

RENOVERING AV S201

1 november 2017 Kjell Gustafson åker till Köping för att göra reportage om pågående renovering av Neptunkryssare 201. Pärlan vilket är båtens första namn, båten byggdes 1963/64 på varvet Salsåker. Nuvarande ägare Sven-Åke Lagerkvist har tidigare skrivit lite i Nepparnytt om båten.

Kjell: Hur kommer det sig att du tog dig an den här båten som behöver så mycket omvårdnad och renovering?



Bild från annons 2013

Sven-Åke: Eftersom jag har rutin av att tidigare renoverat några träbåtar så tyckte jag inte att en mahognyneppare i förfall skulle stå kvar på land och bli totalförstörd. Jag ville göra en insats.

Dessutom hade jag tidigare ägt Neptunkryssaren Mirisa 211 också det en mahognybåt från Salsåker. Den köpte jag 1979 och sålde den 1982, så lite nostalgikänsla fanns det också!

Kjell: När du fraktat hem båten året 2014 och pallat upp och byggt båtskjulet vad började du med?

Sven-Åke: Hela däckets plockades bort på 201:an för att lättare komma åt invändigt i båten, däckets var för övrigt i bedrövligt skick.

Inriktningen är ju att renovera nedifrån och upp med de nya delarna.

Ett antal nya bottenstockar tillverkades kölbultarna som är rostfria var i bra kondition. Många spant som mötte kölplankan var rötskadade, dessa bitar byttes ut mot nya som laskades till del fräscha delarna av spanten. En del spant var knäckta, vid de ställena gjordes nya korta lamelllimmade som överlappade och som monterades dikt de aktuella spanten. Spanten är skruvade i sittbrunnen, samma teknik användes på de nya spantdelarna då det är enklare när man jobbar ensam. För nitning behövs ju två personer "varav en så kallad nagelapa".

När det var gjort så tillverkades samborden de byttes på båda sidor om kölplankan. Det tog en dag per bord/sida att passa in dem. De limmade med epoxi.

De gamla som togs bort satt löst och var i mycket dålig kondition.

Kjell: Renskrapade du båten invändigt före inpassning av de nya samborden eller gjorde du det efteråt?

Sven-Åke: När skrovet var intakt och i rätt form så renskrapade jag båten både in och utvändigt, inpregnerade med linolja/terpentin och fernissade jag skrovet invändigt och utvändigt.

Akterskeppet ströks invändigt med grå kölsvinsfärg "epifanes" vilket är brukligt på många varv även vid nybyggen.



Kjell: Balkvägare och spant brukar ju kunna ta stryk när en båt har varit misskött hur var det med det?

Sven-Åke: Vissa däcksbalkar och delar av balkvägare behövdes göras nya.

Aktre däcksmastbalken som möter ruffen var helt slut så det blev till att göra en ny. Mittersta och främre, var delvis rötskadade och dessa partier ersattes med nytt, som epoxilimnades, även 2 mastbalksknän fick nytillverkas.

Kjell: Däcksinpassningen mot framkant ruff var det svårt?

Sven-Åke: Framkanten på ruffen går ju snett ned och nedanför det nya däckets underkant, så det nya plywooddäckets kant mot ruffen snedfasades och limnades dikt mot med epoxi. För att snygga till framkanten så fanerades den före limningen mot däck med 3 mm mahognyfanér.

Kjell: Hur mycket epoxi har du gjort av med?

Sven-Åke: Skulle tro att det kommer att gå åt cirka ca 3 kilo till hela renoveringen, det nya däck av plywood (10 skiktat) WBPF är stryket med epoxi på undersidan av däckets före monteringen.

Det gör man för att det inte skall bildas mögel på undersidan, beroende på att plywood ger mer kondens under däckets än dukade ribbdäck.

Däcksplywoden kostade 8000 kronor.

Översidan av däckets kommer också att epoxistrykas, och sedan övermålas med en tvåkomponentsfärg.

Kjell: Det ser ju jättefint ut med det nya plywooddäcket, och du har ju fanérat skarndäcket de har ju inga synliga skruvar!

Sven-Åke: Det fanns inga skarndäck på båten tidigare, plywooden gick ända ut mot skrovets ytterkant, så när på de sista 5 mm som var en pålimmad mahognylist som täckte ändträet.

Kjell: Du har ändrat på det nu, kan du berätta om det?



Sven-Åke: Jag har ökat dimensionen på den pålimmade kantlisten av mahogny till bredd 20 mm, och ovanpå den och däcket har jag fräst ned 3 mm för den 70 mm, ändskepp, och 90 mm, midskepps, breda skarndäcksfanéren, som jag stift limmat i epoxi med häftpistol, och band under stiften för att lätt kunna få bort stiftklamrarna.

Kjell: Det här kommer ju att hålla väldigt bra, det är ju limmat mot "plyfan" som är formstabil, eller hur?

Sven-Åke: Ja det stämmer, och som du ser här så har jag också fanérat upp den välvda originalframkanten framför förluckan, de nya för och akterluckorna kommer jag troligen att tillverka av plyfa som jag fanerar och kantlistar med mahognykantlister som spärrar av ändträet.

Kjell: Du har ju redan lagt ned ett väldigt stort jobb och bra på båten. Båten hade ju stått på land ett antal år!

Sven-Åke: Ja jag var till Kungsör Motorbåtsklubb 2001, då låg den otäckt, och då täckte jag den trots att jag inte var ägare till båten för att skydda den.

Kjell: Ja "Otäckt är otäckt!" Senare började du och jag prata lite om båten! Den låg ju ute på annons på blocket då, och du åkte och tittade på den igen! Kan det ha varit 2013?

Sven-Åke: Ja det stämmer, den där går nog att fixa tänkte jag, och det var mycket som behövde åtgärdas, och när man sedan börjar riva så hittar man fler saker som behöver fixas. *Många timmar blir det!*

Kjell: Det är ju sorgligt att en del inte sköter sina båtar! En nybyggd Mahognyneppare skulle väl kosta omkring 2 milje sägs det! Man beräknar ju att det går åt typ 2000

mantimmar för en båtbyggare att bygga en ny Nepptunkryssare. Hur många timmar har du lagt ned hittills tror du?

Sven-Åke: Jag har faktiskt inte räknat, kanske är det 1000 timmar hittills eller mer.

Kjell: Du skall ha en stor eloge för att du räddar båten.

Sven-Åke: Jag ville gärna ta mig an uppgiften för det finns så få mahognyneppare, de flesta är ju byggda i furu eller plast. Min förra mahognyneppare 211 högs ju tyvärr upp 2014 i Gränna, trist! Efter den misskötseln som 201;an utsatts för så tycker jag att Pärlan ser riktigt bra ut nu!

Kjell: Jag tycker att du har lyckats mycket bra med renoveringsarbetet, och lite patina skall det ju ändå kunna få finnas på en båt som är över 50 år.

Föresten vilken var den första båt du renoverade?

Sven-Åke: Det var en internationell 5:a byggd 1937 på Schelins Varv i Kungsör, den ligger i England nu. Den var i väldigt fint skick. Jag tog bort en ruff som någon monterat dit, och återställde den till originalutförande med öppen sittbrunn och dukat däck, som det var när båten var nybyggd. Sedan har jag renoverat en 5,5:a som för övrigt är till salu, och även renoverat en 4:a som jag sålde 2016.

Kjell: För att återgå till Neppen vilket fabrikat på färg och lack använder du?

Sven-Åke: Epifanes.

Ruffskottet är renoverat original och lackat, även det som kommer att sättas upp på var sida om nedgångsluckan till ruffen blir original.

Kjell: Det ser ju väldigt fint ut invändigt i ruffen, har du mahognyfanerat aktre mastbalkens aktersida nedanför ruff?



Sven-Åke: Jag tyckte det var stiligt, jag ville ha mer mahognykänsla och inte synliga ljusa träslag i ruffen.

Kjell: Hur går du vidare med renoveringen?

Sven-Åke: Det Jag hoppas på är en mild vinter, och jag beräknar att kunna jobba vidare med Pärlan i vinter. Göra det som kan göras, greja med lite mer trädetaljer, laga ruffen,

lackning m.m. och är det +4° går det också att limma, om man kompletterar med lite värme, och täcker över med presenning.



Jag beräknar sjösätta Neptunkryssare 201 under sommaren 2018,
säger Sven-Åke Lagerqvist som här syns på bild den 1 november 2017

Kjell: Trevligt vi ser fram mot att få se PärLAN segla igen. Lycka till!

Några av fotona finns även i färg på insidan av det bakre omslaget.

Text och foto: Kjell Gustafson