

Förord

Flik 1: **Tankar och idéer**

Renovera – till vad?	Av Anders Olsen	Sida 1.1.1
Folkbåten är total	Av Percy Andersson	Sida 1.2.1

Flik 2: **Underhåll**

Träbåtsskötsel för lata (och smarta)	Av Anders Olsen	Sida 2.1.1
Synpunkter på mastfästen	Av Percy Andersson	Sida 2.2.1
Hur man lackar enklare	Av Olle Lundgren	Sida 2.3.1
Botten	Av Anders Olsen	Sida 2.4.1 Ny
Renskrapning, några tips	Av Anders Olsen	Sida 2.5.1 Ny

Flik 3: **Reparationer**

Laga duken	Av Anders Vedin	Sida 3.1.1
Byta däcksdruk	Av Jens Siebolds	Sida 3.2.1
Byta däck	Av G.B.	Sida 3.3.1
Utbyte av kölbultar	Av Ingemar Hedin	Sida 3.4.1
Byta bord i en träfolka		Sida 3.5.1
Röstjärnen – en Akilleshäl	Av Anders Olsen	Sida 3.6.1
Handböcker för epoxyim	Av Anders Olsen	Sida 3.7.1
Duka däck – fler synpunkter	Av Anders Olsen	Sida 3.8.1
Duka däck	Av Anders Olsen	Sida 3.9.1 Ny
Byta skruvar	Av Anders Olsen	Sida 3.10.1 Ny
Vinsch-strul	Av Donald Bratt	Sida 3.11.1 Ny
Bleka blåträ	Av Anders Olsen	Sida 3.12.1 Ny

Flik 4: **Förbättringar**

Världens smartaste motorfäste	Av Anders Olsen	Sida 4.1.1
Att lätta ankar	Av Percy Andersson	Sida 4.2.1
Göra nytt roder	Av Anders Olsen	Sida 4.3.1 Ny
Göra stormstor	Av Anders Olsen	Sida 4.4.1 Ny
Badstege - räddningsstege	Av Lars Wramner	Sida 4.5.1 Ny
Få ordning på slippappren	Av Curt-L. Wiklund	Sida 4.6.1 Ny
Enkelt kastlod	Av Curt-L. Wiklund	Sida 4.7.1 Ny

Flik 5: **Teknik**

Rundhult och rigg	Av Sören Bäckman	Sida 5.1.1
Folkbåtens vikt	Av Sören Bäckman	Sida 5.2.1

Flik 6: **Kappsegling**

Bottenfinish	Av Anders Olsen	Sida 6.1.1
Trimma träbåten	Av Anders Olsen	Sida 6.2.1
Mjuk eller hård mast	Av Fleming "Nup" Hansen	Sida 6.3.1

Flik 7: **Klassbestämmelser**

Flik 8: **Ritningar**

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, akterknä och akterstäv) och bottenstockarna som är helt slut. Materialet i dessa är ju ek, och problemet är att eken fryser sönder på vintrarna. Den ruttar 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 akterstaven 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 akterdel 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 målad 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 träfibrerne längs raden av kölbultar i kölplankans mitt. Vatten letar sig också in via gliporna mellan järnköl och kölplanka, och inifrån mellan akterknät 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 akter 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. Förstävns akter 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 länsypump. 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 länsypumpar 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 länsypumpens 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 folkbåtspärmen).

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.

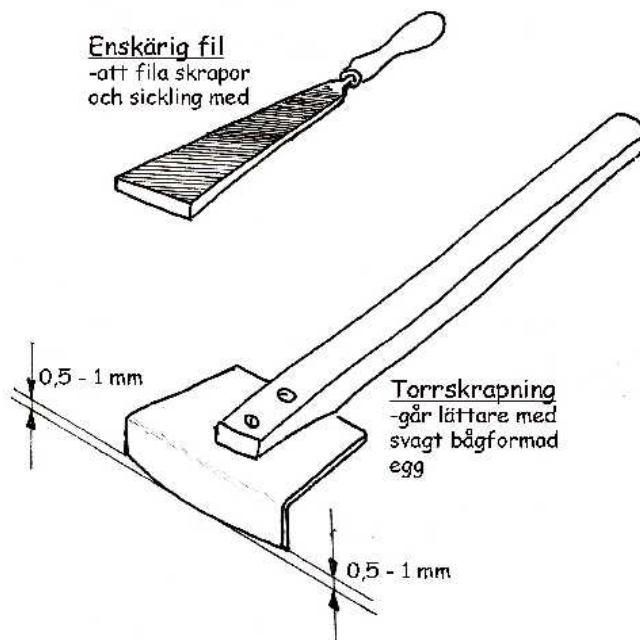
Vid renskrapning invändigt på en klinkbyggd båt brukar det gå lättast att torrskrapa. Då tycker jag att en skrapa med vanligt härdat stålblad är bättre än hårdmetallskraporna. En stålskrapa filar man ca en gång i timmen så att den blir mycket vass, vassare än hårdmetallskären tycker jag. En enskärig 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 egg 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.



Dom artiklar om däcksdukning vi har i Classic Folkbåtspärmen börjar få några år på nacken. Nya material kommer, och gamla försvinner. Epoxy t ex är ju numera ett bra alternativ om man har plywooddäck. Jag har nyligen dukat ruff och däck - här är mina erfarenheter.

Duk, epoxy eller färg?

På ett plywooddäck skulle jag välja epoxy istället för duk. Plywooden målas med epoxy, en matta rollas i, och den mätts sedan med epoxy - allt vått i halvvt. Använd långsamhärdande epoxy. Man jobbar sig framåt en bit i taget. Sannolikt håller väl ett epoxydäck något längre än ett dukat däck, kanske lite lättare att få tätt i kanterna, och man kan skippa kvartslistor runt ruffen. Där gör man istället en hålkål fylld med polyuretanspackel, t ex Sikaflex 291. Till ett list-rufftak skulle jag nog också välja epoxy, ett rufftak rör sig nog inte så mycket, och man slipper halvrunda listerna runt taket. Nackdelen med epoxy är att det fordrar lite vana att jobba med (öva på någon plywoodbit först, framför allt att få snygga kanter), att det fordrar 15 graders värme (kanske kan man fuska nedåt 10 grader om det är torrt!), och att epoxyn ändå måste målas som skydd mot den ultravioletta solstrålningen.

Har man turen att ha mahognyplywod (vilket nog är ovanligt på Folkbåtar) kan man bara måla den. Måla så många gånger så att du uppfyller klassbestämmelsernas krav på 240 g/kvm. På furuplywood fungerar enbart målning dåligt eftersom det lätt blir småsprickor i yttskiktet efter några år som är väldigt svåra att komma tillrätta med.

På ett ribbdäck gäller väl fortfarande dukning. Ingen vet väl riktigt hur epoxy skulle fungera här när däckets rör sig i hög sjö och med varierande fuktighet. Dukning är ju också en välbeprövad och traditionell metod - det kan ju vara kul att hålla sig till de gamla metoderna på en gammal båt.

Vad är det jobbiga med dukning?

Min erfarenhet är att själva jobbet med duken gick fortare och lättare än vad jag trodde. På en eller två dagar är det klart. Listerna däremot tar tid att få dit. Det ska ju vara både avvisarlist och fotlist runt båten, och kvarlist runt ruffen. En himla massa skruv som ska dit och proppas. Och allt klet med tejpling och polyuretanspackel. Tar ca 2 veckor.

Att riva bort den gamla duken och listerna tycker jag ska gå fort. Man det beror förståss på. Tycker man det är kul, har gott om tid och kanske ont om pengar, kan man försöka spara de gamla listerna om dom är i bra kondition, men mycket tidsödande pilljobb om man vill ha snygga propphål mm. Jag skulle rekommendera att man river bort allt det gamla i ett huj på förhösten. Tar en till två dagar med lite finputsning efter. Så att man kommer igång med uppbyggnaden och slipper hetsen till våren.

Riva

Listerna kan spräckas på längsen med stämjärn och klubba varefter skruvarna (eller spikar) kan dras eller skruvas ur. Är det mässingsskruv, vilket är vanligast, kan man också såga med en tigersåg ed (eldriven sticksåg som alla byggjobbare har - billig) längs däck och bordet så att man sågar av alla skruvar. Följ efter med en kloss som lyfter listen.

Riv bort gamla duken. Försök få med så mycket dubb som möjligt. Kvarvarande dubb dras ur eller i nödfall purras ner ordentligt. Håll tummarna nu att däckets under är i hygglig kondition. Annars får det som är dåligt bytas. Kolla särskilt att röstjärnen har bra stöd åt sidorna. Rör det sig här blir det svårt att få tätt. För sådana här lagningar är epoxy, förtjockat med mikrofibrer till lagom konsistens, ofta jättebra. Se till att däckets sitter ordentligt fast i översta bordet - komplettera med galvad dyckert cc 40 mm som purras ner någon mm. Många skruvar till avvisarlisten kommer sen att hamna i springan mellan däckets och bordet och vilja

pressa isär. Slipa däck och kanter med bandslip - var noga med att alla stubbar från gamla skruvarna slipas ner ordentligt. En bandslip för amatörbruk kostar några hundralappar.

Dit med duken.

Slipa, olja och lacka ribben. Slipa lätt igen så att inga knottor finns. Dammsug noga. Ett sandkorn = hål i duken. Ibland lägger man vaxat papper e d under duken för att den inte ska fastna, utan ribben ska kunna röra sig. Min erfarenhet är att det verkar fungera bra både med och utan vaxpapper. Jag valde att istället pensla ett mycket tunt lager motorolja över springorna mellan listerna för att duken inte ska fastna i kanterna på listerna där de rör sig mest. Om det var smart eller inte vet jag inte riktigt.

Kraftig och bra bomullsduk köpte jag på Tackel och Tåg, Råseglarhuset i Stockholm. 2,20 m bred, precis lagom om man tänjer ut den lite på båtens bredaste ställe bredvid ruffen.

Rita upp mittlinje och två referenslinjer 90 cm bredvid mittlinjen, både på duk och däck.

Duken fästs med rostfria häftklamrar 8 eller ev 6 mm långa. Det gäller att få en jämn spänning i duken i alla riktningar överallt. Jag fäste den först på fördäck längs mittlinjen med en rad klamrar för att ha mittlinjen fixerad. Dom klamrarna tas sedan bort då allt är klart. Sedan sträcker man mitt på åt båda sidorna och klamrar där. Sätt inte klamrarna för långt ner på sidorna - det är bra om dom kommer en bra bit upp under relingslisten i slutänden. Sen sträcker man och klamrar 45 grader bakåt och framåt på däck växelvis. Sedan delar man upp dom sektorerna i hälften och sträcker/häftar mitt i dom tårtbitarna växelvis åt alla håll. På så sätt fås mindre och tårtbitar åt alla håll, och däck får en jämn sträckning i alla riktningar. Det är viktigt att duken är väl spänd från början, särskilt om linolja används istället för spännlack. Man drar så hårt som man tror att häftklamrarna håller för, och så klamrar man.

Sen ska man runt ruffen. Klipp upp duken med någon dm marginal inåt. Här uppstår problem om ruffen har utstickande ruffsidor. Framtill kan man dra in duken under dessa, men baktill kan man tvingas klippa upp duken i ena hörnet. Alternativt prövar Du att kränga på duken över ruff/sittbrunn innan Du börjar klamra fördäcket. Eller också sågar Du bort de utstickande öronen - det är alltid en läckagerisk under dom.

Sen fortsätter man akterut längs skarndäcken - nu förstår Du varför referenslinjerna 90 cm bredvid mittlinjen är nödvändiga. Med en knappnål genom dukens referenslinje ser Du att den hamnar på däckets referenslinje. Om duken är 2, 20 m bred får man "fuska" på mitten av båten och förskjuta duken gradvis utåt där så att den når en cm ner på båtsidan.

Längs ruffen klamrar man både i däck och mot ruffsidan. Gå inte för långt ut från hörnet, det är bra om klamrarna kommer ordentligt in under kvartslisten sen.

Så jobbar man sig vidare och gör på samma sätt med akterdäcket. Komplettera med klamrar så att det blir cc 30 mm överallt.

Klipp dukkanterna runt om. Det är väldigt viktigt att inte vatten läcker in under duken i kanterna. Klipp/skär därför duken så att dukkanten hamnar en bit in under relingslisten eller kvartslisten, och inte i kanten av listerna - kanske 4 mm eller så. Sikaflexen som du sedan har under listerna då Du monterar dom får då en chans att tätas så att inget vatten eller fukt kan tränga in vare sig mellan duk och list eller under duken.

Sen uppstår då den knepiga frågan om man ska stryka duken med spännlack eller med kokt linolja. Spännlack är en särskild sorts lack som får duken att krympa, det är den klassiska metoden att få ett plant och fint däck. Man stryker duken 2 eller 3 gånger med spännlacken, och stryker sedan vanlig lackfärg ovanpå. Jag trodde ej att det gick att få tag på spännlack längre - marknaden är ju inte så jättstor. Men - spännlack tillverkas

faktiskt fortfarande av ett litet Göteborgsföretag "Claessons Trätjära AB" (www.claessons.com), och säljs i Stockholm av Erlandsons Brygga.

Den alternativa metoden är att stryka duken med kokt linolja. Obs: Kokt, inte rå! Den torkar på någon vecka, och sedan lackar man några lager med vanlig lackfärg ovanpå. Kokta linoljan har nog ingen direkt krympande effekt, så duken måste vara ordentligt spänd. På F SWE 2, Jo-Jo använde jag kokt linolja, och det blev jättebra, det kändes också bra att ha duken indränkt med kokt linolja - förhoppningsvis håller detta länge. Men - när våren kom slaknade duken och blev väldigt bugglig. Vad göra? Jag avvaktade och när sommaren gått med omväxlande sol och regn, värme och kyla, så hade duken sträckt upp sig igen och ser helfin ut. Detta är också erfarenheten av andra som använt linoljemetoden.

Vad ska man då råda? Linolja eller spännlack?? Tja, var och en får väl göra efter eget huvud. Frågar man 4 olika båtbyggare om något får man ju alltid fyra olika svar. Men för min del blir det nog linolja nästa gång.

Listerna.

Ovanstående arbeten går ju på några dagar, men nu börjar det tidsödande. Köp teaklister från Folkebådcentralen, eller beställ lister från något snickeri. För mått - se folkbåtens bestämmelser. Jag tycker listerna ska vara på minimimått, men det beror på om man vill ha en yacht eller en båt med mer rustikt utseende. Teak kan ju vara obehandlad, men ek och mahogny lackas tre gånger före monteringen. Viktigast är att få tätt lackskikt under listerna, om det trots allt kommer in fukt där.

Sedan skall utrymmet under listerna -som ju också täcker kanterna på duken- fyllas till 100,000 % med polyuretanspackel, (t.ex. Sikaflex 291). Viktigt att inte fukt eller vatten tränger in här vid kanten av duken.

Sätt listen på plats och fäst den provisoriskt med halvt iskruvade skruvar med någon meters mellanrum. Borra resten av hålen. Tejpa listen på båda sidor, och däck/fribordet på båda sidor. Bort med listen. Borra upp hålen i listen till gängyttermåttet och försänk. Kläm ut en rejäl sträng polyuretanspackel mellan tejparna där listen ska sitta. Ett tips är att ta vitt spackel åt den sidan där det är vitt, och brunt spackel åt den sidan där det är brunt (fernissad mahogny t ex). Då syns spacklet mindre då det hela är klart. Skruva dit listen. Listen kan också skruvas på plats först, men med en cm glipa under, varefter man klämer in polyuretanspacklet. Mindre kladdrisk, men kan gå lite trögt att skruva ner listensen med alla skruv i. Stryk bort överskotts- spacklet allra längst inne i hörnorna (med finger i tunn plasthandske t ex) och drag bort tejparna. Polyuretanspackel är superkladdigt och den här proceduren måste vara väl förberedd. Om Du lyckats nu ska det se fint ut, men en lätt stryckning med fuktat finger inne i hörnet kan snygga till det sista.

Kvartslisten runt ruffen måste vara nästan plan på undersidan om den inte ska glappa i kanterna. Dukkanten och häftklammrarna bygger ju en viss tjocklek och det är en öppen vinkel mellan däck och ruffsida.. Ska man skruva och plugga den måste den vara ganska stor och klumpig. Jag spikade den med mässingsdyckert som jag sedan purrade istället och kunde ha en smal och elegant list.

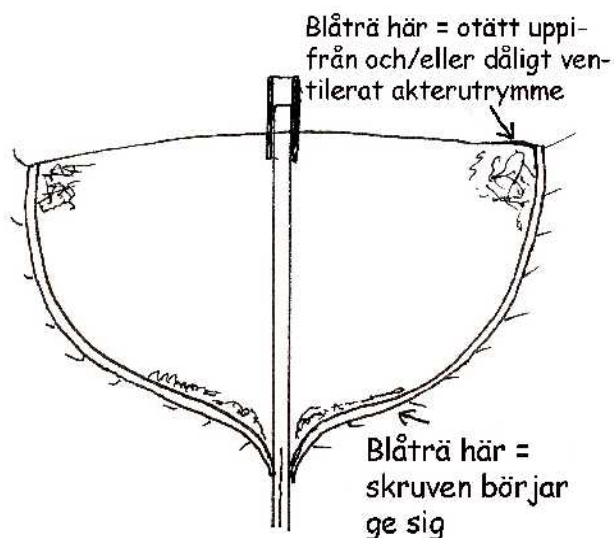
I med propparna över skruvarna och lackning, målning. Se där! Ett tätt och snyggt däck. Och vilken skaparglädje!

Gamla träbåtar är tyvärr oftast skruvade med mässingsskruv i skrovet. Hela vägen längs förstäv, kölplanka, akterstäv, och till akterspegeln är borden skruvade. De är även skruvade till bottenstockarna, och till varandra i ändarna med små skruvar där man inte kommer åt att nita. Mässingen i skruvarna lakas ur på zink och de blir först helt sköra, sedan som mjöl. Först pajjar skruvskallen och den smalare gängade delen av skruven. Efter 60 år har ca var tredje skruv tappat sin funktion. Men på en del ställen hamnar ju tyvärr några helt pajja skruvar bredvid varandra, och det börjar glipla/läcka.

Kopparnitarna i skrovet däremot - de är fortfarande som nya efter 60 år.

Första symptomen på att skruvarna börjar pajja brukar vara att det blir blåträ nertill på akterspegeln längs kanterna. Sen börjar borden släppa lite från akterspegeln. Båten börjar också läcka på kryssarna vid mastfoten, och senare fås läckage lite varstans.

Dags att börja byta/komplettera med nya skruvar alltså. Inget svårt jobb, och man kan ju ta en bit i taget.



Brons eller rostfritt?

Bronsskruv är det enda som engelsmän och amerikaner godkänner under vattenlinjen. Rostfritt syrafast stål är ej helt att lita på i sura, syrefattiga, miljöer i saltvatten.

Just en sådan miljö har man för skruvarna som håller borden mot ekträt i ett skrov. I boken "Träbåtsvård - att vårda och renovera ett kulturarv" av Thomas Larsson kan man fördjupa sig mer i val av skruvar och material. Thomas menar ändå att rostfritt syrafast duger, åtminstone i Östersjön.

Men ingen vet hur skruvarna kommer att vara om 50 år. Olika typer av brons finns också. Personligen använder jag bara brons i skrovet - bronsskruvar är ju så vackra och härliga också. Bronsskruv kan köpas t ex på Siewerts skruvaffär i Stockholm (jättebra sortiment, men ganska dyrt - ca 8 kr/skruv, samma som för rostfritt syrafast) eller från Toplicht i Hamburg (www.toplicht.de), ca 4 kr/skruv. Toplicht har en härlig katalog ("Ausrüstung für traditionelle schiffe") som jag kan rekommendera för alla träbåtsälskare. I ett folkbåtsskrov klarar man sig med 6 x 40 mm skruv nästan överallt längs spunning, akterspegel och i bottenstockar. Eller om man vill ha extra grepp 6 x 50 mm.

Att använda skruv som är gängade ända upp till skruvskallen är jobbigt - varje skruv måste då smetas in med epoxy eller sika för att förhindra att vattenfickor fås i skruvhålen. Helgängad rostfri skruv kan annars köpas billigt på Claes Ohlsson eller Biltema (ca 1 kr/skruven) och är bra att använda till däck och överbyggnad.

Att få bort gamla skruvarna.

Ja det är inte så lätt - skruvskallen pajjar ofta då man ska skruva ut de gamla mässingsskruvarna. Ett alternativ som är mindre arbetskrävande är att lämna de gamla skruvarna, och direkt skruva i nya skruv mellan de gamla. Det går att göra på de flesta ställen.

Personligen tycker jag väl man kan göra ett försök först att få bort de gamla skruvarna.

Så här skruvar du ur en gammal skruv:

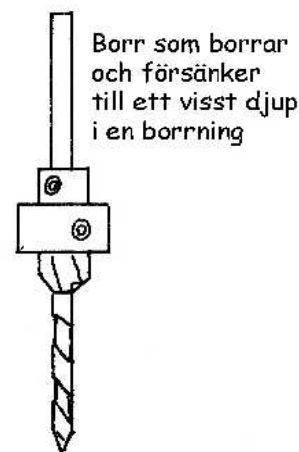
1. Gröp ur spacklet över skruven med ett gammalt stämjärn.
2. Peta ur spacklet ur skruvspåret med en syl.
3. Känn försiktigt om det går lätt att skruva ur skruven med en välpassande skruvmejsel - de flesta skruvar sitter dock hårt och pajjar bara om du tar i för mycket.
4. Värm skruven i en minut genom att sätta en mejselformad lödkolv i skruvspåret - det gör underverk. Lödkolven ska vara på ca 100 W och finns t ex att köpa billigt på Claes Ohlsson.
5. Skruva ut skruven.
6. De skruvskallar som pajjar direkt brukar vara bäst att lämna, det är svårt att få ut resten av skruven. Försöker du borra bort skruven slinter du bara in i träet. Skruva i en ny skruv bredvid istället då. Om skruven bara går runt så har den vittrat av där gängan börjar. Det brukar då gå lätt att bända ut skruven med två stämjärnshörn från vardera sidan under skruvskallen. Det som blir kvar av skruven inne i träet brukar ej hindra den nya skruven att komma in - det är nog mer som mjöl.

Skruva i nya skruv.

De nya skruvarna måste vara lite tjockare (och/eller längre) än de gamla var om de ska få bra tag i träet eftersom gängorna med största sannolikhet skiljer mot de gamla skruvens. Klassbestämmelserna föreskriver min 5,5 mm skruv. De folkbåtar jag rustat har haft betydligt klenare skruv, och 6 mm bronsskruv (som i praktiken är mellan 5,5 och 6 mm) har fått mycket bra tag. Köp dock helst inte skruv innan du skruvat ur några gamla skruvar och sett vilken dimension de har.

Borrar du nytt hål är det ganska kinkigt med borrar diametern. Ek är hårt, och ger inga stora marginaler för att skruven ska vara lagom hård att dra i. Pröva helst först i någon lös ekbit när du väljer borrar diameter. Mahognyacterspegel har en ekram innanför som de flesta skruven sitter i.

Ska Du byta många skruvar spar det mycket tid och irritation att redan från början köpa en sats borrar som både borrar och försänker direkt. Dom har också en inställbar stoppring så att inte försänkningen blir för djup. Använder Du en vanlig borrar att försänka med är det lätt hänt att den plötsligt får grepp och sticker in i träet - var försiktig. Innan man skruvar i den *nya*, tjockare, skruven måste oftast den gamla försänkningen göras lite större - bordändar är känsliga och kan lätt spricka om skruven tränger. Sikaflex mellan borden och akterspegl/spunningen tycket jag man ska ha - allt som förhindrar vatteninträngning i träet är ju bra. Och varje skruv doppas i fernissa innan den dras i förstås.



Livet leker när man seglar höstregatta i -5 sekundmeter och Amanda, Grådask, Majolica, Matilda, Olivia, Slow motion och de andra surrar som bålgetingar runt Sjöjungfrun.

Vad kan då ta ner en gammal folkbåtsseglare på jorden igen? Jo, vinschen slutar plötsligt att fungera. Att jobba med en folkbåtsflock med handkraft är inte så lätt skall det visa sig.

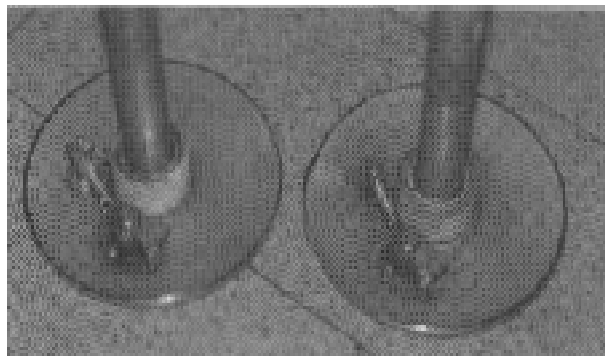
Efter att ha skruvat isär vinschen, så upptäcker vi en liten fjäder, som gått av. Den går att laga provisoriskt och vi är med i matchen igen!

Så börjar nästa äventyr, nämligen att försöka få tag i reservdelar till denna vinsch. Något artikelnummer går naturligtvis inte att hitta på den. Folkbåtscentralen anger inte heller vilken vinsch det är på hemsidan, men Erik Andreasen upplyser om att Folkbåtscentralen använder Andersen Winch Classic 102 (ett noll två). Andersen vinschar säljs också genom den svenske agenten Navimo Nordic AB i Henån.

Titta gärna på Andersens hemsida, så får ni en uppfattning vilken djungel detta med vinschar är:

<http://www.andersenwinches.com/Winches/Classic/Intro.aspx>

Med hjälp av en större skiftnyckel och en gummiklubba kan man ta isär vinschen och upptäcker en enkel men robust konstruktion - se bild.



Olyckligtvis är det en glipa mellan toppen på vinschen och trumman och där kan det komma in vatten. Det är säkert inget större problem normalt, men där står någon centiliter vatten för jämnas och den ovannämnda fjädern kan, om man har otur, stå i vatten en hel vinter. Det finns också en låsklack till vinschen och den tar också en hel del stryk. Alltså, inspektera Din vinsch i vinter och se till att den inte har vatten stående i sig. Torka ur och olja in istället!

Om olyckan varit framme, kan man köpa en ny fjäder för ca 125 kronor/styck eller en sats med fjäder och klack för ca 350 kronor. Till detta kan det vara klokt att införskaffa en extra låsbricka, som kan gå sönder om man håller på att meka med låsklacken.

Att bleka blåträ så att det blir snyggt har jag alltid hört talas om, men aldrig lyckats bra med själv. Förmodligen har jag haft för svag väteperoxid eller inte varit tillräckligt ihärdig.

På Stolp-Ekeby Träbåtsreovering jobbade en tid en båtbyggare med att renovera en liten fin motorsnipa, och han hade erfarenhet av blekning och resultatet blev riktigt snyggt. Kan vara värt att vidarebefordra till Folkbåtsseglarna kanske. Han gjorde så här:

Renskrapa först förstås. Köp "Väteperoxid 17,5%, Nitor" (Beckers Färghandel). Eller "Väteperoxid 30%" (Apoteket, beställningsvara) späds med minst 10% vatten. Använd skyddshandskar och akta ögonen. Badda ca 20 ggr med minst 15 minuter mellan strykningarna så att en lagom blekning fås. Trät får ju inte se helt dött ut heller. Tvätta med vatten. Låt torka ordentligt före oljning och lackering. Lycka till.

Många gamla roder börjar ju bli trötta, så båten skulle kanske bli glad av ett nytt roder. Ett kul snickarjobb som är lagom att pula med över en vinter. Här lite tips hur jag gjorde ett nytt roder till F SWE 2, Jo-Jo.

Börja som vanligt med att läsa Klassbestämmelserna, så Du inte köper fel material eller gör någon annan tabbe. Det gamla rodret kan nog användas som mall, men kontrollmät enligt Klassbestämmelserna innan Du köper material eller kör igång sågen.

Jag gjorde rodret av två hoplimmade 18 mm mahognyplywoodskivor av marinkvalite. Rodret ska ja vara min 35 mm i framkant, men det kan vara lättare att få en perfekt form på rodret om man har lite övermått på tjockleken, t ex 36 eller 40 mm. (Sedan 2007 finns också ett maxmått på roderbladet: 50 mm). Tag gärna en lätt plywoodkvalite om det finns valfrihet. All limning sker med epoxylim, som jag även använde som ytbehandling. Till ytbehandlingen går det åt mycket epoxy, räkna med ca 4 kg till hela jobbet. Se till att Du får med en handledning i epoxylimning om Du är ovan vid epoxy (West epoxy har t ex en förträfflig på 10 sidor).

När Du sågar ut rodrets form, observera att klassbestämmelserna har toleranserna +20 mm/0. Ingen minustolerans alltså. Ett litet roder vill man ju ha för att få minsta möjliga våta yta, men såga ut det med minst 10 mm plustolerans - det kan behövas när det sedan ska passas in mot akterstaven.

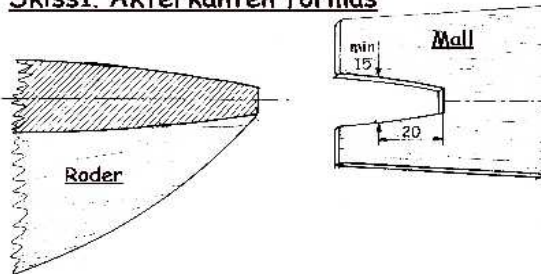
Så ska då rodersidorna formas, vilket är lätt eftersom limskikten i plywooden gör det enkelt att veta hur djupt man är nere och att man får symmetri. Grovavverka med en elektrisk handhyvel eller en bandslip med grövsta pappret. Finlira med t ex bandslip med finare papper.

Rodersidornas form

Vänta med att forma den förligaste decimetern tills rodret hänger på båten - se nedan. Hur rodrets akterkant ska se ut är det

egentligen ingen som vet. Klassbestämmelserna säger ju att rodret ska vara minst 15 mm tjockt 20 mm in från akterkanten. Det måttet ska man naturligtvis ner till, men akter om detta är det lite oklart vad som är bäst. Att dra ihop sidorna till en spets är inte helt bra, eftersom det blir en sådan kraftig krök att man sannolikt får avlösning av vattenströmmen innan den nått akterkanten. En plan yta som är 5 till 10 mm bred akterut, och som har skarpa hörn är sannolikt optimalt. Gör en liten masonitmall att kolla akterkantens form med då du formar den - se skiss 1.

Skiss1. Akterkantens formas



Gångjärnen

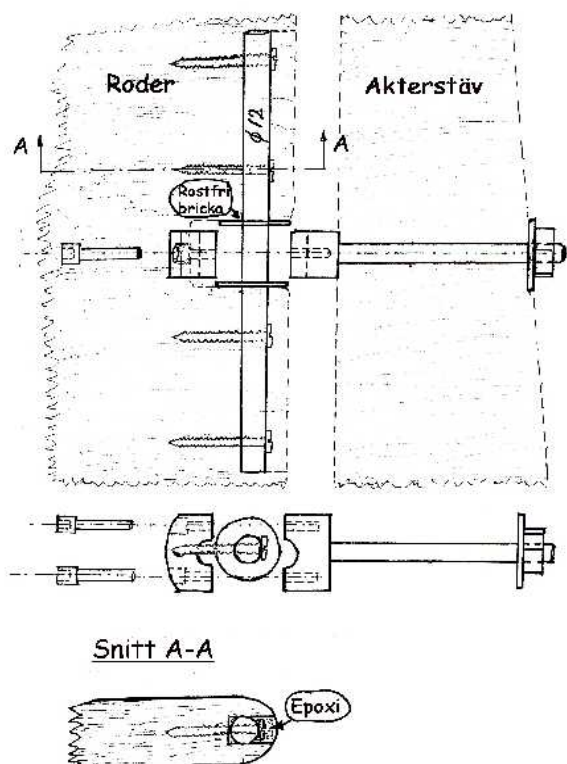
Så är det dags att klura på hur gångjärnen ska se ut. Går dom gamla att använda är ju det en möjlighet. Men oftast är väl också dom ganska slut. På en gammal träbåt är det kanske enklast att ta med dom gamla till en rostfri verkstad och låta dom göra nya med dom gamla som mall. Tänk på att det hel ska bli starkt som sjutton i slutänden bara, och det får inte heller tränga in vatten runt skruvar ed. Rejält överdimensionerade träskruv eller genomgående bult. På dom första plastbåtarna hade man på det översta gångjärnet en lång och tjock bult som gick rätt in i rodret. En dålig konstruktion eftersom det inte blev så mycket gods kvar i rodret vid sidan och akter om bulten, och fukt lätt dessutom gick in runt bulten och försvagade rodret ytterligare.

När man ska fästa rodergångjärn på akterstaven måste man tänka på att akterstaven är genomlöpt av en massa bultar upp till akter knät och till bottenstockar, så man

inte borrar rakt in i dom. Sätt fast gångjärnen i akterspegeln först, och märk av exakta lägena på rodet sen.

Jag köpte de delarna av gångjärnen som sitter i akterstaven från Folkebådcentralen, och lät själv göra gångjärnsaxlarna som sitter i rodet enligt skiss 2. Gångjärnen som sitter i akterstaven är alltså delade mitt i sina hål och delarna hålls ihop av en M6 -insexbult på vardera sidan som kan skruvas i då rodet svängs åt motsatta hållet. En elegant lösning - man slipper urtagen i rodet ovanför gångjärnen för att lyfta rodet av och på. På gångjärn nr 2 uppifrån måste fästbulten förlängas för att nå genom akterstaven. Det nedersta gångjärnet går ej att fästa med en genomgående bult eftersom akter knät sitter innanför akterstaven där. Jag fäste det genom att borra och gänga i akterstaven. Sedan dränka in hålet med epoxy, och gänga fast gångjärnet Innan ! Du gängar in gångjärnet - borra ett litet lufthål från sidan in i gänghålet högst upp. Annars kommer något att gå sönder av trycket då Du gängar in gångjärnsbulten.

Skiss 2 Rodergångjärn



Gångjärnens axlar försänks ner i rodrets framkant med t ex en överhandsfräs och fästs in i rodet med rejäla skruv. Efter att ha passat in rodet mot akterstaven dränks alltsammans in i epoxy så ett en jämn framkant fås. Urstarkt och liten risk för vatteninträning i roderplywooden runt gångjärnen. Var inte ledsen om det blir lite bred springa mellan roder och akterstäv, det fixar vi nedan.

Roderhuvudet

Det enklaste är ju att köpa ett rostfritt roderhuvud från Folkebådcentralen. Lite passvirke kan behövas, men en snabbmonterad och bra lösning fås.

Jag ville dock ha kvar utseendet av ett gammalt ekroder. Så först limmade jag på 3 mm ekfaner på båda sidorna och på akterkanten av rodet ovanför vattenlinjen. Jag fick då också den tjocklek som behövs upptill eftersom rorkulten bör vara minst ca 42 mm tjock för att hålla. Sedan gjorde jag ett traditionellt ekroderhuvud, dock så lätt som jag vågade. I vart och ett av de fyra hörnen runt rorkultstunneln satte jag en genomgående rejäl 4 mm kopparnit som jag inte försänkte (svår att få tag i i Sverige i tillräcklig längd - se www.toplicht.de). Det är ju här påkänningen på roderhuvudet blir som störst vid en idiotsväng med rorkulten, och det hela blev också en estetisk knorr rycker jag.

Rodrets förliga kant

Nu ska rodet passas mot akterstaven så att optimala strömningsförhållanden fås. När man kryssar bör vattenströmmen på båtens lovertssida ha en så jämn yta som möjligt att passera över. Lovartssidan är ju vingens (= kölens+rodet) läsida hydrodynamiskt sett. Andra sidan har mindre betydelse. Normalt sett så vinklar man väl rodet ca 4 grader på kryss för att kompensera för lovgirighet.

Vrid alltså roderbladet ca 4 grader och försök slipa ner (eller spackla upp) rodersidornas förliga del och/eller akter-

stäven så att en någorlunda jämn övergång fås från kölen/akterstäven till rodersidan på båtens "lovartssida". Vrid sedan rodret 4 grader åt andra sidan och fixa motsatta sidan på samma sätt. Tänk dock på att rodrets framkant måste vara min 35 mm tjock enl klassbestämmelserna.

Roderspringan

Roderspringan bör vara så smal som möjligt, 1 mm är väl optimalt, så att inte rodret kärvar. Vid kryss kommer vatten att tryckas från kölens trycksida till kölens undertryckssida genom springan, och det går det åt energi till. Hur stor betydelse detta har vet som vanligt ingen dock. För stora roderspringor fixas galant på följande sätt: Haka av rodret och slipa vid behov rodrets framkant så gott fäste fås för Polyuretanspackel (t ex "Sikaflex 291"). Täck akterstäven med gladpack så att inte spacklet fastnar där. Häng på rodret. Tryck in spacklet från båda sidorna i springan så att den blir helt full med spackel. (Om Du har delbara rodergångjärn enl ovan så skruvar Du inte ihop gångjärnen, utan trycker upp rodret på plats med spännband e d, annars får du inte bort rodret sen eftersom rodret måste kunna svängas då man demonterar det). Låt torka. Tag av rodret. Komplettera eventuella gropar med spackel, och forma sedan framkanten med t ex bandslip med grovt papper så att en rund framkant fås. Obs att "läppar" e d är förbjudet enl klassreglerna.

Ytbehandlingen

Det hela börjar nu se väldigt tjusigt ut, och endast ytbehandlingen kvarstår. Jag valde epoxybehandling, d v s en tjock epoxyhinna över rodret som förhoppningsvis förhindrar vatteninträngning i plywooden. Obs att varje kvadratmillimeter måste vara täckt, annars fås motsatt effekt - vatten som trängt in torkar aldrig. Minst 3 lager epoxy måste det vara överallt. Missa inte att spackla de hål i fanerskiktens ändträ som alltid uppstår då man tillverkar plywood. Man kan blanda lite färgpulver (gullockkra, grön umbra ed) i de olika skikten så är det mindre risk att man sedan slipar igenom allsammans någonstans. Man kan också lägga ett lager glasfibermatta i epoxyn om man vill vara säker på att inte slipa igenom det. Jag valde att inte ha matta - känner en olust att plasta in trä i ett stumt plastskal. Över vattenlinjen fernissade jag, men epoxy ända upp går ju bra om man sedan täcker den med UV-skyddande fernissa. Särskilda epoxyprodukter som UV-skydd finns också.

Ja. Så var det hela klart. Ett starkt och snyggt roder som ser ut som ett ekroder, men bara väger 16 kg (minimivikten är 15 kg). En Folkbåt ska ju vara lätt i aktern.

Jag har i några år seglat med en stormstor som fungerar utmärkt, och som tillverkats av ett begagnat (men inte alltför dåligt) storsegel. Folkbåten klarar ju ganska hård vind orevad, men att man aldrig behöver reva är ju en myt. Och särskilt när man har med gäster ombord som blir rädda (min hustru t.ex) så sitter en stormstor som gjutet. Seglingen blir lugn och trevlig trots blåst.

Jag har gjort jobbet själv, men det kräver ju att man har tillgång till en segelsömmarmaskin eller liknande. Men själva syjobbet tar endast någon timme, det borde en segelmakare kunna hjälpa till med.

Jag gjorde så här:

Seglet läggs ut på en plan yta, och en lina läggs i en jämn båge från toppskäddan längs förliga kanten på lattorna och vidare ner till skothornet. Se bild. Rita på seglet längs linan. Strecket ska börja i toppskäddans hål för storfallet, och sluta i skothornets öljett. Klipp ca 5 cm akter om strecket. Lattorna försvinner alltså, och seglet får en negativ akterrunda utan lattor.

Lägg en 5 mm försträckt dacronlina (eller annan stum lina) på strecket och vik över och fälla. Det kan bli lite tjockt och knöligt nära toppskäddan och nere vid skothornet på grund av alla förstärkningar, men lite handjagande och improvisation löser dock det. Gör sedan ett hål i toppskäddan straxt under hålet för storfallet, och två små hål (gärna med lödkolv) i seglet så att linan kan träs igenom seglet och knyts i toppskäddan upptill, och öljetten vid skothornet nertill. Avpassa linans längd så att den tar upp lasten i akterliket utan att seglet stänger i akterliket. Den sista finjusteringen av linspänningen gör Du nere vid skothornet med seglet hissat i lite vind. Din stormstor är klar!

Jag har använt stormstoren ett flertal gånger, och den fungerar till stor belåtenhet. Båten blir en aning fallgirig, men ej störande. Den seglar utmärkt på kryssen.

Ett alternativ är naturligtvis att sy i ett knytrev på en gammal stor. Då bör man dock ha en förstärkning av likrännan (om man har trämast) just där toppskäddan hamnar. Likrännan är ej gjord för att ta upp kraften bakåt som uppstår.

Fast monterad badstege brukar inte vara så vanligt på folkbåtar, i alla fall inte kappseglande. Under många år har jag önskat en bra badstege att ha under cruisingseglatser. Har provat några lösa som inte fungerat bra. Behovet av räddningsstege blev uppenbar under en tisdagssegling förra säsongen då en gäst på en annan båt trillade i sjön under ganska hårt vind. Då man bara var två personer ombord fick jag skicka över en av mina gästar för att hjälpa till.

Nu har jag emellertid hittat en utmärkt bad- och räddningsstege. Den kan ses på danska folkbåtsförbundets hemsida under rubriken Goda Tips.



Den aktuella stegen är lätt, inget hinder för kappsegling. Den monteras på akterdäck och fälls ner i vattnet. Den förlängs teleskopiskt till lagom längd. Fungerar utmärkt att klättra ombord på själv. Har nu seglat en halv säsong med den, som väl är har jag inte behövt använda den som räddningsstege. Stegen finns att köpa i bl.a. välsorterade båtutrustningsaffärer. Priset ligger omkring 600-700 kr. Kan verkligen rekommenderas.



Redaktörens anmärkning:

Stegen finns på bl.a. Erlandsson Brygga och på SeaSea. Jag har själv monterat en stege med 3 steg, men hade nog föredragit en med fyra steg, eftersom det blir lättare att ta sig upp, 3-stegsvarianten har en utfälld längd på 880 mm och eftersom avståndet till vattenytan vid akterspegeln är ca 700 mm blir det inte så mycket av stegen som sticker ner i vattnet. 4-stegs varianten har en längd på 1165 mm och då blir det mycket lättare eftersom den sticker ner nästan en halv-meter. Hopfälld på däck är stegen med 4 steg 40 mm längre, 400 resp 360mm.

Under de tre första åren jag hade min träfolka var det likadant varje vår: Var fasen har jag mina skrapor, slipklossar och slippapper?

Hur skulle jag få ordning på alla slippapper som i höstas låg i en enda röra i en plastkasse? I bästa fall låg slipklossarna i samma kasse. Skraporna låg i någon låda, antingen i båten, förrådet eller i garaget, och slipmaskinerna i ytterligare en låda någonstans.

Förra våren bestämde jag mig för att få ordning på eländet!

För ett antal år sedan gick jag, glad i hågen, till vår livsmedelsbutik med två drickabackar, den gamla typen utan mellanväggar, som hade stått i förrådet några år. Här skulle tjänas pengar, för tidigare brukade jag få 25:- per styck för dom.



"Det var länge sedan vi slutade ta emot dom där!" sa handlarn.

Det var tur det, för nu när jag har båt har dom verkligen kommit till användning. I den ena har jag färgburkar, penslar och lösningsmedel, och i den andra har jag gjort så här:

Vid ett besök på IKEA sålde dom ut begagnade hängmappar på fyndavdelningen. Jag köpte en 10-pack och märkte upp dem med de vanligaste grovlekarna på slippapper, från 40 till 400. 320 och 380 fick samsas i samma mapp, för dom användes inte så ofta.

Mapparna, bredd ca 32 cm, passar perfekt i backen och då får även skrapor, slipklossar, planslip och slipmus plats. Att ha allt samlat på ett ställe underlättade verkligen vid senaste vårrustningen.

Hängmappar kan beställas i en bokhandel eller kontorsvaruhandel och backar kan du få tag på hos ????

SLIP WELL!

Jag vet inte hur vanligt det är med ett ekolod i en folkbåt, men eftersom jag inte har något batteri i båten, så har jag inte ens kommit på tanken att installera ett. Däremot har jag ibland önskat att veta lite mera exakt hur mycket vatten jag har, eller rättare sagt, kommer att få, under kölen lite längre fram, särskilt här i Helgasjön där det på många ställen är ganska långgrunda stränder. Därför tillverkade jag ett enkelt kastlod. Jag läste i en båttidning hur man skulle smälta bly och gjuta ett blylod, men det blir trots allt lite bökigt.

Jag gjorde istället så här: Gå och köp ett enkelt parasoll med ett plastklätt järnrör, ca 25mm i diameter, eller så har du sån tur som jag hade och hittar ett kasserat parasollrör på sophögen efter varvsstädningen.

Fördelen med att det är plastklätt är att järnrör rostar och kan lämna fula märken, både på båt och på kläder. Såga av en bit på ca 25 cm och släng resten. Platta till ena änden i ett skruvstäd eller med en hammare. Runda av den tillplattade änden med en fil och fila bort vassa grader som kan ha blivit vid kapningen. Borra ett 8 mm:s hål i den tillplattade delen för att fästa kastlinan i, och ytterligare 4 - 5 hål genom röret för att lodet skall sjunka någorlunda snabbt. Dessutom var jag tvungen att pressa fast en stålbulst, M10 x 100 mm, med hjälp av skruvstycket, i nedre delen av röret. Varför förklaras senare.

Som kastlina använder jag ca 8 m vanlig flagglina. Hur lång lina du vill ha bestämmer du själv, men minst 8 m verkar vara en bra längd. Jag har sedan gjort knutar längs linan med fästpunkten i röret som utgångspunkt, eftersom jag räknar med att röret vid dyg botten kommer att stå rakt upp, och lägga sig ner på hårdare bottnar.

Den första knuten har jag gjort vid 1,2 m, så djupt som min folkbåt sticker, nästa vid 1,3 m, nästa vid 1,5 m, 2 m, 3 m o.s.v. För att enkelt kunna läsa av djupet på avstånd, limmade jag två fyrkantiga frigolitbitar runt linan ovanför 1,2 metersknuten och klädde klossen som blev resultatet med röd spinakertape, vidare två rundade halvkor, som en cylinder, ovanför 1,3 m:sknuten, lindad med gul tape, och sist två fyrkantiga bitar ovanför 1,5 m:sknuten, lindade med grön tape.

Vid två m, två knutar + två slingor grönt taglingsgarn, tre m, tre knutar + tre slingor grönt taglingsgarn, o.s.v. Frigolitflötena får inte vara mer än ca 4 cm i diameter, för annars sjunker inte röret till botten! Det var för att få mera tyngd som jag var tvungen att pressa fast den där extra bulsten i ändan på röret. Formen och färgen på flötena gör att man lättare kan avläsa djupet, även om man skulle råka ha motljus. Längden på kastlinan avgörs av hur stora djup man vill kunna mäta. Djupare än 4 m måste man ha längre lina och ännu mera tyngd i röret. Gör gärna en ögla, som du kan trä runt handleden, i änden av linan, så slipper du dyka ner och kolla hur djupt linan sjönk när den slant ur handen.

Användningsområdet för ett kastlod ser jag i första hand kan vara när man försiktigt närmar sig en okänd brygga, strand eller badvik. Försiktighet fordras eftersom lodet knappast kommer att lägga sig på en sten som sticker upp.