

Kan man bli kär i en båt?

Fortsättning från Nepparnytt nr 3 2010. Text och foto: Mikael Solebris

Ribborna monterades med en klick Sikaflex under varje vid samtliga däcksbalkar, syftet med detta har levt upp till alla förväntningar. Nämligen att få ett helt "tyst" däck utan knarr eller andra missljud. I samtliga notspår la vi ner en bottning bestående av kassettband, inte plasten eller fodralet nu, utan den lilla smala fladdriga filmen där själva musiken en gång fanns. Jag skriver en gång fanns, för nu är denna musik för evigt begravd under drygt 4 mm. med svart Sikaflex. För den som mot all förmodan aldrig handskats med Sikaflex kan jag bara säga att något djävligare finns inte då det krånglar. Det måste vara enklare att stoppa smör i arslet på en vildkatt med hjälp av en varm strumpsticka än att rätta till Sika som hamnat på sniskan. Det är flytande gummi vi pratar om. Nåväl detta var en parantes, bottningen ja, och musik. Midskepps, med en bredd av ca. 90 – 100

cm, utgörs bottningen av en pianosonat komponerad av Chopin, tyvärr vet jag inte vilken eller vem som framför stycket. För att få balans i båten, och inte riskera slagsida har Chopin fått finna sig i att på båda sidor blivit omgiven av Eddie Meduza. Undrar om den gamle Fredric vänder sig i sin grav efter detta, ska jag vara helt ärlig så skiter jag fullständigt i om han så roterar i all evighet. Bara min sköna madame har en bra bottning i däck. Nu ska jag väl i ärlighetens namn erkänna att varken Eddie eller Fredric tillhör mina favoriter, jag är mer åt heavy metal och punkhållet till. Var bottningen kommer ifrån kan göra detsamma, men denne finurlige man har funnit en ny era för gamla avlagda kassettband.

Däcket lagt, slipat, slipat igen och faktiskt ett par gånger till, maskerat med tape,



Nåtning akterut, Sikan täcker effektivt kassettbandet med Chopin.



Snickarmäster Runar förbereder inför montage av den ribba som vi letade efter hela tiden – den sista. Detta firas med en varsin Stockholm!

bottnat och nåtat. Därefter slutklämman med betsnings av all mahogny, denna gjorde jag flera gånger med lite lätta mellanslipningar, la även på betsen i lite ojämna mängder och ibland tog jag faktiskt en trasa med nafta och gnuggade försiktigt för få fram en lite mer sliten look. Allt för att försöka få någorlunda lika nyanser som sidorna på kappen. Frontstycket på kappen har en liten egen historia, när jag började slipa för att få till passformen kom helt plötsligt ett fantastiskt vackert mönster i dagen. Nästan mitt på, med ca.15 centimeters diameter framträdde något som närmast kan liknas vid årsringar på en stubbe. Antagligen har en kraftig gren levt ett eget liv inuti stammen? Originellt och vackert blev i alla fall.

Parallellt med arbetet på däck har jag slipat av botten, spacklat och slipat kölen, lagt på tre lager med ny svart bottenfärg, var tidigare en blandning mellan svart och röd.

Skrovet har slipats, spacklats, slipats igen, grundmålat och faktiskt slipats ännu en gång innan ett par lager med ny fin vit lackfärg omsorgsfullt penslades på plats. Ändå gick det åt helvete på styrbordssidan. Färgen började bilda gardiner, ju mer jag försökte rätta till desto jävligare blev det. Antagligen var skiktet för tjockt, trots noggrannhet. Det tog fem dygn innan det gick att slipa ner någorlunda, troligen är vissa delar inte torra ännu... Vattenlinjen ökades till dubbla höjden, och fick en betydligt mörkare röd nyans för att stämma bättre överens med den nybetsade mahognyn. Snobbranden med urfräst treudd valde jag att inte ge någon strykning med rött, var rädd att det skulle bli för många ränder, vattenlinje och ny större mahognykant fick räcka. Ett riktigt val kände jag direkt då hon åter hamnade i vattnet, och allt kunde beskådas i rätt miljö så att säga.



Oregon pineribborna på styrbordssidan färdigslipade, all mahogny under sista betsningsen. Sidorna på kappen färdiglackade (7 lager, räcker för denna säsong) och även försedda med nya rutor av 6 mm plexiglas omgivna av blänkande nyputsade ventilargar.

Innan jag går över på området kring däcksutrustning mm. vill jag bara nämna Runars otroligt fina lucka till ruffen, tillverkad av oregon pine och mahogny. Glidskenor i mahogny med integrerade grabbräcken – mycket snyggt!

rannsaking mynnade i alla fall ut i en hel del konkreta beslut och val. Jag sammanfattar dessa i en liten enkel lista.

- Inga genomföringar i däck, alla stag och vant har infästning i 10 mm.

Nytt däck innebär automatiskt att man drar sig för att göra hål och montera något onödigt, eller hemska tanke monterar på fel ställe. Tog mig en rejäl funderare kring detta, och rannsade mig själv: 1. Kommer jag att kappsegla med henne? Nej, detta är ett avslutat kapitel i mitt seglarliv, i alla fall med denna båt. 2. Hur seglar jag oftast? Då menar jag inte på vilken bog eller liknande, utan jag seglar oftast ensam eller med mina yngsta barn/ungdomar (de är ju i alla fall 13 och 15 år...) ombord. Då seglar vi/jag ut och njuter av skärgården, lägger till i någon lävik och badar, fiskar och mår gott i största allmänhet. Kontentan av denna



28 augusti 2010, skrovet färdigmålat, däcket färdiglackat, nya winschar och winschklossar i oregon pine monterade. Jaa allt är faktiskt klart för sjösättning.

öglebultar, vilka har mothåll under däck med hjälp av vantskruvar och kätting.

- Montera self-tailing winschar istället för underdragna original winschar och knap.
- Ingen kappsegling, har medfört att alla "onödiga" funktioner prioriterats bort. Inga fall eller andra funktioner till sittbrunnen, allt sköts vid masten, hon är ju så otroligt lättseglad och lätthanterad i alla fall.
- Skenor till backstag bortvalt till förmån för fast infästning.
- Kort skena för skotpunkter till förseglen.

Jag har säkert glömt något, men detta var i grova drag vad som ändras, vad har jag vunnit på detta då? Framför allt ett mycket renare däck, utan pryttlar man ändå inte använder, minskat risken för läckage

väsentligt genom att minimera håltagning, underlättat och mer anpassat båten för ensamsegling genom att optimera placering av olika funktioner och beslag.

Något jag glömt? Jaa, säkert massor, men här kommer lite till ändå, alla nya däcksbalkar, spantknän mm. mm. ströks in med linolja minst 4 – 5 ggr. För att få det nya däckets "mättat" strök jag det först 2 ggr. med en blandning av 50 % lack och 50 % terpentin, därefter 3 ggr. med 75 % lack och 25 % terpentin. Slutligen för denna säsong 8 lager med outspädd lack, varav 4 fick sicklas bort på grund av bl.a. min egen otålighet tillsammans med oväntad kyla som medförde extra lång torktid. Alltså ligger det för tillfället 4 halvtackiga slitlager, som skall slipas ned och jämnas till inför nästa säsong, då även ett antal nya lacklager tillkommer.

Riggen då, frågar sig säkert vän av ordning. Jodå det hände allt en hel del med den också. Masten hade inte fått ny lack



Så var det dags för det stora lyftet, kranförare Kjell var faktiskt extra varsam mot min dam. Hon väckte en del uppmärksamhet i hamnen, och en liten tapper skara stod och bevittnade proceduren. Dom kanske ville se när hon sjönk som en sten, det var inga små sprickor mellan bordplankorna...



Åter i sitt rätta element, hon fick hänga i kranen under tre dygn, två dränkbara pumpar hade fullt sjå att hålla undan vatten mängderna. På andra dygnet lyfte vi henne, och jag tryckte i 1 kg. margarin i de största sprickorna, efter den smörjelsen räckte det en länspump. För den undrar var det Milda jag använde. Bäst att ta ett gammalt beprövat märke.

på senaste 10 åren, vilket medfört att en hel del svartträ uppstått. Mast och bom renskrapades, därefter blektes missfärgningarna med oxalsyra, tyvärr var jag lite för feg med detta. Tyckte det såg bra ut och vågade inte lägga på ytterligare en gång, var väl rädd för att det skulle bli flammigt. Hur dum får en människa bli? Med tanke på hur det såg ut innan så hade en liten eventuell flammighet endast framstått som en mycket marginell skönhetsfläck, en musch helt enkelt när vi nu pratar om damer. Första lagret med lack som ströks på visade direkt att inte allt svartträ blivit blekt tillräckligt, trots att allt såg helt jämnt ut i nyansen. Alla beslag putsade jag upp under en nattvakt i hamnen, jodå jag gick

allt mina rundor... Men mycket putsat blev det, och blankt blev det också. Alla vant och förstag fick kortas av genom att jag flyttat upp fästpunkterna ovan däck. Akterstag och backstag byttes mot nya i 3 mm. kevlartamp, dels för att vara skonsammare mot nya segel, men även för att vara smidigare vid av och påmastning än en stel och ostyrig 19-trådig wire. Jaa, jag vet att backstag inte får vara i kevlar enligt reglementet, men jag ska inte kappsegla med henne, och skulle så vara fallet mot all förmodan så finns originalen kvar i båthuset.



50 w, solcell, placeras i ett enkelt bordsstaffli för tavelmålning. Skulle tro att Einar Palme gillar denna lösning, då han sitter i sin himmel och håller ett vakande öga på oss Nepparnördar.

Fungerar allt som jag tänkt? Blev allt som jag önskade, och hade föreställt mig? På dessa frågor måste svaret bara bli ett entydigt Ja! De veckor jag fått ombord denna säsong har vida överträffat både mina förväntningar och önskningar. Jag är än mer kär och förälskad i min båt! En liten madame med en egen personlighet.

Det finns några förutom Runar som jag vill tacka i samband med detta projekt:

Min yngsta grabb Linus, som la ner ett otroligt jobb på att slipa mast och bom, men även slipade och lackade alla durkar och luckor. Det blev kanonbra!

Niklas och Annelie på Kinnevikens Segelmakeri i Lidköping som sydde nya fina segel.

Andreas och hans personal på Hjertmans i Karlstad, som fixade fram allt jag önskade på ett ögonblick, nästan, och till bra pris.

Janne, som lät mig få ställa upp båten i hans varma lokaler hela vintern och våren.

Jag redovisar inga kostnader i denna artikel, utan den som är intresserad av detta kan maila mig på: mikael@solebris.se

De flesta som läst ända hit inser nog att det gått en hel del både tid och pengar, men jag lovar er, varenda minut, och varenda krona jag satsat i denna renovering har varit värt detta! Känns bra att på något vis kunna medverka till att bevara ett stycke svensk marin kulturhistoria för en lång tid framåt.

Alla yttre installationer såsom solcell, elmotor är försedda med snabbkontakter för att kunna flyttas då de inte används.

Varför då dessa, framför allt elektriska installationer? Jag jobbar som fotograf, författare och kåsör/skribent med inriktning



Min lilla smäckra elmotor hängandes på aktern, flaggan får ni leva med, den åker inte ned förrän solens nedgång.

mot den marina delen av vår värld, så för mig är även båten ett sätt att mig till jobbet, och kunna stanna på plats en tid. Därför måste jag vara självförsörjande i så stor utsträckning som möjligt.

Ha en bra vinter alla Nepparvänner! Varje dag är en dag närmare sjösättning...

Som en sista kommentar kan jag meddela att fr.o.m. nu så har S-159 återfått sitt ursprungliga namn: TRÄTA



Fakta

- Åtgång tätväxt fura, ca 8 lpm 2" x 8"
 - Oregon pine 25 lpm 3" x 5"
 - Oregon pine 4 lpm 3" x 6"
 - Mahogny 16 lpm 1" x 10"
 - Sikaflex 41 patroner a' 310 ml.
 - Skrovfärg Epifanes vit 3 x 750 ml.
 - Rå linolja 4liter
 - Balsamterpentin 6 liter
 - International Original 12 burkar a' 750 ml
 - Galvad spik till skråspikning 1000 st.
 - Borr 2 mm. till d.o. (1000 hål) 8 st.
 - Bottenfärg International Fabi 3 x 1000 ml.
 - Vattenlinjetape (skarpa kanter) 120 m.
 - Maskeringstape 1250 m.
 - 2 st. planslipmaskin CO-line lyckades jag ta livet av.
 - Hundratals meter med slippapper i olika grovlekar
 - 8 st. lackpenslar
- I övrigt så har jag installerat:
- 2 st. marinbatterier 80 Ah/st.
 - 1 st. solcell 50 W, inkl. regulator och snabbfäste
 - 1 st. elmotor MinnKota Endura 55 med 107 cm. lång rigg av komposit
 - Batteriladdare för 180 Ah.
 - Inverter med modifierad sinusvåg 12 V – 240 V.

Inbjudan till Eskadersegling

Kjell Gustafson (39 Tonita) har pratat ihop sig med skärgårdskryssarseglarna så att Nepparna i år får chansen att vara med och segla Våreskader enligt nedan:

**Välkommen till SK55-klubbens årliga Våreskader,
i år utökad till fem dagar och omdöpt till**

55-klubbens Skärgårdskryss 2-6 juni 2011

Vi samlas i två eskadrar som möts i Säck på fredagen. Lördagen bjuder på den sedvanliga kappseglingen på en familjevänlig bana i skärgården. För att alla ska ha möjlighet att ansluta så är målet förutbestämt till Paradiset vid Finnhamn. Även söndagen bjuder på kappsegling till förutbestämt mål, nämligen Vildgrytan på Vindalsö och på söndagen seglar två eskadrar hemåt igen. Till detta evenemang inbjudes härmed, förutom SK55:or alla andra

långsmala och klassiska båtar

Frågor besvaras av Tor Hedvall på tel 0708-662360 eller mejl tor@hedvall.info.

För att bättre kunna planera priser, dryck och godis är vi tacksamma för en preliminäransmälan på ovanstående mejladress.

Information kommer också att läggas ut på www.swedishclassicboats.ning.com