med på **SM** det året. Masten böjde sig fel och röstjärnen gick av.



196 2021 med ny plastköl.

År 2

Att byta kölplanka var ett tufft jobb, och jag tvivlade på om jag skulle orka. Jag hittade därför ett enklare sätt. Problemet var att kölplankan var dålig i mitten längs kölens längdriktning, och sämst vid bottenstockarna där den var genomrutten. Lösningen blev att karva upp en ränna med allt dåligt trä och sedan flytspackla med epoxifiller. Resultatet blev över förväntan – båten blev helt tät från hjärtstocken och framåt. Däremot läckte det fortfarande från akterstäv, men nu bara några liter per dygn.

Dessutom fanns det fortfarande glipor mellan borden, särskilt akterut. När man körde med motor och aktern borrade ner sig, rann det in kraftigt bakifrån.

Den tätare båten gjorde att det blev lite mer semestersegling den sommaren. Tyvärr tappade jag rodet, eftersom jag glömt att fästa klämman som sitter mitt på rodet.



Hemsegling utan roder!

År 3–4

De följande vintrarna låg båten i **ESK:s byggeri**. Planen var att nåtlimma samt lägga på epoxi och glasfibermatta på friborden under vattenlinjen. Först behövde dock den dåliga akterstävsn lagas. Även denna lagning gjorde jag inte helt från grunden. Jag tog bort bottenstockarna för att frilägga kölplankan, hyvlade ner den så långt jag kunde från insidan, och limmade och skruvade fast nytt fräscht trä. Sedan på med nya bottenstockar, och jag laskade ihop allting strax framför ruffskottet.

Sedan var det dags för nåtlimning – ett pilligt och jobbigt jobb. Jag använde cirkelsåg med trälist som anhåll och tog cirka tre nåt åt gången. Nya ribbor klövs och klubbades in med epoxi. Jag gjorde alla nåt under vattenlinjen samt de största gliporna på friborden.

När det var klart hyvlade jag bort all bottenfärg och frilade rent trä på undersidan, smackade på epoxi och matta, och slipade sedan rent.

Den sommaren var **196** tender i Sandhamn på A22-SM. Två saker slog mig: friborden var väldigt flammiga jämfört med de välvårdade A22:orna, och det läckte mycket genom däck – allt blev blött i båten. Så på hösten åkte båten in i byggeriet igen.



Nåtlimmning i ESK:s båtbyggeri

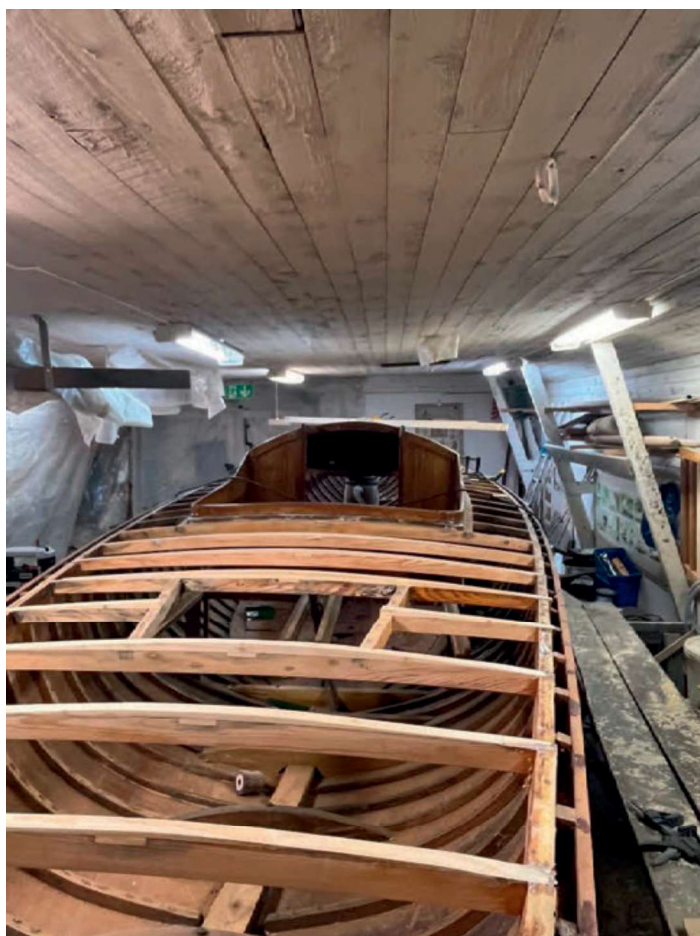
År 5

Jag började med att riva av däckets och försöka få till en bra språnglinje genom att laga och byta däcksbalkar. Jag bytte även alla tre mastbalkar och delar av balkvägare runt röstjärnen. Jag upptäckte att förstäven var genomrutten på ett ställe, så även den fick lagas.

Med däckets av tog jag mig an jobbet att renskrapa invändigt – ett tidskrävande och tråkigt arbete. Däckets lades sedan med två 6 mm plywoodskivor som limmades mot varandra. I ändarna fräste jag ner 6 mm och limmade dit mahogny som skarndäck. Nya luckor monterades. Ruff, sarg och rufftak lämnades som de var, trots visst läckage, men renskrapades.

Sedan följde renskrapning av friborden, betsnings och lackning. Utöver detta byttes alla beslag. Jag fick en gammal **H-båtsmast** som Roffe konade om, och Mats hjälpte mig att ta fram en rulle. Sedan var det bara att gå loss på Harken-beslag. Nya segel beställdes från **Janne Björnberg**, och en **80-trailer** köptes av Roffe.

Vips var **196** race-ready. Comebacken i **Nyköping** blev lyckad – vi missade precis pallen, men båten visade sig vara snabb och lättseglad.



Renovering av däcksbalkar

Slutord

Mitt tips är att **begränsa sig** – och se till att komma i sjön varje år. Hade jag slitit av allt dåligt direkt och lagat allt ”by the book” hade jag aldrig blivit klar. Man får olika råd från alla förståsigpåare, så lyssna gärna – men gå sedan din egen väg i val av lösningar.

Det är bra att ha kontakter, och det finns många i klassen som vill hjälpa till. Har du själv frågor om hur du kan lösa saker med din båt är du varmt välkommen att höra av dig.

Mvh,

Oskar Rööf

0700180696, oskar.roos@hotmail.com



Sjösättning våren 2025 efter fem år av reovering.