



Klassisk
TRÆBÅD

Nr. 128 · Maj 2016



SVENDBORG LOKKER

Lisbet er kvinden med træbådshistorien

Renovering af 15 m² spidsgatter "KIWI"

Af Gert Gerlach

Jeg hentede båden i Thyborøn 2013. Den stod placeret i hjørnet af en hal sammen med diverse fiskegrej og andet materiale, der nu hører til en havn. Martin Rønn, som havde båden mente, at det var en 3-4 år siden den havde været i vandet.

Martin havde købt båden af en arkitekt i Skive for 12-15 år siden, og det er desværre alt, hvad jeg kender til dens historie. Ingen tegninger eller gamle foto.

Han mente dog at båden var bygget på Sjælland. Med mit kendskab til de lokale bådebyggeres stil kunne det godt passe, at den var bygget i Holbæk eller Frederikssund-området. Efter bådregisteret skulle den være bygget i 1954.

Det kunne være fint, hvis denne beretning kunne bringe flere oplysninger frem.

Kiwi er en pæn lille båd, ikke så buttet som de fleste spidsgattere.



Gert Gerlach viser stolt den nyrenoverede "Kiwi" frem sammen med barnebarnet Jonathan



Så ruller den nyrenoverede skønhed ud på i vandet efter renoveringen

Dimensionerne minder meget om Helsingørjollen, så det kunne jo godt være en Utzon. Jeg har altid syntes godt om spidsgattere. Som bådebygger er der noget udfordrende ved de runde linier.

Før jeg købte Kiwi havde jeg set på en 22 m² Berg og en 20 m² Robert Jensen.

Grunden til at jeg valgte Kiwi var, at den er mere håndterlig, kan køres på en trailer og kan trilles ind i en lade eller carport, hvilket nok er væsentlig for bådens bevarelse fremover.

Det er ikke tanken at restaurere båden som "museumsbåd", men at renovere den til en holdbar båd, der med respekt for stilen blev tilpasset den måde, sådan som en lille båd vil blive brugt i 2015. Med større cockpit på bekostning af kahytten, der alligevel kun kan bruges som soveplads for 2. Den originale aptering havde et 40 cm. skab inden for cockpitskottet, som nu er lagt til cockpittet. Alt apteringstræ var af massivt teaktræ, som senere er anvendt til cockpit dørk m.m.

Det store spørgsmål, når man påbegynder et sådant projekt er, hvad skal bevares og hvad skal udskiftes??

Det var ret tydeligt, at de nederste bundplanker og bundstok ikke kunne bruges, bundplanken gabte 1-2 cm i spundingen. De midterste bord i kimningen var også ret





åbne, fordi svøbene var knækket. Var dækket værd at bevare? Da jeg fjernede fenderlisten, stod det klart at det øverste bord var råddent de øverste 3-4 cm, så af med dækket. Rufsiderne af teaktræ var i fin stand, så de blev lempeligt afmonteret, det samme med skydekappen, som blot skulle have en lille reparation.

Roret var nyere og helt ok. Masten var ok, og sejlene var heller ikke så ringe.

Problemet med at afmontere klædningen på en båd med svøb, der er knækket, er at så er der ingenting tilbage!! Så derfor måtte jeg lave nogle faste spant. Fjerne hvert 3. svøb og lave et spant af krumvokset egetræ, fastskruet midlertidig til den gamle klædning. Bundstokkene blev ligeledes lavet, inden bundplankerne blev fjernet.

Nye huller blev boret 70 mm ned i jernkølen, og 14 mm gevind skåret til nye bolte.

Ved masten var der et gammelt spant, der var bevaringsværdigt. I forskibet var svøbene og noget af klædningen også værd at bevare.

Trækølen, forstævn og det øverste af agterstævnen er også bevaret.

Jeg fik fat i nogle meget fine 19 mm tykke lærketræsplanker hos Dansk Skibstræ. Den færdige klædningstykkelse skulle være 14-15 mm, og da de fleste af bordene skal hules og rundes, er det en passende tykkelse.

Da alle de faste spant var tilpasset og skruet midlertidig fast til den gamle klædning, kunne jeg begynde at fjerne de gamle bord – hakke de gamle kobberklinker over, så bordet kunne fjernes uden at knække, det skal bruges til at tegne det nye af efter.

Spørgsmålet er nu om bordene skal være med nådder

til kalfatring eller tilpasses, så de kan limes, jeg valgte det sidste. Hvilken slags lim/klæbemasse skulle så anvendes, Sikaflex, tjærekit eller epoxy? Jeg blev overrasket over at se hvor godt epoxy kunne lime på gammelt tjærebehandlet træ, så det blev epoxy jeg valgte.

Det er en forudsætning for et godt resultat, at limfladerne krasses med groft slibepapir eller ridses med hjørnet af en skraber.

Klædningen blev skruet på de nye spanter, og da der manglede et bord, blev asketræssvøbene smidt i svedekassen og dampet en time, før de blev bøjet ned og skruet fast.

For ikke at få for meget spænding i klædningen blev slutbordet tilpasset så det ikke spændte og limet med fleksibel lim.

Nådderne i de gamle bord i forskibet blev fræsset ud, så der kunne limes en 10 mm liste i. En god metode til at redde en gammel klædning, når der ellers er gode svøb eller spanter indenfor.

Efter at opklædningen var afsluttet og skruehullerne var proppet, blev hele indersiden skrabet og pudset, og der blev smurt en masse koldpresset linolie med fungicid på.

De nye bjælkevægere i lærketræ blev boltet på med lange 5 mm rustfri maskinskruer.

Dæksbjælkerne som var klar og malet, blev tilpasset i bjælkevæger og kravel, hvorefter 12 mm krydsfinerplader blev limet og skruet fast. En tynd glasfibervæv blev lagt på i

Bådens data:
Længde: 5,32 m.+ror
Bredde: 1,66 m
Dybgang: 0,73 m
Kølvægt 380 kg
Displacement: 1 ton



epoxy efter at krydsfinerpladerne var spartlet og pudset.

De gamle rufsider, som er pudset og skåret til, så de er lidt lavere end de gamle, blev limet og skruet på igen med nyt frontstykke og agterstykke. Cockpittet er ikke alene blevet længere, det er også lidt bredere agter.

Ruftaget er en 6 mm krydsfinerplade, hvor der på undersiden er limet 4 mm tykke læketræslister og derefter bøjet ned over rufbjælkerne. På toppen en tynd glasfibervæv.

Udskæringen til skydekappen blev lavet, så det passede til den gamle skydekappe. Skottet mellem cockpit og kahyt, samt kistebænke, er af 15 mm mahogni. Dørken i cockpit og kahyt er 15 mm teaktræ.

I kahytten er indersiden af skroget malet 3 gange med hvid linoliemaling. Cockpittet har kun fået koldpresset linolie. De to nederste bundplanker er malet med en blanding af 1/2 jernmønje og 1/2 zinkgrunder.

Dækket er malet med 2-komponent maling med lidt microballon i de sidste to lag.

Rufsider, cockpit-sider og skot er lakeret med tokomponent lak, også kistebænklåg.

Siderne af kistebænkene og mast og bom er lakeret med Tonkinlak.

Fribordet har fået 3 gange hvid linoliemaling med let mellemslibning.

Bunden er malet med 2 gange jern-zink mønje. Jernkølen blev behandlet med epoxy da den var afmonteret. Båden blev søsat i Lynæs august 2015 og jeg fik sejlet nogle dejlige ture på Isefjorden.

Vi var heldige en dag med sol og en fin brise at få taget nogle gode billeder.



Om Gert Gerlach

Af Stig Ekblom

Gert blev i sin tid udlært på Hobro Værft – værftet som netop er blevet etableret som maritimt kulturcenter. Herefter fik han arbejde hos Poul Molich i Hundested, men også hos Walsted og Børresen – og så tilbage til Molich, hvor han blandt andet var med til at bygge "Thyra" og "Svanen" til Søværnet.

Siden gjorde han sig herostratisk berømt ved selv at konstruere og bygge de særdeles velsejlende Drabant-både. Han begyndte i 1968 med den fine lille og hurtigt-sejlende Drabant 22, som vi blandt andet ser rigtig mange af i Roskilde Fjord og Isefjorden. Den første blev støbt hjemme i kælderen i familiens hus i Lynæs, men han fik senere sit eget bådeværft i Hundested.



Drabant 22, historisk foto fra Drabantklubbens hjemmeside