

At renovere en træbåd

BOGANMELDELSE



Af Simon Hansen

En uge af min sommerferie brugte jeg på at hjælpe en min unge svigersøn med at renovere dækket på hans spidsgatter, Illona. Båden købte han for 10.000 kroner hos en autoophugger (!) i Thy sidste år.

Skumlim og jernskruer

Der var dog noget galt med dækket. På sejlturen hjem fra Thy til bådepladsen i Christianshavns Kanal lækkede mange pøse Kattegat ind. En overfladisk inspektion afslørede råd i adskillige dæksbjælker og i krydsfinerdækket

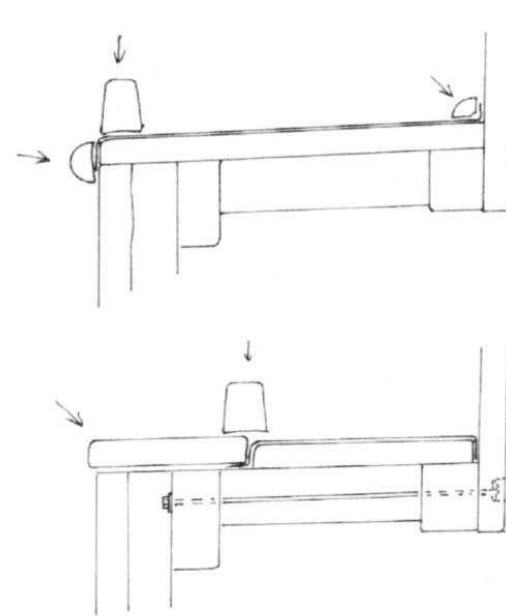
under teaken.

I løbet af ugen fik vi lagt ny bjælker på tværs ved masten og ruffet. Alt sammen i god, veltørret eg. Nyt finerdæk blev lasket ind i det gamle med epoxy. Så langt så godt. Men hele den båd er et godt studie i, hvordan man ikke skal renovere en gammel træbåd. Detaljerne skal jeg ikke fortælle mig i, men når f.eks. bjælkevægeren er lavet af knastfyldt fyr fra bygemarkedet, den fine mahogny i rufkonstruktionen limet med PVC-skumlim og samlet med almindelige galvaniserede træskruer, dækket skruet på med ditto, ja så viser det, at en glad amatør har brugt oceaner af tid og en del penge på at gøre det forkerte. For 20 år siden så det godt ud, i dag er det mere end modent til udskiftning.

En fremragende bog

Sådan skal man ikke renovere en træbåd. Men hvordan så, og hvor skal man hente sin viden fra?

Gennem årene er der skrevet en del bøger om renove-



Der er mere end 200 tegninger og fotos i bogen - her handler det om to måder at lægge lærred på dækket.

ring af træbåde. Men der mangler en opdateret dansk bog om emnet. Måske er markedet for lille til en sådan bog, men der er brug for den. Det vidner mange af de velmente men både håndværksmæssige og traditionsmæssigt forkerte renoveringer, som kan ses rundt om i vore havne. For ikke at tale om den udbredte brug af moderne malinger, lakker og spartelmasser, som er uegnede til træbåde.

Svenskerne har mangefold flere træbåde end vi har herhjemme. Derfor er der også

væsentlig mere svensk litteratur om emnet. Og for et år siden udkom den aldeles fremragende "Træbåtsrenovering" skrevet af Thomas Larsson, der er en af Sveriges fremmeste træbåds kendere. Han har i mange år levet af at renovere skærgårdskrydsere, Petterson-motorbåde, R-både og så videre.

Et kapitel om hver opgave

Bogen er naturligvis skrevet på svensk, men den er en sand guldgrube af viden og

enkle instruktioner for den seriøse træbådsejer. Spækket med meget gode fotografier og tegninger, gennemgår bogen alle dele af en komplet renovering af træbåden. Samtidig sørger den for at behandle de store forskelle, der er mellem arbejdsteknikker på f.eks. kravel og klinkbyggede skrog. Bogen er vel struktureret. Kapitlerne gennemgår enmer som, "Træspanter", "Stålspanter", "Nådlimning", "Stævne", "Bundstokke", "Bord" og så videre. I det enkelte kapitel giver Thomas Larsson så læseren et godt indblik i, hvordan arbejdet kan gribes an. Og alle anvisninger er grundigt illustrerede af tegninger og fotos. Larsson var bygningsingeniør, før han blev bådebygger på fuld tid. Derfor er han i stand til at give meget gode tekniske forklaringer og begrundelser på valg af løsnings- og arbejdsmetoder. Jeg kan ikke mindes at have set det gjort bedre samlet i nogen anden bog om emnet. Georg Buchanan har skrevet en del rigtig gode bøger om samme

emne, og her er også meget at hente, selv om der ofte kan være langt fra den amerikanske bådtradition til den nordiske. Men som håndbog slår Larsson Buchanan med et par bådlængder.

Tradition eller epoxy

Mange tyske og især amerikanske værfter og fagbøger opfatter renovering som kunsten at konservere en træbåd i epoxy. Det gør Larsson heldigvis ikke. Han benytter naturligvis epoxy, som det fremragende materiale det er. Men han bevarer også træbåden som idé. Altså som en konstruktion, hvor alle dele i princippet kan skiftes ud uafhængigt af hinanden. Et bord, en kølplanke, en stævn, et knæ, en bjørn, en dæksbjælke. Der findes en anden udbredt svensk bog, "Att renovera en träbåt", skrevet af Björn Behrens. Den er mindre grundig, men arbejder i høj grad med epoxyteknik. Som eksempel udskiftes en gammel bundstok i eg med en ny bygget op af fyrretræ som lamineres og kapsles ind i epoxy. Og en kølplanke fremstilles på sam-

me måde. Den går ikke hos Larsson, der benytter de originale materialer i det omfang, man kan få fat i dem.

Nådlimning er en specialitet

Nådlimning er en omdiskuteret metode til at skabe ny styrke i en gammel kravelbygget bordlægning. Teknikken går ud på, at man limer lister ind mellem bordene. Det forener bordene til en sammenhængende flade, hvilket styrker båden ganske radikalt. Imidlertid er det en teknik med indbyggede problemer. For hvad sker der, når båden kommer i søen og træet får en højere fugtighedsgrad? Der er eksempler på, at nådlimede både simpelthen har sprængt bordlægningen, fordi der ikke var plads for bordene til at udvide sig. Men det samme kan også ske, hvis man kalfaktrer for hårdt.

Larsson har mere en 2 årtiers erfaring med nådlimning og forklarer, at nådlimning er forholdsvis ukompliceret på en mahogniklædning, medens han fraråder nådlimning af fyrretræsklædning. Det af-

hænger altså af træsortens udvidelse. Hvordan det så forholder sig, er der skam også et kapitel om. Og for den der vil nådlime, er der en meget detaljeret arbejdsinstruktion. Efter at have læst Larssons bog besluttede jeg mig selv for ikke at nådlime min egen båds klædning. Den er af lærk. I stedet blev det en udskiftning af al kalfaktring, og det hjalp! Men jeg misunder da de både, som er blevet helt vridningsstabile efter en nådlimning.

På svensk, men til at forstå

Jeg tilstår, at jeg selv er halvsvensker, og derfor ikke har nogen problemer med sproget. Mange ord og udtryk er ens eller minder om hinanden på dansk og svensk, men der er selvfølgelig også ord, som ikke forklarer sig selv. En bjælkevæger hedder en balkvågare, en bundstok er en bottenstock. Men til gengæld hedder både svøb og spant det samme. Nemlig spant. Så forskellen gives med et ekstra ord, nemlig vuxna spant (krumvoksede spanter), basade spant (dampede svøb) eller

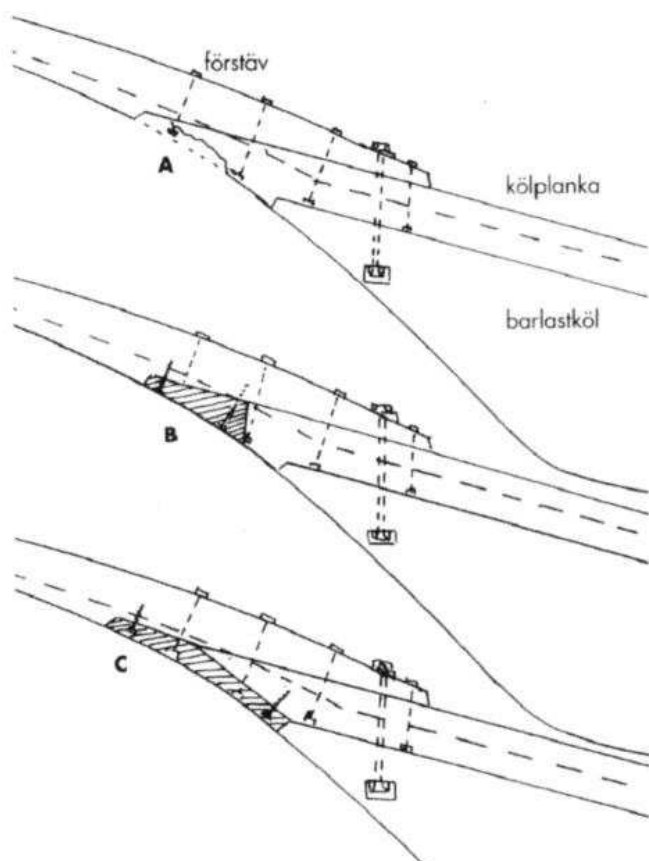
limmade spant (limede svøb). En oversættelse af bogen til dansk ville være oplagt. Samtidig kunne man måske skrive en lille smule mere om de bådtyper, som i højere grad præger den danske tradition. Larssons billedmateriale er mest hentet fra den klassiske østsvenske tradition med slanke, velsejlende indenskærsbåde.

Det er ofte både, hvor det har handlet om at få lynhurtige, lette og stærke skrog. Sådan som også vores egne W-både er konstrueret. Spidsgattertraditionen hører i højere grad til

den svenske vestkyst, hvor bådene mere er præget af arven fra fiskernes klinkbyggede joller. Men det forhindrer dog ikke, at Larssons bog er meget relevant og vedkommende for os danske træbådsejere og -vedligeholdere.

Bogen er på 250 sider med mere end 200 tegninger og fotos, udgivet på Nautiska Förlaget og kan bestilles i en dansk boghandel.

Thomas Larsson, Träbåtsrenovering, Nautiska Förlaget, ISBN 91-973537-9-5.



Når stævnen en gang får brug for reparation, er der mange måder at gøre det, men kun få er rigtige... Bogen gennemgår blandt andet udskiftning