

“Wood is beautiful» lär någon känd amerikansk seglare ha yttrat, och det håller väl de flesta med om. Men jobbet då - får man inte slita sig halvt fördärvad för att uppnå denna lyckans Nirvana?

Anders Olsen som har haft olika träbåtar i ca 30 år, ger i denna artikel sin syn på träbåtunderhåll.

I mitt liv har det alltid funnits träbåtar. Först föräldrarnas roddbåt och campingbåt, sedan öppna kostrar, en OK-jolle och några Folkbåtar. Otaliga är dom nya och gamla metoder och färger som jag kommit i kontakt med. Ändå kan en sådan här artikel bara bli subjektiva värderingar - det finns säkert många olika åsikter om det mesta. Eftersom ringa vetenskap bedrivs på området är man ändå utlämnad till tyckare och marknadsförare.

Den allra viktigaste grundprincipen tycker jag är att hindra vatten från att tränga in i träet och hålla det så torrt som möjligt. Trä som ömsom blir fuktigt, och ömsom torkar ur (på våarna) är hopplöst att underhålla. Genom att hålla träet torrt förhindras blåträ och röta och man slipper renskrapa så ofta. Det är ju renskrappingarna som är det stora jobbet på en träbåt. Försök alltså att förhindra vatteninträngning och fukt i träet genom att täta alla springor och mätta träet med linolja överallt det går.

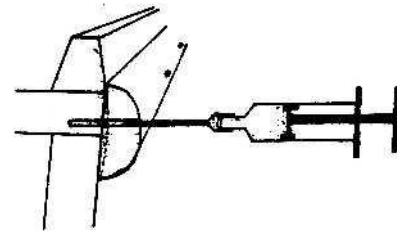
## Fukt under lister, duk eller mellan bord

Går det in fukt under relingslister, under däckduken eller mellan borden får Du ett garanterat jobbigt underhåll. Färgen spricker, lyfter och bubblar sig varje år. Bote-medlen heter Sikaflex, epoxylin och linolja.

För att få dit Sikaflex (härdande gum-mimassa) måste de lister där vatten tränger in tas bort och utrymmet under fyllas med Sikaflex (kladdigt - maskera omgivningen med maskeringstejp) och listen skruvas dit igen. Ett ganska bökigt arbete som enklast görs när man ändå byter däckduk. Att sätta dit en däcklist utan att ett högkvalitativt

gummikitt under medför livstidsstraff i form av årliga renskrappingar.

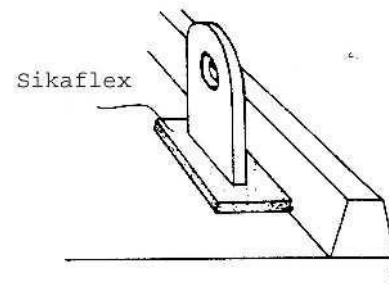
Är det ett mindre läckage behöver man inte ta bort hela listen utan borrar istället enmillimetershål cirka var tredje cm genom listen varefter epoxilim pressas in med en liten (2 eller 5 milliliters) injektionsspruta med 1,2 mm kanyl. (Säkert jobbar någon bekant på sjukhus och kan fixa en engångsspruta).



På detta sätt fylls springor och håligheter under listen helt och vatten kan inte tränga in.

## Däcksgenomförningarna för röstjärnen

Ovanpå däcket görs en packning av Sikaflex runt röstjärnen - och denna ständiga



läckagekälla är eliminerad. Man gör som en gjutform av maskeringstejp eller frigolit runt röstjärnet och gjuter i denna Sikaflexet. Packningen bör vara minst 6 mm tjock - är den tunnare spricker den lätt. Helst skall man lägga ett snöre eller en liten pappersremsa underst närmast röstjärnet på däck så att gummit inte fäster längst in i vinkeln röstjärn-däck. Du slipper blåträ och trassel med däckduken här.

## Spricker bottenfärgen i landen?

Spricker bottenfärgen i nåten varje år? Det beror i så fall på att borden torkar isär på våren för att sedan ta upp vatten och svälla ihop vid sjösättningen. Ganska självklart att det då blir hopplöst att hålla ett intakt skikt med bottenfärg.

För att förhindra detta brukar jag hålla en matsked rå linolja i varje land längst bak i aktern och längst fram i fören inne i båten några veckor före sjösättningen. Linoljan rinner sedan långsamt längs landet och om borden torkar isär suger dom upp linolja istället för vatten. Efter några år med denna behandling blir båten tät, trät mättat med linolja, och bottenfärgen sitter fint år efter år. Fiskargubbarna sa förr att man »smörjde» båten då man gjorde så här. Glöm bara inte att ordentligt torka bort överflödigt linolja innan den torkar (1 dygn till 1 vecka beroende på vädret) annars blir det kladdigt och otrevligt i landen.

Ett bra sätt att få linoljan dit den skall vara, är att använda en oljekanna med böjlig pip (Biltema 20:-). Detta är speciellt användbart i trånga utrymmen. Använd dock oljekannan bara för linolja, det är inte bra att blanda linolja och vanlig olja.

## Linolja i kölsvinet

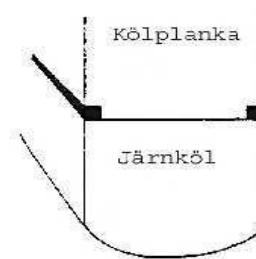
På samma sätt som ovan håller du rå linolja i kölsvinet. Häll i 5-10 liter, som då suger in i trät i stället för det slagvatten som ofta står där på sommaren. Samma linolja används år efter år. Vill man göra linoljandet till en skön konst gör man följande: Sätt korkar eller trashbitar i våghålen i bottenstocken strax akter om masten. Häll i 5-10 liter rå linolja i kölsvinet längst fram i fören. Efter några timmar flyttas korkarna till nästa bottenstock och linoljan rinner akterut till denna bottenstock. Efter ytterligare några timmar flyttas korkarna ytterligare en bottenstock akterut osv. På detta sätt får man in linolja i alla krypin i kölsvinet och förhindrar vatteninträning.

Var lossnar bottenfärgen först? Jo, längst ner och längst bak på botten. Var ruttnar

spanten först? Jo, där de är infällda i kölplankan. Vid renoveringar av flera äldre träfolkor (nr 2, 6 och 9) måste kölplanka, bottenstockar mm längst ner i båten bytas ut. Eken i dessa var antingen rutten eller helt uttorkad och sprucken. Sannolikt hade detta förhindrats av en årlig dos linolja.

## Släpper bottenfärgen i skarven mellan köl och kölplanka?

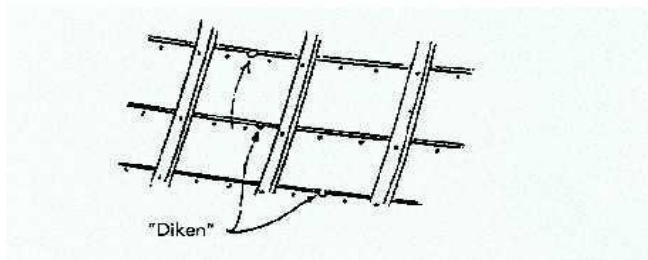
Att bottenfärgen släpper varje år vid springan mellan järnkölen och kölplankan beror på att järnet rör sig alltid mot trät. Detta kan delvis förhindras genom att (t ex med en hårdmetallklinga) fräsa ett 5x5 mm spår i trät mot järnkölen runt hela båten. Spåret fylls med Sikaflex som alltså kommer att bilda en packning mellan järnkölen och kölplankan. Vatten får svårare att tränga in och färgen sitter kvar.



## Förhindra att vatten blir stående i landen

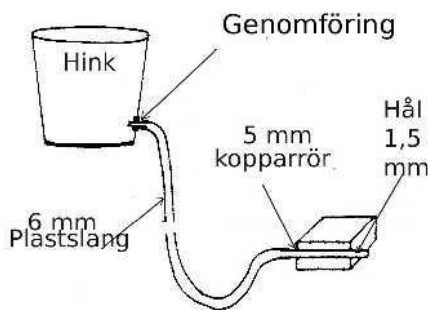
Vem orkar lätta på kojerna och torka bort vattnet som mer eller mindre hela sommaren står i landen midskepps? (Efter regn, skvåttsjö eller mindre läckage). Jag tröttnade på detta torkande och har raspat 'diken' i borden som leder bort vattnet. Gör så här: När båten ligger vid bryggan med all den vanliga utrustningen (snurra, mast, batteri, pilsner mm) håller du vatten i landen (om det inte redan finns där). Märk upp lägsta punkten på varje land. Följande vinter raspar du ett litet dike, med minimalt fall för att inte försvaga borden. Olja och fernissa dikena. Turligt nog visar det sig att dikena hamnar längre och längre förut ju längre ner på skrovet man kommer. Jag tror därför ej att man behöver befara att man försvagar skrovet - dock: raspa ej mer än nödvändigt

för att landet skall tömmas på vatten. Speciellt viktigt är nog det här på båtar som inte är förnissade invändigt.



## Vattenslipa

Att vattenslipa går minst dubbelt så fort som att torrslipa. Har man dessutom en slipkloss med kontinuerlig vattenspolning går det fyra gånger så fort som att torrslipa. En slipkloss med vattenspolning fixar du lätt själv. De grejer Du behöver finns i närmaste järnaffär.



Slipkloss med vattenspridare

Jag brukar vattenslipa hela båten någon kulan höstdag. Iförd gamla regnbyxor, stövlar, rejäla gummihandskar (vars skaft viks upp lite längst upp) och en slipkloss enligt skissen gör jag sedan nästan hela vårens slipjobb på en dag. Till däck, relingslister och fribord använder jag 180-

papper och till botten grovt 80-papper. Det är en ren fröjd att se färgen forsa bort med vattnet. På detta sätt undviker jag också att tjocka färglager byggs upp med åren, och får en perfekt ytfinisch.

Oscillerande slipmaskiner använder jag aldrig - det går mycket fortare att vattenslipa. Dessutom kommer man inte åt i klinkarna. och pappret degar hela tiden igen.

## Renskrapning

Ibland måste man renskrapa, det hjälps inte. Det är ofta ett styvt jobb, men också ett suveränt sätt att få en gammal sliten båt att bli ny och fräsch. Ta inte så mycket åt gången. Botten ett år, friborden ett annat år o.s.v. Har man ett gott underlag för färgen behöver man bara renskrapa samma yta kanske vart 15:de år eller så.

Glöm alla färgborttagningsmedel - dom är sopor. En rejäl blåslampa (t.ex gasoldriven) eller elektrisk värmefläkt av den typ som -golvläggare svetsar plastmattor med är den rätta medicinen. Den elektriska värmefläkten är särskilt bra då man renskrapar fernissade ytor - inga brännskador fås. Sedan brukar jag hyra en handbandslip en helg och dra av borden med. Det är ett tungt jobb, men går ganska snabbt. Efter det handslipning, oljning, eventuellt lätt betsnings av friborden, grundning och målning/fernissning. Har man lagt ner en massa jobb på att renskrapa ska man fernissa minst åtta gånger, de första lagren med förtunnad lack. Några fernissningar extra tar inte så mycket tid men gör att ytan håller mycket bättre.

## Flera lager direkt

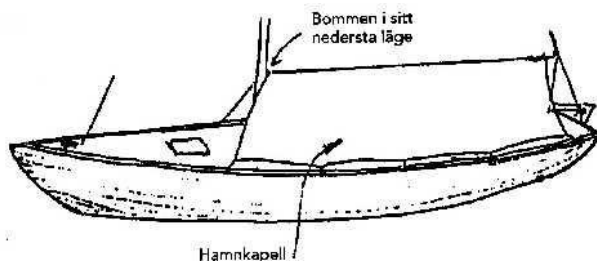
Fernissa eller måla aldrig bara en gång. Det jobbigaste då en yta ska t.ex fernissas är allt arbete före och efter. Ytan ska slipas, dammet borstas bort, ytan torkas av före strykningen, sedan ska penseln göras ren efteråt.

Jag försöker oftast stryka två eller tre gånger på en gång med en dags mellanrum mellan varje strykning. Jag stryker då direkt på föregående lager utan att slipa emellan.

Penseln förvarar jag i en plastpåse över natten utan att göra rent den. På detta sätt behöver oftast friborden, däck, ruff o.s.v. strykas bara varannat eller var tredje år. Ytfinishen blir obetydligt sämre än om ytan slipas mellan varje strykning, men den nackdelen får man ta.

## Hamnkapell

Ett bra hamnkapell minskar underhållet på ruff och sittbrunn till en bråkdel. Det bör täcka hela sittbrunnen och ruffen, och gå ut ordentligt mot relingslisterna så att ruffsidorna skuggas men vara ganska öppet framåt och bakåt så att det blir bra ventilation. Solen och fukten är ju fernissans och färgens värsta fiender. Solen bleker också mahognyn så den blir gul och tråkig. Ett bra hamnkapell syr man lätt själv - planka gärna av en kompis som har ett bra kapell. Bra kapell säljs också av Folkebådscentralen. Dessutom blir det torrt och trevligt i båten och regnvatten lägger sig inte i klinkarna i skrovet.



I min entusiasm sydde jag en gång ett hamnkapell som täckte hela båten, från för till akter. Jag sparade dessutom en hel del jobb genom att inte seglerna behövde tas av och vikas mellan varje seglats, utan endast lades ner löst på däck. Det hela blev dock lite klumpigt att handskas med. Detta tillsammans med alla fyndiga kommentarer från kompisarna gjorde att jag diskret återgick till mitt gamla, mer konventionella, hamnkapell.

Självklart har du inte ruffluckor isatta i hamn. Det skall ju vara luftigt i båten. Livsfarligt också att ha ett tätt skott till utrymmet under akterdäck - luftigt skall det vara om man inte gillar fukt och skutlukt.

## Likrännan på bom och masten

Likrännor är känsliga konstruktioner. En vanlig och trist skada är att trät spricker vid likrännorna. Svårt att reparera - ofta får mast och bom kasseras. Trät blir blött under regnperioder och torrt under torrperioder. Det blir sprött och sprickvilligt så småningom. Viktigt alltså att förhindra vatteninträngning. Fernissan slits lätt bort av seglet, fukten och solen, men även risk att tjocka lager byggs upp och lossnar.

Jag brukar varje år lägga mast och bom med likrännan uppåt. Sedan håller jag i litet rå linolja och drar den fram och tillbaka i likrännan med hjälp av trasbit med en knut på. Efter ett tag vänds sedan masten med likrännan nedåt, och överflödigt olja rinner ut. Torka torrt.

## Täck båten direkt på hösten

Att täcka båten på hösten är inget roligt jobb. Men det blir inte roligare av att skjuta upp det några veckor medan båten ligger otäckt eller halvtäckt. På med täckningen direkt efter upptagningen - då börjar båten torka utt direkt i stället för att bli fuktigare och fuktigare. Täckningen skall vara med rejäla hål eller springer så att luften kan röra sig ordentligt runt båten.

## Var skeptisk till nya produkter

Varje år introduceras nya fantastiska lacker och färger. Otaliga är de plastfernissor, bottenfärger, inpregneringsmedel och spackel som jag har provat genom åren. Mitt intryck är definitivt att vanliga oljebaserade fernissor är minst lika bra och hållbara som moderna plastfernissor. Och så luktar dom ju så gott.

När det gäller inpregneringsmedel är det svårt att ha en åsikt eftersom resultaten kanske visar sig först efter 20 år. Mitt intryck är att linoljan fortfarande är högaktuell.

## Räds ej träbåten

Jag tycker att det idag finns en överdriven rädsla för träbåtar. Visserligen måste man nog erkänna att det i stort sätt är mindre underhåll på en plastbåt, men skillnaden överdrivs ofta. Kanske gör man det vanliga tankefelet att man jämför nästan nya plastbåtar med gamla träbåtar. Alla båtar, även träbåtar, är relativt underhållsfria de första tio åren. Sedan måste man börja med renskrapningar på träbåtar. Men även plastbåten måste så småningom målas då ytan blir alltför matt och ful.

Har man en välbyggd, någorlunda fräsch träbåt behöver inte underhållet vara så värst mycket jobbigare än på en plastbåt. Jobbar man därtill rationellt och långsiktigt så blir underhållet lättare och lättare med åren.

# Några synpunkter på vantens infästning i masten och på undervantens vara eller icke vara. Av Percy Andersson

Folkbåtens vant är dimensionerade att tåla de krafter som de blir utsatta för. Infästningen i mastbeslaget kan däremot vara underdimensionerad eller felaktigt utförd, något som jag fått erfara. I Folkbåtsnytt nr 2-85 skriver också Walter Westerberg (F 447) om en folkbåtskompis på vars båt fästet på mastbeslaget för övervantet brast. Det inträffar vid ca 8 m/s. Som tur är så förmår undervantet hålla kvar masten. Hade samma haveri inträffat i öppen havssjö med bara någon eller några sekundmeter till, som det gjort för mej, så hade med största sannolikhet undervantet, som blir enormt belastat, brustit. Skador i däckets kan då också befaras.



Då mycket till folkbåten är standarddetaljer kan det vara skäl för flera att se över dessa infästningar. Brister vantfästet på en båt med genomgående mast brukar däckets bli uppsplitat enligt båtbyggare Bertil i Bua.

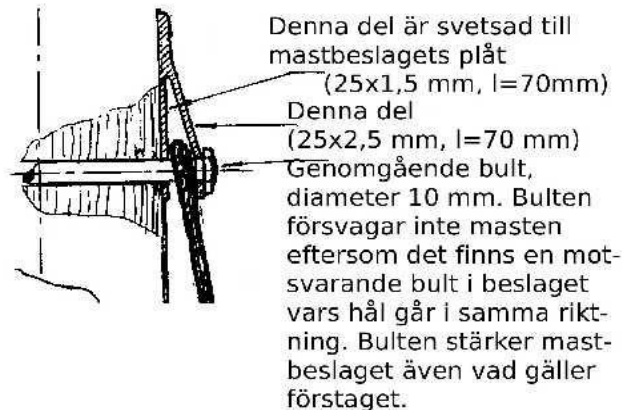
Vid en teoretisk beräkning av de krafter masten utsättes för så har man förutsatt att den mast som går genom däckets får ett gynnsammare "belastningsfall" än den mast som står på däck. För att detta ska gälla måste masten ha stöd av mastsålet (genom kilar eller dylikt). Får den inte detta stöd så är denna mast svagare i jämförelse med att den stod på däck (utan undervant). Så vitt jag vet så är det en ordentlig frigång mellan mast och däck på de folkor som har genomgående mast för att man ska kunna trimma masten? Många folkbåtsägare har plockat bort sina undervant. Det kan man göra med gott samvete. Jag tycker att det ger så mycket större framkomlighet på däck särskilt när man har saker att bära på och ska ta sig förbi

vanten, men som Walter Westerberg skriver kan dom vara bra "att grabba tag i eller stödja sig mot när man sysslar med fall eller annat i riggen".

För att minska riskerna för att vantfästet på mastbeslaget skall brista kan man modifiera vantfästet enligt nedanstående skiss.

## Nytt utförande

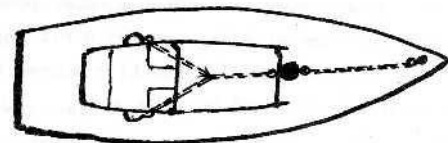
Här finns inga böjpåkänningar i materialet



Materialet är syrafritt rostfritt

När jag går i öppen sjö eller väntar hårt väder så använder jag några "säkerhetslinor" som jag gjort av kraftig skotlina och försett med karbinhakar. Den främre linan fäster jag vid förstagsfästet nere vid däck och nere vid masten, den andra nere vid masten sedan går den i en hanfot till fästen vid skotvinscharna (se skiss). Man kan då i hårt väder förflytta sig från för till akter och hela tiden ha något att hålla sig i. Man kan också koppla en vanlig bärbar säkerhetslina till dessa linor.

Dessa "säkerhetslinor" har jag lättåtkomliga och på några sekunder kan dom sättas upp.



Alla vi som har lackade båtar vet hur svårt det är att få en jämn och fin yta på lacken åtminstone om man använder pensel. Men det finns tekniker som både förbättrar finishen och som dessutom gör att lackningen går fortare.

Första året jag var med folkbåt använde jag en pensel av hög kvalitet och tyckte nog att resultatet blev ganska bra. Med det är klart, en del penseldrag syntes och en och annan gardin fanns också kvar efter sista strykningen. Förmodligen var det bara jag som tänkte på att det inte var helt perfekt, men det räcker ju.

I år hade jag tänkt att gå över till roller och s.k. lackstrykare, en teknik som Per Wermelin och Hans "Rosten" Gustavsson talade sig varma för på det informationsmöte om underhåll och färger som hölls i vintras. Men några dagar innan jag skulle börja lacka, träffade jag en gammal erfaren träbåtsräv på varvet som rekommenderade mig att använda en rengöringssvamp av typ "Scotchbrite" (ca 6 x 9 cm) i stället för lackstrykare, dels för att det blir mycket billigare (man köper en förpackning med 10 stycken för ca 10 kronor) och dels för det är lättare att använda och resultatet blir minst lika bra.

Sagt och gjort. Jag gick hem till hustrun och tömde städsåpet på lämpliga svampar och satte igång. Och resultatet blev bra, mycket bra till och med. Jag la först på lacken med en 10 cm bred skumgummiroller, bord för bord uppifrån och ner i längder om ca 1 m (vattenavrinningshålerna i relingslisterna är utmärkta som riktmärken), och sedan efterslätade jag med svampen i långa svep över hela den pålagda lacken med ganska bra tryck på svampen. Varje bord behövde 2-3 drag och ibland om jag hade varit för generös med lacken när jag rollade på, ytterligare någon eller några gånger för att eliminera gardiner.

Dessutom gick det fort. På knappt en och en halv timma var hela båten klar inklusive akterspegeln.

När man håller i svampen bli man så småningom ganska kladdig av fernissan. Det enklaste sättet att klara det problemet, är att gå till närmaste apotek och köpa gummihandskar. Det finns tunna smidiga handskar som man kan köpa i förpackningar om 100 st. och som kostar 88:-.

En fördel med svampen är också att man kan lägga på fernissa direkt utan roller. Det är speciellt praktiskt när det handlar om mindre ytor och denna teknik har jag använt på övervattendelen av rodret och på durkluckor mm. Även här blir resultatet mycket bra och det är tidsbesparande.



Man använder naturligtvis den mjuka delen av svampen.

Kärlek till glänsande lackytor på friborden är nog bra. Men varje erfaren människa vet ju att med tiden betyder djupare kvaliteer mer. Ju mer man rotar i gamla träbåtar, desto mer inser man också att lite mer långsiktigt preventivt arbete nog skulle ha lönat sig bättre än att lägga krutet på ytfinishen. Målsättningen är då att skydda träet i båten så mycket som möjligt mot vatteninträning, med påföljande blåträ, röta, gistenhet och sönderfrysning. CLASSIC FOLKBÅTS-pärmen handlar ju mestadels om hur man åstadkommer detta.

Med den rustning som nu pågår av folkbåtarna 2, 6 och 9, alla byggda 1943, ökar kunskapen om problemen med båtens botten. Framförallt är det resningen (förstäv, kölplanka, aktere knä och akterstäv) och bottenstockarna som är helt slut. Materialet i dessa är ju ek, och problemet är att eken fryser sönder på vintrarna. Den ruttnar alltså inte i första hand. Furun i bordläggningen verkar klara sig betydligt bättre, även om de nedersta borden och en del andra bord är lite trötta. Att byta hela eller delar av resningen är ett stort (men roligt) jobb förstås, och dålig resning blir nog ofta den slutgiltiga spiken i likkistan för många träbåtar. Jag har diskuterat det hela med andra båtbyggare (Thomas Larsson, Mikael Kjersgaard, Svendborg, Danmark och Preben, Stensunds Båtbyggarskola m fl) och här är några synpunkter på problemet.

Vi bor ju nära ekens nordgräns som ju går ungefär vid Dalälven. Svenska ekar ser ju också närmast ut som fjällbjörkar jämfört med de raka ekarna längre söderut i Europa. Kanske är det därför eken är känslig för sönderfrysning - samma problem är ju med mahogny som ju inte heller gillar att växa i vårt kalla klimat. Gamla allmogebåtar med resningen i furu förefaller att klara sig bättre - furan växer ju även i de kallaste trakter. Gamla kyrkbåtar på Siljan t ex ( ett museum finns!) och nordlandsbåtarna i nordnorge. Men som vanligt vet ju ingen säkert - det är mycket troende och lite vetenskap när det gäller båtbyggeri.

## Vad händer?

Vad är det då som händer? Jo: Vatten tar sig in i kölplankan och nedre delen av för- och akterstäv utifrån, och inifrån (den skvätt vatten som står längst ned i kölsvinet). Sannolikt har vattnet som kommit inifrån störst betydelse - kölplankan pajjar alltid först i sin aktere del medan den förligare delen klarar sig mycket bättre. Kanske beror det på att det mest är sötvatten i kölsvinet. Eller också på att akterändens sprickor fylls på hela hösten efter upptagningen av båten med den skvätt vatten som man ofta "glömmer" i kölsvinet. I själva verket är en kölplanka på en träbåt dyngsur hela sommaren, och även hela vintern. En målade ekplanka som är 75 mm tjock torkar nästan aldrig. (Blöt ek är dessutom tungt - en blöt kölplanka sjunker om man sjösätter den). Vatten står alltså även i hålen runt kölbultarna och tränger effektivt in längs träfibrerna längs raden av kölbultar i kölplankans mitt. Vatten letar sig också in via gliporna mellan järnköl och kölplanka, och inifrån mellan aktere knät och kölplanka / akterstäv. Bottenstockarnas nedre del drabbas på samma sätt. Eken fryser sönder inifrån och sprickor bildas som med åren blir fler och fler. På detta sätt splittras träet upp i stickor så att man kan gröpa ur mitten av kölplankan som en bunt okokt spagetti då man tagit bort den och låtit den torka. Hela bottenkonstruktionen börjar ge sig, båten läcker mer och mer. Det har nog aldrig hänt att en folkbåt helt tappat botten, men på 2.an var det nog nära. På något konstigt sätt håller gamla träbåtar ihop av gammal vana även när träet är helt slut, mässingsskruvarna vittrat av osv.

## Symptomen.

Hur kan Du då se på Din båt hur långt denna pest fortskridit? Ja det är faktiskt svårt att se - båtbyggaren Mikael Kjersgaard menar att det verkar som om det hela kommer ganska plötsligt då båten är ca 50 år gammal. Men så är det nog inte -problemet är ju att det hela startar mitt inne i plankorna - det är först när hela konstruktionen börjar ge sig som det egentligen märks så mycket. Dock - några tecken finns tidigare: Att kölplankan



börjar bli bredare än järnkölen den aktersta metern är ett tidigt tecken. Ett par millimeter kan man möjligen skylla på träts svällning, men är det mer så är det illa. Det nedersta rodergångjärnet börjar sitta löst. Ändrät i aktre änden på kölplankan får sprickor i mitten - en kniv kan lätt stickas in långt (rodret måste tas bort för detta). Senare börjar även de aktersta bottenstockarna ge sig - kölbultarna börjar sjunka ner i bottenstockarna eller vandra i sidled. Förstävans aktre ände får sprickor som man kan sticka in en kniv i - här brukar även röta bidra om man inte har tätt i masthålet i däck, så att regnvatten hela tiden rinner ner längst masten/mastfoten. Mitt intryck är att eken i bottenkonstruktionen oftast pajjar tidigare än kölbultarna rostar av - kölbultarna har funnits ganska mycket kvar av i dom tidigaste folkbåtarna.

### Hur förebygga?

Ja det här låter ju dystert, men inget håller ju för evigt, och kanske får man vara nöjd med att en träbåt hållit 160 år. Men - kan man då inte förebygga eller fördröja denna bottenpest? Ingen vet, men det som dom tillfrågade båtbyggarna föreslår att fylla kölsvinet med rå linolja varje höst, och sedan pumpa/torka ut det före sjösättning. Det lär väl gå åt minst 100 liter, men även en mindre mängd som man några gånger öser uppåt kölsvinets sidor borde ju göra viss nytta. Linolja är ju inte helt billigt, men samma olja kan ju användas år från år, och den pumpas ju lätt ut t ex med båtens länspump. Har Du vägarna förbi Närkeslätten kan Du köpa billigt direkt från odlaren. T ex från Bengt Jonsson, Skeppsta 336, 705 94 Örebro, tel 019/228005 - ring före. Bengt tar (jan 2006) 560 kr för en 25-litersdunk. (Från Stockholm: E3 genom Örebro, och efter Karlskogaavfarten ner till höger på slätten.)

Det påstås att rå linolja tränger ut vatten ur trä, och tar vattnets plats. Hur man vet detta kan man ju undra, men är man tillräckligt envis med linolja borde ju en hygglig inträngning ske, åtminstone i sprickor. Ett annat sätt är att borra hål i bottenstockarna och sätta dit smörjnipplar,

och sedan försiktigt trycka in linolja med smörjspruta ( se avsnittet "byta kölbultar"). Dock torde linoljan få svårt att sprida sig då kölbultshålen är sprängfyllda med rost från kölbulten. Att borra några hål på tvärsen rakt igenom kölplankan - låta vattnet rinna ut - trycka in linolja- täta hålen, vore en variant, men känns kanske lite drastiskt på en någorlunda fin träbåt.

Sannolikt skulle linolja i kölsvinet (som man bland öser upp på kölsvinssidorna) också förebygga ett annat stort problem, nämligen att de basade spanten knäcks i böjen ner i kölsvinet. Att de knäcks beror sannolikt delvis på att fukt lakar ur eken med åren och gör den spröd.

Att svampa bort den vattenskvätt som alltid blir kvar i kölsvinet när man länspumpar är jobbigt, men kan kanske löna sig att göra åtminstone om man vet att båten inte ska användas på några veckor. Tyvärr läcker dock ofta en vattenskvätt tillbaks från pumpen och slangarna så att det blir blött igen ganska snart. Efter höstupptagningen av båten bör man nog dock vara mycket noggrann med att få bort allt vatten nere i kölsvinet så fort som möjligt. Svampa torrt och sätt en burk under länspumpens slang som tar det sivande returvattnet från pumpen. Luta sedan upp durkarna så att kölsvinet ventileras ordentligt.

Och att även på alla sätt minska vatteninträngning utifrån i trät (sikaflex-tätning mellan kölplankan och järnkölen t ex, se artikel i folkbåtsparmen).

Ja det var några funderingar runt botten. En sammanfattning av det hela blir det vanliga tjetet: Ut med vattnet ur trät, och in med linolja!

Många artiklar i CLASSIC FOLKBÅT-pärmen handlar om lite mer avancerade arbeten. Men renskrapning - det är ju något som dom flesta träbåtsägare gör. Här några synpunkter.

Renskrapa inte i onödan. Åtminstone inte om båten är förnissad. Då måste man ju nämligen ta ca ½ till 1 mm av träet också för att den nya lackytan ska bli snygg. En gammal gisten träbåt går alltid att renovera, men lider den av skrapsjuka och hela bordläggningen har blivit för tunn efter flera renskrapningar - ja då är det svårt.

Med en elfläkt på 2000 W går det ju ganska lätt att få bort gamla färjen, och det gör ju inte så mycket om skrapan blir slö. Skrapor med hårdmetallskär fungerar bra.

Vid renskrapning invändigt på en klinkbyggd båt brukar det gå lättast att torrskrapa. Då tycker jag att en skrapa med vanligt härdat stålblad är bättre än hårdmetallskraporna. En stålskrapa filar man ca en gång i timmen så att den blir mycket vass, vassare än hårdmetallskären tycker jag. En enskärig fil används för att fila skrapan, och har man ett skruvstöd eller en tving att hålla skrapan är det en fördel. Skrapan filas så att eggen blir en aning böjd ½ till 1 mm lägre i ändarna än på mitten. På så sätt tar bara skrapan på ca 1 cm bredd. Det är mycket lättare att torrskrapa 1 cm bredd 4 gånger än att skrapa 4 cm bredd 1 gång. Man får också en fin yta, och kommer åt bra mellan spant och nitar. Har man en skarp och bra skrapa blir ytan så fin att man knappast behöver slipa efter när man renskrapar invändigt. Skrapan fungerar lite som en sickling. Ett långt och rejält skaft är bra, så att man får ordentligt tag med två händer.

En oscillerande hömslipmaskin (med liten trekantig slipyta) kan man använda, men jag tycker dom är ineffektiva. Pappret blir snabbt skadat i kanterna, och degar igen.

Utvändigt är ju en bandslip effektiv till sliparbetet. Dock måste man hela tiden hålla den i rörelse för att inte få platta ytor. Är man uppmärksam på detta tycker jag man får ett

acceptabelt slutresultat på en klinkbyggd båt. Vill man ha det allra bästa resultatet väljer man istället en långkloss (ca ½ m lång plywoodplatta med två handtag på) till slipningen utvändigt. Det hela är en fråga om arbetsinsats kontra slutresultat.

Glöm inte bort att sicklingen är ett fantastiskt redskap också - mycket bättre än att slipa många gånger. Konsten är bara att lägga upp fina eggar på sicklingen - se t ex Thomas Larssons bok om Träbåtsvård. Efter lite träning brukar det gå bra. Två tips: Sätt fast sicklingen mellan två snedfasade träplattor i skruvstället så att sicklingen får stöd nästan ända upp till kanten - annars böjer den sig, då Du lägger på nästan hela Din kroppstyngd för att vika ut eggen. Kanten på ett gammalt stämjärn är bra att vika ut kanten med. En välpreparerad sickling ska ge tunna rullar av hyvelspån då man sedan använder den - den fungerar alltså mer som en fin hyvel än en skrapa.

