

Renoveringsträff för M30 i Västerås

Den 7 november 2021 fick vi ett mycket intressant och givande föredrag i Västerås av Andreas Tjulander. Vi var ett tjugotal nyfikna som mötte upp i Totte Bergmans båtskjul på Lövudden för att lyssna till ett av proffsen i båtrenovering, båtbyggaren Andreas Tjulander från Stockholms båtsnickeri, f ö också ägare av M30 nr 2 Ullo.

Vi hade ringat in områden som skulle kretsas kring tillverkning av stålspant, byte av kölbultar, bottenstockar, kölsträckning mm. Vi fick tips och råd hur vi båtägare själva, eller med händiga vänners hjälp, kan åtgärda div brister och förebygga framtida problem som kan uppstå. Andreas berättade och illustrerade pedagogiskt detta med hängivenhet, mycket kunskap och en stor portion humor.

Vi som lyssnade är tacksamma över att ha fått delta och lära oss om div. lösningar och knep, verktyg och material och allt som rör underhåll och vårdandet av våra skatter. Det i vårt tycke svåra är egentligen enkelt enligt Andreas, vilket glädde oss att höra. Ibland finns det många vägar

att gå, vilken som är bäst kan variera, beroende på vem som utför, ändamålet, tid, tillgång på verktyg etc. Inte minst också beroende på vilken båtbyggare man frågar.

Vi fick oss många goda skratt och kände nog igen en hel del diskussioner och trätoämnen, men fick även ta del specialisters olika och lika synsätt och lösningar. Att det finns djupa kunskaper och erfarenheter hos båtbyggare på Stockholms båtsnickeri råder det inget tvivel om. Och de som jobbar där kan, precis som de flesta av oss, gå på grund ibland, och då är det bra att veta vad som kan hända med våra båtar. Hur man kan åtgärda ev. fel som uppstår, lära oss lämpliga förstärkningar, veta mer om båtarnas svaga punkter, ja vi hann få många goda råd under dagen.

Andreas Tjulander finns på
Stockholms Båtsnickeri,
stockholmsbatsnickeri.se

Stort tack Andreas och Stockholms båtsnickeri för denna dag och de sex värdefulla timmarna!

Totte Bergman, Anders Berglind, Uffe Engblom, Anders Tornberg, Bosse Eriksson m fl hjälptes åt med fiket och div göromål kring arrangemanget. Vi ser fram emot nästa träff!

/ Uffe i 69:an



Järnsjuka från rostade järnbultar. Se nästa uppslag



Nöjda deltagare på höstens renoveringsträff i Västerås. Foto Ulf Engblom

Behöver du en ny trämast?

Trämast växer som bekant inte på trän, men de nyttillverkas av Janne Björnberg på NextSails. I hans verkstad fräses en numerisk fräs dem till exakta dimensioner. Janne når du på 070-764 50 29 eller sailmakers2013@gmail.com

Renoveringsträffar för M22 i Stockholm

Tillsammans med Mattias Malmros från Båthantverkarna på Djurgården har vi haft två renoveringsträffar under hösten. Den första träffen hölls på SSKs varv i Bromma där vi diskuterade, fikade och ställde frågor. Vi gjorde också tillsammans en inspektion av M22-85 där Mattias pekade ut olika områden som kan kräva lite extra underhåll utöver den sedvanliga vårrustningen.

Den andra träffen hölls i Sjöhistoriska museets lokaler på

Rindö där M22-1, Emmett, står utsälld tillsammans med ett otal andra veteranbåtar.

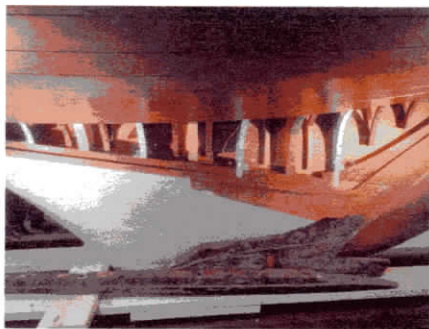
Mattias renoverade båten under 2016 med bland annat nya skarndäck, sargar, kölplanka, dödträ, roderstäv samt mycket annat. Det här är en kort sammanfattning av saker som berördes under träffarna.



Gabriel Johannesson
M22-85



Mattias förklarar kölkonstruktionen på M22



Bottenstockar och spant i närbild. Mattias använder gärna iroko i stället för ek. Den är hård och röttålig som ek, men mer formstabil.

Temat på båda träffarna var botten och då de flesta M22:or nu börjar bli runt 70-80 år har många nått en kritisk ålder för hur länge resningen (båtens "ryggrad") kan hänga med och har inget arbete i botten ännu gjorts är det antagligen hög tid för de flesta.

Roten till nästan alla problem i undervattensdelen kan härledas till metalldelar som börjat rosta. Röta i botten är däremot väldigt ovanligt, enligt Mattias, botten frostsprängs snarare och eken i resningen blir järnsjuk.

Man har mycket att vinna på att byta ut metalldelarna, de flesta får man dessutom loss en och en, så det finns ingen anledning att riva ur hela botten. Mycket kan bytas del för del, t.ex. bottenstockar, alla sorters

bultar och nitar, laskbrickor och spant.

Byter man ett par av dessa varje vinter har man snart ett bottenparti i sådant skick att byte av de mer komplicerade delarna av resningen blir lättare eftersom man då har nya spant och bottenstockar att passa in t.ex. nya sambord, kölplanka eller stävar emot.



Här syns tydligt hur rostade järnbultar angripit träet runtomkring och mörkfärgat det.

Att byta sambord kan enligt Mattias vara ett bra instegsprojekt om man är intresserad av att få veta skicket på botten. Detta är väldigt plant på M22:an och relativt enkelt att malla till men huvudtipset för att förlänga livet på din båt är att börja byta metall-delarna, en efter en!

Vi planerar att ha fler renoveringsträffar i höst och vill gärna ha din förslag på aktiviteter, har du kanske ett renoveringsobjekt

som kört fast eller behöver en genomgång av ett klurigt arbetsmoment eller liknande som kan vara intressant för flera, hör av dig till mig eller någon annan i styrelsen eller skicka ett mejl till oss på info@m-batsforbundet.se

Har du tillfälle i sommar så gör ett besök på Sjöhistoriska museets samlingar av veteranbåtar på Rindö i Stockholms skärgård, där

ovannämnda M22-1 står utställd.

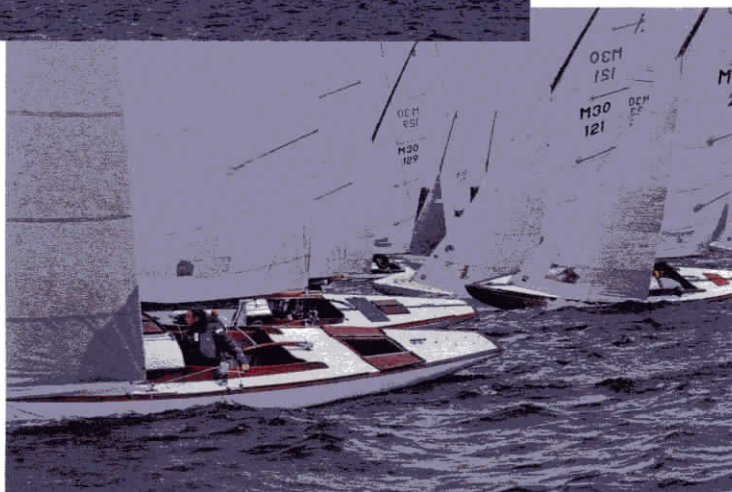
Som syns på bilderna har man valt att låta ena sidan vara öppen för att visa båtens uppbyggnad.

Enklarest är nog att ta en skärgårdsbåt från innerstan. Den stannar inom gångavstånd till museet. För mer info, se

<https://www.sjohistoriska.se/fritidsbatar/fartyg--batar-i-samlingarna>



Foto: Björn Hedin



Till minne av

Hans Olov "Hasse" Svensson

Det var med stor sorg och förvåning vi fick veta att Hasse Svensson nyligen gått bort.

Få har känts så levande som just Hasse. Alltid full av energi och glädje, positiv och hjälpsam. Det var ett nöje att få lära känna honom och segla tillsammans. Hans rutin och kunnande gav ett lugn i båten och lösningar fanns på allt.

- Lugn bara, det fixar jag! Ingen ovanlig replik från honom. Alltid med glimten i ögat och med ord fyllda av klokhet och en stor portion humor.

Det han gjorde, det gjorde han med glädje, oavsett vad.

Han gästade åt mig i M30 69 May Lou i runt 7 år, dessförinnan åt Bosse Sundin och Annika i M30 113. Tidigare seglade han mycket med Björn Johansson och hjälpte även honom med nybygget M30 132 Singoalla. Utöver Mälarbåtarna seglade han med många andra och i sin egen gula Comfort 26:a Citrine, oftast kallad Citronen. Den kom han troget med till SM-seglingarna som oftast blev en båt där vi serverades god mat och dryck som Hasse ordnat.

Han skötte sedan många år tillbaka sjösättning och upptagning av båtarna i Torshälla, känd av alla och uppskattad av alla. Han var en stor profil i Segelsällskapet Svearna. Södermanlands Seglarförbund skulle detta år ge honom en utmärkelse. Nu får det ske postumt.

Hasse hade i yngre år även kört rally och pratade ibland om sin goda vänskap med bl a de finska förarna.

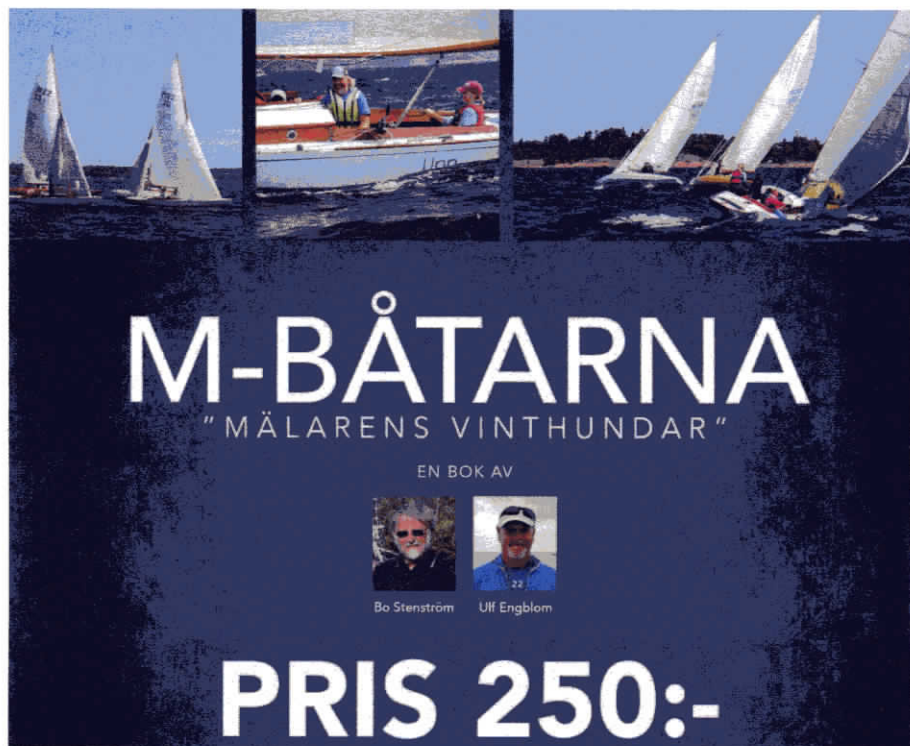
Ja, vi skulle utan problem fylla en hel tidning med ord om denne fantastiske man och allt han sysslat med. För mig var han en god seglare, en varm vän och fin medmänniska. Förutom hans kunnande och hjälpende händer tar jag med mig hans hjärtliga humor och optimism. Inget är omöjligt!

Tack för allt Hasse!

/ Ulf Engblom



Juni 2018, Hasse Svensson visar glädje efter att ha vunnit M båtsjakten ihop med Eriks Stenström i M30 105 Foto.: Ulf E



Än finns exemplar kvar av den omtalade boken, passa på att läsa ett stycke svensk segel- och fritidsbåtshistoria.

Beställes direkt via mejl till bo.e.stenstrom@gmail.com. Frakt tillkommer.



Våra kommunikationsvägar

M-båtförbundets har två officiella kommunikationsvägar.

Den ena är hemsidan www.m-batsforbundet.se, där vi strävar efter att all info som kommer från förbundet skall läggas upp. Under en tid har vi enbart lagt upp information som berör tävlingar, båtmässan och träffar men vi arbetar på att bli bättre, vi tar gärna hjälp av er om ni vill dela något, en renovering, ett reportage från en tävling, träff eller liknande.



Christoffer Clevhammar
M22-140

Förbundets tidning, M-båten, som ni håller i er hand, ges ut 2 gånger om året, på våren och på hösten. Här samlar styrelsen ihop information om årets verksamhet. Vårbladet innehåller oftast det som är tänkt att ske och höstnumret om vad som skett. Det senare innehåller också information inför årsmötet.

Sedan har vi även våra klassrepresentanter, använd dem och ring dem, de är sammankallande för respektive klass och kan svara på frågor alternativt se till att ni kommer i kontakt med rätt person. Det går även bra att kontakta övriga i styrelsen. Telefonnummer på insidan av tidningen.

Våra inofficiella kommunikationsvägar.

På facebook finns grupper för M22, M25 /M15 och M30, aktivitet i dessa grupper varierar, det som läggs ut här är ej officiella uppgifter men det länkas ofta till tävlingar och andra evenemang. Om du inte redan är medlem i någon av dessa grupper så sök på Mälar 15, Mälar 22, Mälar 25 eller Mälar 30 och ansök om att bli medlem.

Finns även något som heter instagram. För att samla oss och det skall vara lätt att hitta andra kan man använda sig av något som kalla hashtag dvs # , skriver du #Mälarbåt så blir ordet mälarbåt sökbar på instagram. # som är bra att använda om du lägger upp bild på en mälarbåt är.

#seglavackert #mälar15 #mälar22 #mälar25 #mälar 30 #mbåt #långsmalt du kan välja hur många # du vill så blir det fler som ser dina inlägg.

Förbundet håller på att se över hur vi skall nå ut till flera seglare, mer om detta hoppas jag kunna presentera under året, i både i officiella och inofficiella kanaler.

Det har ju gått så fort

...säger Rolf Lindholm om tiden som seglare. I hela 53 år har Rolf ägt och seglat sin M30-48 Donna och när jag besöker honom i Härnevi norr om Enköping pågår vårustningen. Ytterligare en säsongs planer görs upp.

Vi tyckte från förbundets sida att det var intressant att lyfta fram Rolf i tidningen eftersom han är den i Sverige som har ägt och seglat med en och samma båt under längst tid, även om flera andra har seglat lika länge.

Rolf är medlem i Enköpings Segel Sällskap (ESS) och har använt



Donna under Mälatbåts-SM 2013. Foto: Björn Hedin

båten för såväl kappsegling som semestersegling. Särskilt under slutet av 1970-talet och början av 1980-talet kappseglades det flitigt med

båten. Någon pallplats har det aldrig blivit men de har varit snubblande nära ibland och på vissa race placerat sig fint.

Senast på tune up för SM 2021 kom Donna tvåa, då med Bengt Lindholm som rorsman och Rolfs son Mikael som gast. Berättelserna från kappseglingarna är många och rymmer allt från hur en stövel

fastnade i genuaskotet och förstörde det perfekta slaget på ett SM till kommunikationsproblem med en amerikansk gast.

Rolf säger att han nu har slutat att kappsegla på grund av försämrad syn. Samtidigt verkar det vara en sanning med viss modifikation eftersom båten ofta syns i tabellerna för ESS kappseglingar.



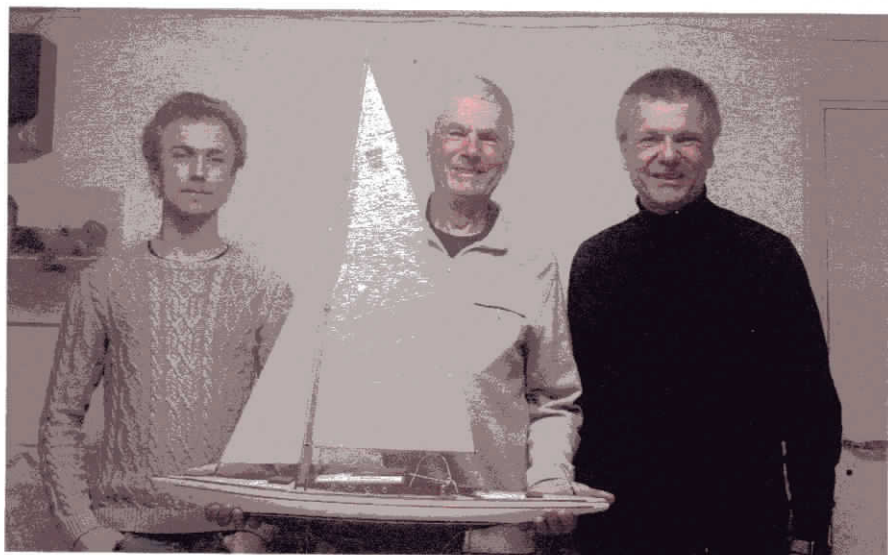
Johan Hultgren
M22-44

Vid sidan av kappseglingarna har Donna tagit familjen Lindholm på många semesterresor genom åren. Naturligtvis har det varit resor på Mälaren och ostkustens skärgård men även några längre resor till bl.a. Ålands skärgård, Öland och Borgholm.

Rolf är fjärde ägaren till Donna som beställdes av Örebro Segelklubb som lottbåt och byggdes på bröderna Erikssons varv i Strängnäs år 1938. En stins vann båten men sålde den snabbt vidare till en direktör Åqvist. Han kappseglade ofta med stor framgång fram till 1951 då båten såldes vidare till

Lennart Asplund (Örebro) som också var en skicklig kappseglare och vann många segrar.

Köpet av segelbåten var en tillfällighet. När Rolfs kompis Alf Mörlin hastigt avled 1970 i en trafikolycka erbjöds Rolf att köpa båten, något som han aldrig har ångrat. Sonen Mikael kappseglar tillsammans med Rolf sedan 1970-talet och nu har även Mikaelson Nils börjat visa intresse för kappsegling. Så nu bär snart tre generationer Lindholm upp Donna.



Nils, Rolf och Mikael Lindholm

Klass M15/M25

Uppsökande kontakter har nyligen tagits med ett antal båtägare/medlemmar i klasserna som på ett eller annat sätt försvunnit i logistiken på grund av till exempel ändrade adresser, e-post, upphörda fasta telefonnummer etc. Glädjande är att då vi återfått kontakten så har det uppskattats av såväl båtägarna, som oss i styrelsen. (Glöm inte att meddela förändringar till förbundet så vi inte tappar kontakten med dig)

Vår tidskrift M-båten försöker att spegla M-båtslivet. Vi vill presentera olika aktiviteter till exempel studiebesök, (vilket under de två senaste åren mer eller mindre omöjliggjorts beroende på coronan) skriva om båtårdstips samt göra PR för M-båtarna mm.

Aktuella händelser och evenemang presenterar vi även på förbundets hemsida www.m-batsforbundet.se. Är du medlem i förbundet har du också möjlighet att sända in artiklar och synpunkter för publicering och debatt i vår tidskrift! Det vore bra om fler av er bidrog med uppslag där!

Jag vet att 4-5 båtar i bra grundskick förbättras fortlöpande för att gå i

sjön så snart som möjligt. Det skall bli kul att se dem segla igen!

Jag hoppas på ett bra seglarår för er alla och välkomnar er till våra rekommenderade evenemang. I år stryker vi Båtvärdsträffen och föreslår istället att ni medverkar i 75-årsfirandet i Sigtuna eller i Klassmästerskapet.



Kjell Gustafson
M25-4



Foto: Carlotto Persson

Välkomna till Sigtuna för att fira M25 fyller 75 år

Den 11 juni. Vi tänker oss följande upplägg, 5-10 st M25:or seglar mot Sigtuna under fredagen och lördagen den 11 juni för att lägga till i Sigtuna båtklubbs hamn vid utrustningsbryggan senast kl 15 på för oss reserverade platser. Vi planerar att tillsammans med några medlemmar i SiBK att boka upp platser på någon av de restauranger som finns i staden. Tanken är också att de M25-ägare/medlemmar som inte kommer båtledes skall kunna vara med på festen och i hamnen för att prata segling och goa minnen!

Medlemmar som seglar till Sigtuna i sin M25:a kommer att delta i utlotning av värdefulla presentkort kopplat till båtägandet. M15, M22, och M30-ägare som också känner för att segla en eskader till Sigtuna och samma evenemang är också välkomna.

Söndagen den 12:e juni prel. vid 10-11 tiden föreslår vi en liten defileringssegling nära hamnen där SiBK:s jolle-ungdomar eller andra intresserade kan få prova på att segla en klassisk M-båt. Därefter

sker hemsegling alternativt att vi pratar med SiBK så att de som önskar kan lämna båten på en gästplats för hemsegling nästkommande helg.

Jag har pratat med Johan Schelin M25-42 (070-696 06 23) som räknar med att segla från Stockholm mot Sigtuna under fredagen den 10 juni för eventuell gemensam eskader.

Ett exempel på lämplig mellanlandning kan vara SiBK och Märsta BK:s klubbholme, Landholmen 59°25.983N, 17°44.83E på västra sidan av Görväln. Något öster om ligger Ekholmen, den västra viken kan vara ett alternativ om vindriktning och styrka tillåter.

För att stämma av och boka restaurangbesök m.m. så är jag glad för en **preliminärbokning så tidigt som möjligt, absolut senast 22 maj**. Meddela båt och nummer samt personer som vill vara med. Sms:a eller ring Kjell Gustafson 070-543 34 36. Har ni frågor och synpunkter återkoppla snarast till mig, det går nog att ändra en del i arrangemanget.

Klassmästerskap för M25 i år

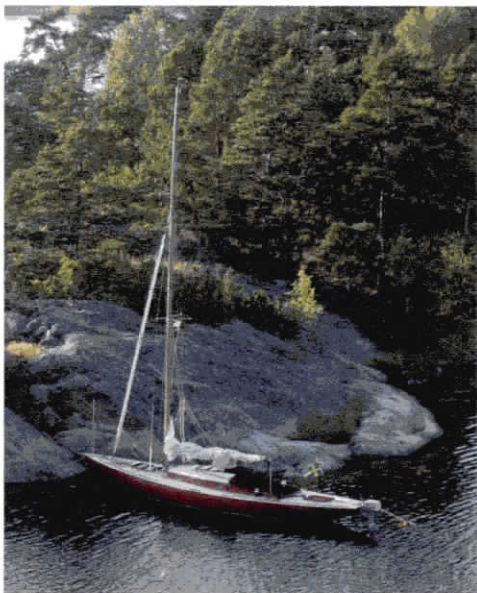
Under SM för M22 och M30 3-6 aug är även klassmästerskap för M25 sanktionerat. Senaste gången KLM för M25 seglades var på Utö 2012. Det vore fantastisk kul och bra för M-båtsklassernas status att åter se M25:orna på kappseglingsbanan nu när SS Aros arrangerar! Just den klubben var ju en av initiativtagarna till M25:ans tillkomst. Ett bra sätt att fira 75-års jubileumet.

Anmälan på samma sätt som inbjudan till M22 och M30 se sidan 12 i tidningen. Tillfartssegling/ eskader till SM och SS Aros tillsammans med andra M-båtar se Ulf Engbloms inbjudan, sidan 8. Välkomna!

Lite historik om entypsbåten Mälar25 - den kanske bästa mälarbåten!

Behovet av en ny tidsenlig entypsbåt var stort, Ekolns Segelsällskap och Segelsällskapet Aros lämnade in en motion till Mälarens Seglarförbunds 35:e årsmöte. Förbundet utlyste då en pristävlan där konstruktörerna skulle tolka begreppet "en bra båt, beboelig men ändå kappseglingsduglig och därtill en billig båt lätt att amatörbygga".

Segrare i pristävlan för den nya 25 kvadratmetersbåten Mälar-25 blev Ingenjör Erik Nilsson.



Oscar Schelin, ägare av Kungsörs Båtvarv, tog 1946 fram prototypen M25-1. Denna var något kortare och försedd med en blyfylld plåtköl till skillnad från senare M25:or. Den första riktiga M25:an blev nr 2. Den byggdes 1947 till SSS som lottbåt och ställdes ut på Nybroplan. 1948 byggde Schelin också nr 3 och nr 4, den senare beställdes av Segelsällskapet Hjälmarens som lottbåt.

72 stycken M25:or har hittills byggts (prototypen inräknad.)

Nästan en tredjedel av alla M25:or byggdes av Schelins på Kungsörs Båtvarv. Den sista byggdes 1957 till Erik Fritzell i Stockholm och fick nummer 69, Salome. Båten är fortfarande i familjens ägo, nu förvaltd av sonen Bo Fritzell.

Abrahamsson & Börjesson på Ramsö, byggde nr 43 och 46. Motala Båtvarv byggde nr 39, Tore Holms Yachtvarv Gamleby byggde nr 64. Några andra mindre varv byggde också M25:or. Oskar Schelin underlättade för båtbyggarna genom att Kungsörs Båtvarv även sålde byggsatser, med färdigbockade spant i galvaniserad plåt (vart tredje), tillhyvlade bord m.m.

En detaljerad byggbeskrivning medföljde också, se nästa uppslag, publicerat 1949 i tidskriften Till rors. Förmodligen var Schelins pionjärer att sälja segelbåtar i byggsats!

M25 har en enkel och stark konstruktion med limmade bord till skrovet. Byggt på plankor, och gjutjärnsköl med plats för 75 liter slagvatten. Kölen gjöts med spunning för att ansluta mot sambordet. Den är monterad med

16 par korta kölbultar 5/8 i kölplankan. Detta sammantaget gjorde den enkel att bygga. (Urstark kölkonstruktion utan döträ)

Ett relativt stort antal båtar amatörbyggdes. En av amatörbyggarna var Martin Larsson i Ekolns Segelsällskap i Uppsala. Han byggde M25-44 i furu 1951. Sönerna "Larsa" Lars-Ola och "Petter" Per-Arne kappseglade Liselott mycket framgångsrikt under 1970 talet. Prototypen och nr 50 byggdes också med skrov i furu. Alla övriga har skrov i mahogny. M25-72 färdigställdes 1964, men det stora flertalet båtar blev klara före 1954.



Plats: Sigtuna. Foto: Carlotto Persson

Bygg själv er M 25:a

Av allt att döma kommer den nya M25:an att bli sommarens stora schlager i båt väg. Innesstet för typen stregas oupphörligt, vilket inte minst står i samband med båtens lämplighet som amatörbyggarobjekt. M25:an är den första båt som ritats med speciell tanke på amatörbygge. Genom samarbete mellan konstruktören, ingenjör Erik Nilsson, och undertecknad, har utarbetats byggsatser, som gör det möjligt för praktiskt taget varje seglare att själv bygga en båt.

Min förhoppning är, att amatörbåtbyggaren i M 25:an skall finna en enkel lösning av det vanligtvis rätt komplicerade byggproblemet. Endera kan byggsatser erhållas från för saken intresserade varv eller också kan vederbörande själv bygga hela båten, men ritningarna måste i båda fallen rekvideras från Mälarens seglarförbund, Stockholm. Ingen behöver vara rädd för att inte gå i land med att färdigställa en M 25:a efter den byggsatsbeskrivning, som publicerades i Till Rors nr 41/47. Nedan följer en allmängiltig vägledning för hopsättning av de olika delarna. Givetvis är noggrant studium av ritningarna av nöden.

Nr 1 och 2 hör intimt samman vid beställningen och uppresningen, emedan ekkölen är monterad och fastdragen till järnkölen med 38 stycken $\frac{3}{8}$ " kölbultar. Järnkölen uppställs och lodas in från en i taket spänd tråd över båtens centrallinje. Förstäv och akterstäv fastdras på respektive platser i för- och akterändan på järnkölen i tjock mönjefärg. Spantsektionerna fästs i ordning 7, 9, 11 och 13, varefter kölen lodas upp så att mittlinjen på för- och akterstäv inträffar mitt under lodlinan från taket. Samtidigt kontrolleras att spantsektionernas överslag, beläget 500 millimeter över vattenlinjen, ligger i våg tvärs och bildar en rät våglinje från för till akter. Teoretiskt sett skall detta stämma, men i regel får vissa mindre justeringar företas. Man måste till exempel höja eller sänka någon spantsektion eller fila i sidled på fästvinkeln, så att sektionerna turar. Detta ser

man bäst med hjälp av en ribba. På alla udda nummer på sektionerna skruvas hjälpträvar i tak eller bjälkar, så att fullständig stadga erhålls på spantresningen.

Spanten 5 och 3 fästsätts och inriktas på liknande sätt med trävar i tak och stöttor under kölen i golvet, så att spantsektionernas överslag ligger i våg tvärs och längskepps i våg med övriga sektioners överslag. På samma sätt förfärs med sektionerna 15, 17 och 19. Rätt uppställd skall båten därefter ha intagit exakt vattenlinjelängd, ideell längd och längd över allt, därför att stävkneät är fastskruvat på akterstäv och begränsar hela båtens längd. Därpå insätts och fastdras alla mellanspant med jämna nummer 8, 10, 12 osv., vilkas överslag också skall ligga i våg tvärs och i jämnhöjd med alla övriga sektioner längskepps. För att underlätta uppresningen tillverkas en rätskiva av kvistren furu 3 à 4 meter lång, parallell på bredden, så att vattenpasset kan placeras ovanpå skivan. Järnkölen får givetvis pallas under i för eller akter, så att båten kommer i våg längskepps, vilket utförs när de första sektionerna 7, 9, 11 och 13 reses. Likaså måste järnkölen strävas fast i sidled, så att inga detaljer rubbas under byggnadstiden.

Alla spantsektioner lodas därefter upp, så att avståndet mellan varje sektion i överslagets överkant blir detsamma som lod kölen. Hänsyn måste då tas till den sida av spant, som överslaget är fastskruvat i. På varje överslag på sektionerna är båtens centrallinje inritat. Dessa linjer, som skall bilda en rät linje från

för till akter, åstadkoms lämpligast på följande sätt:

Rikta upp 3 stycken hjälpbrädor av ca 1 tums tjocklek, 4—5 meters längd och minst 100 millimeters bredd, så att ena kanten blir absolut rak. Dessa brädor läggs ovanpå överslagen från för till akter, varvid den första fästs med skruv i förstäven och går akterut, den andra fastgörs i akterkneät, båda lagda på samma sida om överslagets centrallinje, och den tredje läggs fast på motsatta sidan om centrallinjen, som med sina överskjutande ändrar överlappar de två första. Dessa brädor spikas fast till överslagen samtidigt som alla mallar ställs i lod midskepps. Sedan detta arbete utförts placeras alla spantsektioner i vinkel mot båtens centrallinje och fästs med små klena lister, som spikas ovanpå överslagen utmed relingen. Skelettet, som därmed är rest, bör kännas så stadigt att inga sviktningar märks. På förstäven och akterstäv bör strävas diagonalt ned till golvet, för att förhindra eventuella svajningar i sidled. Detta kontrolleras med lod från taket. Om det anses nödvändigt, kan en ribba fastskruvas på utsidan av bordläggningen mellan reling och köl, så att järnspanten inte trycker för eller akter under bordläggningen.

Resningen är därefter klar för bordläggning, men innan jag går in på den detaljen bör framhållas, att hur noggrann man än är, såväl vid uppresning som vid tillverkning, kan oväntade saker inträffa, så att smärre justeringar kan bli nödvändiga. I resningen ingår överslaget som utgångspunkt. Överslaget är som tidigare nämnts placerat 500 millimeter ovanför vattenlinjen. Om man till exempel vill veta var vattenlinjen går föröver, akterut eller midskepps är det lätt att mäta ned från överslaget. På samma sätt förfärs med Li, som också uppmäts och utsätts tillsammans med övriga mätningensmåt.

Bordläggningen börjar med justering av spunnningen, där så anses nödvändigt, och som framgår av leveransbeskrivningen, har alla bord-

när sina märken på utsidan och hål är borrade för bordläggningsnit. Första bordet är bredare och passas noggrant efter kölen, varefter bordets bredd påmärks från spanten och turas ut mot för och akter. Tag gärna dessa första bord ett par millimeter över märkena, vilket särskilt gäller båda ändarna på första bordet. De därpå följande borden är alla lika breda, men inte av samma längd och därför numererade. De passas noga mot för- och akterstävans spunnning, samt fästs i varje bordända med minst 2 stycken mässingskruvar i dimension enligt ritningen. Skruvarna placeras i två rader, en i över- och en i underkant c:a 15 millimeter från respektive kant samt från själva bordändan.

Denna skruvindeling gäller endast som regel, där denna går att tillämpa. I annat fall placeras skruvarna med högst 50 à 60 millimeters avstånd.

I spunnningen läggs borden i tjock mönjerfärg. De första borden, som stannar under akterspegeln, är besvärliga att passa emedan både för- och akterändan på bordet ligger i spunnningen, men de är i gengäld lätta att foga till varandra på grund av att spantsektionen under botten har mycket liten krum. Borden är maskinhyvlade på kanterna, varför det är tillräckligt att ta ett mycket tunt hyvelskär, så att endast kutterslagen och lätta tryckningar försvinner. Bordens breddmått är förut beräknade och avpassade att följa märkena på spanten och fästs med en nit i mitten på bordet där hål finns borat i spantet. Någon källning på 50 millimeter bordbredd midskepps och smalare utåt ändarna anses icke nödvändigt. Längre upp i slaget där spanstens krum blir större, måste man hyvla något mera på bordläggningskanten, så att bordläggningen blir tät på utsidan. Detta bör man pröva sig till med en mall, smyginkel eller uppsättning av bordet. Översta bordet levereras cirka 15 millimeter bredare varför det kan bli tillåtet att komma något över eller under de fastställda märkena.

När bordläggningen är klar och

sista bordet nitats, ritas bordläggningens höjd av från mått som tas från den inritade linjen på spantrutan (överslaget) och samma mått avsätts på båten från överslaget med avdrag för skarndäckets tjocklek, varefter relingen turas med en lång hyvel (rubank) så att en jämn vakker spränglinje erhålls.

Bordläggningen limmas med vattenfast lim, som inte färgar, och vid limningen trycks borden tätt mot varandra och bör sitta så tills limmet torkat, varefter hålen borras ut och nitar insätts. Eventuellt kan två bord limmas ovanpå varandra samtidigt. För proppning ovan vattenlinjen på bordläggningen borras in högst en tredjedel av bordets tjocklek.

Den inre akterspegeln skruvas till knäet på akterstävans strax innan bordläggningen kommer upp till spegeln. Akterspegeln är utsågad i ungefärliga mått, men är avsedd att efterjusteras innan bordläggningen skruvas fast. En list på insidan av akterspegeln mot bordläggningen ger bordläggningsskruvarna bättre fäste. Den inre akterspegeln, som levereras av ek, kan på en furubåt tjäna som färdig avslutning och i så fall rundas bordändarna av med 5 à 6 millimeters övermått. Om en yttre spegel av mahogny passas dit utanpå, måste bordläggningen gå över minst cirka 12 millimeter motsvarande pålagda spegelns tjocklek, som geras mot bordläggningen.

En viktig sak innan man släpper bordläggningen är att försöka få alla bordfogar att tura väl och det gäller i synnerhet första bordets överkant, där man också måste se upp med att inte hyvla in någon svag grop i bordet, då denna i så fall följer med ända upp, därför att borden pressas intill varandra. Försök i stället att rätta till de högre punkterna med långa hyveltag. Något under märkena på spant kan man ju gå, emedan övre bordet är bredare.

Sedan bordläggningen är klar, hyvlas ut- och invändigt och sicklas mellan järnspanten. Alltid har något närt trots allt kommit innanför bredvidliggande bord och detta put-

sas då så, att skrovets insida ges den runda form, som höjer utseendet och bildar en jämn yta för träspanten, som därefter passas in. Spanten, som är basade till sina bestämda platser, måste midskepps spännas fast och borras för kopparnit, medan de åt ändarna hyvlas på för- och akterkant, så att de ställer sig mallrätt, varigenom de blir successivt avminskade mot ändskeppen. En nit i varje bord anses även här tillräcklig, då bordläggningen är limmad. Bäst är att placera kopparniten zick-zack i bordläggningsbräderna. Mellan varje spantsektion finns ju två träspant och på det ena sätts nitarna något över mitten och på det andra något under mitten på bordläggningsbräderna.

Sedan båten är nitad inpassas balkvägarna, som fästs med två nitar i varje träspant och en kopparnit vid järnspant genom fyllning av ek mot balkvägarna och på motsatt sida om liggande flänsarna på järnspanten. Se noga till att balkvägarna kommer upp i höjd med däcksbalkarnas överkanter, så att tillräcklig anläggning erhålls för skarndäcket och fanerdäcket. Enligt ritning insätts däcksbalkarna, som tappas i balkvägarna högst 30 millimeter, resten tas eventuellt i balken.

Har man tid är det lämpligast att inolja båten invändigt med två tredjedelar rå linolja och en tredjedel terpentin, så att den blir väl mättad, därefter ytterligare en gång med kokt olja samt som avslutning två fernisstrykningar, innan inredningsarbetet påbörjas.

Utvändigt pluggas och putsas skrovet först med hyvel, därefter med sickling samt slipas med sandpapper i omgångar, så att en slät yta erhålls. Sista slipningen utförs med sandpapper och oljning och fernissning sker enligt ovanstående.

Roderhylsan inpassas och fästs till ekkölen med skruv i tjock mönjerfärg och vid däck bultas den fast mellan två träförstärkningar under däck.

Vid ett senare tillfälle skall jag återkomma med vägledning för iläggning av däck och inredning.

Avdelningen för tips & trix

Slip tips när krafterna inte riktigt räcker till

Här några bilder på hur man kan underlätta den tunga botten slipningen. Fungerar bra med Mirka abranet på slipklots enligt nedre bild.

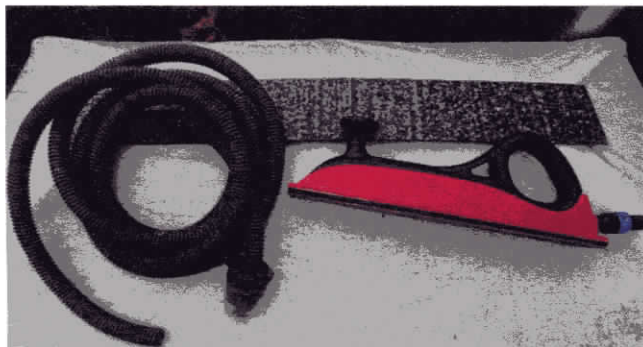


Utsug gör att det dammar minimalt.

Vid tyngre bottenjobb kan en oscillerande maskin anbringas på samma sätt.

Hoppas att tipset inte kommer för sent -annars något att ta med sig till hösten. Slipkloss och slipmaterial finns bl. a. på Verktygsboden.

Hälsningar Totte.



Från butiken



Vimplar och mastmärken

Behöver du nytt mastmärke eller ny vimpel, kontakta Totte Bergman, M30-1, Tfn 0707-804 566. Mastmärket kostar 60 kr och vimpeln 100 kr



Foto: Björn Hedin

