



Svenska träbåtar

Om livet med träbåt

Patrik Lindén Andreas Millde Joachim Petterson Tobias Regell





Svenska träbåtar

Om livet med träbåt



Andreas Millde (stående t v), Tobias Regell (t v), Joachim Petterson (mitten) och Patrik Lindén (t h).

WWW.SVENSKATRABATAR.SE

TEXT © COPYRIGHT 2003

PATRIK LINDÉN & ANDREAS MILLDE

FOTOGRAFIER © COPYRIGHT 2003

TOBIAS REGELL

ILLUSTRATIONER © COPYRIGHT 2003

JOCKE PETTERSON

SE ÄVEN BILDKÄLLOR S 182

ALBERT BONNIERS FÖRLAG AB, STOCKHOLM

FORMGIVNING JOCKE PETTERSON/HONEYDESIGN.SE

REDAKTION SUSANNA ERIKSSON LUNDQVIST

TYPOGRAFI MINION, JOHNSTON UNDERGROUND

REPRO LINJEPUNKT, FALUN

ISBN 91-0-058135-6

Innehåll

7	Förord
9	Träbåtsromantik
17	Segelbåtar
59	Motorbåtar
89	Träbåtens ABC
115	Båten på land
145	Klubbliv
159	Varje båt har sin historia
178	Ordlista
180	Register
182	Litteratur och bildkällor
183	Tack



Förord

När man står där som stolt ägare till sin första träbåt, full av entusiastiska planer, upptäcker man att det inte följde med någon manual. Hur gör man? Vad är det för båt man tagit sig an egentligen? Som nybliven träbåtsägare är det mycket man undrar över och det är svårt att veta vart man ska vända sig för att få hjälp och råd.

Vi har försökt skriva den bok vi själva saknade när vi skaffade träbåtar. *Svenska träbåtar* är tänkt att fungera som stöd och inspiration för alla som är på väg in i träbåtsvärlden eller som haft båt en tid och vill veta mer. Vår ambition har inte varit att redovisa alla svenska båttyper eller att skriva en instruktionsbok om hur man renoverar sin träbåt. Inte heller berättar vi allt om träbåtarnas historia. Sådana böcker finns redan. Däremot vill vi skingra en del av de frågor man ställs inför som träbåtsägare och ge en introduktion till träbåtslivet i Sverige. Helt enkelt göra det enklare, roligare och mer givande att äga träbåt.

Vi hoppas att den här jordnära boken ska förta en del av de krav man kan känna efter att ha sett polerade uppvisningsbåtar på bilder och på festivaler. Det behöver inte vara svårt och betungande att ha en träbåt. Det ska tvärtom vara roligt och en båt ska kunna användas. Patina är vackert.

PATRIK LINDÉN, *skribent*

ANDREAS MILLDE, *båtbyggare*

JOACHIM PETTERSON, *projektledare, formgivare
och illustratör*

TOBIAS REGELL, *fotograf*

Träbåtsromantik





Träbåtar lämnar ingen oberörd.
När du skaffar en träbåt följer en
hel livsstil med på köpet som många
redan har en bestämd uppfattning
om – ofta en överdrivet romantisk
sådan som har mycket lite med
sandpapper, sena kvällar och kalla
båtskjul att göra.

Varför skaffa träbåt?

Det finns inga rationella skäl till att skaffa träbåt. En träbåt talar inte till plånboken eller förnuftet, den talar till en odefinierbar plats i magtrakten. Det är en känsla som kan utvecklas till en livsstil.

Man köper inte en träbåt enbart för att få komma ut på vattnet. Det handlar också om estetik och kultur och kanske om att se värdet i att engagera sig i något som aldrig blir helt färdigt. Ingen träbåtsägare förevisar sin båt utan att säga något om vilka förbättringar som ska göras nästa vinter, vad som ska bytas ut eller snyggas till. För de allra flesta är arbetet med en träbåt också något som erbjuder lite omväxling från det man gör till vardags, en flykt till ett eget och överblickbart projekt.

Genom att ta hand om en träbåt håller man ett stycke historia vid liv. Större delen av den svenska träbåtsflottan är mellan fyrtio och drygt hundra år gammal och den kräver en hel del uppmärksamhet av sina ägare. De knappt fem månader om året som

man faktiskt kan använda båten är bara en liten del av att äga en träbåt. Träbåt är något man har året om och varje årstid kräver sina sysslor.

Ofta jämförs träbåtar med plastbåtar men det är en helt ointressant jämförelse. Trä och plast är lösningar på olika behov, svar på olika frågor. En träbåtsägars förhållningssätt till sin båt skiljer sig från plastbåtsägens. Är det bara möjligheten att komma ut på sjön man är ute efter är en plastbåt ett minst lika bra alternativ. Men en träbåt är så mycket mer – den är vacker och har en själ. En träbåt tar man till sitt hjärta och investerar mycket tid och kärlek i. Att få en plastbåt fin handlar ofta bara om hur mycket pengar man är beredd att spendera.

Träbåtar är ständigt pågående projekt. Ägarna drivs ofta av en vision om att återskapa sin båt till originalskick eller helst ännu bättre. Att båten blir liggande vid bryggan en sommar därför att allt inte hann bli klart till sjösättningen betyder inte att man har förlorat en säsong – man har bara kommit ett steg närmare visionen.

Föregående uppslag: Skärgårds 75:an Estrella är ritad av Axel Nygren och byggd på Stockholms båtbyggeri 1897. Hon mättes in i sin seglingsklass i efterhand eftersom skärgårdskryssarregeln tillkom först 1908.

Till höger: Hild från 1899 är en klipperstävad kutter från Buvenäs varv på Orust. Hon har tidigare hetat både Blue Peter och Mignon och byggdes troligen som lottbåt (se sidan 157) på uppdrag av Segelsällskapet Viken i Uddevalla.





Till vänster: Salongsbåten Hwila från Sjöexpress varv med hemmahamn i Gustavsberg är troligen byggd 1926. Upphovsmän är CA Fagerman och Henning Forslund.



Träbåtens attraktion

De flesta, även de som aldrig ens varit i närheten av en gammal träbåt, brukar tala om träbåtar i drömmande och positiva ordalag. Det ligger ett skimmer över träbåtar och många får associationer till gamla pilsnerfilmer, punschverandor och gemyt. Monica Zetterlund skulle aldrig ha sjungit lika överseende älskvärt om konsten att angöra en brygga om det gällt en flera hundra hästars plastracer. Inte heller skulle Robert Brobergs "Båtlåt" om två älskande båtar som ligger och kölar med varann eller scoutlägersången om mahognybåten "Mugge Vigge" kunna handla om plastbåtar.

Loris och Tärnan, två statusbåtar från 1900-talets början. Knut Ljungberg ritade dem på uppdrag av Ivar Kreuger 1913 respektive 1925.



En äldre träbåt fungerar som ett attribut. Det är ingen slump att Jarl Kulle i filmen "Änglar, finns dom?" hade en träsegelbåt eftersom det signalerar trovärdighet och genuinitet. Äldre segelbåtar skänker sina ägare en image av entusiasm och sundhet, medan äldre trämotorbåtar, särskilt salongsbåtar, oftare förknippas med ett vidlyftigare leverne. Grosshandlararvet med ljusa linnekostymer, sillfrukostar, punsch och cigarrer vilar tungt över dessa båtar. Då som nu ville de som hade kommit upp sig manifestera sin status med en båt som man vänder sig om efter. Bankirer, disponenter, grosshandlare och fabrikörer stod ofta som beställare. Paradexempel är finansmannen Ivar Kreuger och hans bror Torsten som ägde flera extravaganta träbåtar. Ivars *Loris* och *Svalan* tillhör de mer kända (se sidorna 160 och 164).

Att träbåtar har en stark attraktionskraft kommer du att bli varse när du lägger till i en ny hamn eller färdas genom kanaler och trånga passager. Äldre träbåtar är som fyrverkerier eller valborgsmässoeldar: de drar till sig blickar och intresse. Var beredd på många samtal om båtens historia med människor du möter som haft en likadan eller känt någon som ägt en träbåt. Är man exhibitionistiskt lagd är det inga problem att få sina behov tillfredsställda som träbåtsägare. Vi som vurmar för gamla träbåtar kan bara glädjas över omgivningens positiva attityd och över att båtarna är förvånansvärt billiga idag jämfört med plastbåtar och med vad de kostade när de var nya.

Sveriges unika träbåtsflotta

Sverige har ovanligt många äldre träbåtar som fortfarande är i gott skick och används flitigt. Få andra länder, om något, kan uppvisa en så imponerande flotta, något som börjat uppmärksammas utomlands och medfört att många träbåtar nu går på export. Att vi har detta rika båtarnas beror på en gynnsam kombination av bland annat geografiska förutsättningar, tradition, kunnande, sociala reformer och klimat.

Det kan tyckas märkligt att klimatet här i Sverige skulle gynna träbåtar, men det är just våra bistra vintrar som är en av förklaringarna till varför båtarna här har klarat sig bättre än på många andra håll. All snö och is gör att vi tar upp våra båtar och täcker dem varje vinter så att de får torka ut ordentligt. Därmed blir rötangreppen färre och ägarna får chansen att se över båtarna ordentligt varje år. Med andra ord: förslitningssäsongen är kort och det finns gott om tid till underhåll.

I Sverige har tillräckligt många kunnat ägna sig åt båtsport för att skapa en bred fritidsbåtskultur. Efterkrigstidens förbättrade levnadsstandard bidrog till att många fick råd att hålla sig med båt, semesterlagstiftningen såg till att det fanns tid att tillbringa på sjön och traditionen med båtklubbar istället för dyra marinor bidrog till att båtliv inte blev ett exklusivt nöje bara för folk med pengar.

Sveriges långa kust och många vattendrag är förstås en naturlig orsak till att många har provat på båtlivet. Våra skyddade skärgårdar och farvatten utan kraftiga strömmar eller tidvatten ställer heller inte samma krav på besättningen som de havskuster som omger många andra länder. Allemansrätten har också haft betydelse eftersom den givit fritidsskepparna tillgång till en mängd naturhamnar.

Våra grannländer, till exempel Finland, Baltikum, Danmark och Nordtyskland, kan tyckas ha samma geografiska förutsättningar som Sverige, men där har världskriget gått hårt åt båtbeståndet. Under andra världskriget användes vissa båtar aktivt av militären, medan andra högs upp och användes som bränsle eller blev av med blykölen som förvandlades till ammunition. De båtar som klarade



sig fick många gånger eftersatt underhåll eftersom ägarna hade annat att tänka på än att putsa på sina båtar. Många båtar blev liggande i vattnet eller på land långa tider. En båt som stått på land några år, i synnerhet om den inte varit täckt, är svår att rädda. Under krigsåren var det dessutom svårt att få tag i till exempel ädelträ och reservdelar till motorn.

En anledning till att det finns så många träbåtar i Sverige är att flera framstående konstruktörer under 1900-talets första hälft ritade båtar som tilltalade många och som var överkomliga i pris. Ett exempel är motorbåtskonstruktören CG Pettersson. Petterssonbåtar har blivit ett begrepp som står för betydligt fler båtar än de han själv ritade. Under denna tid ritades och tillverkades även flera olika segelbåtstyper som blev populära. Gustaf Estlanders Mälar 22 och Tord Sundéns Folkbåt är exempel på träsegelbåtar som fick stort genomslag och som ännu finns kvar i många exemplar. Man kan förstås fråga sig om konstruktörernas framgång berodde på båtintresset eller om båtintresset växte tack vare konstruktörerna. Oavsett vilket bidrog kombinationen till att många båtar tillverkades under tjugo-, trettio- och fyrtiotalen.

En mer tveksam förklaring som framhålls i en del äldre litteratur är att svenskar är ett naturälskande folk med rika sjöfaranstraditioner med rötter i vikingatiden, men det säger nog mer om tidsandan då böckerna skrevs än om svenskarna. Det tidiga 1900-talets naturromantik och sundhetsideal var väl inte direkt negativt för båtlivets utveckling, men den förklaringen bör man kanske heller inte fästa alltför stort avseende vid.

Många båtar for illa under andra världskrigets vintrar. En båt som står ett år utan täckning kan få stora skador. Denna bild är från vintern 1939-1940.

Männens värld

Att säga att det är ont om kvinnor i båtvärlden är att slå in öppna dörrar. Båtar har länge varit ett nästan helt manligt reservat, där flickvänner och fruar hjälpt till men sällan varit de drivande. Glädjande nog börjar den bilden blekna. Citaten nedan visar att även om det är en bit kvar så har vi kommit ganska långt.

"Då en dam skall stiga om bord i en båt, böra herrarne först taga emot kapp, schal, parasoll och dylikt, som kan hindra hennes händers fria bruk. Sedan räcker en af herrarne handen och hjälper nått och fint, men får ej dervid taga mer än en af damens händer, ty den andra behöfver hon för sin dräkt. Det är ej skick att mera än en herre biträder på nyssnämnda sätt, ty det bör icke se ut som om det vore fråga om att föra om bord Jumbo på en atlantångare, men en annan herre må hålla de aflemnade sakerna, en tredje stadga båten osv."

UTDRAG UR CARL SMITHS ARTIKEL "SKICK OCH OSKICK OMBORD"
I "TIDNING FÖR IDROTT", 1884

"Om ditt hjärtas val är båtvan så är du att gratulera. I stället för den eviga falukorven du tuggat under dina ensamma färder trollar hon fram delikata gratiner från pentryt, i svåra vatten tar hon med säker hand om rortörn så att du helt kan ägna dig åt att navigera och när båten skall rustas kan du med lämpligt smicker få henne att göra de lätta men tråkiga jobben. Du finner snart ett båtliv utan henne otänkbart."

FRÅN AVSNITTET "VI OMBORD" I STORA BÅTBOKEN, RABÉN & SJÖGREN, 1966



Allmogebåtar, bland annat blekingeekan, har tjänat som förebild och inspiration för många konstruktörer. Bilden är tagen utanför Kuggeboda i Blekinge.





Segelbåtar



Båtagare brukar ha klara åsikter om vad som är att ha båt "på riktigt". Träbåtsägare ser ner på plastbåtar. Plastbåtsägare förstår inte varför någon envisas med att jobba med en gammal träbåt. Seglare sätter en ära i att tycka illa om motorbåtar, och motorbåtsägare förstår inte tjusningen med segling. Seglingsentusiaster med träbåt tillhör i regel den mest fundamentalistiska kärnan med starkast åsikter. Detta kapitel är ägnat dem.

Från arbetsbåt till nöjesbåt

Segelbåtar för nöjes- och kappsegling kan spåras flera tusen år tillbaka i tiden, men ursprunget till det vi idag kallar fritidsbåtar hittar man i England. Där bildades i slutet av 1700-talet de första segelsällskapen som några årtionden senare inspirerade till svenska motsvarigheter.

Svenska Segel Sällskapet (sss) bildades 1830 och när Oscar II blev medlem 1878 kunde det kalla sig ksss, K för kungliga. Societeten hade börjat skaffa sig jakter för att segla i skärgården, ofta med avlönade gästar som tog hand om båten och hjälpte till vid seglingen. Det var överklassen som hade resurserna och framför allt tiden att ägna sig åt något så improduktivt som segling för nöjes skull. Man ägnade sig främst åt kappsegling – tanken att sova över på båten och att turistsegla var fortfarande helt främmande. Fler och fler tävlingar började arrangeras och intresset växte.

De första segelbåtarna i Sverige var bruksbåtar, till exempel vedjakter och andra rena allmogebåtar, som användes av skärgårdsbefolkningen för transporter. Impulser till mer eleganta båtar kom från den engelska båttypen kutter som var enmastad med rakt skuren stäv. Kutter blev i slutet av 1800-talet på svenska synonymt med segelbåt, då de flesta segelbåtar kallades kutter oavsett vad de hade för ursprung och form.

Så småningom påverkades också båtarnas utseende av rivaliteten mellan ost- och västkusten i Sverige. År 1860 bildades GKSS, Göteborgs Kungliga Segel Sällskap (kungligt från 1891) som ett svar på ostkustens KSSS. GKSS hade inte bara kuttern som förebild. På västkusten fanns båttypen koster som nu genomgick en förvandling från arbetsbåt till anpassad kappseglingsbåt. Man utökade segelytan något och krympte lastutrymmena, men för att få fram snabbare båtar behövdes mer genomgripande förändringar. Till en början ökade man barlasten i båtarna, men först med utanpåliggande kölar fick båtarna nämnvärt större segelyta.



Till vänster: Båten Pallakis ritad av Carl Smith, sjösatt 1893, var långt före sin tid. Den beställdes av Christoffer Lemchen (ovan), en seglingsintresserad infanteriofficer som ville ha en båt att nöjessegla med i skärgården ungefär på det sätt som de flesta gör idag. Det skulle dröja ytterligare några decennier innan nöjessegling blev utbrett. Christoffer Lemchen har kommit att kallas turistseglingens fader, och han har skrivit flera seglingsskildringar. Pallakis finns idag i Sjöhistoriska museets samlingar.

Till höger: Mylla är en klassisk Framkoster. Hon byggdes som arbetsbåt omkring 1908 men användes redan från början som nöjesbåt för badgäster. Hon är rejält byggd i ek och väger omkring tre ton, vilket är svårt att tro när man ser henne forsa fram. Efter att ha seglat nästan hundra år på västkusten återfinns Mylla numera i Stockholms skärgård.





Rättvisa kappseglingar

Det finns olika vägar att gå för att uppnå rättvisa vid kappseglingar. Enklast är naturligtvis att bara låta likadana båtar kappsegla mot varandra så att alla har samma förutsättningar. Så tävlar man i entypsklasserna, till exempel i klasserna Neptun-kryssare och Mälar 30, där alla båtar är byggda efter samma ritning. Nackdelen är att man får ett begränsat antal båtar att mäta sina krafter mot.

För att lösa det problemet har man fastställt system som ger olika typer av båtar ett visst handikapptal. I princip går de ut på att skapa en formel av vissa mått på båten, till exempel längd, bredd, djup och segelyta, för att få fram ett tal som används för att kompensera den seglade tiden. På så sätt kan man uppnå jämförbara seglingsresultat. Samma princip används inom golfporten där spelare med olika handikapp tävlar mot varandra.

Det har funnits och finns många beräkningssystem för att få fram handikapptal. Det som används mest idag är LYS-tal som tar hänsyn till hur väl en viss båttyp seglat under tidigare kappseglingar. Se mer om LYS-tal på nästa uppslag.

Ett annat sätt att uppnå rättvisa kappseglingar är att låta båtar som är byggda efter samma regler tävla mot varandra. Sådana regler kallas mät- eller konstruktionsregler.

En formel definieras utifrån vissa mått på båten som påverkar dess seglings-egenskaper, till exempel längd, bredd, fribordshöjd och segelyta. Båtkonstruktörerna kan med vissa begränsningar variera de mått som ingår i formeln så länge resultatet blir detsamma.

Den internationella R-regeln som innehåller flera olika storleksklasser är ett bra exempel på hur mätregler fungerar: ett visst matematiskt förhållande mellan längd, bredd, spantomfång, segelyta och fribordshöjd ska bli ett givet tal. Sex för klassen R6, åtta för R8 och så vidare. Vid kappsegling tävlar de olika klasserna var för sig.

Mätreglerna ger utrymme för duktiga konstruktörer att laborera med båtens utseende inom mätregeln för att få fram en så snabb båt som möjligt. Olika mätregler har delvis olika syften. R-regeln är exempelvis framtagen för att få fram snabba och säkra båtar som är lämpliga för stora öppna vatten.

Konstruktionsregler är en utvecklad variant av mätregler. Förutom att en viss formel ska vara uppnådd ställer de krav på vissa mått, dimensioner och materialval. Skärgårdskryssare hör till de båtar som byggts efter en konstruktionsregel.

Förutom att kappsegla inom sin mätregelklass kan en R-båt eller skärgårdskryssare naturligtvis också segla mot helt andra typer av båtar eller mot varandra efter att

Societetsnöje blir folksport

När kappseglandet tog fart ställdes snart krav på mer rättvisa tävlingsformer. Hur skulle man förhindra att bara de största båtarna med mest segel vann? Lösningen var olika handikappsystem och mätregler (se marginalen) som starkt bidrog till att båtarna utvecklades.

Redan 1858 infördes i Sverige ett slags handikappberäkning som byggde på hur den befintliga flottan såg ut. Längd, bredd och djup användes i en formel för att kunna kompensera den seglade tiden. Systemet fungerade väl till en början, men när nya båtar konstruerades utnyttjades en del luckor i formeln för att maximera chanserna till en god placering. I och med detta fyllde inte formeln längre sitt syfte. Idén att använda mätregelsystem för att dela in båtar i klasser och handikappsystem för att möjliggöra segling mellan olika båttyper slog dock rot. Flera olika system utvecklades och avlöste varandra eller har funnits parallellt.

Mätreglerna utmanade konstruktörernas kreativitet och gav upphov till en del extrema båtar. Till en början tog reglerna bara hänsyn till vattenlinjelängd och segelyta. Eftersom det inte var längden överallt utan bara i vattenlinjen som räknades, konstruerades båtar med stort överhäng ovanför vattenlinjen i för och akter. Man gjorde dem också bredare vilket minskade kraven på kölarnas tyngd. Dessa breda och grunda båtar vann många pokaler men var inte alltid så sjövärdiga. De löpte helt enkelt risken att kantra, men eftersom de flesta tävlingar hölls inomskärs ansågs de ändå tillräckligt säkra.

De mätregler som fick mest genomslag här i Sverige var R-regeln och skärgårdskryssarregeln som du kan läsa mer om på sidorna 25 respektive 28. Den internationella R-regeln skapades i England 1906 och började gälla 1907. Den var tänkt att fungera för alla överallt och gav mycket sjövärdiga men relativt dyra båtar. I Sverige höjdes snart röster för en båttyp som var mer lokalt anpassad och 1908 kom skärgårdskryssarregeln. I och med detta började smäckrare båtar byggas som var bättre anpassade till våra skyddade skärgårdar.

Experimentandet med att hitta luckor i reglerna och jakten på så snabba båtar som möjligt tilltalade inte alla. Regelhetsandet ledde till en uppdel-

R10:an Moana ritades 1914 av Johan Anker åt en fransk beställare, men hon har seglat i svenska vatten sedan 1927. På femtiotalet försökte dåvarande ägaren segla henne till Amerika, en resa som snöpligt tog slut redan i Visby efter ett mastbrott. Idag ses hon oftast i Stockholms skärgård.



LYS-tal

LYS-talen bygger på erfarenheter av olika båttypers prestationer vid ett stort antal tävlingar och tack vare dem kan mätregelbåtar och entypsbåtar jämföras med varandra. Systemet för att räkna fram talen är ingen exakt vetenskap – LYS-talet är bara ett ungefärligt värde.

Ju högre LYS-tal en båt har, desto snabbare är den. En båt med LYS-tal 1,10 kan segla tio procent snabbare än en båt med LYS-tal 1,00. Vid tävlingar multipliceras den seglade tiden med LYS-talet för att få fram en korrigerad tid. Typiska LYS-tal ligger mellan 0,9 och 1,2. Förvånansvärt många äldre träsegelbåtar har ett relativt högt LYS-tal, i synnerhet större båtar.

Många intresseföreningar har skapat egna jämförelsetal, till exempel Svenska Skärgårdskryssareförbundet och Gaff Yacht Society vars tal kallas SSKF-tal respektive GYS-tal.

I Sverige kom LYS till på initiativ av båtkonstruktören Lars-Olof Norlin med inspiration från det engelska systemet Portsmouth Yard Stick (PYS).

De första LYS-talen byggde på statistik från seglingstävlingen Lidingö Runt, därav namnet Lidingö Yard Stick. Numera står förkortningen för Leading Yard Stick och sedan 1979 är det Svenska Seglarförbundet som är huvudman för LYS-talen, det vill säga det är förbundet som fastställer och publicerar talen.

ning i kappseglare och kryssare. År 1923 bröt sig en grupp turist- och långfärdsseglare ut ur KSSS och bildade en egen riksorganisation, Svenska Kryssarklubben (SKK), där kappsegling var bannlyst. Uppdelningen var lyckad och såväl KSSS som SKK finns kvar idag och har många medlemmar.

Varvsbyggda R-båtar och skärgårdskryssare var dyra och inget som vem som helst kunde skaffa sig. Först när entypsbåtarna började byggas fick fler möjlighet att komma ut på sjön. Johan Ankers Drake (1928) och Gustaf Estlanders Mälar 22 (1930) hör till de första svenska entypsbåtarna. Senare utvecklades fler modeller, bland andra Mälar 30 (1933) och Neptunkryssare (1938) som båda ritats av Lage Eklund. I början av fyrtioalet togs Nordisk folkbåt fram. Avsikten var tydlig: att skapa en båt som många skulle ha råd med. Det var samma tanke som skapade Folkvagnen på bilsidan. Entypsbåtarna blev det folkliga alternativet, medan R-båtarna och skärgårdskryssarna var mer exklusiva tävlingsbåtar.

När plasten senare tog vid övergav man inte de gamla båttyperna helt utan många av dem byggdes också i plastversioner. En variant av skärgårdskryssarregeln används idag för plastbåtskonstruktioner och det finns även Folkbåtar och Neptunkryssare av plast. Det byggs fortfarande båtar av trä, men inte så många eftersom nya träbåtar blir relativt dyra jämfört med plastbåtar och begagnade träbåtar. Traditionen att bygga träbåtar upprätthålls av några enstaka varv, bland annat på Orust i Bohuslän.

K25:an Dronningen från 1956 är en moderniserad kosterbåt byggd på Orust av Bror Martinsson.

Begrepp och klassificering

Vill man göra en uppdelning av segelbåtsflottan kan man urskilja tre huvudtyper:

REGELBÅTAR som har byggts och klassats efter en given mätregel. Här återfinns till exempel R-båtarna och skärgårdskryssarna.

ENTYPSBÅTAR som likt en viss bilmodell byggts efter en given ritning och ser likadana ut. Folkbåten och Neptunkryssaren hör till den här gruppen.

”**SOLITÄRER**”, båtar som byggts utan tanke på klassning eller regler utan enbart efter konstruktörens tankar om funktion, stil och sjövärdighet. Till denna grupp kan man även räkna allmogebåtarna.

Begrepp och benämningar förekommer parallellt. Vissa båtar benämns också efter sin konstruktör eller efter varvet de byggts på. För att komplicera bilden ytterligare kan en och samma båt ha mätts in efter olika mät- och konstruktionsregler under olika perioder. På följande uppslag förklarar vi de vanligaste benämningarna och vad de innebär. Vissa är synonyma eller överlappande. Samtliga förekommer dock och kan vara bra att känna till, inte minst för att kunna tolka båtannonser och hänga med i diskussionerna på bryggan.





Skärgårdskryssare är regelbåtar och finns i flera olika klasser. De tidiga skärgårdskryssarna ritades med gaffelrigg, men idag är det bara ett fåtal av de båtar som finns kvar som har behållit ursprungsriggen.

Regelbåtar

Regelbåtar kallas alla de båtar som är konstruerade efter en mät- eller konstruktionsregel eller som i efterhand är inmätta och klassade efter en regel. Här tar vi upp de vanligaste regelbåtarna som du kan stöta på i Sverige. Med varje regel har det funnits ett syfte att skapa en viss typ av båt, inte sällan som en reaktion på en tidigare trend bland båtkonstruktörerna. Vissa regler har ett uttalat mål att skapa snabba båtar, medan andra kommit till för att främja sjösäkerhet eller för att göra det möjligt att bygga båtar relativt billigt. Inga regelbyggda båtar är identiska. Varje båts konstruktör har försökt skapa sin idealbåt inom de givna ramarna.

R-båtar

R-båtarna är 1900-talets verkliga kappseglingsbåtar. Det var med R-regeln som den första riktigt stora internationella tävlingsklassen skapades. Båtarna ger ett värdigt intryck och är byggda som kappseglingsmaskiner utan störande inredning eller annan bekvämlighet. Ägarna till R-båtar är ofta kappseglingssentusiaster som gärna framhåller att R-båtar är originalen som senare båttyper relaterar till.

I England började man år 1906 dra upp riktlinjer för en ny mätregel för kappseglingsbåtar lämpade för alla vatten under alla förhållanden. Seglingsvärlden skulle enas om ett gemensamt system för att möjliggöra rättvisa kappseglingar och få fram säkra, stadiga och snabbseglande båtar. Regeln fick namnet R-regeln efter engelskans "rating". I Sverige och

på många andra håll antogs den 1907 efter viss diskussion och den används fortfarande (reviderad bland annat 1919 och 1933). Det finns än idag gott om R-båtar i Sverige, men det byggs i princip inga nya i trä eftersom det skulle bli alltför dyrt. R-båtar är gedignare än många andra båttyper och tar längre tid att bygga. De var dyra även på sin tid, så dyra att flera andra regelbåtstyper utvecklades just med syfte att få fram billigare alternativ.

R-regeln är relativt komplicerad och tar hänsyn till längd, bredd, skrovmängd, segelyta och fribord. Den ger långa, smala och stadiga båtar med relativt höga fribord och en längd i vattenlinjen som stämmer någorlunda överens med namnet på klassen. En R6:a är drygt 6 meter lång, en R8:a drygt 8 meter och så vidare. Så var tanken, men med tiden visade

Fågel blå, en R6:a från 1937 byggd av Tore Holm och beställd av redaren Sven Salén. Redan året därpå deltog Fågel blå i kappseglingar om Guldpokalen utanför Long Island på USA:s ostkust.

$$\frac{L + B + 0,5G + 3d + \frac{1}{3}\sqrt{S} - F}{2}$$

R-formeln från 1907

- L Längd i vattenlinjen (något förenklat)
- B Största bredd
- G Girt = spantomfång från reling till reling vid nollspantet
- d Differensen mellan spantomfång och kortaste tänkta omfång som en rak linje
- S Segelyta
- F Friboardshöjd



R6:an Fågel blå från 1937 är 7,21 meter i vattenlinjen och ett tydligt exempel på att R-båtarna blev allt längre inom respektive klass ju senare de ritades.



det sig att båtarna blev allt längre inom respektive klass eftersom regeln tillät att de olika måtten varierades inom vissa gränser. Två R8-båtar behöver alltså inte se likadana ut, även om alla R-båtar har ett visst karakteristiskt utseende.

Som kuriositet kan nämnas att R-regeln var den första formeln med ett minusvärde. Som formeln är uppbyggd kan en konstruktör tillåta större segelyta om han ger båten högre friboard (se formeln här in-till). Syftet var att premiera säkra båtar som inte skulle ta över sig onödigt mycket vatten.

De vanligaste klasserna är R6, R8, R10 och R12, men det finns även R-båtar i klasserna 4, 5, 7, 9, 15, 19 och 23. R5:orna är mycket ovanliga. De försvann ur R-regeln vid revideringen 1919 och ska inte förväxlas med så kallade Internationella 5:or som är byggda efter en enklare version av R-regeln.

R-båtarna, som även kallas internationella jakter eller R-jakter, har i Skandinavien beteckningen R följt av storlekssklass, till exempel R6, men i seglet står bara siffran med ett streck under. Båtarna kallas oftast bara sexor, åttor etc. Internationellt betecknas de 6mR, 8mR etc.

R6:an Sinkadus

BYGGÅR: 1939

BYGGORT: Abrahamsson & Börjessons varv, Ramsö

KONSTRUKTÖR: Arvid Laurin

LÄNGD ÖVERALLT: 10,94 m

VATTENLINJELÄNGD: 7,34 m

BREDD: 1,84 m

DJUPGÅENDE: 1,65 m

DEPLACEMENT: 4360 kg

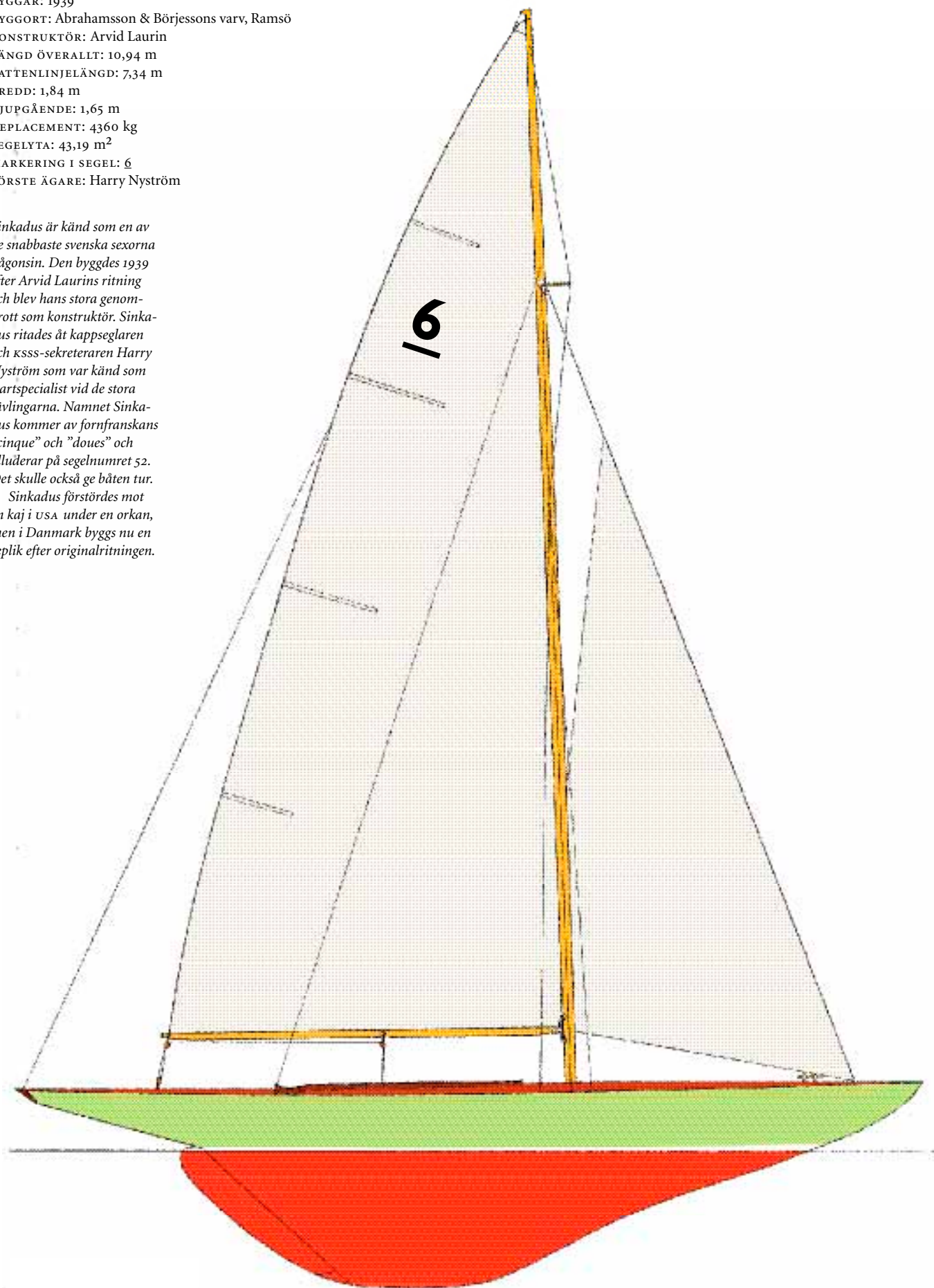
SEGELYTA: 43,19 m²

MARKERING I SEGEL: 6

FÖRSTE ÄGARE: Harry Nyström

Sinkadus är känd som en av de snabbaste svenska sexorna någonsin. Den byggdes 1939 efter Arvid Laurins ritning och blev hans stora genombrott som konstruktör. Sinkadus ritades åt kappseglaren och KSSS-sekreteraren Harry Nyström som var känd som startspecialist vid de stora tävlingarna. Namnet Sinkadus kommer av fornfranskans "cinque" och "doux" och alluderar på segelnumret 52. Det skulle också ge båten tur.

Sinkadus förstördes mot en kaj i USA under en orkan, men i Danmark byggs nu en replik efter originalritningen.



Skärgårdskryssaren Trione är en så kallad 40:a (SK40) ritad av Tore Holm och byggd på hans varv i Gamleby 1920.



Skärgårdskryssare

Skärgårdskryssarna är Sveriges stora bidrag till seglingsvärlden. De är byggda efter en tidig regel med flera klasser och har i Sverige och Skandinavien blivit mer populära än R-båtarna. Skärgårdskryssarna är smärre och mer linjesköna än R-båtarna och inredda för att vara beboeliga. Många kappseglar med dem, men de används mest för nöjessegling.

Skärgårdskryssarna kom till efter missnöje med R-regeln som många, bland annat inom KSSS, ansåg tog alltför stor hänsyn till de förhållanden som råder på kontinenten och i England där det snabbt blir grov sjö även vid måttlig vind. Istället ville man skapa en egen mätregel anpassad efter förhållandena på hemmaplan, i synnerhet på den svenska ostkusten som skiljer sig en del från vattnen i övriga Europa.

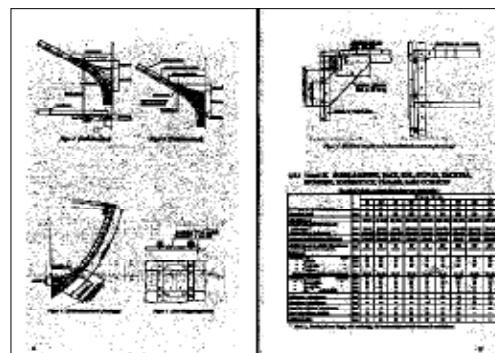
Den första mätregeln – eller snarare konstruktionsregeln – för skärgårdskryssarna var relativt fri, förutom när det gällde segelytan. Klasserna angavs efter maximalt tillåten segelyta mätt i kvadratmeter. Skärgårdskryssare finns i klasserna 15, 22, 30, 40, 55, 75, 95, 120 och 150. Vanligast är 22:or och 30:or. Till en början fanns även klasserna 38 och 45 men bägge dessa sammanfördes 1916 med 40:orna. Under OS i Stockholm 1912 var 45:orna den största skärgårdskryssarklassen med arton deltagande båtar. Egentligen var det bara R-båtar som tävlade i OS,

men andra klasser seglade samtidigt på samma banor, dock inte om OS-medaljerna.

År 1908 antogs skärgårdskryssarna som seglingsklasser av KSSS och Svenska Seglarförbundet. På tiotalet blev de egna klasser i Norden och Tyskland och på tjugotalet antogs två av de mindre skärgårdskryssarna som internationella tävlingsklasser.

Skärgårdskryssarna har blivit populära långt utanför våra gränser. De flesta båtarna har byggts i Sverige, men även i Finland, Danmark och Tyskland har det byggts många exemplar. Flera byggdes också direkt för export eller har exporterats senare. Idag finns det seglande skärgårdskryssare i såväl Australien som på de stora sjöarna i USA. I Mellaneuropa är de också vanliga, till exempel på Genèvejön mellan Frankrike och Schweiz, på Balatonsjön i Ungern och på tyska Bodensjön.

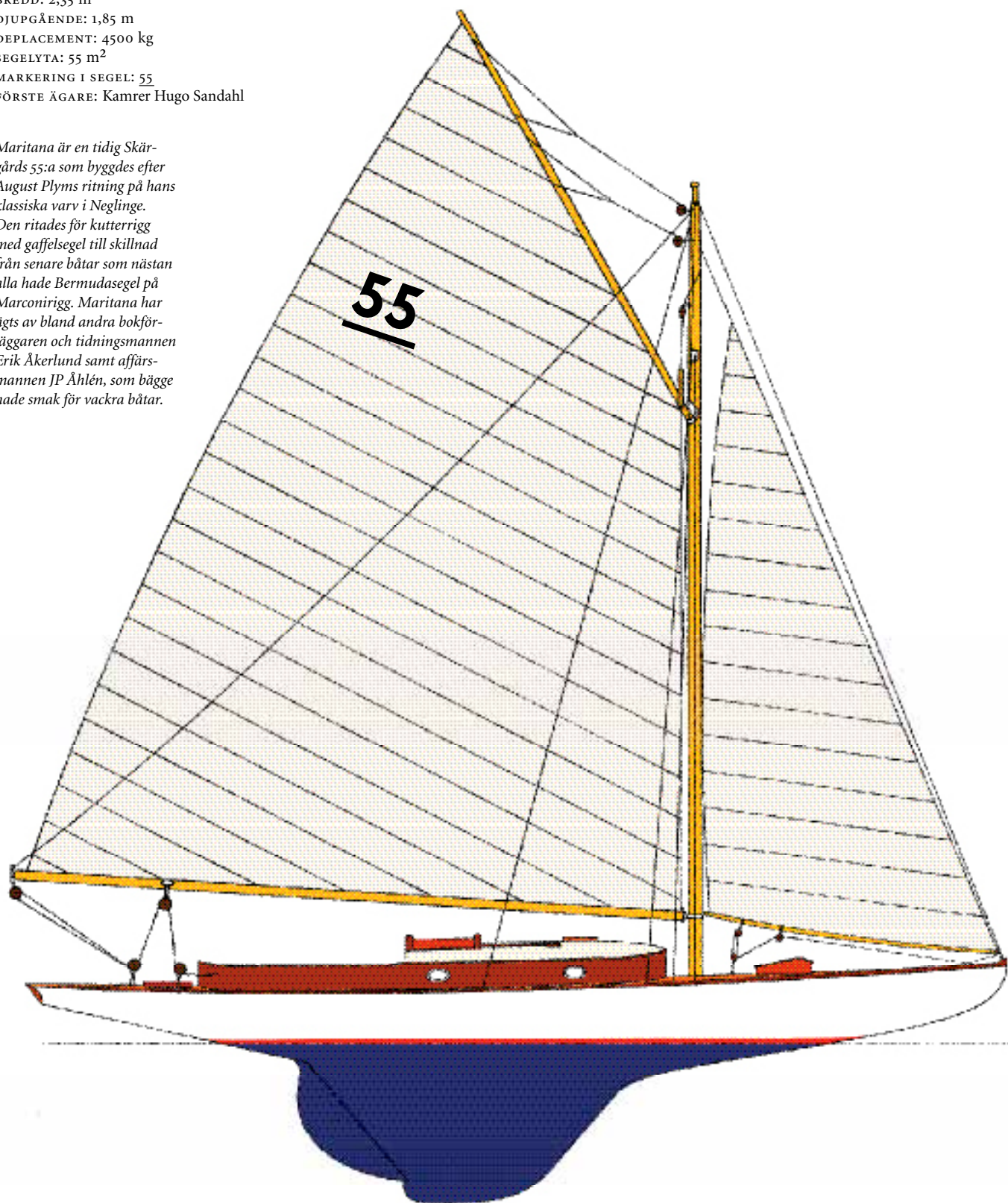
Skärgårdskryssarregeln är mycket detaljerad med tydliga krav för olika materialdimensioner.



Skärgårdskryssaren
SK55 Maritana

BYGGÅR: 1910
BYGGORT: Stockholms båtbyggeri, Neglinge
KONSTRUKTÖR: August Plym
LÄNGD ÖVERALLT: 10,85 m
VATTENLINJELÄNGD: 6,78 m
BREDD: 2,35 m
DJUPGÅENDE: 1,85 m
DEPLACEMENT: 4500 kg
SEGELYTA: 55 m²
MARKERING I SEGEL: 55
FÖRSTE ÄGARE: Kamrer Hugo Sandahl

Maritana är en tidig Skärgårds 55:a som byggdes efter August Plyms ritning på hans klassiska varv i Neglinge. Den ritades för kutterrigg med gaffelsegel till skillnad från senare båtar som nästan alla hade Bermudasegel på Marconirigg. Maritana har ägts av bland andra bokförläggaren och tidningsmannen Erik Åkerlund samt affärsmannen JP Åhlén, som bägge hade smak för vackra båtar.



Skärgårds 95:an Irmelin från 1913 är ritad av Albert Andersson. Trots sina nittio år kan hon segla ifrån många betydligt modernare båtar.

Det som gör skärgårdskryssarregeln till en konstruktionsregel snarare än en mätregel är de omfattande bestämmelserna för hur båtarna ska byggas, ett reglemente som kallas scantlings och som anger mått och dimensioner. Liknande reglementen finns även för andra båttyper men inte lika detaljerade och omfattande. För varje storleksklass specificerar regeln dimensioner för de olika byggnadsdetaljerna, bland annat däckstjocklek, bordläggningstjocklek, spantavstånd och skruvdimensioner. Skärgårdskryssarregeln är med andra ord ingen kortfattad formel utan snarare ett detaljerat häfte som även kan tjäna som vägledning för konstruktionsdimensionering vid renovering av andra båtar.

Med tiden blev skärgårdskryssarna extremt långa inom respektive klass. Vid senare revideringar av regeln ökades dimensionerna på bordläggningen för att kompensera den ökade längden. Regeln reviderades flera gånger, senast 1925, för att öka det så kallade nyttiga utrymmet invändigt. Det betydde att om konstruktörerna ville göra båtarna längre än klassens tänkta längd måste även bredd, fribordshöjd, köllängd och deplacement ökas.

Den svenska skärgårdskryssaren har inte bara spridits över världen, den har också legat till grund för andra båttyper. Mälar 22 och Mälar 30 är i princip skärgårdskryssare fast byggda av enklare och billigare material. Även Neptunkryssare bär tydliga spår av denna båttyp. Det är tack vare de strikta dimensioneringskraven och den höga kvaliteten som så många skärgårdskryssare har överlevt. Kvalitetsnivån innebar dock att de blev dyra och i slutet av tjugotalet pågick diskussioner inom Svenska Seglarförbundet om att ta fram en enklare version av Skärgårds 22:an. Beslut togs 1929 och det var Gustaf Estlander som utvecklade den nya båttypen som fick namnet B22. B22:an bygger på samma regler som Skärgårds 22:an enligt 1925 års revidering men har järnköl och en enklare rigg. Den blev omtyckt på västkusten men är faktiskt vanligare på ostkusten. För att hålla isär båtarna kallas den ursprungliga Skärgårds 22:an byggd efter 1925 års regel för A22.

Skärgårdskryssare känns igen på beteckningen sk följt av storleksklass. I seglet står bara storleksklassen med ett streck under, till exempel "40". Bland seglare kallas båtarna oftast bara 30:or eller 75:or och så vidare.







Östersjökryssare och havskryssare

Det var inte bara kappseglandet som drev på utvecklingen av nya båttyper, även mer pragmatiska skäl låg bakom framtagandet av nya modeller. Både Östersjökryssare och havskryssare har till exempel konstruerats som ett svar på behovet av rymliga och sjödugliga långfärdsbåtar.

År 1939 kom Östersjöregeln som senare vidareutvecklades till Svenska Kryssarklubbens havskryssarregel, presenterad så sent som 1952. Bakom dessa regler stod bland andra konstruktören Tore Herlin.

Östersjökryssarna och havskryssarna är kraftiga, men inte utan elegans i linjerna. De är relativt vanliga, men idag finns det inte lika många kvar av dem som av de lite vekare skärgårdskryssarna. För ovana seglare känns det tryggt att segla på en Östersjökryssare eller en havskryssare. Man kan se dem som havens jeepar.

Båtar klassade efter Östersjöregeln kallas ör-båtar eller Östersjökryssare och har ett "ö" i seglet. Båtar klassade efter havskryssarregeln (shr) har ett "h" i seglet.

Hera byggdes 1928 på Oscar Schelins varv i Kungsör efter Tore Herlins ritning. På ritningen betecknades hon som "Kryssare om 7,8 meter" och hon klassades senare in som en ö8:a. Hera byggdes från början med gaffelrigg och peke men blev senare kutterriggad. Så sent som 2001 fick hon tillbaka sitt bogspröt.

**Havskryssaren
H8 Caliste**

BYGGÅR: 1954
BYGGORT: Lidingövarvet, Stockholm
KONSTRUKTÖR: Tore Herlin
LÄNGD ÖVERALLT: 10,90 m
VATTENLINJELÄNGD: 7,70 m
BREDD: 2,48 m
DJUPGÅENDE: 1,70 m
DEPLACEMENT: 5200 kg
SEGELYTA: 45,49 m²
MARKERING I SEGEL: H8
FÖRSTE ÄGARE: Evert Sjöo

Två år efter Svenska havskryssarreglens tillkomst byggdes Tore Herlins H8 Caliste. Idag, femtio år senare, är hon fortfarande i mycket gott skick och har bara behövt byta kölplanka och några bord. Hon har gjort skäl för namnet havskryssare genom seglingar till både Danmark och Tyskland, men hon seglas oftast i Stockholmsområdet av sin nuvarande ägare som haft henne sedan 1964.



Nordisk kryssare - 5½

Nordisk kryssare, eller "femåenhalvan" som den också kallas, kom till på svensk-danskt initiativ i slutet av tjugotalet. R-båtarna ansågs för dyra och skärgårdskryssarna i SK30- och SK40-klasserna hade inte fått något riktigt fäste i Danmark eller på den svenska västkusten, så det fanns önskemål om att ta fram en beboelig båt i storleksklassen strax under en R6:a som även lämpade sig för kappsegling.

Ett tag pratades det om att en enklare version av Skärgårds 30:an skulle kunna fylla behovet. Man kallade typen B30 men diskussionerna rann ut i sanden. Istället kontaktade två danskar, arkitekt Arnold Jensen och ingenjör A C L Nielsen, konstruktören Gustaf Estlander som ritade förlagan till Nordisk kryssare. Beteckningen 5½ är hämtad från formeln som liknar R-båtarnas, men Estlander lånade också drag från skärgårdskryssarnas konstruktionsregel. Längden plus roten ur segelytan delat i 2,5 ska bli 5,5. Det finns även ett antal minimi- och maximimått samt dimensioner som ska vara uppfyllda.

Klassen antogs formellt 1932 av GKSS och Kongelig Dansk Yachtklubb (KDY). De tre första båtarna byggdes i Danmark efter Gustaf Estlanders ritning redan innan regeln antagits. Parallellt byggdes två båtar i Göteborg efter Johan Ankers och Bertil Bothéns ritningar. Många av de stora konstruktörerna har minst en Nordisk kryssare på repertoaren, bland andra Knud H Reimers, Tore Holm, Jac M Iversen, Arvid Laurin, Tord Sundén och Bertil Bothén som ritat flest – hela tjugofem

stycken. Nordiska kryssare byggdes framförallt under åren 1945–1950. Det finns över sextio exemplar kvar idag, de flesta i Sverige. Ett tjugotal finns i Danmark och några i Tyskland.

De snäva restriktionerna har gjort att variationen mellan olika båtar är liten. En Nordisk kryssare är omkring 7 meter i vattenlinjen och har ett maximalt djupgående på 1,48 meter. Den måste vara minst 2,08 meter bred. Båtarna är märkta med "NK" i seglet alternativt "5½".



Ione från 1934 är en av de tjugofem Nordiska kryssare som Bertil Bothén ritat. Hon byggdes i Långedrag på västkusten på Hjalmar Johanssons varv.

Nordisk kryssare 5½
Ellida

BYGGÅR: 1930
 BYGGORT: Guldbransen & Son, Göteborg
 KONSTRUKTÖR: Bertil Bothén
 LÄNGD ÖVERALLT: 10,70 m
 VATTENLINJELÄNGD: 6,70 m
 BREDD: 2,08 m
 DJUPGÅENDE: 1,45 m
 DEPLACEMENT: 3000 kg
 SEGELYTA: 30 m²
 MARKERING I SEGEL: NK alt 5 ½
 BESTÄLLARE: Dir Th Wijkander, Göteborg

Ellida är den första svenska Nordiska kryssaren som byggts. År 1930 byggdes totalt fem stycken, tre i Danmark efter Gustaf Estlanders ritning och två i Sverige: Bertil Bothéns Ellida och Johan Ankers Albertina. Dessa fem båtar och ytterligare några året efter byggdes innan regeln officiellt antogs 1932.



Femmornas förvirring

Det kan vara svårt att hålla isär benämningarna på de olika regelbåtarna, i synnerhet båtar med femmor i namnet. Nordisk kryssare – 5 ½ (femåenhalvan) och den moderna klass som kallas Femfemman (5,5 m) är inte samma båt, men de har båda delvis tillkommit i syfte att få fram en billigare båt än R6:an. Året efter olympiaden 1948 fastställdes Femfemman som internationell klass och den seglades som olympisk klass mellan 1952 och 1968 då den ersatte R6:an. Femfemman känns igen på markeringen ”5.5” i seglet.

Storleksmässigt och utseendemässigt uppvisar Femfemman stora likheter med en annan båttyp som kallas Internationella 5:an. Den är en enklare version av R5:an (som togs bort ur R-regeln 1919) och har sitt ursprung i Frankrike där klassen fastställdes 1929. Först 1936 introducerades den i Sverige genom Knud H Reimers, och den blev populär på både ostkusten och västkusten under fyrtio- och femtiotalen.

De första Internationella 5:orna såg ut som mindre versioner av R6-båtar, men allteftersom konstruktörerna lärde känna regeln fick båtarna ett flatare undervattensskrov. De är omkring 9 meter långa och 2 meter breda med 22 kvadratmeter segel. Klassen slog aldrig igenom internationellt och blev aldrig en OS-klass, men i Sverige och Finland finns det gott om båtar. Totalt har det byggts närmare hundra Internationella 5:or i Sverige. Segelmarkeringen är densamma som för R-båtarna, alltså en understruken femma.





Det har gjorts många försök att skapa billigare och enklare alternativ till R-båtarna, till exempel Internationella 5:an (bilden) och Femfemman. För att öka förvirringen kring båtar med femmor i namnet har den Internationella 5:an samma segelbeteckning som R5:an.



Kosterbåtar som inte klassats med K-nummer kan ha SSF (Segelsällskapet Fram) i seglet följt av ett löpnummer.

Kosterregeln

Kosterbåtar är ursprungligen spetsgattade, långkölade allmogebåtar från Kosteröarna i norra Bohuslän. Kostrar är breda, ungefär en tredjedel så breda som de är långa, vilket gör att de ser närmast cirkelformade ut jämfört med andra smäckrare båtar. Kostern användes ursprungligen för fiske och transporter. När tändkulemotorn kom vid sekelskiftet bytte fiskarna upp sig till motordrivna båtar och de seglande kosterbåtarna såldes billigt som nöjesbåtar.

År 1896 bildades Segelsällskapet Fram av arbetare i Göteborg som var kosterägare och som inte kände sig hemma i det mer förnäma GKSS. Segelsällskapet Fram finns fortfarande kvar och har bevarat sin inriktning på kostrar. Uttrycket Framkoster används som ett kvalitetsbegrepp för båtar som tillhör eller har tillhört sällskapet.

Segelsällskapet Fram lät bygga många nya kosterbåtar som lottbåtar. Den första beställdes 1905 och med tiden lottades sextio båtar ut. ss Fram var bland de första som började använda kostrarna för kappsegling. När man tävlade var det först bara segelytan och en tabell för att beräkna respittid man tog hänsyn till. Respittid räknades fram som ett



handikapp som långsammare båtar fick för att kunna tävla på samma villkor. Detta ledde till att de nya kostrar som byggdes gjordes så veka som möjligt för att maximera chanserna på kappseglingsbanan. Bland andra ritade Arvid Laurin många snabba men kläna båtar. För att få ordning på kosterbåtsbeståndet och utveckla regler tog ss Fram i början av trettioalet initiativ till att bilda Svenska Kosterbåtsförbundet (SKBF) som en sammanslutning för kosterbåtsförande segelsällskap. Första regeln kom 1934 och den har senare reviderats i flera omgångar, senast för ett par år sedan.

Kosterbåtar finns i klasserna K20, K22, K25, K32, K38 och K45. Siffran anger segelyta. Det finns ingen egentlig formel för mätregeln, däremot finns bestämda materialdimensioner baserade på båtens längd. Man kan alltså bygga en hur stor eller liten

Kosterbåtarna är betydligt bredare i förhållande till sin längd än andra segelbåtar. Den bulliga formen kommer av att kostrarna ursprungligen användes av fiskare på västkusten som behövde en stabil båt med goda lastutrymmen.

Kosterbåt K6

BYGGÅR: 1944

KONSTRUKTÖR: Carl-Erik & Einar Ohlsson

LÄNGD ÖVERALLT: 6,25 m

VATTENLINJELÄNGD: 5,70 m

BREDD: 2,25 m

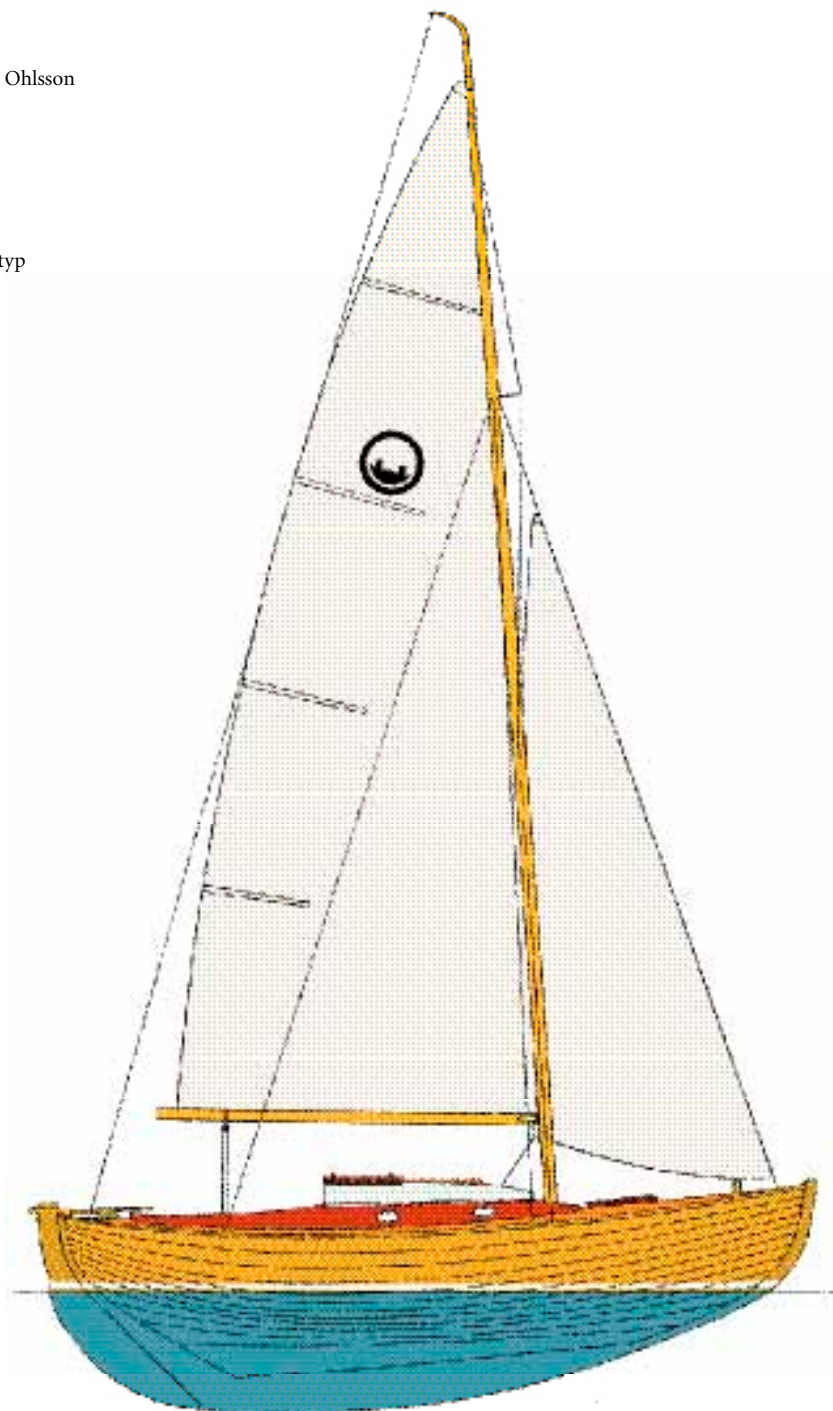
DJUPGÅENDE: 1,03 m

DEPLACEMENT: 1570 kg

SEGELYTA: 18 m²

MARKERING I SEGEL: SKBF:s logotyp

K6 är den enda av kosterklasserna som inte är en regelbåt utan en entypsbåt. Den har Kosterbåtsförbundets logotyp i seglet följt av ett löpnummer. Logotypen är en stiliserad bild av Kosteröarnas fyrar, en halvcirkel med två uppstickande torn.



koster man vill, men den valda längden ställer krav på övriga dimensioner. Bland K-regelbåtarna är det klassen K25 som har flest antal båtar, drygt sextio stycken. K20 och K22 har drygt tjugo båtar registrerade vardera och övriga färre än tjugo.

Kosterklassen K6 är ingen regelbåt utan en entypsbåt som bygger på kosterregeln och som togs fram av Svenska Kosterbåtsförbundet vid en konstruktionstävling 1943. Bröderna Carl-Erik och Einar Ohlssons bidrag vann och det var också Carl-

Erik som byggde den första K6:an (klar 1944). Det finns idag drygt femtio seglande K6:or. K6:an har 18 kvadratmeter segelyta så sexan i namnet har inget med segelytan att göra utan härrör från båtens längd. Den är klinkbyggd medan övriga kosterklasser rymmer både kravell- och klinkbyggda båtar.

K6:orna har Kosterbåtsförbundets logotyp i seglet följt av ett löpnummer medan övriga kosterbåtar känns igen på segelmarkeringen K20, K22 etc, följt av ett löpnummer.





Entypsbåtar

Det kan vara svårt att få grepp om regelbåtarna eftersom de skiljer sig åt inbördes inom samma klass. Då är det enklare att hålla ordning på entypsbåtarna som är byggda efter samma ritning eller rent av seriebyggda. Entypsbåtarna är överlag mindre båtar, sällan längre än tio meter, och de har tagits fram som ett billigare alternativ till andra båttyper och med avsikten att kunna bilda egna tävlingsklasser. Flera har kommit till genom konstruktionstävlingar, bland andra Nordisk folkbåt, medan exempelvis Neptunkryssaren inte var planerad som entypsbåt utan först i efterhand fick många anhängare och en egen klass. Här beskriver vi de största entypsklasserna som fortfarande har många aktiva seglare.

Mälarbåtarna

Mälarbåtar är ett samlingsnamn för fyra olika entypsbåtar i samma serie: Mälar 15, 22, 25 och 30. Vanligast är Mälar 22 och Mälar 30. Mälarbåtarna är lättseglade och känns igen på sitt spjutlika och gracila utseende. De är långa och mycket smala med små innerutrymmen och passar mindre bra för långfärder eller stora öppna vatten, men som namnet antyder var det heller inte det de byggdes för, utan för insjösegling.

Mälar 22 tillhör de tidiga svenska entypsbåtar som byggts i stort antal. Den kom till på uppdrag av Mälarens Seglarförbund som ville ta fram en ny båttyp som skulle uppfylla en rad krav:

”med tanke på att giva seglarna en båt som de kunde både kappsegla med och använda till familjebåt. Genom sin enkelhet i byggnad och material samt långa giltighetstid skulle de till och med efter flera år vid en försäljning ej åsamka säljaren någon nämnvärd förlust...”

Resonemanget gäller även idag. En välhållen Mälarbåt, eller för den delen även andra kända båttyper, kan oftast säljas utan förlust.

Mälar 22:an Rosita som har tillverkningsnummer 103 har kappseglat mycket och kom tvåa i SM både 1988 och 1990. Hon beställdes som lottbåt av Årstavikens Segelsällskap 1942 och byggdes på Erikssons båtbyggeri i Strängnäs.

Flera konstruktörer tackade nej till uppdraget eftersom en seriebyggd båt ansågs kunna minska behovet av båtkonstruktörer. Hela tanken med entypsbåtar och serieproducerade båtar var ny och lite skrämmande, men till slut lyckades förbundet övertala Gustaf Estlander och klassen fastställdes 1930. Produktionen tog fart och under trettioalet byggdes hundra båtar på olika varv. Den senast byggda Mälar 22:an har ordningsnummer 137 och byggdes 1962. Totalt har 134 stycken färdigställt varav hälften på varv.

En Mälar 22:a har tydliga drag av skärgårdskryssare i konstruktionen. En av orsakerna till att man beslutade att ta fram en egen båttyp var att de mindre skärgårdskryssarna som använts mycket på Mälaren blev dyra och komplicerade att bygga – i synnerhet för amatörer – när skärgårdskryssarregeln gjordes om 1925. Det sägs att Estlander presenterade en ritning på båten *Gusco* (22 s-137) för Mälarens Seglarförbund innan han påbörjade sitt arbete. *Gusco* var en så kallad B22:a, en enklare modell av Skärgårds 22:an. Skärgårdskryssareförbundets B22 och Mälarens Seglarförbunds M22 är mycket lika, men Mälarbåten är lite enklare i konstruktion och materialval.

Mälar 22

FASTSTÄLLD: 1930
 KONSTRUKTÖR: Gustaf Estlander
 LÄNGD ÖVERALLT: 9,50 m
 VATTENLINJELÄNGD: 6,08 m
 BREDD: 1,80 m
 DJUPGÅENDE: 1,20 m
 DEPLACEMENT: 1450 kg
 SEGELYTA: 22 m²
 MARKERING I SEGEL: M22

Mälarbåtarna är bra exempel på hur varianter av regelbåtar kan utvecklas till egna entypsklasser. Grunden för den första Mälarbåten (M22) var en enklare variant av en skär-gårdskryssare.



Mälar 22 fick ett mycket gott mottagande och det fanns tankar på att låta Gustaf Estlander rita en större modell, men det hanns inte med före Estlanders bortgång 1930. Mälar 30 kom istället till tre år senare i samband med en konstruktionstävling anordnad av Mälarens Seglarförbund. Bland deltagarna fanns Jac M Iversen, Knud H Reimers och Erik Nilsson. Inget av de inlämnade bidragen vann. Istället bad man Lage Eklund som inte hunnit bli klar i tid att i efterhand lämna in sitt bidrag, och det vann juryns gillande.

Mälar 30 började byggas i början av trettio-talet och det finns drygt hundra exemplar kvar idag. Ungefär trettio båtar byggdes i plast i slutet av sjuttio-talet, men det stora flertalet är av trä. Lage Eklund ritade senare även den populära Neptunkryssaren. Efter kriget tillkom Mälar 25 konstruerad av Erik Nilsson och senare Mälar 15 ritad av Oscar Schelin.

Klasserna betecknas "M15", "M22", "M25" och "M30" som också återfinns i seglen. Som ett mått på populariteten kan nämnas att det fortfarande anordnas SM-seglingar i klasserna M22 och M30.

Mälar 30

FASTSTÄLLD: 1933
KONSTRUKTÖR: Lage Eklund
LÄNGD ÖVERALLT: 11,50 m
VATTENLINJELÄNGD: 7,64 m
BREDD: 2,06 m
DJUPGÅENDE: 1,40 m
DEPLACEMENT: 2350 kg
SEGELYTA: 30 m²
MARKERING I SEGEL: M30

*Många som skaffar en Mälar
30:a har bytt upp sig från den
två meter kortare Mälar 22:an.*

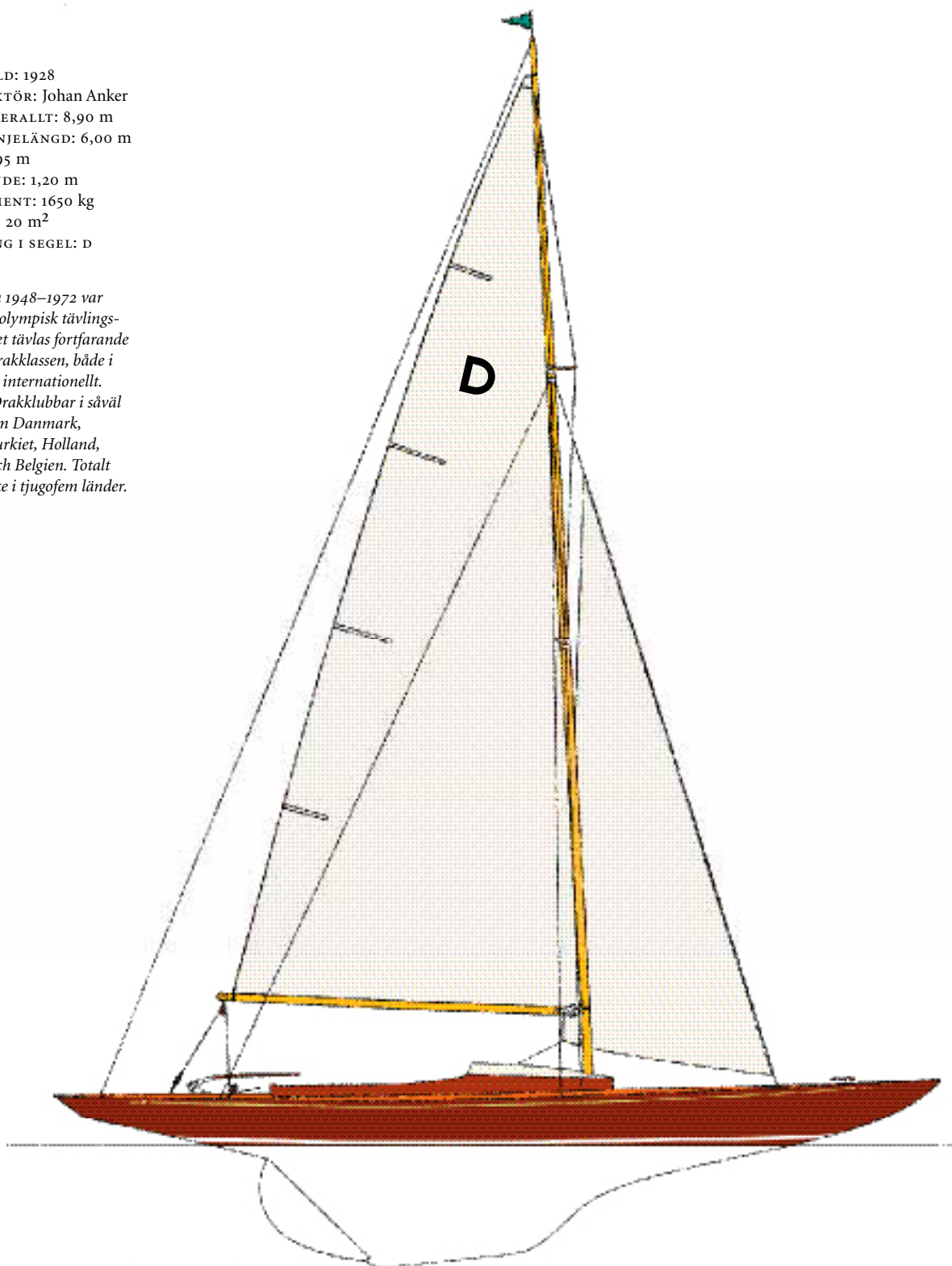




Drake

FASTSTÄLLD: 1928
 KONSTRUKTÖR: Johan Anker
 LÄNGD ÖVERALLT: 8,90 m
 VATTENLINJELÄNGD: 6,00 m
 BREDD: 1,95 m
 DJUPGÅENDE: 1,20 m
 DEPLACEMENT: 1650 kg
 SEGELYTA: 20 m²
 MARKERING I SEGEL: D

Under åren 1948–1972 var Draken en olympisk tävlingsklass och det tävlas fortfarande mycket i Drakklassen, både i Sverige och internationellt. Det finns Drakklubbar i såväl Finland som Danmark, Kanada, Turkiet, Holland, Ryssland och Belgien. Totalt seglas Drake i tjugofem länder.



Drake

Draken är en utpräglad kappseglingsbåt som togs fram genom en konstruktionstävling 1928 anordnad av GKSS, där bland andra konstruktörerna Johan Anker, Bertil Bothén, Carl Holmström och Tore Herlin deltog. Målet var att få fram ”en relativt snabb, lagom stor och sjöduglig häckbåt med ett för seglaren tilltalande yttre”. Den skulle dessutom vara billigare att producera än de ganska få båttyper som

redan fanns i denna storleksklass. Norrmannen Johan Anker presenterade ett förslag som vann GKSS gillande och redan till sommaren 1929 byggdes de första exemplaren som lottbåtar. GKSS skänkte ritningarna till norska och danska seglingsorganisationer för att snabbt få till stånd nordiska kappseglingar. Draken väckte intresse och redan första året tillverkades sex båtar i Danmark. Kostnaden för en Drake var då drygt 1 600 kronor utan segel.

Drakar byggs fortfarande, men numera i plast. De nya Drakarna är byggda så att de kan tävla på lika villkor med träbåtarna.



Tumlaren innebar Knud H Reimers stora genombrott som konstruktör. Båttypen är så omtyckt att entusiaster fortfarande bygger nya Tumlare från originalritningen. Så sent som 2002 byggdes till exempel en Tumlare i Finland.



Tumlare

Tumlaren ritades 1933 av Knud H Reimers och fick mycket snart ett stort genomslag internationellt. Redan 1937 blev Tumlaren till exempel en erkänd entypsklass i Australien. Tumlaren seglas fortfarande över hela världen. Att den blivit så omtyckt beror på att Knud H Reimers lyckades skapa en lättbyggd båt som förenade kosterbåtarnas stabilitet med skärgårdskryssarnas mer eleganta linjer och goda seglingsegenskaper. Tumlaren är också inspirerad av den norska båttypen Spissgatter.

Den första Tumlaren byggdes 1934 i Norrtälje på Kalle Johanssons varv på beställning av Bengt Kinde från Årstavikens Segelsällskap. Priset var 2 100 kro-

nor. Den döptes till *Aibe* och seglar fortfarande. Den andra båten byggdes i Kungsör av Oscar Schelin och blev efter en utställning i Genève mycket populär, vilket gav ett antal beställningar från Schweiz.

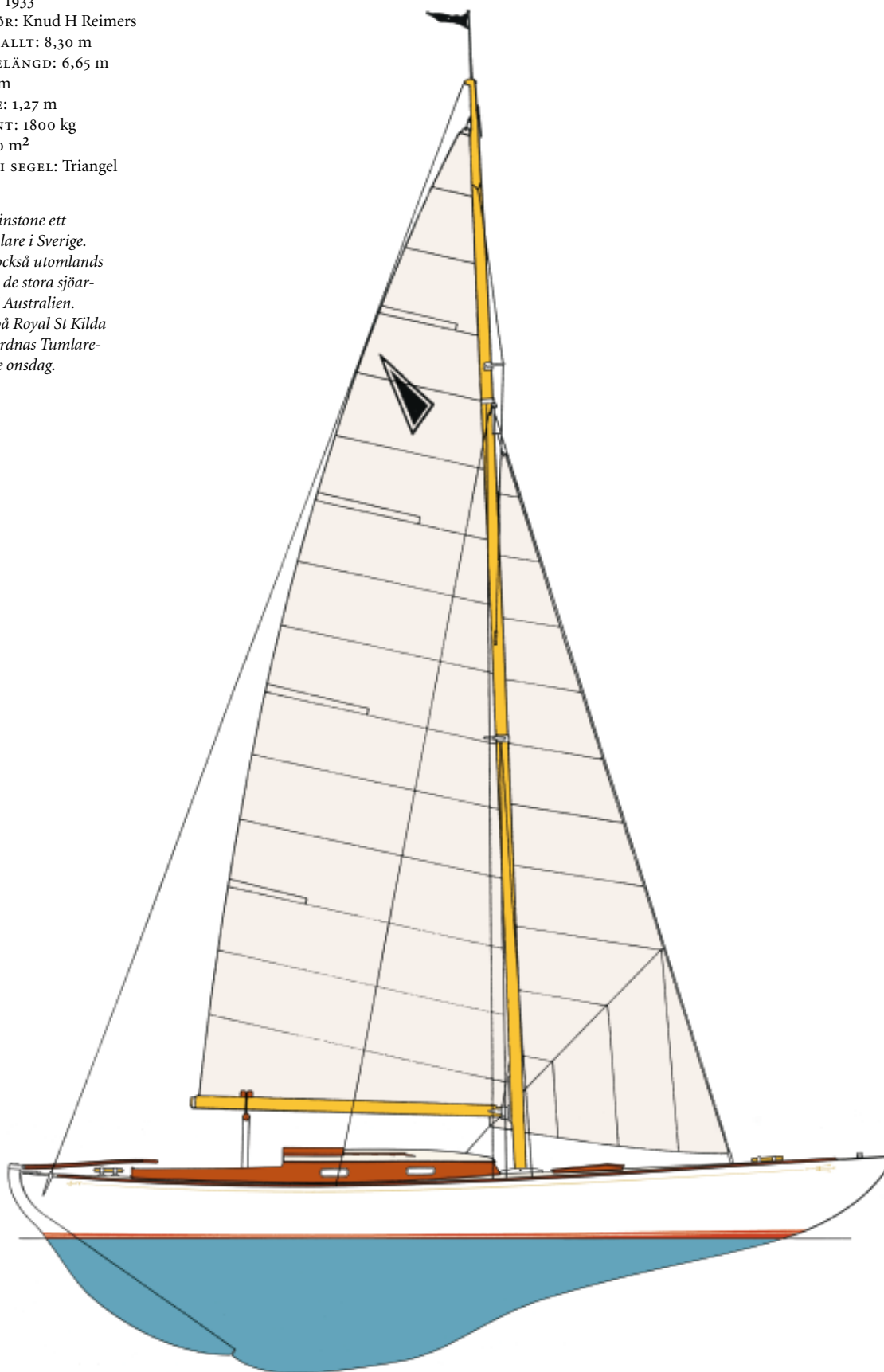
Tumlaren har 20 kvadratmeter segel. Det finns också en riggversion med 25 kvadratmeter segelyta framtagen i Schweiz för Genèvejön.

Det har byggts närmare tusen Tumlare, inklusive en lite större modell som egentligen heter Albatross, men oftast bara kallas Stortumlare. Tumlare känns igen på sin trekantssymbol i seglet. Vissa menar att den föreställer ett stiliserat skrov, men Knud H Reimers själv lär ha sagt att symbolen inte står för något särskilt.

Tumlare

FASTSTÄLLD: 1933
 KONSTRUKTÖR: Knud H Reimers
 LÄNGD ÖVERALLT: 8,30 m
 VATTENLINJELÄNGD: 6,65 m
 BREDD: 1,93 m
 DJUPGÅENDE: 1,27 m
 DEPLACEMENT: 1800 kg
 SEGELYTA: 20 m²
 MARKERING I SEGEL: Triangel

*Det finns åtminstone ett
 trettiotal Tumlare i Sverige.
 Många finns också utomlands
 exempelvis på de stora sjöar-
 na i USA och i Australien.
 I Melbourne på Royal St Kilda
 Yachtclub anordnas Tumlare-
 seglingar varje onsdag.*



Neptunkryssare

Neptunkryssaren är en relativt liten båt som har blivit en stor tävlingsklass. Den kombinerar pigga kappseglingsegenskaper med möjlighet till övernattning om man inte har alltför höga krav på ytor och komfort. Segelytan är bara 15 kvadratmeter räknat på storsegel och fock. Oftast seglas Neptunkryssaren dock med genua istället och får då 19 kvadratmeter segel.

Nepparen, som Neptunkryssaren kallas av sina ägare, är ritad 1938 av Lage Eklund och förekommer mest på ostkusten. Det finns även en mindre typ som kallas Neptun 12. Den är inte en nedskalad version av Neptunkryssaren, men de båda båttyperna påminner mycket om varandra. Neptun 12 har byggts i ett åttiotal exemplar.

Nepparen var inte från början tänkt att vara en entypsbåt. Den kom till som ett specialbygge åt Lage

Konstnären Einar Palmes beställning blev så bra att fler ville ha en likadan båt. Det som var tänkt som en specialbeställning utvecklades på några år till en egen entypsklass.

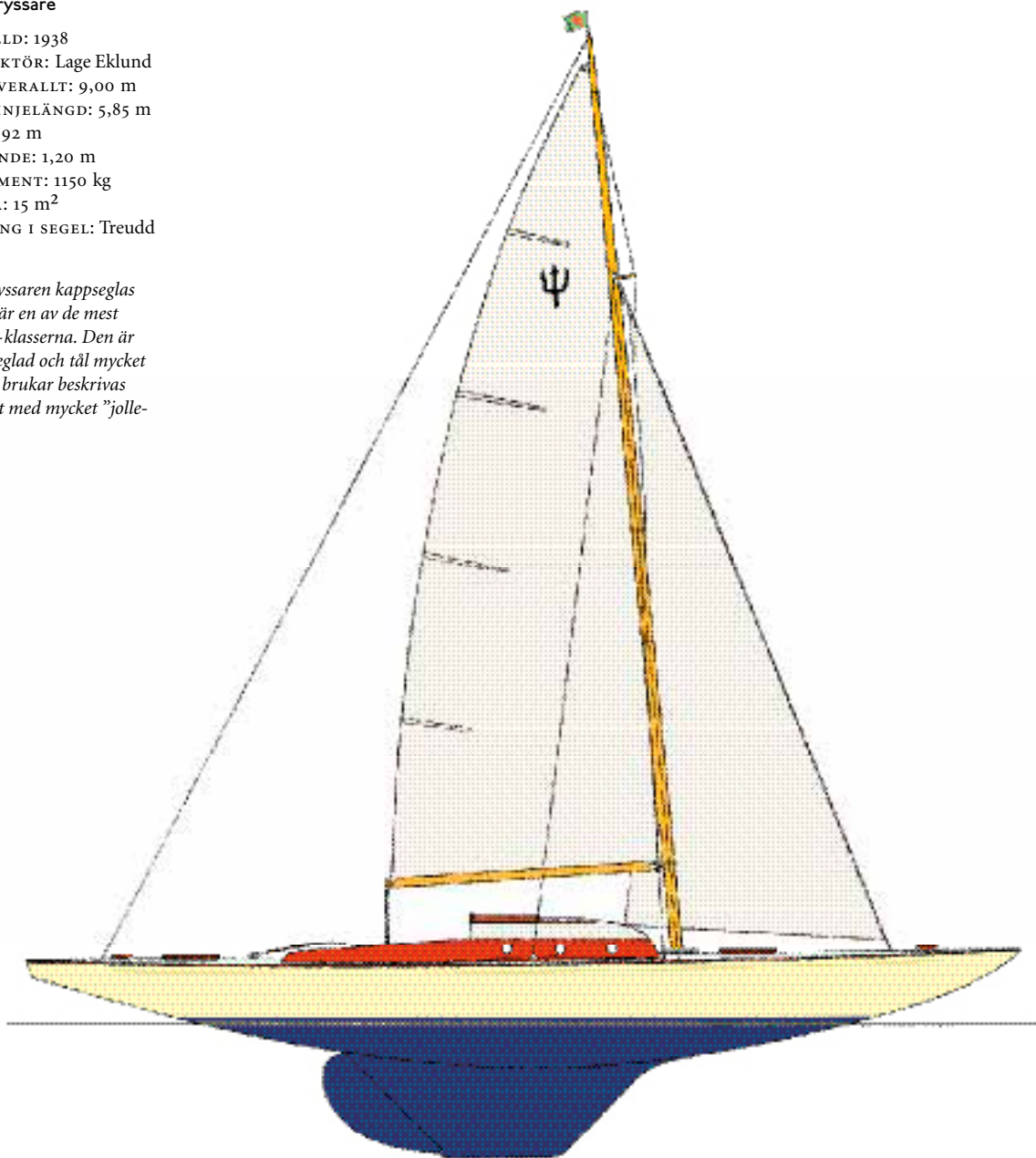
Från 1962 släpptes kravet på furuskrov, vilket man kan se på Benita nedan som byggdes i mahogny 1963 på Salsäkers båtbyggeri på Höga kusten. Benita har nummer 198 men har här ett annat nummer i storseglet.



Neptunkryssare

FASTSTÄLLD: 1938
 KONSTRUKTÖR: Lage Eklund
 LÄNGD ÖVERALLT: 9,00 m
 VATTENLINJELÄNGD: 5,85 m
 BREDD: 1,92 m
 DJUPGÅENDE: 1,20 m
 DEPLACEMENT: 1150 kg
 SEGELYTA: 15 m²
 MARKERING I SEGEL: Treudd

Neptunkryssaren kappseglas flitigt och är en av de mest livliga SM-klasserna. Den är pigg, lättseglad och tål mycket vind. Den brukar beskrivas som en båt med mycket "jollekänsla".



Eklunds vän konstnären Einar Palme som ville ha en grundgående båt som kunde komma in i alla vikar. Den skulle också ha gott om stuvutrymmen för dukar och stafflier. Båten sjösattes 1938 och blev genast omtalad. Båtklubbar i Uppsala och Gävle beställde egna exemplar och 1940 hade åtminstone åtta Neptunkryssare tillverkats. För att få fram ännu fler båtar och skapa en entypsklass bildades stödföreningen Neptunkryssarklubben 1940. Eftersom det var krig var det svårt att få fram råmaterial till byggena och detta blev en viktig uppgift för klubben. För att hålla nere priset bestämde man att skrovet

skulle byggas i furu och inte i mahogny. Mahognyskrov tilläts först 1962.

År 1945 hade Neptunkryssaren blivit så populär att den blev en egen SM-klass. Det senaste exemplaret i trä byggdes 1974, och två år senare kom Neptunkryssaren i en plastversion som dimensionerades för att kunna tävla på lika villkor med träbåten. Totalt har ett femtiotal Neptunkryssare byggts i plast och cirka tvåhundra i trä.

Neptunkryssarförbundets symbol är en treuddad gaffel, inspirerad av sjöguden Neptunus, och den återfinns också i seglet.

Nordisk folkbåt

Segelbåtarna före Folkbåten var i princip kappsegelingsbåtar med begränsade möjligheter till övernattning. Med Folkbåten är det tvärtom. Den togs fram för att passa som fritidsbåt, vilket lyckades mycket väl. Att det dessutom kappseglas en hel del med den får man se som en bonus. Trots att den bara är drygt 7,5 meter lång känns den förvånansvärt rymlig. Den har också mycket träbåtsromantik över sig, något som kanske Evert Taube – en av de mer kända folkbåtsseglarna – har bidragit till.

Folkbåten byggdes snabbt i en mängd exemplar och många tog den till sitt hjärta. Få kallar den någonsin för Nordisk folkbåt, de flesta säger Folkbåt eller folka. Båttypen är ett resultat av en konstruktionstävling utlyst av Skandinaviska Seglarförbun-



det 1941. I instruktionerna för tävlingen står det: ”Kring 30 kvadratmeter segelyta, billig och för såväl familjen som långfärdssegling, 3 till 4 kojer och sjösäker.” Tanken var att båten skulle kunna framställas fabriksmässigt och att en seglingsfärdig båt inte skulle kosta mer än tre tusen kronor.

Det kom in över femtio förslag till tävlingen men inget som juryn tyckte var tillräckligt bra för att utses till vinnare. Istället fick konstruktören Tord Sundén i uppdrag att rita en Nordisk folkbåt utifrån de idéer som kommit fram i tävlingsbidragen. I hans slutgiltiga ritning kan man finna spår av både norrmannen Jac M Iversens (verksam i Sverige) och dansken Knud Olsens förslag, som fick dela andra och tredje pris.

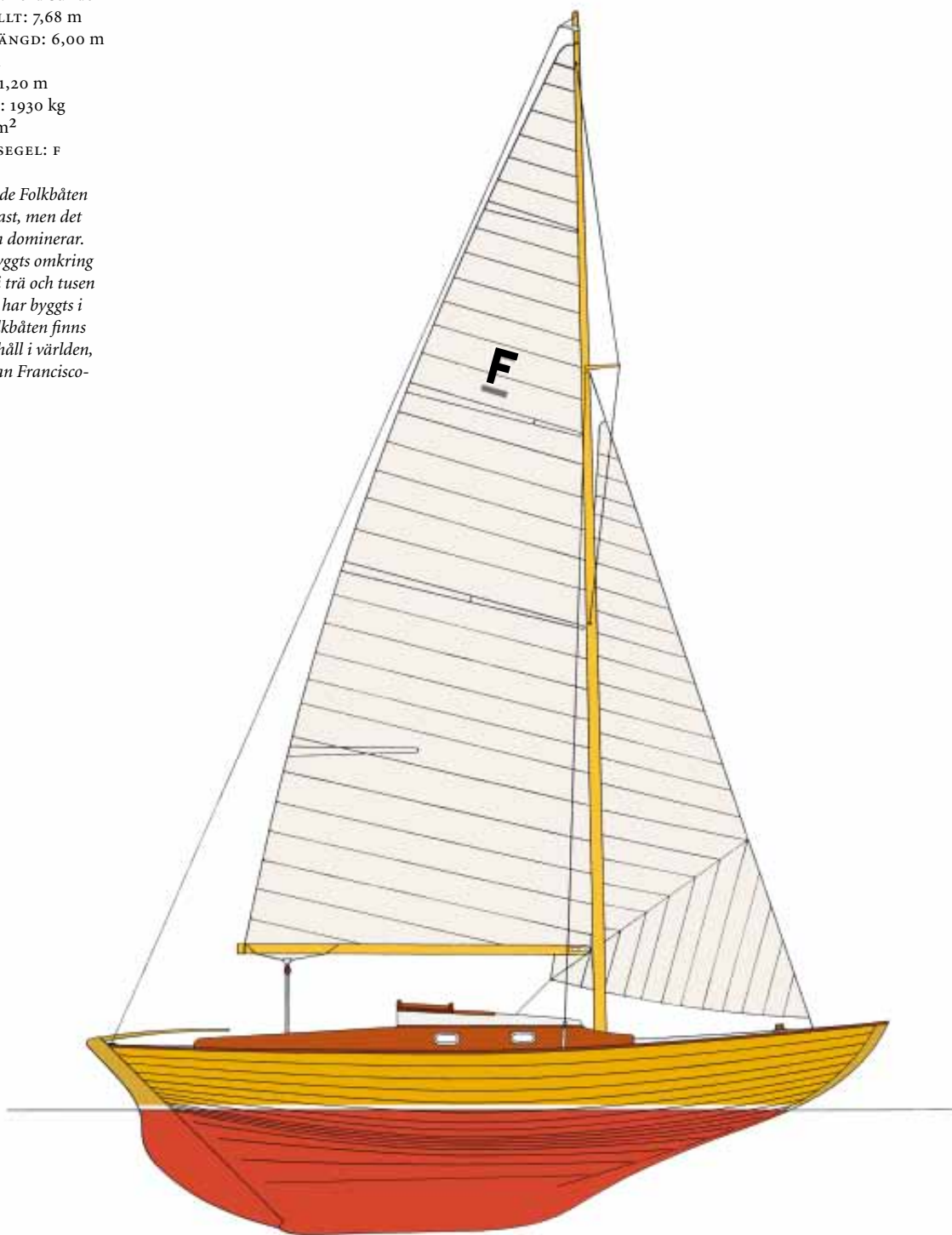
Redaren Sven Salén satt i juryn och uppskattade Tord Sundéns arbete. Han beställde genast femtio båtar som såldes innan de var färdigbyggda, trots pågående världskrig och en nästan obefintlig båtmarknad. Båtarna fick snabbt spridning även utan-

Fortfarande finns det ett stort antal Folkbåtar runtom hela Skandinavien och gott om möjligheter till kappsegling. Men det är som fritidsbåt ”folkan” kommer bäst till sin rätt.

Nordisk folkbåt

FASTSTÄLLD: 1942
 KONSTRUKTÖR: Tord Sundén
 LÄNGD ÖVERALLT: 7,68 m
 VATTENLINJELÄNGD: 6,00 m
 BREDD: 2,20 m
 DJUPGÅENDE: 1,20 m
 DEPLACEMENT: 1930 kg
 SEGELYTA: 24 m²
 MARKERING I SEGEL: F

Från 1976 började Folkbåten även byggas i plast, men det är träfolkan som dominerar. Totalt har det byggts omkring tre tusen folkor i trä och tusen i plast. De flesta har byggts i Norden men Folkbåten finns också på andra håll i världen, bland annat i San Francisco-bukten.



för Sverige. Framgången skuggades dock lite av en upphovsrättstvist. I Skandinaviska Seglarförbundets tävlingsregler fanns angivet att det vinnande bidraget skulle tillfalla arrangören, men eftersom Tord Sundén inte hade deltagit i tävlingen uppstod en tvist om huruvida rätten till Folkbåten tillhörde honom eller förbundet. Först 1966 fick Tord Sundén en viss upprättelse i Sverige, och det är hans namn

som omnämns när man talar om denna populära entypsbåt.

I april 1942 sjösattes det första exemplaret på Arendalsvarvet i Göteborg. Inom tio år fanns det över fyra hundra Folkbåtar i Norden och på både ost- och västkusten är de fortfarande vanliga inslag. Folkbåten känns igen på sitt klinkbyggda skrov och ett "F" i seglet.



Allmogebåtar från olika delar av landet ligger till grund för åtskilliga regel- och entypsbåtar. Många allmogebåtar har bevarats i gott skick och flera är från 1800-talet.

Andra båtbenämningar

Allmogebåt

Allmogebåtar kallas de bruksbåtar som sedan lång tid tillbaka av tradition använts av kustbor. Det är båtar som inte byggts för nöjes- eller tävlingsseglingens skull. Till antalet är troligen allmogebåtar den största klassen om man väljer att se gruppen som en klass. Många konstruktörer har hämtat inspiration från allmogebåtarna när senare båttyper tagits fram.

Klipper

Man brukar tala om klipperstäv eller båt av klippertyp. Med en klipper menas en båt med utdragen konkav stäv, ofta med bogspröt eller peke. Klipper kommer från engelskans clipper, äldre segelfartyg med utdragen förstäv. I Carl Smiths *Båtsegelareordbok* från 1899 beskrivs klipper som ”den relativt till längden smalare, djupare och skarpare typ av handelsfartyg som började införas på adertonhundrafyrtioalet”.

Kutter

Uttrycket kutter avser i regel en enmastad däckad segelbåt. Stäven är vanligtvis rakt skuren (jfr engelskans cut) medan aktern har ett tydligt överhäng. Man talar om kut-

terrigg när en båt har storsegel och toppsegel.

Snipa

Snipa är ett mycket vitt begrepp och innebär bara att båten är spetsgattad, det vill säga spetsig i både för och akter. Snipan har tydliga allmogetraditioner. Olika landskap och landsändar har utvecklat olika särdrag för snipan. Snipor finns både bland segelbåtar och motorbåtar.

Julle

Julle är liksom snipa ett vitt begrepp och används mest på västkusten. Det särskiljande draget är att julen har akterspegel och alltså inte är spetsgattad som snipan. Man talar bland annat om bohusjullar och längedragjullar. Blekingeekor är också en typ av jullar. På ostkusten kallas ofta motsvarande båttyp för skötbåt.

Koster

Kosterbåtar är spetsgattade och långkölade allmogebåtar från norra Bohuslän. Kostar har ett fylligt förskepp och ett smalare akterskepp. De är breda, ungefär en tredjedel så breda som de är långa, klinkbyggda och ursprungli-

gen byggda i ek. I regel har de peke. Modellen har även gett upphov till flera regelklasser där K25 är vanligast samt en entypsbåt kallad K6. Modernare segelbåtar som bygger på kosterarvet känns igen på en lite bullig form och höga fribord.

Jakt/Yacht

Ordet jakt kommer av engelskans yacht som i sin tur hämtat det från holländskan. Begreppet jakt är långtifrån entydigt, men det antyder en viss storslagenhet och brukar avse vackra snabbseglande båtar. Var uppmärksam på uttrycket i båtannonser då det kan betyda i princip vad som helst utom allmogebåt. Skärgårdskryssare och R-båtar är typiska jakter.

Kryssare

Kryssare är liksom jakt en luddig benämning. Oftast avses en lite större och kraftigare segelbåt som är sjövärdig för mer krävande vatten. Havskryssare och Östersjö-kryssare finns definierade i mätregler och dessa båtar ger en antydning om vad som avses med kryssare.

Kustkryssare

Kustkryssare är en generell benämning på segelbåtar som inte är fullt så kraftiga och tåliga som havskryssare, men mer robusta och sjövär-

diga än skärgårdskryssare. Till skillnad från dessa är inte kustkryssare en egen regelklass utan namnet antyder bara vad det är för typ av båt.

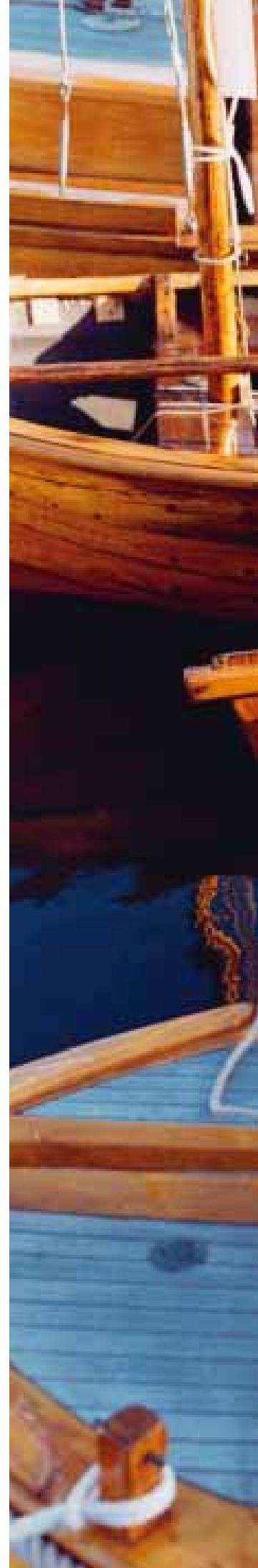
Havskryssare

Havskryssare används dels om båtar ritade efter havskryssarregeln (SHR), dels mer generellt om båtar som är robustare och mer sjövärdiga än kustkryssare.

Plymbåt

August Plym var konstruktör och båtbyggare med varv i Neglinge öster om Stockholm. Båtar ritade av Plym eller byggda på Neglingevarvet under August Plyms tid brukar kallas Plymbåtar och är kända för sin höga kvalitet. De är märkta med SBB för Stockholms båtbyggeri. En väldokumenterad Plymbåt kostar alltid lite extra att köpa.

August Plym har byggt många olika typer av båtar. En av dem kallas Plymsnäcka och är en 6 meter lång ruffad segelbåt, en så kallad pojkbåt. Den kan sägas vara en mycket tidig entypsbåt, innan begreppet egentligen användes.





Segelbåtskonstruktörer

Det är vanskligt att göra ett rättvist urval av betydande segelbåtskonstruktörer. Vi har valt att berätta om tio personer som på olika sätt satt sin prägel på segelbåtsutvecklingen. Självklart finns det många fler namnkunniga och duktiga konstruktörer som förtjänar ett omnämnande, men förhoppningsvis kan denna sammanställning ge en första översikt och väcka intresse för konstruktörerna som i många fall snarare borde tituleras konstnärer.

Carl Smith (1843–1928)

Carl Smith var kommandör i flottan och en inflytelserik konstruktör på sin tid. Han var också redaktör för "Ny Tidning för Idrott" som i början av 1900-talet var den tongivande tidskriften om segling. År 1899 gav han ut *Båtseglareordbok* (trycktes i en ny faksimilutgåva 1974). Carl Smith var tidigt engagerad i KSSS och är mer känd för sitt breda engagemang inom seglingssporten än för

sina båtar. Är man ändå intresserad av hans konstruktioner finns hans ritnings-samling på Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Albert Andersson (1853–1926)

Albert Andersson utbildades vid Göteborgs Skeppsbyggeriinstitut som senare slogs ihop med Chalmers. Under 1880-talet undervisade han på Chalmers och hade flera elever som senare lät tala om

sig, bland andra CO Liljengren, Axel Nygren och Hugo Schubert. Albert Andersson ritade en mängd båtar i olika klasser, en av de mer kända är klipprer *Mejt* som beställdes av konstnären Anders Zorn.

August Plym (1856–1924)

Det var inte självklart att August Plym skulle bli båtbyggare. Han började sin karriär som trädgårdsmästarlärning i Småland men lärde sig senare båtbyggeri i USA och England. År 1893 blev han varvschef på det nybildade Stockholms båtbyggeri AB (SBB) på Liljeholmen efter att ha arbetat på både Kummelnäsvarvet i Nacka och Bayards varv på Djurgården. När Stockholms båtbyggeri brann ner 1904 flyttades verksamheten till Saltsjöbaden där Plym tillsammans med några kollegor tidigare köpt upp Neglingevarvet. De första åren ritades många av varvets båtar av bland andra Hugo Schubert, Albert Andersson och Axel Nygren, men snart började Plym själv

stå för flera av konstruktionerna. Mest kända är förmodligen Skärgårds 150:an *Beatrice Aurore* (se s 168) och fenkölsracern *Oberon*.

När August Plym dog 1924 tog sonen Carl över varvet och därefter den yngre sonen Bengt sedan Carl omkommit i en olycka 1930. Efter Bengt Plyms död 1966 drev hustrun Monica verksamheten vidare fram till 1974, då varvet såldes.

Johan Anker (1871–1940)

Norrmannen Johan Anker är i Sverige mest känd för att ha konstruerat entypsbåten Draken, men han ritade och byggde även ett stort antal R-båtar och anses vara en av de främsta konstruktörerna av denna båttyp. Han har ritat femtiotvå R8:or, drygt femtio R6:or och flera 10:or och 12:or. Han var även en aktiv seglare och vann bland annat olympiskt guld i R6-klassen 1928 tillsammans med Norges kronprins Olav. I R8-klassen var han svårslagen – han vann guld 1912, 1920 och 1924.

*Det var på Neglingevarvet i Saltsjöbaden som August Plym vid förra seklets början ritade och byggde många av sina berömda segelbåtar. Fle-
ra av dem seglar fortfarande. Från 1924 tog sönerna över verksamheten.*



Carl Smith



Albert Andersson



August Plym



Johan Anker



Fredrik Ljungström



**Fredrik Ljungström
(1875-1964)**

Fredrik Ljungström var en mångsidig uppfinnare med stort seglingsintresse. År 1934 lanserade han ett bomlöst segel på en staglös och kullagerstadgad mast. Masten var vridbar för att seglet som var dubbelt skulle kunna "revas" och fällas ut som en spinnaker eller som fjärlsvingar vid gynnsam vind. Hans nytänkande anammades inte helt av den lite konservativa segelbåtsvärlden och hans rigg blev en kort men intressant parentes i seglingshistorien.

Ljungström funderade även över skrovformer och utvecklade ett skrov där alla former är uppbyggda kring cirkelbågar. Ljungströmbåtarna, som i huvudsak byggdes på tretti- och fyrtiotalet, har ett mycket karaktäristiskt utseende och omhuldas av en liten men hängiven skara anhängare.



LANDLUBBER'S DELIGHT

New boomless Twin Wing makes sailing simpler

A ballooning sail (above) that in rough weather can be handled from inside the cockpit has raised many an American skipper's eyebrows and blood pressure this summer. Newly imported from Sweden, the Ljungström Twin Wing has flap-open sails and boomless, rotating mast (next page). Old salts view it with suspicion but admit grudgingly that it looks

Fredrik Ljungströms säregna riggkonstruktion från trettioalet väckte stort intresse. Detta klipp kommer från den amerikanska tidningen Life Magazine som 1951 hade ett reportage om Fredrik Ljungströms rigglösning och båtmodeller. Rubriken "Landlubber's delight" betyder ungefär Landkrabbans förtjusning och anspelar på hur lättseglade och säkra Ljungströmriggarna är.





Gustaf Estlander



Tore Herlin



Tore Holm



Arvid Laurin



Knud H Reimers



R6:an May Be IV, ritad av Tore Holm, byggdes på beställning av redaren och kappseglaren Sven Salén.



Gustaf Estlanders Skärgårds 95:or Thelma II och Roxane III.

Gustaf Estlander (1876–1930)

Gustaf Estlander är kanske mest känd som mannen bakom Mälar 22:an. Den började byggas 1930, men innan dess hade Estlander hunnit rita många andra typer av båtar, bland annat R6:or och skärgårdskryssare. Estlander var utbildad arkitekt och en framstående seglare. Under åren 1918–1923 drev han det tyska varvet Pabst Werft. Han var av finskt ursprung och blev svensk medborgare först 1927. Förutom segelbåtar ritade Estlander ett fåtal motorbåtar. Vid sidan av arbetet var han en framgångsrik skrinnares och blev bland annat Europamästare 1898.

Tore Herlin (1879–1967)

Tore Herlin var en av förkämparna för båtar byggda efter Kryssarklubbens sjövärdighetsideal. Totalt ritade han cirka 350 båtar för turist- och långfärdssegling.

Tore Herlin var en av grundarna av Svenska Kryssarklubben som utvecklade Östersjöregeln och havskryssarregeln. Han hann även med några skärgårdskryssare som hållit sig väl framme i prislister. Men Tore Herlin har långt ifrån bara ritat mindre fritidsbåtar. Han var länge anställd av marinen och var med om att ta fram många militära fartyg under åren 1910–1950, bland andra skolfartygen *Gladan* och *Falken*, Sveriges första pansarfartyg samt landskapsjagarna.

Tore Holm (1896–1977)

Tore Holm står bakom många av Sveriges mest framgångsrika skärgårdskryssare och R-jakter. Tore växte upp i Gamleby i närheten av Västervik på det varv som drevs av hans far, Knut Holm (1864–1938). Det var fadern som etablerat varvsverksamheten och där lärde sig Tore det mesta om båtar. På ritningarna till hans för-

sta båtar står inte hans namn utan bara Knut Holm Yacht-varv. Den första båten som är undertecknad med hans eget namn är Skärgårds 55:an *Mayflower* från 1919. Förutom att rita och bygga båtar ägnade han sig åt kappsegling och nådde framgångar som olympisk seglare med flera medaljer mellan 1920 och 1948. Även brodern, Yngve Holm, arbetade på varvet och konstruerade flera båtar. Han har dock hamnat i skuggan av Tore. Yngve drev under en tid egen varvsrörelse.

Arvid Laurin (1901–1998)

Arvid Laurin var konstruktör, framstående seglare och regelexpert. Han har ritat många olika typer av båtar men är mest känd för sina kostrar med så kallat valdäck, det vill säga båtar utan skarndäck med en rundad övergång mellan fribord och överbyggnad. Han började sin konstruktionskarriär med att rita motorbåtssnipor

men övergick snart till segelbåtar. Tillsammans med Tore Herlin och Sten Velanders arbetade han fram havskryssarregeln. År 1936 vann han olympiskt silver i Starbåtsklassen. Laurinkostrar används idag som ett kvalitetsbegrepp i båtannonser.

Knud H Reimers (1906–1987)

Knud H Reimers kom ursprungligen från Danmark och fick sin utbildning och praktik i Tyskland, men det är i Sverige som han gjort sig ett namn. Han arbetade bland annat för Gustaf Estlander, vars verksamhet han tog över vid dennes bortgång 1930. Han blev senare chef för Hästholmsvarvet på Lidingö utanför Stockholm. Reimers har ritat många olika typer av segelbåtar men är kanske mest känd för entypsbåten Tumblaren och sina Skärgårds 22:or och 30:or som finns över hela världen. Han ritade inte bara segelbåtar utan även flera vackra motorkryssare.

Motstående sida: Havskryssaren Zorana av Tore Herlin från 1964 har vunnit Gotland Runt vid flera tillfällen. Här visar hon hur väl havskryssare klarar grov sjö.



Motorbåtar



Jämfört med segelbåtarna är motorbåtarnas historia kort. Först en bit in på 1900-talet kom motorer som lämpade sig för båtar och utvecklingen tog fart. Sedan dess har svenska konstruktörer producerat många vackra båtar, av vilka flera nu närmar sig sin hundraårsdag.



Från roddbåt till racer

De allra första svenska motorbåtarna tillverkades 1891 av Vulcans verkstäder i Norrköping. Inspirationen kom från Tyskland där Gottlieb Daimler – mer känd från bilvärlden – några år tidigare hade presenterat den första motorbåten. Varken Vulcan eller Daimlers båtar var riktigt vad vi idag menar med motorbåtar utan snarare roddbåtar med en hjälpmotor placerad på aktertoften. Motorerna var ett slags klumpigare version av utombordsmotorn, och de var så otillförlitliga och svaga att de inte ansågs vara ett realistiskt alternativ till ånga, segel och åror. Vulcans motorbåtar visades upp på en utställning i Göteborg, men intresset var svalt och tillverkningen fick läggas ner.

Först några år senare var tiden mogen för en svensk motorbåt. Genombrottet kom i samband med den stora Stockholmsutställningen 1897, där motorbåtspionjären Henning Forslund rönt stor framgång med en båt från Söderköpings båtbyggeri med inombordsmotor. Tre hästkrafter och en fart på fem och en halv knop räckte för att snabbt få beställning på fler båtar.

Snart började även andra än teknikentusiastiska ingenjörer få upp ögonen för motorbåten. Fem år efter Stockholmsutställningen inregistrerades den första motorbåten i KSSS (Kungliga Svenska Segelsällskapet). I hela landet fanns det vid den tiden ett tjugotal motorbåtar, de flesta i Stockholm.

År 1903 hölls Sveriges första motorbåtsutställning. Nio båtar ställdes ut vid Kaptensudden på Djurgården i Stockholm och året därpå genomfördes den första svenska motorbåts tävlingen med fyrtiotvå båtar på startlinjen.

Efter en stapplande början stod det nu klart att motorbåten kommit för att stanna. Inombordsmo-

torerna förbättrades och blev mer tillförlitliga och flera varv och konstruktörer började satsa på motorbåtar. Reversator på Ramsö nära Vaxholm i Stockholms skärgård samt Rudéns och Sjöexpress på Lidingö tillhörde de mest pådrivande varven.

Utombordsmotorn kom tillbaka 1907 då norrmannen Ole Evinrude, verksam i USA, presenterade den första praktiskt användbara modellen. I Skövde inleddes två år senare en svensk marinmotorepok då den allra första Pentamotorn producerades. Både Evinrude och Penta är idag, nästan hundra år senare, varumärken som fortfarande förknippas med båtmotorer.

Med bättre motorer blev det möjligt att nå högre farter. Redan 1907 byggdes den första rena racerbåten i Sverige på Neglingevarvet efter ritningar av CO Liljegren. *Duo*, som den kallades, kunde prestera över tjugo knop och sägs ha tagits fram för att bevisa att det gick att bygga motorbåtar som var betydligt snabbare än dåtidens ångbåtar. *Duo* var extrem på många sätt. Den var 12 meter lång och bara 1,3 meter bred, och med sina 50 hästkrafters motor var den ett udda inslag i den fortfarande relativt begränsade motorbåtsflottan.



Överst: Vid Stockholmsutställningen 1897 väckte Henning Forslund stor uppmärksamhet med denna båt som var den första praktiskt användbara motorbåten i Sverige.

Till vänster: Den första svenska racerbåten Duo från 1907.

Stilideal styrde utvecklingen

Så snart konstruktörerna lämnat experimentstadiet började de rita allt längre och smalare motorbåtar. Motorerna var fortfarande svaga och båtarna så kallade displacementbåtar, det vill säga de var inte byggda för att plana på vattenytan, så det krävdes en lång vattenlinje för att uppnå några nämnvärda farter. En av CG Petterssons första motorbåtar och startpunkten för hans karriär, *Vikingen* (1904), är 8 meter lång och bara 1,27 meter bred, men det räckte för att komma upp i sju knop med en motor på bara två och en halv hästkrafter. Ett annat tidigt exempel från samma år är båten *Sölve* från varvet Sjöexpress. Den mätte 9 meter och var 1,7 meter bred. Båtarna gjordes alltså inte smäckra i första

hand för att man tyckte det var vackert, utan för att ge dem god fart med begränsade motorresurser.

Självklart var motorbåttävlingar en sporre för konstruktörer och varv att få fram snabbare båtar, men tävlandet har inte alls styrt motorbåtsutvecklingen på samma sätt som segelbåtsutvecklingen. De rena racerbåtarna skilde ut sig tidigt. Istället var det jakten på flärd, status och bekvämlighet som under 1900-talets första decennier ledde fram till de tidstypiska båtarna.

Om man bortser från de rena tävlingsbåtarna delades motorbåtarna snart upp i två kategorier: ruff- och salongsbåtar. Ruffbåtarna fick ett överbyggt fördäck för ökad bekvämlighet och möjlighet till övernattning. Sittbrunnen var relativt stor och

Kungliga Motorbåtsklubben (KMK) vid Djurgårdsbrunnsviken i Stockholm samma år som klubben bildades, 1915.





Till vänster: Petterssonbåten Sexan, byggd på Reversators varv på Ramsö, har fått sitt namn efter tillverkningsåret 1906.

Till höger: Annemone är en dubbelruffad Petterssonbåt från 1939.

öppen. Konstruktören CG Pettersson utvecklade en lång rad ruffbåtar som fick ett typiskt utseende med negativ (inåtlutande) akterspegel, kort akterdäck och rak stäv. Skrovsidorna var konkava i fören och konvexa i aktern och motorn placerades mitt i båten. Vindruta saknades på de tidiga båtarna men finns ofta på senare modeller. CG Pettersson som ansåg att man inte hade på sjön att göra om man inte stod ut med lite vind och regn ritade motvilligt vindruta på sina senare båtar.

På salongsbåtarna byggdes själva sittbrunnen över för att göra det bekvämt för passagerarna. Båtarna förseddes med många glastrutor och man kan se drag av spårvagn i formgivningen. Salongsbåtarna var aldrig tänkta för övernattnings utan för bekväma nöjesturer över dagen.

Nästa steg i utvecklingen blev motorkryssarna som är en kombination av salongsbåt och ruffbåt.

Motorkryssarna är större, ofta 15 till 20 meter långa, helt överbyggda och har både ruffbåtens överbyggda fördäck och en salong akter om förarplatsen.

Det var ruffbåtarna som var mest populära eftersom de var mest användbara och överkomliga i pris. Motorkryssarna var en lyx för de förmögna som hade råd att skaffa sig ett mindre fartyg för nöjesturer, och salongsbåtarna användes av den välbeställda borgarklassen för utflykter i skärgården. De senare kallades lite nedsättande för grosshandlarverandor på grund av sina glasade salonger.

Något senare, under trettioalet, blev de så kallade högsjöbåtarna populära. Det är en spetsgattad, stabil och rymlig båttyp som har lånat drag från fiskerbåtarna snarare än från de första fartbåtarna. Högsjöbåten är som namnet antyder kraftigare byggd och mer sjövärdig än övriga motorbåtar och blev därför ett alternativ för familjefärder.





Bättre motorer gav nya typer

Efter första världskriget utvecklades bättre och starkare motorer som gav konstruktörerna nya möjligheter att skapa snabba båtar som inte behövde vara extremt långa. Man provade nya former som fick skrovet att plana ovanpå vattenlinjen istället för att klyva vattnet.

En anledning till att snabba sjödugliga båtar skapades under början av tjugotalet var den omfattande spritsmugglingen. Både tullen och smugglarna efterfrågade nya båtar för att hålla jämna steg med varandra. Konstruktörerna hämtade inspiration från USA där så kallade runabouts från bland andra Chris Craft, Dodge och Gar Wood var populära. Dessa små och snabba serietillverkade båtar saknade lastutrymmen och var bara avsedda för korta dags-turer. De var försedda med skinnsoffor, bakelittratt och instrumentering – en klar påverkan från den växande bilindustrin. Även rena racerbåtar blev vanligare.

I Sverige är det Gideon Forslund och Ruben Östlund som är mest kända för denna typ av båtar som på svenska kom att kallas passbåtar eller racers. Gideon Forslund experimenterade en tid med olika typer av snabba så kallade strykjärnsracers, låga spetsiga båtar med en stor motor under fördäck och sittplats för fyra personer i aktern, en konstruktionslösning som övergavs 1929 då han presenterade Ess-båten som kan sägas vara en svensk motsvarighet till Chris Crafts populära modeller med motorn under luckor bakom sittbrunnssoffan.

Ruben Östlund ritade lite större och mer extrema fartbåtar. Den mest omtalade på sin tid var *Sea-Song* från 1924. Idag är Östlund förmodligen mest känd för *Svalan* som gjorde smått fantastiska 51,6 knop med en 650 hästkrafters motor. Den ritades 1928 åt Ivar Kreuger och var skärgårdens snabbaste båt på sin tid. *Svalan* har en intressant historia som du kan läsa mer om på sidorna 164–167.

Även Carl Plym som drev Neglingevarvet (mest känt för sina segelbåtar) gav sig in i leken. Han ritade och byggde åtta egna USA-inspirerade runabouts eller snabba, öppna passbåtar som användes som taxibåtar under Stockholmsutställningen 1930 och kom att kallas Plymdroskor. De gjordes även överbyggda och kallades då coupéracers.

Även utombordsmotorerna blev starkare och bättre och därmed kunde konstruktörerna börja utveckla de mindre båtarna som försågs med ett kraftigare akterskepp, soffor, vindruta och ett litet fördäck. Den nya båttypen kallades campingbåt och var en blandning mellan en passbåt och en förvuxen, motoriserad roddbåt. Campingbåten kom i slutet av tjugotalet men fick sin stora spridning efter andra världskriget.

Från och med trettioalet och framåt byggdes i Sverige en stor mängd serietillverkade träbåtar som inte längre bara var avsedda för de förmögna, och det var nu svenskarna blev båtburna på riktigt. Mot slutet av sextioalet gjorde så plastbåtarna entré på marknaden och nytillverkningen av träbåtar upphörde nästan helt.

Längst till vänster: Strykjärnsracern *Bentyl* från 1924 är ritad och byggd av Gideon Forslund. Motorn drevs med spritbränslet *bentyl* som är ett mindre eldfarligt bränsle än bensin. Båten var 6 meter lång och gjorde 33 knop. Trots den höga farten och sina blygsamma mått var den både sjöduglig och säker. Enligt Gideon Forslund själv transporterade den under älgiakten 1924 en älg och två personer över Nämndöfjärden i Stockholms skärgård.

Till vänster: Racern *Marara* (ursprungligen *Budde 11*) från 1929 är en av de tre stora stegbåtar som Ruben Östlund ritade. De andra två var *Svalan* och *Sea-Song*. *Mararas* skrov är till formen nästan identiskt med *Svalans*, men överbyggnaden skiljer de båda båtarna åt. *Marara* hade ursprungligen en Hall Scott-motor på 200 hästkrafter som gav en fart på 36 knop. *Marara* finns fortfarande kvar och är i gott skick.





Petterssonbåt, snabbgående motorbåt eller mahognybåt. En och samma båt kan ha många benämningar. CG Petterssonbåten Eol byggdes 1921 i Tyskland åt en svensk beställare. Eol är idag i ett mycket fint originalskick med flera detaljer bevarade från byggnadsåret.

Begrepp och klassificering

En del säger Petterssonbåt och Forslundare medan andra säger ruffbåt och racer. När du läser båtanonser eller pratar med båtägare upptäcker du snabbt att det finns flera sätt att namnge olika typer av motorbåtar. Handlar det om serietillverkade båtar som fått egna modellnamn, till exempel Storebros Solö Ruff, är det enkelt, men för övriga motorbåtar finns det många benämningar som används

parallellt och ibland till och med kan vara missvisande. Det är till exempel vanligt att passbåtar kallas för racers.

Segelbåtar har varit hårt styrda av olika kappseglingsregler och klasser, men när det gäller motorbåtar har konstruktörerna haft större frihet. Av den anledningen blir det mer intressant vem som ritat dem. Man kan dock göra en grov uppdelning av motorbåtsbeståndet efter användningsområde och utseende. På följande uppslag går vi igenom och förklarar vad som vanligen menas med respektive båttyp och hur de uppkommit.





Ovan: Ruben Östlunds racer Sea-Song.



Till vänster: Gideon Forslund ritade inte bara båtar, han var också tävlingsentusiast. Här ses han vid spakarna på КМК:s Saltsjöbadsregatta 1931 i sista kurvan före mål. Just denna gång kom han bara fyra.

Motstående sida: De tidiga utombordarna krävde en hel del arbete för att fungera som de skulle. Det var lika viktigt att vara en bra mekaniker som en god förare om man skulle nå framgång på racerbanan.

Racerbåt/racer

Racerbåtar är liksom sportbilar konstruerade främst för höga farter och tävling. De är oftast små och saknar kojplatser eller plats för bagage. Racerbåtar har i regel V-bottensskrov med steg, det vill säga en flat V-botten med ett hack eller steg undertill som gör att den våta ytan och därmed friktionen blir mindre vid höga farter. Gideon Forslund, Ruben Östlund och duon Henning Forslund/CA Fagerman är de mest namnkunniga racerbåtskonstruktörerna i Sverige.

Stegskrovet provades första gången 1908 men blev ingen omedelbar succé. Först några år senare hade svenska konstruktörer lärt sig att rita båtar som var tillräckligt lätta för att kunna utnyttja effekten av stegskrovet. Stegskrovsbåtar kallas också hydroplanbåtar. Steg i skrovet användes också för sjöflygplans pontoner som var formade så för att planen lättare skulle lyfta från vattnet.

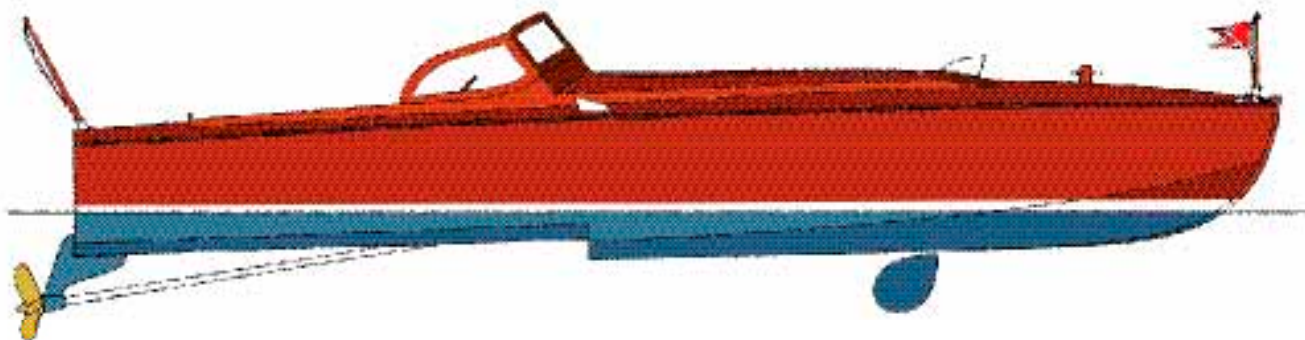
Skillnaden mellan en racerbåt och en passbåt kan vara hårfin, men en äkta racerbåt är helt och hållet avsedd för tävling. Många snabba passbåtar som Essbåten och modeller från Chris Craft och Gar Wood kallas racers men är egentligen passbåtar.

Racerbåten Sea-Song

BYGGÅR: 1924
BYGGORT: Gustafsson & Andersson, Skärsåtra
KONSTRUKTÖR: Ruben Östlund
LÄNGD: 8,40 m
BREDD: 1,96 m
DJUPGÅENDE: 0,40 m
DEPLACEMENT: 2500 kg
MOTOR: Mercedes/160 hk
FART: 38 knop
FÖRSTE ÄGARE: Erik Åkerlund

Sea-Song är en av Ruben Östlunds racerbåtar med stegskrov, så kallat hydroplan. Stegskrovskonstruktioner användes under tjugotalet innan man övergick till V-bottensskrov. Sea-Song hade

ursprungligen en 160 hästkrafters marinkonverterad flygmotor från Mercedes som gav en fart på 38 knop. År 1926 byttes den till en Hall Scott-motor med 200 hästkrafter. Sea-Song förstördes i en brand 1953.



Till höger: Essbåten Micky från 1933 har renoverat skrov och en ny Gray Marine-motor på 100 hästkrafter som innehåller delar från fyra andra motorer. Toppfarten ligger på strax över 20 knop, vilket ungefär motsvarar vad båten presterade som ny.

Passbåt

Passbåtar brukar man kalla alla snabbgående båtar som inte är racerbåtar men heller inte inredda eller beboeliga. Det finns i princip inga stuvutrymmen eller plats för att övernatta i en passbåt. De ser ofta ut som en blandning mellan en ruffbåt och en racer eller en förvuxen campingbåt, och de är i första hand avsedda för snabba och enkla persontransporter. Ibland gränsar de till rena sport- eller racerbåtar.

Designen och inredningen påminner en hel del om bilar vad gäller passagerarutrymmet och instrumenteringen. På engelska kallas passbåtar för runabouts. Typiska passbåtar är Gideon Forslunds Essbåt och Storebros Vindö, som ritades på femtiotalet av Einar Runius och såldes i över tusen exemplar. Andra passbåtar med stor spridning var modeller från amerikanska Chris Craft och Gar Wood eller italienska Riva.

Passbåten är i regel motorstark, omkring 6 till 7 meter lång och halvplanande för farter upp emot 20–30 knop. Den har så gott som alltid vindruta och stor öppen sittbrunn och motorn under luckor på för- eller akterdäcket.

Passbåten Krull

BYGGÅR: 1926

BYGGORT: Stockholms båtbyggeri, Neglinge

KONSTRUKTÖR: Carl Plym

LÅNGD: 7,60 m

BREDD: 1,85 m

DJUPGÅENDE: 0,55 m

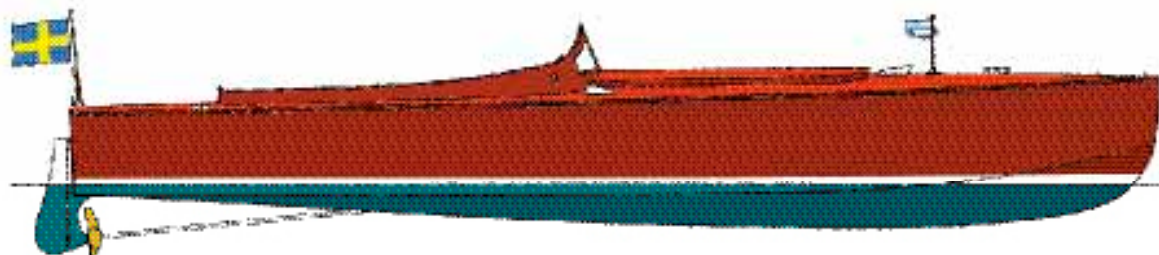
DEPLACEMENT: 900 kg

MOTOR: Penta F6/25 hk

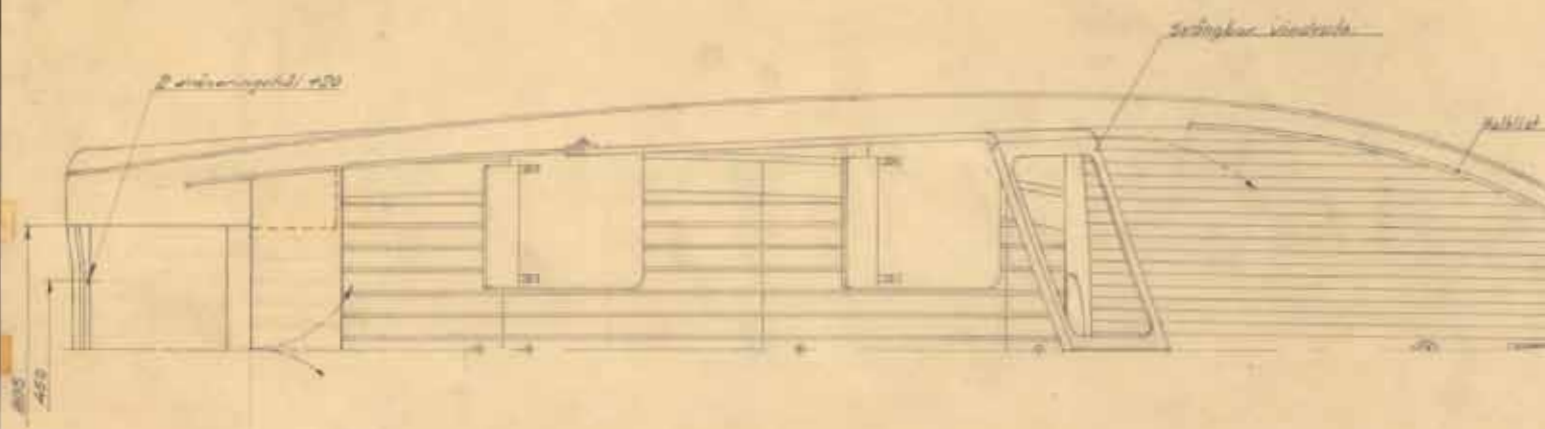
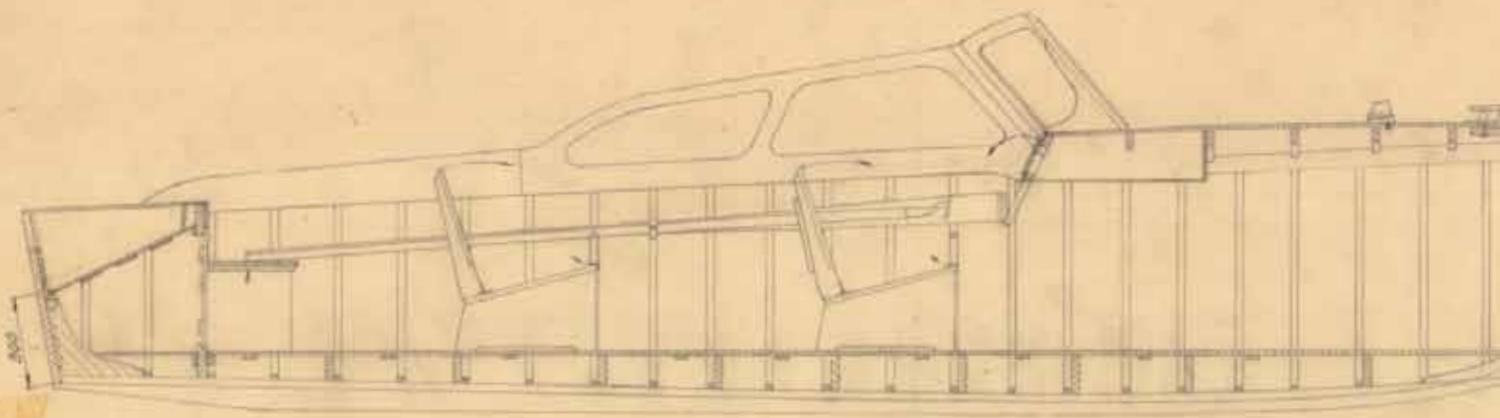
FART: 14 knop

FÖRSTE ÄGARE: Direktör Nils Gustaf Charles Lundberg

Denna relativt enkla och typiska passbåt ritades 1925 av Carl Plym som året innan tagit över det berömda Neglingevarvet efter sin far, August Plym. Till skillnad från fadern som var helt inriktad på segelbåtar ritade Carl Plym många motorbåtar under sin tid på varvet, bland andra de så kallade Plymdroskorna som användes för passagerartransporter under Stockholmsutställningen 1930 och flera framgångsrika tävlingsbåtar. Carl omkom i en sjöflygplansolycka 1930 endast trettioett år gammal.







BRITISH
LIBRARY

1
BRITISH LIBRARY
20.2.60

Campingbåt S-10/P525

RITNINGSÅR: 1955

KONSTRUKTÖR: Electrolux AB

LÄNGD: 5,25 m

BREDD: 1,70 m

MOTOR: Archimedes B22

FART: 10 knop

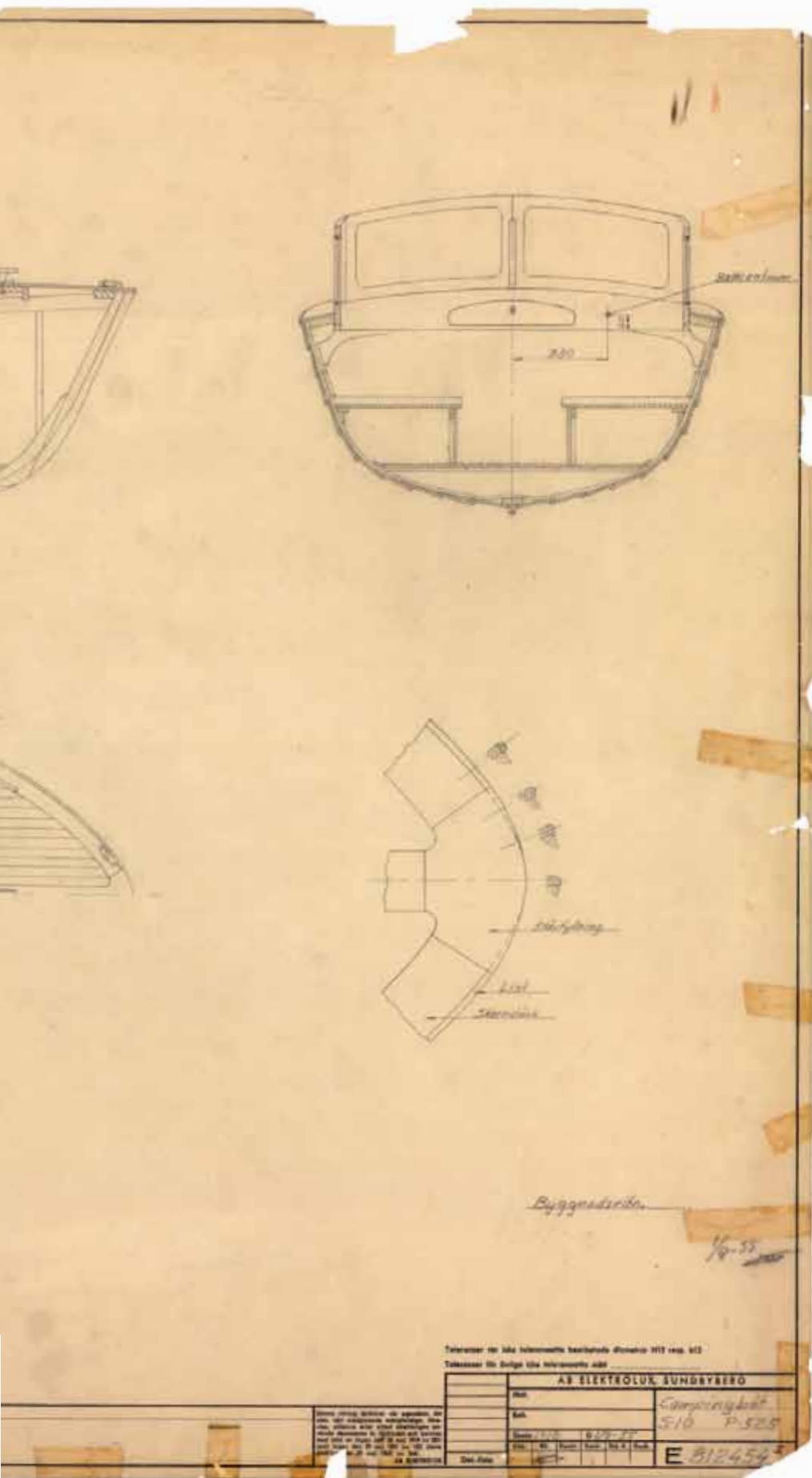
Campingbåt

Campingbåtar är ett samlingsnamn för mindre båtar med utombordare och ett litet täckt fördäck med vindruta och sidorutor men en i övrigt öppen sittbrunn. De är i regel drygt 5 meter långa och klinkbyggda. Campingbåtarna var de första serieproducerade motorbåtarna och därmed kunde priset hållas lågt. De första exemplaren kom redan i slutet av tjugotalet då idén med camping började slå igenom. Campingbåtarna passade trettiotalets friluftsoch sundhetsideal, och eftersom de var relativt billiga gav de fler möjlighet att ta sig ut på sjön.

Många har ritat campingbåtar som alla är till förvillelse lika varandra. Först ut var Ruben Östlund som redan 1928 ritade en modell för serieproduktion åt Åtvidabergs industrier. CG Petterssons modell kom ett år senare och han konstruerade sedan ytterligare en för Penta som lanserades i juni 1936. Förutom Östlund och Pettersson har bland andra Lage Eklund, Gideon Forslund och Jac M Iversen ritat campingbåtar.

Under andra världskriget stagnerade båtmarknaden och campingbåtsboomen kom först sent på fyrtiotalet och på femtiotalet då Electroluxbåten lanserades. Man kan tycka att steget är långt från dammsugare till fritidsbåtar, men namnet har sin förklaring. Under kriget tillverkade Electrolux Archimedesmotorer åt armén. År 1941 tog Electrolux helt över Archimedes och 1944 tog man även över Penta. För att öka efterfrågan på motorer började man sälja hela ekipage med både motor och båt, och vissa år såldes fler än tusen båtar. För att klara den stora tillverkningen kontrakterades flera varv, bland andra Storebro Bruk utanför Vimmerby som 1947–1952 serietillverkade omkring ettusenfemhundra båtar. Electroluxbåten hette egentligen Skärgårdsbåt s-10m men kallades aldrig annat än Electroluxbåt eller Luxbåt. Den såldes med en tolvhästars Archimedesmotor som gjorde omkring 10 knop.

Electroluxbåten var klinkbyggd i mahogny på ekspant och den tillverkades i tre längder: 5,10 och 5,25 samt 5,40 meter. Bredden var 1,70 meter. Framgången med Luxbåten inspirerade Storebro Bruk att gå vidare på samma tema, och varvet lanserade senare en större modell med inombordsmotor, passbåten Vindö.



Ruffbåt

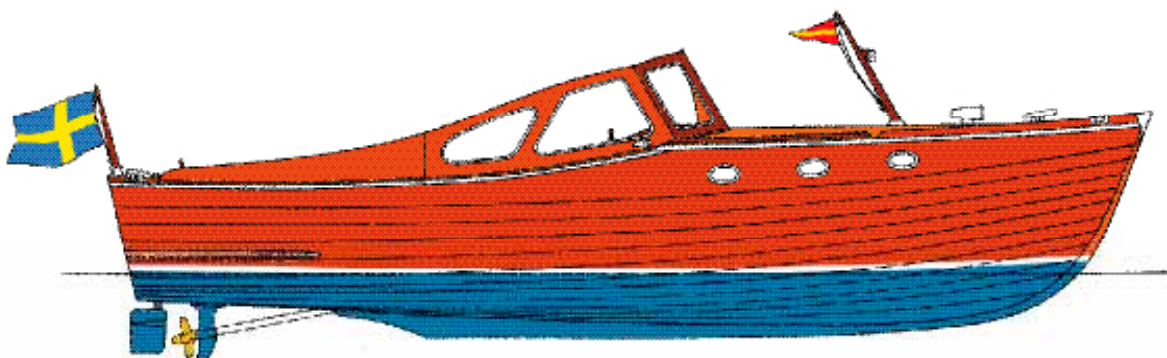
Ruffbåten är för många själva sinnebilden av en trämotorbåt och den var tjugotalets verkliga folkbåt innan campingbåten introducerades. En ruffbåt har i regel en stor inbjudande sittbrunn, ett högt överbyggt förskepp med vindruta på det plana fördäcket och små sluttande rutor på sidorna. Under fördäcket ryms oftast två kojplatser. Akterdäcket är kort och akterspegeln för det mesta negativ. Vissa lite större ruffbåtar har också en akterruff. En typisk ruffbåt är kravellbyggd och mellan 7 och 9 meter lång med inombordsmotor midskepps, och den går sällan snabbare än 10 knop. Ruffbåtar gör sig bäst inomskärs.

De flesta stora konstruktörer har ritat ruffbåtar, men det finns två som utmärker sig: CG Pettersson och Einar Runius. Pettersson bildade i början av 1900-talet skola med sina smala ruffbåtar med kon-

kava skrovsidor i fören och ett stort fördäck med tydligt markerade "öron" där fördäcket går över i skarndäck. De konkava skrovsidorna i fören bidrar till att båten blir lätt driven genom vattnet och förhindrar överbrytande sjö i hårt väder, men nackdelen är att ruffen blir mycket trång. CG Petterssons ruffbåtar är så kända att hans namn nästan blivit synonymt med ruffbåtar, men han har även ritat flera andra båttyper.

Einar Runius står bakom den förmodligen mest spridda entypsruffbåten i Sverige, Solö Ruff. Han tog tydligt intryck av CG Pettersson som han arbetade tillsammans med en tid. Solöbåten är dock betydligt rymligare än de typiska Petterssonbåtarna och den har inte konkava skrovsidor. När Runius ritade Solö hade motorerna förbättrats och låg friktion i vattnet var mindre viktigt än att få större innerutrymmen.

Ruffbåten Isabella är ett exempel på en "Petterssonbåt" med okänt ursprung. Alla detaljer och byggnads sättet tyder på att det är en CG Pettersson-konstruktion från trettiotalet, men det har inte kunnat bekräftas. Det finns idag hundratals "Petterssonbåtar" om vilka man inte med säkerhet kan säga att det verkligen är CG Pettersson som ritat dem.



Solö Ruff

BYGGD UNDER ÅREN: 1951-1962
BYGGORT: Storebro Bruk
KONSTRUKTÖR: Einar Runius
LÄNGD: 7,25 m
BREDD: 2,25 m
DJUPGÅENDE: 0,70 m
DEPLACEMENT: 1200 kg
MOTOR: Volvo Penta BB70/65 hk
alt Penta Diesel MD4/30 hk
FART: 16 knop (med bensin)
13 knop (med diesel)

Solö Ruff kallas också Solö Flush. Uttrycket flushdäckad används för båtar utan upphöjt fördäck. Elisabet (till höger) är en av dessa populära båtar från Storebro Bruk.

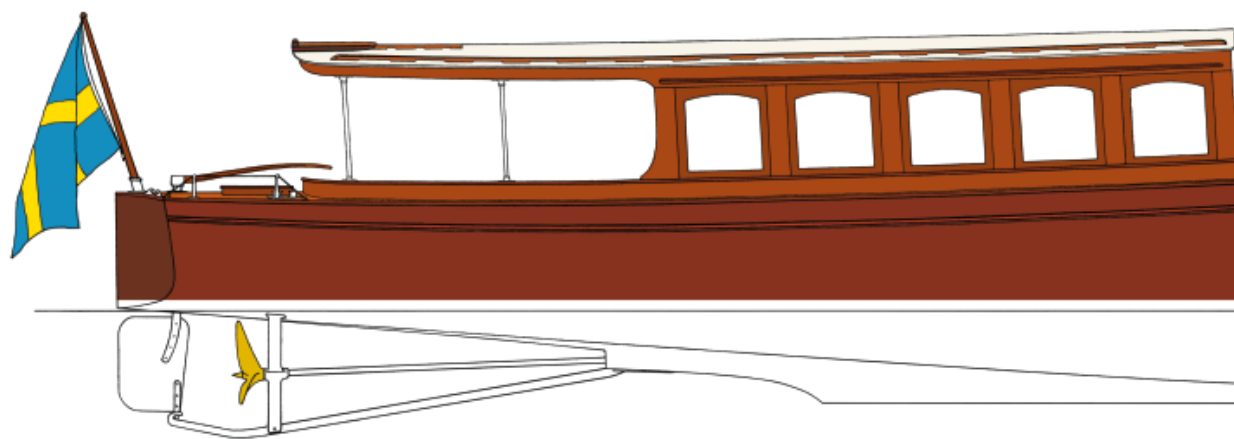




Salongsbåt

RITNINGSÅR: 1910
KONSTRUKTÖR: CG Pettersson
LÄNGD: 12,00 m
BREDD: 2,40 m
MOTOR: Penta/20 hk

Denna båt ritades av CG Pettersson och uppvisar alla karakteristika för en typisk salongsbåt. Ritningen är daterad 1910, och längden satt till 12 meter. Det är oklart om båten någonsin byggdes.





Till vänster: Hwila är ett typiskt bygge från Sjöexpress varv signerat Henning Forslund och CA Fagerman. Profilen med den mjuka övergången mellan skarndäck och fördäck blev ett kännetecken för Sjöexpress båtar. Hwila är 11,2 meter lång och troligen byggd 1926.

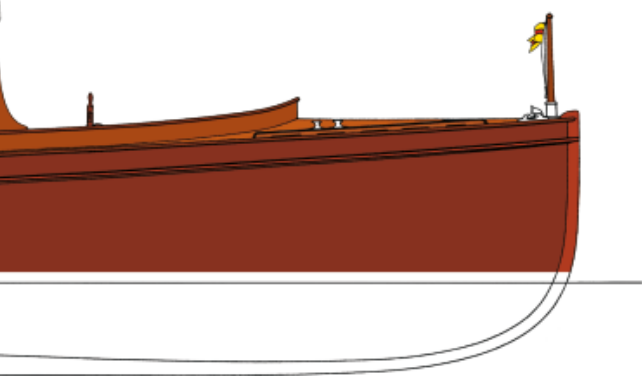
Till höger: Finskbbyggda Olivia från 1904 är en extrem salongsbåt med en stor elegant salong för värdiga turer med större sällskap på lugna vatten.



Salongsbåt

En salongsbåt är oftast en lång och smal båt med en överbyggd glasad salong midskepps och en öppen sittbrunn i aktern. Ibland har den även en sittbrunn för om salongen. Framför salongen finns i regel också förarplatsen och motorn samt ett relativt kort fördäck. Salongsbåtar är så gott som alltid kravellbyggda, ofta i mahogny, och mellan 9 och 14 meter långa. Överbyggnaden brukar vara elegant och ha gott om vackra detaljer. Kojplatser saknas för det mesta – båtarna byggdes för dagsturer i måttlig fart i skyddade vatten.

Salongsbåten var vanlig under tjugotalet och den ritades av bland andra CA Fagerman, CG Pettersson, Knut Ljungberg och Ruben Östlund. Den användes för rena nöjesturer och umgänge, som en flytande salong.





Ovan: Svanö (bilden) och den snarlika modellen Bergö var de första kabinbåtarna som seriebyggdes på Storebro Bruk. Totalt byggdes det omkring fyra hundra Svanö och lika många Bergö under åren 1956–1964. De flesta såldes i Sverige men några gick på export till USA, då med dubbla motorer.

Till höger: Marimba från 1956, ritad av Stig Tiedemann och byggd i Åbo åt dåvarande AGA-chefen Henrik Lavonius, hör till de mindre av Tiedemanns dubbelruffade kabinbåtar med sina 8,5 meter. Hon har idag hemmahamn i Saltsjöbaden.

Kabinbåten Mickie II

BYGGÅR: 1958
BYGGORT: Karlsro båtvarv, Roslagen
KONSTRUKTÖR: Stig Tiedemann
LÄNGD: 10,40 m
VATTENLINJELÄNGD: 9,60 m
BREDD: 2,90 m
DJUPGÅENDE: 0,80 m
MOTOR: 2 st Penta ED6
FART: 14–15 knop
FÖRSTE ÄGARE: Stig Tiedemann

De flesta av Stig Tiedemanns motorbåtar är omkring 10 meter långa och påminner mycket om varandra. Kabinbåten Mickie II ritade Tiedemann åt sig själv 1958. Namnet Micky eller Mickie återkommer på flera av de båtar han själv ägde.

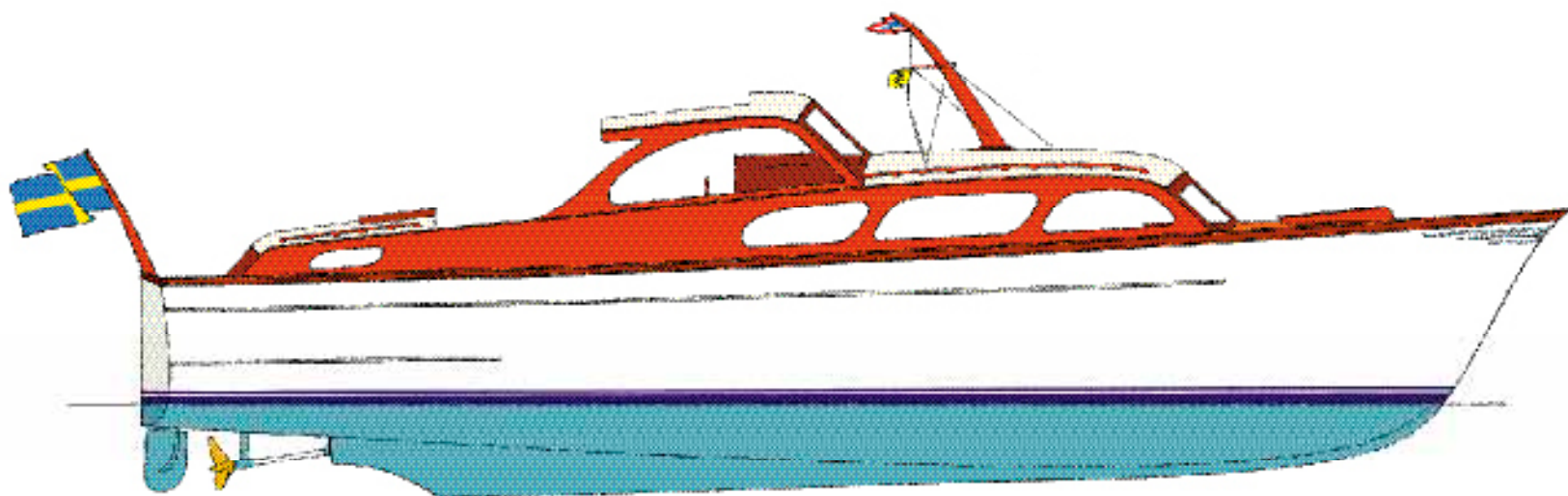
Kabinbåt

En kabinbåt är ett mellanting mellan en motorkrysare och en ruffbåt. Till skillnad från en ren ruffbåt har kabinbåten ett upphöjt fördäck med fönster som ger ljusare och större innerutrymmen. I regel är förarplatsen skyddad med tak och sidoväggar men öppen bakåt. De flesta kabinbåtar har också en akterruff. Uttrycken kabin och ruff används ibland synonymt om utrymmet under fördäck. Kabinbåten är alltså ett särfall av ruffbåt.

Kabinbåtar är sällan längre än 10 meter, men de har goda innerutrymmen. De är inomskärsbåtar lämpade för övernattning, oftast halvplanande och med en marschfart kring 20 knop.

Båttypen är mycket vanlig inte minst tack vare Storebros modell Solö 25/Solö Cabin som kom 1964/65 och är en vidareutveckling av Solö Ruff. Stig Tiedemann och Jac M Iversen ritade många ovanligt vackra kabinbåtar på fyrtio- och femtiotalen. Kabinbåtarna hade sin storhetstid vid slutet av träepoken och det finns flera exempel på blandbyggen med trä och plast.

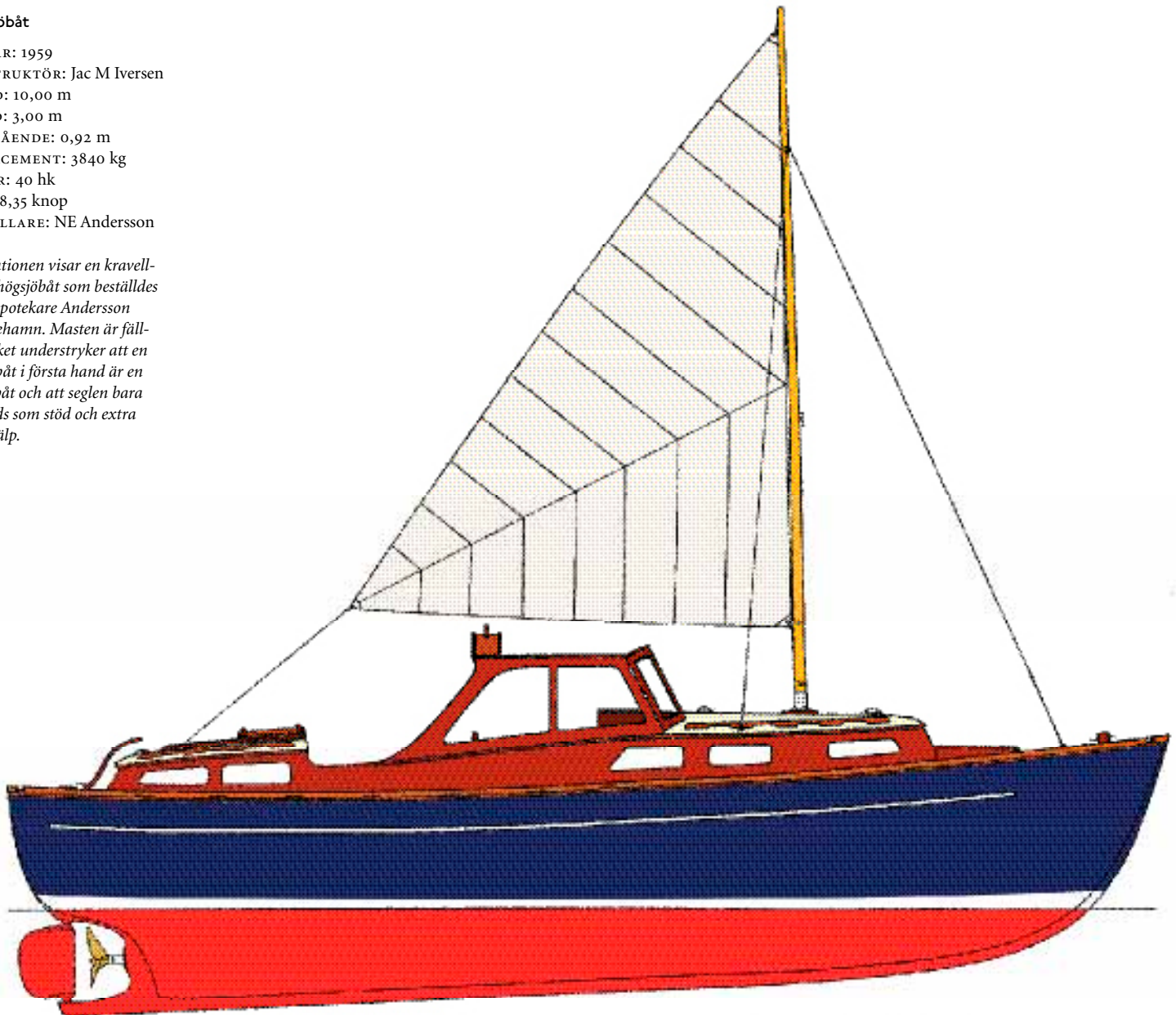




Högsjöbåt

BYGGÅR: 1959
 KONSTRUKTÖR: Jac M Iversen
 LÄNGD: 10,00 m
 BREDD: 3,00 m
 DJUPGÅENDE: 0,92 m
 DEPLACEMENT: 3840 kg
 MOTOR: 40 hk
 FART: 8,35 knop
 BESTÄLLARE: NE Andersson

Illustrationen visar en kravellbyggd högsjöbåt som beställdes av en apotekare Andersson i Mariehamn. Masten är fällbar vilket understryker att en högsjöbåt i första hand är en motorbåt och att seglen bara används som stöd och extra draghjälp.



Högsjöbåt

En högsjöbåt är en kraftig, spetsgattad motorbåt, i regel klinkbyggd i ek. Som namnet antyder tål den grov sjö och öppna vatten. Högsjöbåtar har oftast en låg överbyggnad på fördäck med små ventiler. De har mindre sittbrunn än rena inomskärsbåtar och ofta en akterruff.

Högsjöbåtarna är robusta och har till exempel rejäla grabbräcken och andra sjömansmässiga detaljer för ökad säkerhet. Inte sällan är de även försedda med en liten hjälprigg för att spara bränsle och få en stabilare gång i hårt väder. Det är trygga båtar som dock kan vara lite klumpiga i manövreringen. Skrovet påminner om en koster eller en fiskebåt. Marschfarten brukar vara 8 till 10 knop.

Till höger: Pierina är en högsjösnipa ritad av Jac M Iversen och byggd av Edvin Harrysson i Ronneby. Iversen ritade många högsjöbåtar i samma stil.



PIERINA
ALZ48

Motorkryssare

Motorkryssaren är den största och pampigaste typen av motorbåt. Alla båtar som kallas motorkryssare gör egentligen inte skäl för namnet, så det finns anledning att vara uppmärksam när namnet används i annonser. För att vara en äkta motorkryssare bör båten vara minst 11 meter lång och helt överbyggd. En motorkryssare ska också klara att gå långa sträckor utomskärs utan att säkerheten äventyras.

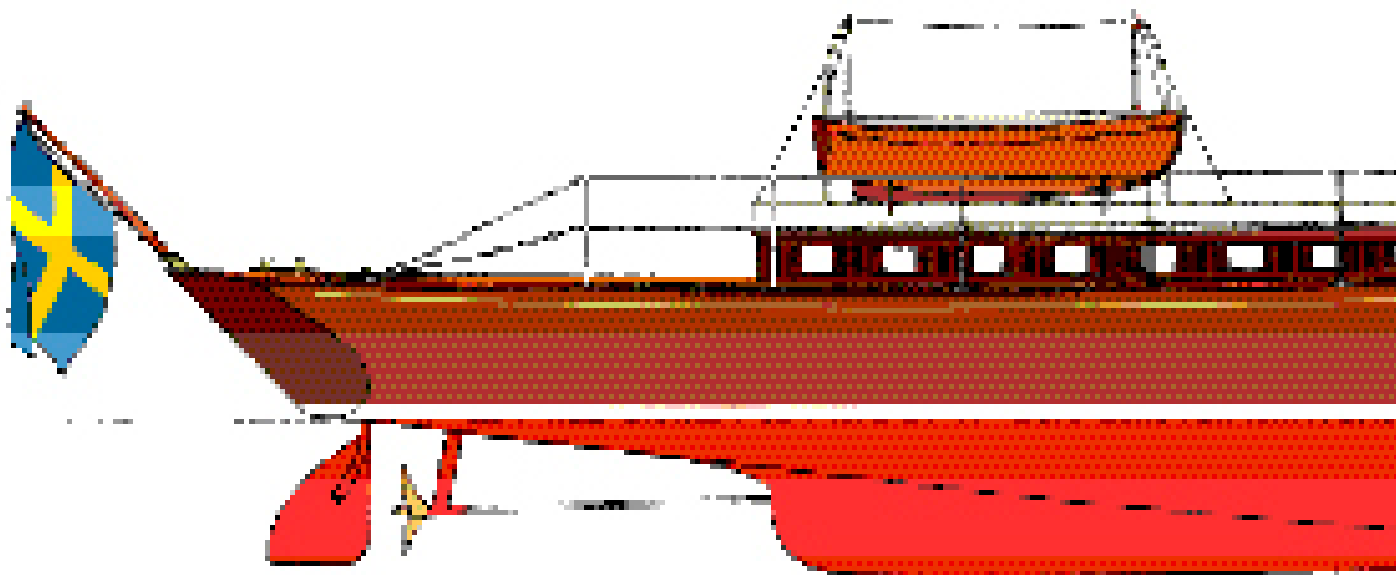
Båttypen kombinerar ruffbåtens överbyggda fördeck med salongsbåtens midskeppsutrymmen. Oftast är den halvplanande för farter kring 10 till 15 knop och stilidealen är inte sällan hämtade från större fartyg och lustjakter. Många motorkryssare är påkostade byggen som fungerat som symboler för välstånd. Hugo Schubert, CG Pettersson och Knut Ljungberg har ritat många vackra motorkryssare, och även Ruben Östlund har flera i sin produktion.

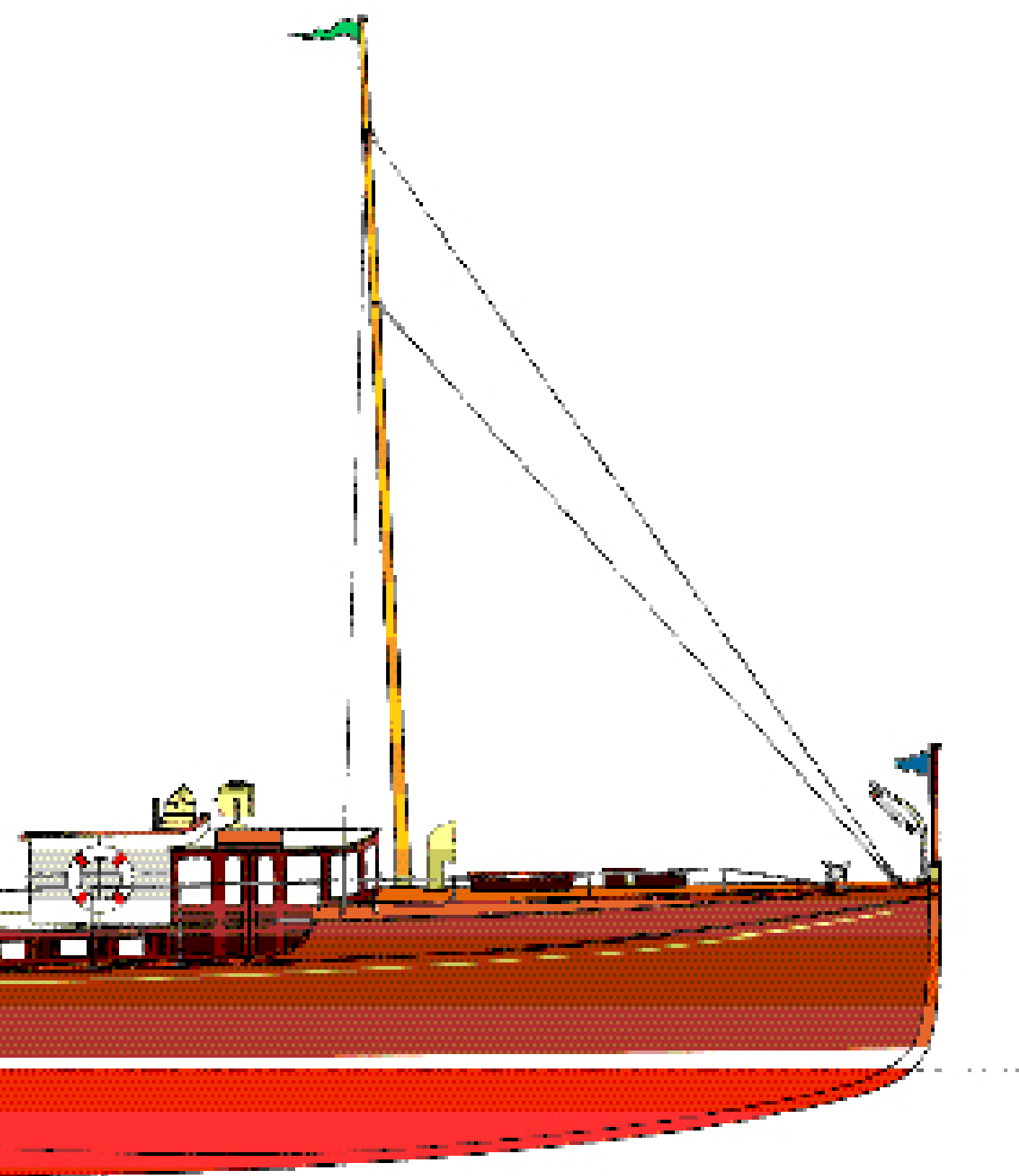
Ibland används också uttrycket expresskryssare för snabbgående motorkryssare med extrema fartresurser för sin storlek. Med uttrycket avses en stor, snabb typ av salongsbåt men med generösare utrymmen.

Motorkryssaren Ingrid (Elli-Karin)

BYGGÅR: 1918
BYGGORT: Hästholmsvarvet, Lidingö
KONSTRUKTÖR: Knut Ljungberg
LÄNGD: 18,00 m
BREDD: 3,25 m
DEPLACEMENT: 14 ton
MOTOR: Penta Diesel/165 hk
FART: 12 knop
FÖRSTE ÄGARE: Axel Nordström

Knut Ljungberg ritade denna motorkryssare åt en grosshandlare från Göteborg. År 1950 bytte hon namn från Elli-Karin till Ingrid och idag finns hon i Skanör.





”Snabbgående motorbåt”

Det finns fler båttyper än dem som beskrivits ovan och olika uttryck används parallellt. Passbåtar med överbyggnad kallas exempelvis ibland för coupé eller coupéracer (analogt med beteckningar för bilmodeller). Ett annat vanligt uttryck är snipa som används om både motorbåtar och segelbåtar. Snipa betyder bara att båten är spetsgattad som en högsjöbåt, men i princip kan alla båttyper vara snipor. Konstruktörerna själva skrev ofta bara snabbgående motorbåt på ritningarna till de båtar som vi idag kallar ruff-, kabin- eller passbåtar.

Alaiza från 1921, en 12,3 meter lång salongsbåt ritad av konstruktören Carl Andrée och byggd i Finland på varvet Andrée och Rosenqvist.





Motorbåtskonstruktörer

De flesta av de stora konstruktörerna ritade både motorbåtar och segelbåtar, men några har utmärkt sig särskilt för sina motorbåtar. Vi har gjort ett urval bland de mest kända och de som utvecklat en egen stil som i flera fall bildat skola för andra.

Motorbåtskonstruktörerna kom igång på allvar på 1910-talet då motorutvecklingen kommit så långt att det gick att marknadsföra motorbåtar till fler än de rena entusiasterna.

Hugo Schubert (1863–1954)

Hugo Schubert är mest känd för sina stora vackra motorkryssare. Han föddes i Norrköping och fick sin första praktik på Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm. När han var tjugofem år tog han examen i skeppsbyggarkonst vid Chalmers tekniska institut i Göteborg och började sedan arbeta som fartygskonstruktör vid Finnboda varv i Stockholm.

Efter en tid som direktör för Mälarvarvet på Långholmen i Stockholm öppnade han 1906 eget varv i Saltsjöbaden.

Det var på varvet i Saltsjöbaden som de klassiska Schubertkryssarna kom till. Där ritades och byggdes en hel serie motorkryssare av vilka den omtalade *Alba II* från 1912 var den första med stålskrov. Totalt byggdes elva kryssare med liknande skrovform men med helt olika överbyggnader och disposition. Sex av dem finns kvar idag.

Hugo Schubert konstruerade sin sista båt 1924 och varvet arrenderades ut. Sitt yrkesliv avslutade han vid slutet av trettioalet som chef för Hästholmsvarvet på Kvarnholmen. Hugo Schubert har förutom motorkryssare även ritat ett flertal segelbåtar.

Carl Gustaf Pettersson (1876–1953)

CG Pettersson är förmodligen den mest produktiva båtkonstruktören Sverige haft. Han ritade drygt tusen olika båtar under sin livstid och långt ifrån alla ser ut som vad vi idag förknippar med en Petterssonbåt. Han konstruerade såväl motorbåtar som segelbåtar, lastbåtar och krigsfartyg.

En typisk Petterssonbåt är omkring 7 till 8 meter lång, har en smal ruff i fören, högt förskepp med skarndäck längs sidorna och tydligt markerade "öron" där fördäcket och skarndäcket möts. Designen blev populär och flera andra konstruktörer ritade liknande båtar. Därför är det idag svårt att avgöra vilka båtar som är äkta "Petterssonare".

Pettersson föddes på Tenö utanför Vaxholm i Stockholms innerskärgård som äldsta barnet av sex syskon. Föräldrarna var lantbrukare. År 1885 flyttade familjen till en större gård på Ramsö. CG Pettersson hade dock inga planer på att ta över gården utan han läste på tekniskt gymnasium och gjorde praktik hos motorkonstruktören och uppfinnaren Frans Julius Frode, där han lärde sig konstruktionsritning.

År 1902 öppnade han ett mindre varv på Ramsö tillsammans med sin bror Ro-

bert, men verksamheten lades ner när han fick anställning som konstruktör på AB Reversator, även det på Ramsö. År 1904 och 1905 konstruerade han de första båtarna som väckte uppmärksamhet: *Vikingen* och *Tirfing*. *Vikingen* gjorde 7,4 knop med en motor på endast två och en halv hästkrafter och prisbelönades vid en båtmässa i Kiel. *Tirfing* vann 1905 första pris i Svenska Automobilklubbens motorbåts tävling i Stockholm.

CG Pettersson öppnade egen verksamhet vid Liljeholmen 1910 och i snabb takt ritades och byggdes *Viking II* och *Viking III*. Nu började också de klassiska dragen hos Petterssonbåtarna framträda. *Viking*, stavat både med V och W, är ett namn som återkommer för en hel serie båtar. Mellan 1912 och 1918 konstruerade CG Pettersson många arbetsbåtar, bogserbåtar, lastfartyg och lotsbåtar. År 1913 ritade han också långfärdsbåten *Kraka* åt vännen Bruno Liljefors. CG Pettersson var ett stort namn i båt-kretsar vid denna tid och han umgicks med många av de stora konstruktörerna.

Han var bland annat nära vän med konkurrenten Ruben Östlund och det finns loggböcker bevarade från resor de gjort tillsammans.

År 1925 hade CG Pettersson hunnit fram till *Wiking X* som blev en mycket omskriven båt då han samma år gjorde en resa runt hela Skandinavien med den. Drygt femtio år senare köpte Gunnar Fritz-Crone båten, rustade upp den och gjorde om samma resa igen. Han dokumenterade sedan de bägge resorna runt Skandinavien i en bok. Syftet med den första resan var att påvisa sjödugligheten hos Petterssons konstruktioner – att visa att hans båtar kunde användas även utanför den skyddade skärgården.

Idag finns över sjuhundra av CG Petterssons ritningar i Sjöhistoriska museets ritningsarkiv. Den senaste är numrerad 1178 så det finns skäl att anta att det saknas en del. Att CG Pettersson ritade över tusen båtar behöver förstås inte betyda att alla byggdes, men han måste ändå anses som en av Sveriges mest produktiva och uppskattade båtkonstruktörer.



Hugo Schubert



Carl Gustaf Pettersson

Knut Ljungbergs 15 meter långa motorkryssare Elly (till vänster) från 1919 och Hugo Schuberts Anitra från samma år. Anitra är en av Schuberts sista kryssare och troligen den längsta med sina 19,5 meter. Idag är bägge båtarna försvunna.





Henning Forslund



Knut Ljungberg



Carl Albert Fagerman

Henning Forslund (1876–1969)

Henning Forslund har haft stor betydelse för de svenska motorbåtarnas utveckling, men han var själv ingen konstruktör utan snarare en motorintresserad pionjär, driven affärsman och varvs-ägare. Han fick sitt publika genombrott vid Stockholmsutställningen 1897 då han presenterade den första fungerande motorbåten i Sverige. År 1904 importerade han båten *Togo* och blev därmed ägare till Sveriges för sin tid snabbaste motorbåt (14 knop).

År 1905 började han på Sjöexpress som vid denna tid var ett av Stockholms största båtvarv. När varvet två år senare gick i konkurs köpte

Forslund konkursboet och drev Sjöexpress vidare. Han flyttade verksamheten till Katrinelund vid Kyrkviken på Lidingö och gjorde åter varvet till en framgångsrik rörelse. En anledning till framgångarna var Carl Albert Fagerman som stod för de flesta konstruktionerna på tjugotalet.

Henning Forslund var mycket intresserad av motorbåts tävlingar och varvet byggde flera båtar ritade av Fagerman som tävlade i Sjöexpress namn, ofta med Henning själv som förare. De mest kända är *Sjöexpress xv*, *xvi* och *xvii* som fungerade som reklampelare för varvets övriga verksamhet. Samtliga var så kallade stegbåtar.

Knut Ljungberg (1878–1942)

Knut Ljungberg är mest känd för sina motorkryssare och stora ruff- och salongsbåtar. Han var länge chefskonstruktör vid Håstholmsvarvet på Kvarnholmen öster om Stockholm, och när varvet flyttade öppnade Ljungberg egen verksamhet i samma lokaler. En av hans mest kända konstruktioner är *Loris* som byggdes på beställning av Ivar Kreuger i februari 1913. Knut Ljungberg ritade även *Tärnan* till Ivar Kreuger och ett flertal andra båtar till Kreugerfamiljen.

Kännetecknande för Ljungbergskryssarna är att de är vackra och relativt smala med samma proportioner och drag som betydligt större fartyg. Många är 14 till 15 meter långa. Ljungberg är känd som de svepande linjernas mästare.

Knut Ljungberg var bror till Karl Ljungberg som var en av männen bakom skärgårdskryssarreglerna.

Carl Albert Fagerman (1883–1972)

Carl Albert Fagerman är mest känd för de båtar han ritade tillsammans med Henning Forslund på Sjöexpress varv på tjugotalet,

men han hann även med mycket annat. Han fick sin första anställning 1904 på Rudéns varv på Lidingö, och några år senare började han arbeta med Henning Forslund. Kontakten bröts tillfälligt mellan 1910 och 1913 då Fagerman flyttade till Eskilstuna och Bolinder Munktells modellsnickeri. Väl tillbaka i Stockholm tog han upp samarbetet med Forslund igen och hjälpte till med att bygga upp Sjöexpress varv.

Så kom första världskriget och motorbåtsbranschen sviktade. År 1917 fick Fagerman anställning hos August Plym i Neglinge på Stockholms båtbyggeri som var mer inriktat på segelbåtar, men redan efter något år lockades han tillbaka till Sjöexpress och stannade sedan hos Henning Forslund som chefskonstruktör i över tio år fram till 1930.

År 1935 tog Fagerman steget och öppnade eget på ön Stora Skraggen utanför Djursholm, där många lottbåtar och andra beställningsbåtar byggdes. Han drev varvet fram till 1957 då de tre sönerna tog över verksamheten.

På Sjöexpress varv ritade Carl Albert Fagerman fartbåtar, men han har även konstruerat många salongs- och ruffbåtar.



Henning Forslunds varv Sjöexpress vid Gåshaga på Lidingö före flytten till Kyrkviken. Den 10,5 meter långa salongsbåten är ritad av Hennings bror Gideon Forslund.



Utflykt i skärgården 1933. På bilden som är hämtad från CA Fagermans privata fotoalbum ligger hans egen passbåt/coupé racer förtöjd i bakgrunden.

Jac M Iversen (1884–1974)

Norrmannen Jac M Iversen började sin karriär tillsammans med sin far vid familjens eget varv i Son utanför Moss vid Oslofjorden. Han utbildade sig till skeppsbyggare i USA och lyckades väl i Norge men familjeföretaget tvingades lägga ner verksamheten efter börskraschen i slutet av tjugotalet. Iversen valde då att söka lyckan i Sverige, först i Göteborg och sedan hos Carl Plym på Neglingevarvet, som han dock fick lämna när den ekonomiska krisen drabbade även Sverige. År 1931 öppnade han egen verksamhet i Stockholm.

Iversen har ritat både segel- och motorbåtar. Han

kappseglade själv och har konstruerat många skär-
gårdskryssare och Östersjö-
kryssare, men det är för sina
motorbåtar han blivit mest
känd. Totalt ritade han över
sju hundra båtar, knappt
hälften av dem är motorbå-
tar. Han har ritat flera sjö-
säkra dubbelruffade högsjö-
båtar men även mer
traditionella kabinbåtar och
ruffbåtar med eleganta linjer
som närmar sig rena mo-
torkryssare. År 1935 ritade
han bland annat den snabb-
gående 10,5 meter långa
dubbelruffade *Mary* åt Tor-
sten Kreuger. Han ritade
även flera vackra motorkrys-
sare, inte helt olika Tiede-
manns båtar fast lite mer
rustika, och många högsjö-
båtar med arbetsbeskriv-
ningar för amatörbygge.

Gideon Forslund (1889–1954)

Gideon Forslund är yngre
halvbror till motorbåtsvete-
ranen Henning Forslund.
Det är dock Gideon som fått
ge namn åt de snabba pass-
och racerbåtar som kallas
”Forslundare”.

Gideon Forslund utbildade sig i England efter att ha varit motorbåtsförare åt kronprins Gustaf Adolf under militärtjänsten 1909–1910. Tillbaka i Sverige ritade han båtar vid Sjöexpress varv hos Henning Forslund. År 1915 öppnade han eget vid Rålambshov i Stockholm men hade ännu inget eget varv. Först 1918 etablerade han sig i Marieberg intill Lilla Essingen och hade då inte längre tid att arbeta åt Sjö-

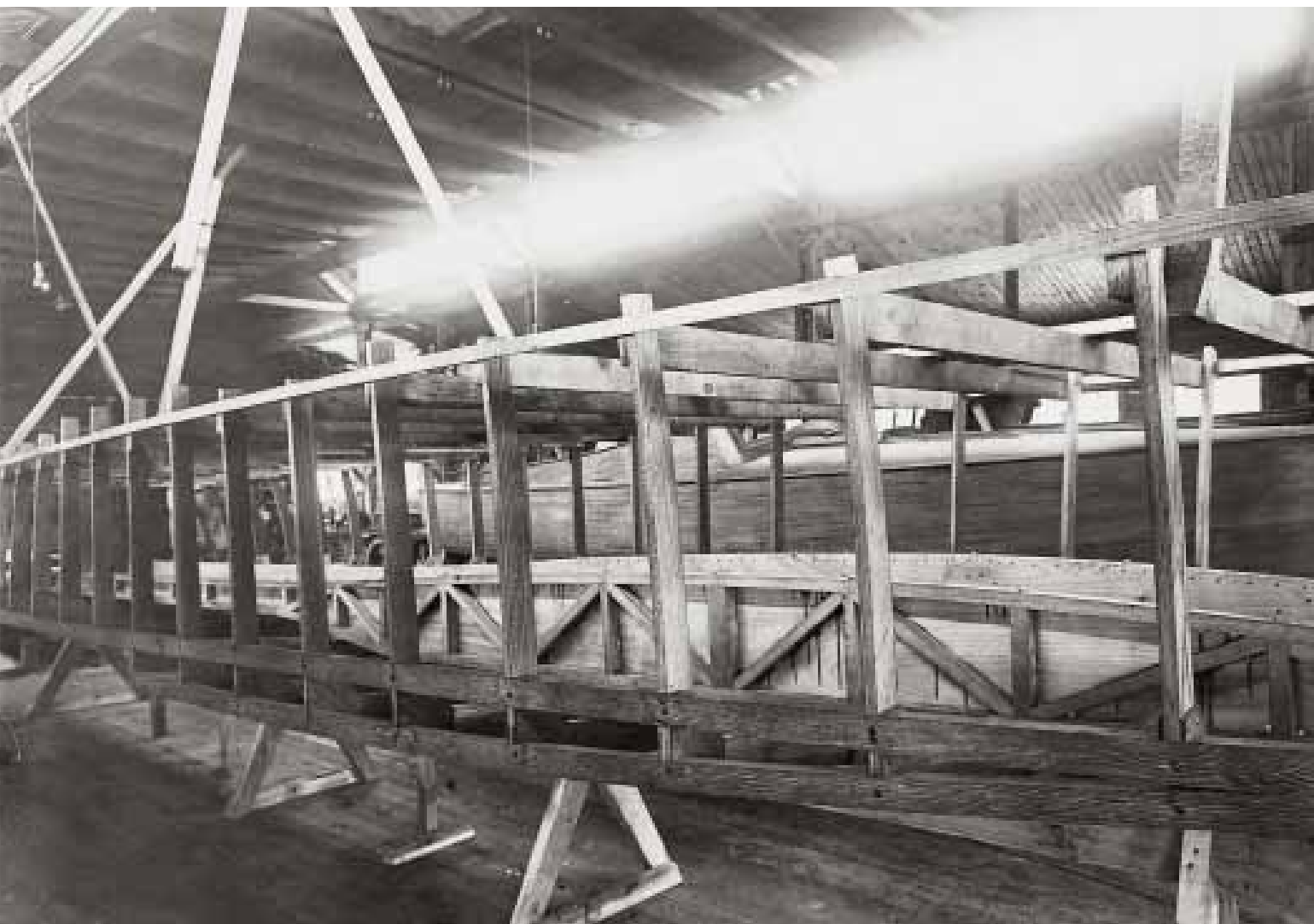
express. Det var vid Marieberg varvet som han började experimentera med små snabba passbåtar, så kallade strykjärnsracers.

Gideon Forslund är helt förknippad med snabba båtar och stod tillsammans med Ruben Östlund och CA Fagerman bakom många av den tidens mest lyckosamma racerbåtar. Han var även själv med och tävlade, ibland mot sin bror Henning Forslund som då drev varvet Sjöexpress.

I slutet av tjugotalet började amerikanska passbåtar, runabouts, importeras till Sverige. De var stabilare än de strykjärnsracers som hade byggts tidigare. Gideon Forslunds svar på konkurrensen blev Essbåten som presenterades 1929. I annon-



Ruben Östlunds Budde 11, senare omdöpt till Marara, byggs på Lidingövarvet 1929. Båten var beställd av en major Nils Ahlström.





Jac M Iversen



Gideon Forslund



Ruben Östlund



Einar Runius



Stig Tiedemann

Einar Runius Solöbåtar såldes med hjälp av färgglada broschyrer med bilder av kvinnor i moderiktig baddräkt och män med kaptensmössa och skepparkavaj.

ser garanteras en fart på minst 16 knop med en 40 hästkrafters motor, men den kunde också levereras med större motor för farter på 30 till 40 knop. Essbåten, som var cirka 6,5 meter lång och 2 meter bred, kostade när den kom 4 400 kronor och blev en framgång. Namnet kan härledas från ön som låg mitt emot varvet – Lilla Essingen. Gideon Forslund gick vidare och byggde fler båtar i samma serie. En lite mindre version på 5,5 meter men med större motor och stegskrov kallades Essungen. Han lanserade även en ruffbåt kallad Esskryssare och en större modell med akterruff, Stora Esskryssaren.

Gideon Forslund drev varvet i Marieberg fram till 1939 då han flyttade till Uppveda i Roslagen. Sonen Owe tog över varvet 1946 efter det att varvet legat i träda under krigsåren. Essbåtarna byggdes ända fram till 1959.

Ruben Östlund (1891–1981)

Ruben Östlund var motorkonstruktör med stort båtintresse innan han på heltid började ägna sig åt att rita båtar. Han saknade formell båtkonstruktörsutbildning men hade i gengäld goda läromästare. Bland annat arbetade han hos sin tids mest kände konstruktör, CG Pettersson. Genom denne fick han även kontakt med Knut Ljungberg.

Många av Östlunds båtar är ritade i samma anda som CG Petterssons, men Östlund har delvis skapat sig en egen nisch med snabbare och lite mer extrema båtar.

Ruben Östlund förknippas med flera kända racer- och passbåtar, bland andra Erik Åkerlunds *Sea-Song* (1924) och Ivar Kreugers *Svalan* (1928). Han konstruerade också många rena tävlingsbåtar med utombordsmotorer som gjorde



bra ifrån sig på racerbanorna över hela Europa.

Under tjugotalet ritade Östlund flera ruff- och passbåtar som byggdes i stora upplagor. Uppskattningsvis har det byggts mellan tre tusen och fyra tusen båtar efter Östlunds ritningar. Under senare delen av sin karriär konstruerade han även båtar i stål och lättmetall och under andra världskriget gjorde han bland annat en landstigningsbåt åt militären. Utöver att han ritade båtar var Ruben Östlund också en flitig skribent. Han medverkade länge i tidningen "Till Rors" och har skrivit flera böcker om motorbåtar.

Einar Runius (1897–1967)

De flesta har nog sett någon av Einar Runius båtar, fast utan att veta att det är han som är konstruktören. Han är nämligen mannen bakom de mycket populära Vindö- och Solöbåtarna som Storebro Bruk lanserade på femtio- och sextiotalen.

Einar Runius växte upp i Norrköping och gick tidigt till sjöss. Så småningom läste han till ingenjör vid Chalmers och arbetade sedan ett par år som båtbyggare innan han tog jobb på Götaverken och fick praktisera motorbåtskonstruktion i USA. Hemkommen igen öppnade han 1923 tillsammans med CG Pettersson Motorbåtsbyrån, som ritade båtar åt bland andra Pentaverken och

Skandiaverken. Runius är även känd för sin kunskap om propellrar och anlätades ofta av andra konstruktörer för propellerberäkningar.

Runius båtkonstruktioner påminner om CG Petterssons, men eftersom han verkade i en tid då båtmotorerna var lättare, starkare och mer bränslesnåla kunde han rita bredare och mindre ranka båtar.

De välkända Solö- och Vindöbåtarna tillverkades på Storebro och blev stora försäljningssuccéer. Under de år som båtarna byggdes var det inte mycket som ändrades. Skrovformen var nästan identisk under hela perioden.

Vindö är en typisk passbåt som åren 1951–1962 byggdes i totalt 1 100 exemplar. Samtidigt lanserades Solö som ett lite större syskon i Storebrofamiljen. Solö har funnits i flera modeller: den klassiska Solö Ruff som byggdes mellan 1951 och 1964 och Solö Cabin som kom 1964/65 och hade en större ruff med upphöjt fördäck. Totalt byggdes 2 800 Solöbåtar.

Stig Tiedemann (1912–1998)

Kappseglaren och konstruktören Stig Tiedemann har ritat många segelbåtar, i synnerhet havskryssare, men det är hans tidlöst eleganta kabinbåtar och motorkryssare som gjort störst intryck.

Tiedemann läste till ingenjör inom mekanik och

lärde sig sedan båtkonstruktion genom att samarbeta med och lära sig av etablerade konstruktörer. Under trettioalet fick han plats hos Jac M Iversen och något senare hos Knud H Reimers. Han arbetade också i England en tid tillsammans med den kände segelbåtskonstruktören Uffa Fox. När andra världskriget bröt ut reste han hem och fick anställning hos marinförvaltningen och senare på gatunämndens planerings- avdelning. På fritiden ritade han båtar.

Med tiden blev Stig Tiedemann mer och mer intresserad av motorbåtar och ritade allt färre segelbåtar. Han föredrog rundbottnade kabinbåtar som har en lugn gång i grov sjö och kräver mindre motorstyrka och bränsle. Båtarna präglas av perfektionism i linjeföringen och har en helt egen stil, även om man kan ana släktdragen med de tidiga läromästarna Iversens och Reimers båtar. Tiedemann har också jämförts med den norske konstruktören Richard Furuholmen.

En typisk Tiedemannbåt är mellan 9 och 14 meter lång. Den är kravellbyggd och har i regel akterruff. De flesta av Tiedemanns motorbåtar är byggda under femtio- och sextiotalen och många är amatörbyggen. Stig Tiedemann var under hela sitt liv verksam i Saltsjöbaden utanför Stockholm.



Träbåtens ABC



Det här kapitlet tar upp en del grundläggande aspekter på träbåtar och träbåtsägande. Här finns tips och råd inför köpet av träbåt, en genomgång av båtens anatomi och ett försök att se på vad det kostar att hålla sig med träbåt.

Båtköpet

Att köpa en träbåt är som att köpa en begagnad bil. Man bör inte räkna med att göra en god affär rent ekonomiskt sett, men det är heller inte syftet för de flesta som går i träbåttankar.

Visst finns det en rad förnuftiga saker man bör tänka på före båtköpet, men en regel går före allt annat: faller du för båten – köp den. Det handlar om magkänsla och kärlek, och om du inte slår till kommer du att gräma dig resten av livet. Av samma orsak finns det ingen anledning att hetsa fram ett köp. Känner du dig det minsta tveksam bör du tänka över köpet en gång till.

För de allra flesta är det uteslutet att beställa en båt av en konstruktör. Så har flertalet träbåtar en gång kommit till, men idag är det en svåruppnådd dröm. Uppskattningsvis skulle det kosta mellan 750 000 och 1,5 miljoner kronor att låta konstruera och bygga en ”typisk Petterssonbåt”, det vill säga en 7,5 meter lång ruffad båt. Det förekommer därför knappast, även om det skulle glädja båtbyggarna. Man kan alltid trösta sig med att en nybyggd båt saknar historia, och historien är en inte oväsentlig del av träbåtsägandet. Med en gammal träbåt följer både patina och fritt spelrum att fantisera om vad båten varit med om tidigare. En möjlighet är förstås att använda en gammal originalritning och låta bygga en replik av en klassisk båt. Det förekommer, om än i begränsad omfattning.

Om du har råd att lägga ner drygt hundra tusen kronor är det ingen svårighet att få tag på en fin gammal båt. De riktigt fina båtarna kostar mer, men relativt sett är de fortfarande billiga i Sverige. Utomlands säljs svenska träbåtar för flera hundra tusen kronor om de är i gott skick. Båtar som kostar under trettio tusen kronor är antingen relativt små eller kommer att kräva en hel del arbete och investeringar. I spannet däremellan finns det mycket att välja på. Tänk dock på att inköpspriset bara är en liten del av utgifterna i samband med att äga träbåt.

Det finns inte någon uppenbar relation mellan båtens pris och ålder eller mellan priset och hur mycket den har använts. Det är skicket och båttypen som avgör priset och i viss mån motorns respektive seglens kondition. En billig båt som du efter något år måste byta motor eller mast på kan bli en dyr his-

toria. Köp hellre en dyrare båt som du kan använda några säsonger innan du behöver ge dig på några större jobb, om du inte från början är inställd på att lägga ner mycket tid och pengar på båten.

Att hitta sin båt

Att ha träbåt är lite som att ha husdjur, den finns alltid där och kräver uppmärksamhet och tid. Liksom hundar kan man välja båtar med eller utan stamtavla. På träbåtsfestivaler hittar du många som kan tala länge om vem som har konstruerat deras båt, vem som var den första ägaren, var den byggdes och så vidare. Stamtavlan är onekligen en extra krydda i båtägandet, men det finns många anonyma båtar som är minst lika vackra.

Om båten du är spekulant på har stamtavla är det lätt att få svar på eventuella frågor. Säljarna känner sig ofta som stolta förvaltare av ett kulturarv och brukar gärna berätta allt som finns att veta. Båtar utan stamtavla kräver en större ”detektivinsats” av köparen. Generellt är båtar med en fastställd historia dyrare och ställer högre moraliska krav på sina ägare. Har man en sådan båt bör man helst använda originaldelar och rätt material och metoder vid renovering om man inte vill dra på sig vanära vid bryggorna. Är man ovan kan det vara en fördel att börja med en anonym båt för att skaffa sig kunskap och erfarenhet innan man ger sig på en riktig pärla.

Innan du slår till och blir med träbåt bör du fundera över hur du vill använda den och hur mycket tid du kan lägga ner på den. Vissa båtar är inte byggda för att lämna skyddade vatten, medan andra kommer bäst till sin rätt när de får sträcka ut sig på öppet hav. Vill du ha en snabb båt för dagsturer eller ska hela familjen tillbringa semestern i den? Är du en seglingsfantast som väljer bort komfort och prioriterar att båten går stadigt i vindstyrkor över tio meter per sekund? Eller drömmer du om en mahognylänsande skönhet som folk vänder sig om efter och som gör sig bra att dricka punsch i? Det kan låta självklart, men det är lätt att köpa fel båt bara för att den är så vacker.

Oavsett hur båten ska användas fyller den också andra behov. Du kanske helt enkelt behöver ett projekt att bita i eller något att stressa av med som skiljer sig från vardagens arbete. Att äga träbåt kan

Det är detaljerna som gör båten. Här en tidstypisk knap på Mariebelle från 1951. Hon är ritad av Gideon Forslund och har legat i Luleå sedan 1953.





Många som har möjlighet har sin båt i ett skjul på tomten. För att komma över en sådan båt räcker det inte med att titta i annonser eller på båtklubbarnas anslagstavlor. Kanske har ägaren inte ens funderat på att sälja förrän du frågar. Genom att låta så många som möjligt få reda på att du letar efter båt ökar chanserna att göra ett riktigt fynd.

fungera som terapi för själen. En träbåt behöver inte vara praktisk och lättskött – då kunde man ju lika gärna ha en plastbåt.

Ett gott råd är ändå att inte köpa för mycket båt. Det är lätt att skaffa sig ett projekt som man inte går iland med. Börja i en hanterbar skala och köp en större båt eller en båt i dåligt skick när du skaffat dig lite erfarenhet. Det är mer tillfredsställande att lyckas få fason på en liten båt än att tvingas ge upp med en större.

Alla båtar säljs inte på annons

Det mest uppenbara sättet att hitta sin båt är att läsa annonser i dagstidningar, båttidskrifter och på Internet. Men uppgifterna är ofta knapphändiga och det kan vara svårt att få grepp om vad det egentligen är för båt som saluförs. Om du redan vet vad det är för typ av båt du letar efter har specialföreningarna och klassförbunden ofta egna tidningar eller webbplatser med annonser som kan vara värdefulla.

Det finns även andra och kanske bättre sätt. Berätta för alla du känner vad du letar efter. Det är alltid någon som känner någon. Bor du i en stad eller i ett båttätt område kan du besöka båtklubbar som har många träbåtar och promenera längs bryggorna. Varje båtklubb har en anslagstavla där det oftast finns båtar till salu, och om någon medlem funderar på att sälja brukar det inte vara en hemlighet för de övriga i klubben. Många drar sig för att annonsera. Att sälja sin båt är en känslig sak och de flesta vill känna sig trygga med att båten kommer i goda händer. Det är inte alltid en båt säljs till högstbjudande utan istället till den som visar att han eller hon vill och kan ta hand om den.

En fördel med att hitta sin båt på en båtklubb är att man får en känsla för hur just den klubben fungerar. Ofta stannar båten på sin gamla klubb även med sin nya ägare. Det finns exempel på båtar som varit med i samma klubb i hundra år eller mer. En sådan båt flyttar man inte på om man köper den, även om klubben ligger lite avigt till.



Två nyupptagna Plymbyggda skärgårdskryssare, sk75:an Estrella och sk55:an Gusten.

Hösten är bäst

Det är på våren som suget efter båtar är som störst och priserna följaktligen som högst. Du kan få mer för pengarna om du har möjlighet att vänta med köpet till hösten. En fördel med höstköp är att du innan du skriver på papperen kan få prova båten i sjön och sedan inspektera den efter upptagningen (risken finns förstås att någon slår till före dig). Nackdelen är att båtägandet börjar med en arbetssäsong. Men att du tar hand om båten på vintern, gör nödvändiga renoveringar och sedan vårrustar den innebär att du lär känna den bättre. När den sedan glider av slipen är det verkligen din egen båt som flyter där, en båt som du lagt ner lite av din själ i.

Ambitionsnivån varierar bland båtköparna. Vissa vill rädda en båt som med nuvarande ägare håller på att förfalla. Det är onekligen lovvärt, men de flesta är nog något mindre ambitiösa och vill ha en båt i så gott skick som budgeten tillåter.

När du hittat ditt objekt och känslorna säger ja är det bra om du försöker släppa fram den förnuftiga sidan av dig själv. Om du har fallit för en opraktisk båt i dåligt skick är det bättre att du gör det med öppna ögon. Någon på varvet/båtklubben kan kanske ge dig värdefulla synpunkter och råd.

Det enklaste sättet att bedöma båtens skick är att se på allmäntillståndet. Är det god ordning på båten har förmodligen även underhållet skötts. Det är detaljerna som är avslöjande. Om båten du fastnat för är en entypsbåt är det lite lättare eftersom du kan jämföra den med andra exemplar av samma typ innan du bestämmer dig.

Ta gärna med någon mindre båtfrälst kompis som inte är så känslomässigt inblandad och som kan hålla ner dig på jorden när det är dags att köpslå. Men förlita dig aldrig helt på någon, det är du som ska ta beslutet så låt inte någon, allra minst kompis, bli syndabock om du gör ett dåligt köp.

Båtbesiktning

När du väl har bestämt dig och vet att det är rätt båt du hittat bör du anlita en besiktningsman. Det kostar en del men är värt varenda krona. Det finns två typer av besiktningar: båtbesiktning och säkerhetsbesiktning. Den sistnämnda påminner om bilprovningen, den riktar in sig på säkerhetsdetaljerna och säger inte så mycket om båtens skick. Många försäkringsbolag kräver en säkerhetsbesiktning vart femte år om båten är äldre än tjugofem år.

Nästan varje båtklubb har någon som är licensierad att utföra säkerhetsbesiktningar. En säkerhetsbesiktning tar ungefär en timme och kostar några hundralappar. Förmodligen har säljaren protokoll från tidigare säkerhetsbesiktningar som du kan be att få se. Bli inte avskräckt om de innehåller många påpekanden, det behöver inte vara ett tecken på katastrof. Försäkringsbolagen kräver inte att du ska ha ett protokoll utan anmärkningar.

Båtbesiktningsmän, som ofta är båtsnickare eller har andra adekvata yrkesmässiga kunskaper, ser till båtens helhetsskick och gör en grundlig undersökning av båten. En båtbesiktning kan liknas vid en husbesiktning och den tar minst ett par timmar vid båten och ytterligare tid för att skriva rapporten. En sådan genomgång ger dig en mycket god bild av båtens skick. Allra bäst är om besiktningen kan göras medan båten ligger på land.

Båtbesiktningsmän är bland annat organiserade i Båtbesiktningsmännens Riksförening och du hittar dem i telefonkatalogen eller på Internet. Kostnaden för en båtbesiktning är högre men ger dig betydligt mer än en vanlig säkerhetsbesiktning. En båtbesiktningsman kan även göra en värdering av båten, vilket ibland krävs för att kunna försäkra den.

Om du inte själv är mycket kunnig bör du alltid anlita en besiktningsman, även om det är en relativt billig och enkel båt du tänkt köpa. Får du veta att båten är i gott skick är det bara att gratulera. I annat fall har du ändå god nytta av besiktningsprotokollet. Du får dels ett bättre förhandlingsläge, dels fungerar det som en prioriteringslista över vad du bör satsa på efter köpet. Det är bättre att tidigt få veta de fel och brister som besiktningsmannen hittar än att upptäcka dem mitt under säsongen. Ofta kan kostnaden för en besiktning betala sig genom att priset för båten kan förhandlas ner.

Att söka båtens historia

Om du köper en båt utan stamtavla är du säkert nyfiken på att få reda på så mycket som möjligt om den. Oftast vet säljaren bara det han eller hon fick veta då båten bytte ägare förra gången. Fråga alla du kommer åt. Folk blir i regel smickrade över att tas för experter och det är inte omöjligt att någon känner igen båten. På båtklubben brukar det alltid finnas någon som kan hjälpa dig i rätt riktning, men du har sällan sådan tur att du där hittar någon som vet allt. Föreningar och intresseorganisationer kan vara till hjälp och du får även bedriva lite egen forskning.

Det svåraste brukar vara att åldersbestämma båten. Är det en segelbåt som är byggd efter en regel kan man utgå från att båten inte är äldre än mätregeln. Entypsbåtar har ett första datum när de började byggas. Materialvalet kan också ge vägledning. Ibland sitter det en metallplatta med uppgifter från varvet någonstans på båten. Vissa varv och båtbyggare högg in initialer direkt i träet. Du kan även titta lite på båtens formspråk, men det är en mer osäker metod eftersom båten kan ha byggts efter en gammal ritning.

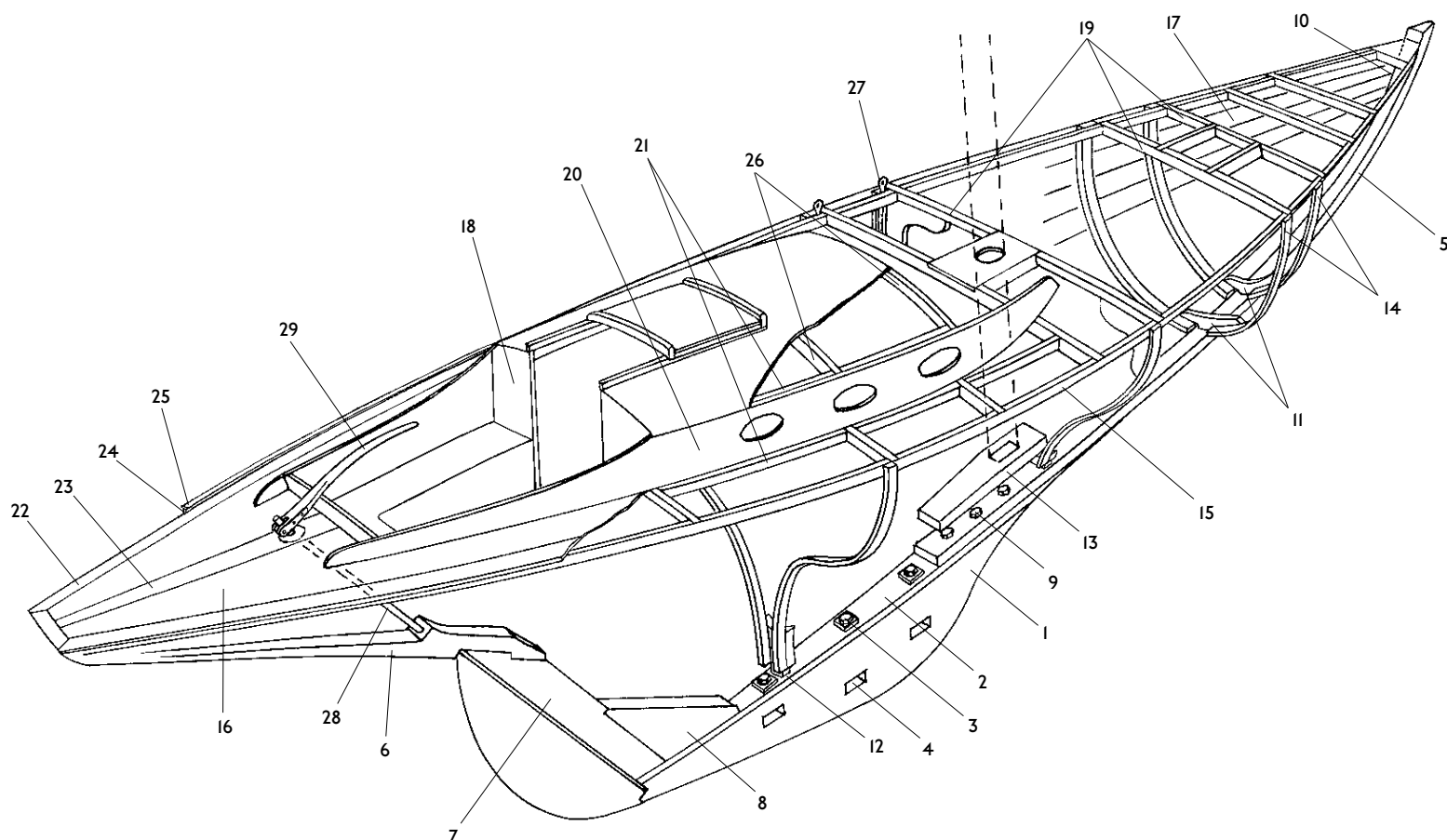
Om du tror att båten är ritad av någon av de mer kända träbåtskonstruktörerna kan du med lite tur och tålamod hitta originalritningen på Sjöhistoriska museets ritningsarkiv. Om du vet vilket år båten är byggd ska du tänka på att ritningen ofta är daterad minst ett år före. Många konstruktörer publicerade sina ritningar i dåtidens olika båttidningar, och där kan du också hitta din båt.

Det krävs mer detektivarbete om båten har bytt namn några gånger. Ibland kan man hitta skruvhål efter gamla namnplankor eller solblekta partier i träet efter påskruvade bokstäver av metall som kan ge en viss vägledning.

Du kan också prova att lägga ut en bild på din båt på någon av de båtsajter som finns på Internet och efterlysa information.

Ingen båt är i helt perfekt skick. En besiktningsman kan ge råd om vilka brister som borde åtgärdas omedelbart och vilka som kan vänta till senare.





Båtens anatomi

Varje fackområde har sin egen terminologi. Till vardags är det inte så viktigt att kalla saker vid deras korrekta namn. Sidan av båten istället för friborden eller golvet istället för durken missförstås inte av någon, men ska man beställa ett jobb av en båtsnickare eller börja diskutera limningsteknik eller konstruktionssätt är det bra att kunna skilja mellan olika detaljer och använda rätt uttryck.

Nedan beskrivs de vanligaste delarna som förekommer på de flesta båtar.

Skrov

Undertill sitter naturligtvis *kölen* (1). På segelbåtar består den i regel av bly eller järn. På motorbåtar är den oftast av trä med en slitskena av metall under. Segelbåtarnas kölar gjuts i en form för att få perfekt passning till båten.

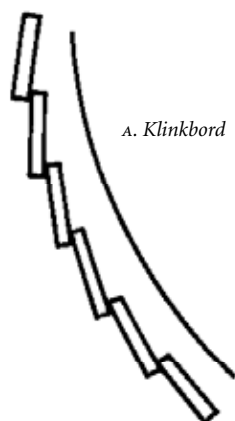
Kölen är fastbultad i *kölplankan* (2) med *kölbultar* (3) som dras åt genom ett hålrum i kölen kallat *kölficka* (4). När kölen är fastsatt fylls kölfickan igen

med bly. Bultarna kan vara gjorda av olika material som brons, rostfritt, stål eller järn. Är bultarna av järn ska man vara uppmärksam på att de kan rosta och därmed riskera att gå av. Vanliga träslag för kölplankan är ek, mahogny eller furu.

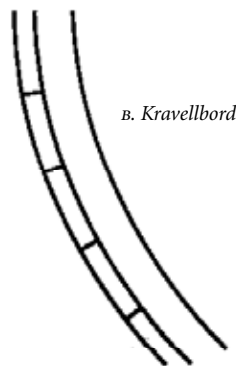
Det finns tre stävar på en båt: *förstäv* (5), *akterstäv* (6) och *roderstäv* (7). Tillsammans med kölplankan och *knät* (8) kallas allt detta för resningen. Knä kallas den förstärkning som görs i vinklar mellan till exempel kölplankan och roderstäven eller mellan akterstäven och akterspegeln. Stävarna är fästa i kölplankan med en lång lask (skarvning). Detta görs med *stävbulvar* (9). Falsen i till exempel förstäven och kölplankan där bordläggningen är fäst med skruvar kallas *spunning* (10).

Tvärs över kölplankan ligger *bottenstockarna* (11). De är fastbultade i kölplankan och ibland även i själva kölen. Bottenstockarna kan vara av trä, oftast ek, eller av stål. Eftersom bottenstockarna fungerar som tvärsnitt i båten är det viktigt att det finns *våghål* (dränering) (12) så att vatten som ligger i botten kan rinna genom bottenstockarna mot den djupaste punkten och länsumpen. På båtar med mast finns

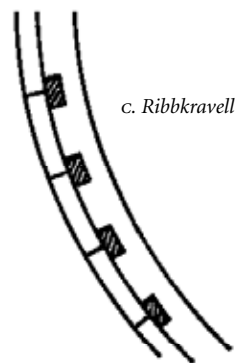
1. Köl
2. Kölplanka
3. Kölbultar
4. Kölficka
5. Förstäv
6. Akterstäv
7. Roderstäv
8. Knä
9. Stävbulvar
10. Spunning
11. Bottenstockar
12. Våghål
13. Mastfot
14. Spant
15. Balkvägare
16. Däck
17. Bordläggning
18. Skott
19. Däcksbalkar
20. Sarg
21. Karvel
22. Skarndäck
23. Mittfisk
24. Brädgång
25. Överliggare
26. Ruffbalk
27. Röstjärn
28. Hjärtstock
29. Rorkult



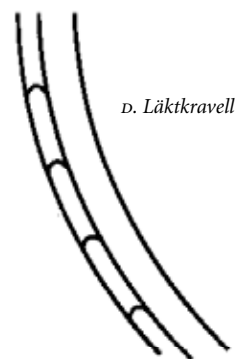
A. Klinkbord



B. Kravellbord



C. Ribbkravell



D. Lätkravell

också en *mastfot* (13) som i längdled fördelar mastens tryck. *Spanten* (14) formar skrovet och kan sägas vara båtens revben. Spanten går från kölsvinet och upp till *balkvägaren* (15) och *däcket* (16). På större båtar är det vanligt att vart tredje spant är kraftigare, antingen av metall eller av trä. På vissa båtar är träspanten lamellimmade. Dessa kraftigare spant är fastbultade i bottenstockarna. Mellan de kraftigare spanten sitter det enklare spant, så kallade basade spant. Basning innebär att spantverket värms med ånga och formas efter båtens bordläggning.

Bordläggningen (17) som är skrovets täckning är fäst vid spanten. I Sverige är det vanligt att bordläggningen är nitad till spanten. Till träspant används kopparspik med bricka och till järnspant används stål nit. Nithålet täcks utifrån med en träplugg. Utanför Sverige har det varit vanligare att borden och spanten skruvas ihop.

Bordläggningen görs enligt två olika huvudprinciper, *klinkbordläggning* (A) och *kravellbordläggning* (B). Vid klinkbordläggning ligger borden utanpå varandra och bildar en trappstegsyta. Fördelen är att det ger en mycket stark konstruktion som inte kräver så tät spantning som annars. Vid kravellbordläggning passas borden tätt ihop och bildar en slät yta. På senare tid har man börjat limma ihop kravellborden förutom att fästa dem i spanten. Det finns flera varianter av kravellbord.

Ribbkravell (C) finner man oftast på snabbgående motorbåtar. Det är tunna kravellbord med långsgående ribbor på insidan av näten (den långsgående fogen mellan plankorna) – en stark och tät lösning. *Lätkravell* (D) är ett enklare byggnadssätt med plankor som är limmade och skråspikade i varandra. Bordplankornas sidor är skålade på ena sidan och har en motsvarande utbuktning på den andra, ungefär som spontat panelvirke, för att passa i varandra och göra konstruktionen tätare.

När trä skarvas kallas det på båtar för laskning. Det kan göras på olika vis. Om en bordplanka läggs efter en annan kallas det stumlask. Om skarven förlängs genom att bägge plankor hyvlas snett på längden så att de passar i varandra kallas det snedlask. Man använder även bladlask och haklask som är olika sätt att sammanfoga två bitar trä. Vid stumlaskar i bordläggningen brukar man använda en laskbricka på insidan för att förstärka skarven.

För att få skrovhalvorna att sitta ihop bygger man in *skott* (18), båtens tvärgående väggar. Dessa placeras strategiskt efter konstruktionsritningen och fästes företrädesvis i spantningen och *däcksbalkarna* (19).

Från för till akter på insidan av spanten vid översta bordet sitter balkvägaren, nitad eller skruvad. Denna bär upp däcksbalkarna som är nedfällda och fastskruvade i balkvägaren. Däcksbalkarna, som kan vara lamellimmade eller sågade, bär upp däcket. Huvudbalkarna är liksom skotten noggrant utplacerade för bästa bärighet och görs i grövre dimensioner än övriga balkar.

Den täta och stabila övergången mellan sittbrunnens och ruffens *sarg* (20) och däck görs med *karveln* (21). Däcksbalkarna fälls ner i karveln och fästes med två kraftiga skruvar.

Överbyggnad

Ovanpå däcksbalkarna ligger själva däcket. Det finns många varianter och tekniker för uppbyggnad av däcket. Vanligast är däcksbalkar med nåtmassa emellan, dukade däck, plywood eller däck av breda mahognyplankor, så kallat skivdäck. På många båtar finns det ett *skarndäck* (22) som följer skrovets utsida och bildar en stark lådkonstruktion med det översta bordet.

Plankan i mitten av däcket som är lite bredare än däcksbalkarna kallas *mittfisk* (23). Beroende på hur ribborna är gjorda kan mittfisken vara tandad för att fånga upp ribborna. Ovanpå skarndäcket finns på många båtar en *brädgång* (24) att ta spjörn emot vid sjögång. Ovanpå brädgången finns *överliggaren* (25). Tillsammans bildar de relingen.

De stående sargarna ramar in ruffen och sittbrunnen. Direkt i sargens ovansida, eller i karveln på sargens insida är *ruffbalkarna* (26) infällda. Ofta har rufftaket en skylight som både släpper in ljus och fungerar som ventilation.

På segelbåtar och riggade motorbåtar finns *röstjärn* (27) som kommer upp genom däcket och är fästa i bordläggningen. Röstjärnens funktion är att hålla fast riggen. För styrningen är rodret fäst vid *hjärtstocken* (28). Rodret är sedan antingen direkt eller med styrvajer sammankopplat med båtens ratt eller *rorkult* (29).

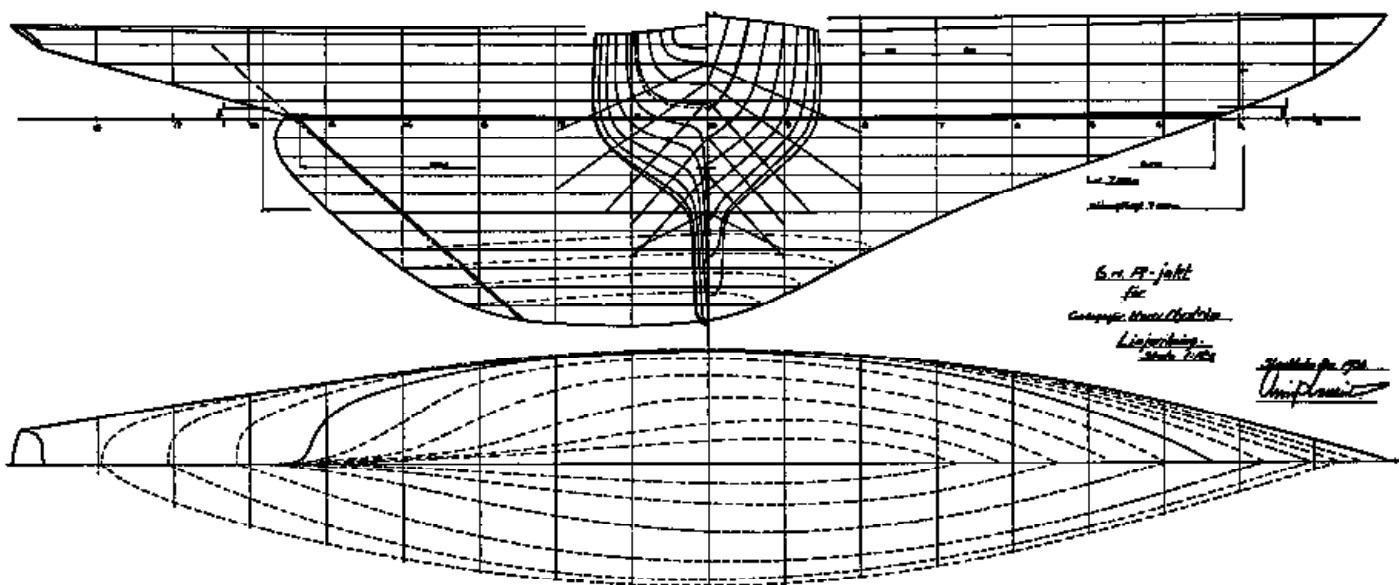
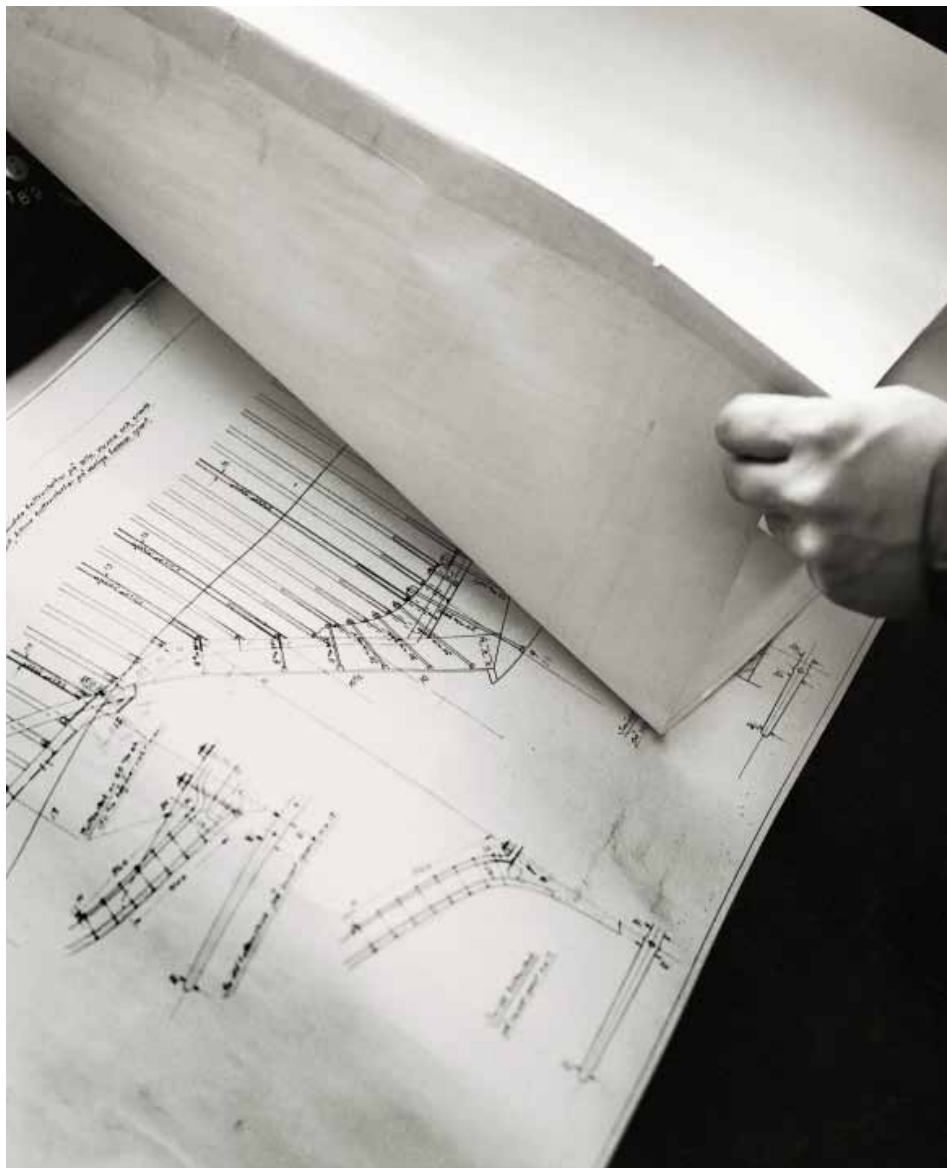
Båtritningar

Länge byggdes båtar helt utan ritningar. Det var båtbyggarens kunskap och erfarenhet och beställarens önskemål som avgjorde hur båten blev. Det var först på 1700-talet som metoder för båtritningar började utvecklas. Har du turen att ha tillgång till din båts originalritning kan det vara intressant att veta hur du ska tolka den. Det är inte alldeles självklart hur den ska läsas. När man första gången ser en båtritning framstår den som rörig och svår att överblicka. Jämfört med till exempel en husritning har en båt betydligt fler krökta linjer och ytor som inte följer några räta plan. Därför har en särskild båtritningsteknik utvecklats.

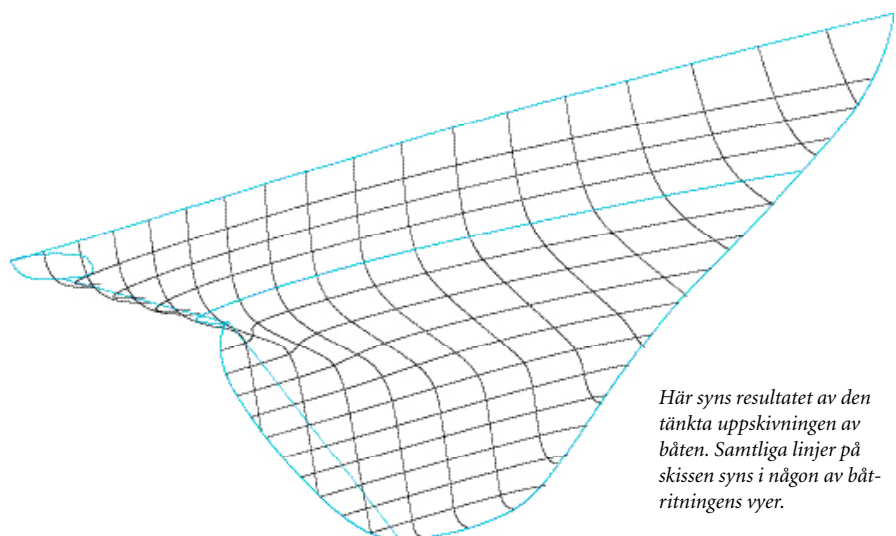
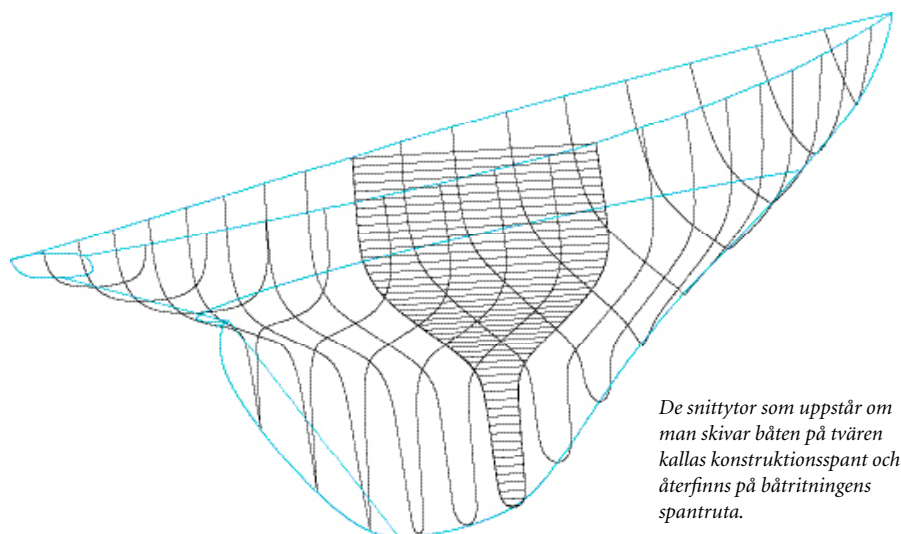
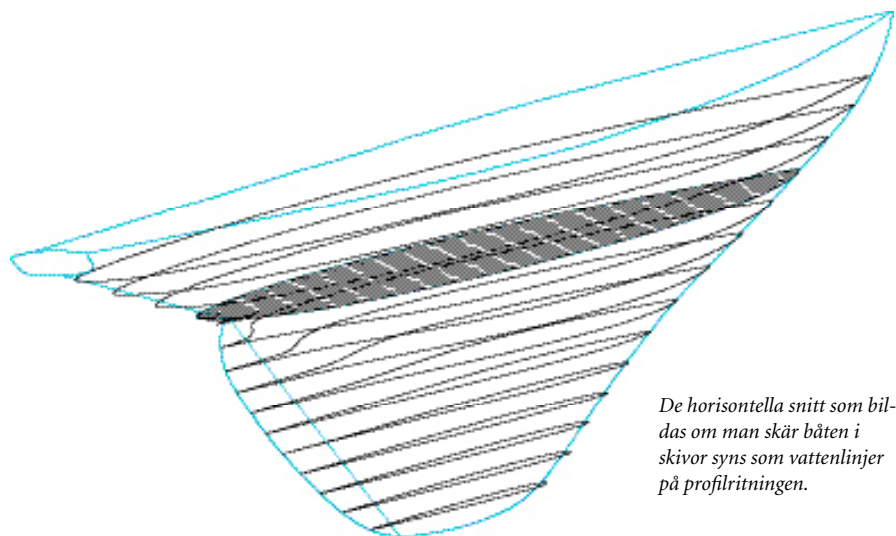
De vanligaste ritningstyperna består av tre bas-
vyer: profilritning, planritning och spantruta (se rit-
ningen av R6:an Sinkadus nedan). Även inrednings-

De tre vanligaste vyerna i en båttritning är profilritning (båten sedd från sidan), planritning (båten sedd uppifrån) och spantruta (här infälld i profilritningen) som visar flera ihoplagda tvärsnitt av

båten. Till vänster visas tvärsnittet från båtens bredaste spant och akterut, och till höger ser man tvärsnittet förut, alltså ser man båten både framifrån och bakifrån i en och samma vy.



Principskisser för båtritningens linjer



ritningar förekommer och för segelbåtar finns det även en segelritning. Grundprincipen bygger på att man tänker sig att båten skivas upp i tunna skivor på två led: horisontellt längs vattenlinjen och vertikalt längs spanten (se principskisserna). Alla linjer som finns med på ritningarna är resultat av denna tänkta uppskivning. Gör man tankeexperimentet att man först skivar upp båten enligt skisserna här intill och sedan limmar ihop den igen kan man se alla ritningslinjer som limfogar.

De horisontella linjerna kallas vattenlinjer. Den tänkta vattenlinjen, som konstruktören beräknat att båten ska flyta på, kallas konstruktionsvattenlinjen, KVL. Den verkliga vattenlinjen kallas flytvattenlinjen. Förhoppningsvis sammanfaller de.

Ta en titt på profilvyn på ritningen på motstående sida där man ser båten från sidan. De vågräta linjerna är helt enkelt de olika vattenlinjerna. De vertikala linjerna kallas spantruter eller konstruktionsspannt. Spantsnittet där båten är som bredast kallas nollspannt. På planritningen under profilvyn ser man istället båten uppifrån. Fortfarande är konstruktionsspannten de raka linjerna tvärs över båten.

Den tredje vyn, spantrutan, visar båten rakt framifrån och rakt bakifrån på samma gång. Tänk dig att båten är snittad längs nollspantet, alltså där båten är som bredast. Till höger ser du hur båtens linjer ser ut föröver, och till vänster ser du hur båtens linjer ser ut akteröver. Spantrutan innehåller ritningen alla konstruktionsspannt i samma vy.

Något som gör ritningen lite mer svåröverskådlig för amatören men underlättar för båtbyggarna är de diagonallinjer som utgör begränsningslinjer för båtens skrovform. Diagonallinjerna är viktiga för att få rätt form på skrovet i båtens längdriktning, och vid konstruktion eftersträvar man att få dem vinkelräta mot spanten. Lutningen varierar med spanten, vilket syns i spantrutan på motstående sida.

Uttrycket lateralplan förekommer också när man pratar om båtritningar. Med det menas båtens undervattensskropp sedd från sidan, alltså profilen av den del av båten som finns under vattenlinjen. Dessutom finns det vertikallinjer som skär båten i snitt parallella med mittlinjen och som anger avstånden mellan däckslinjen och båtens undersida.



ZMS

ZMS

BTR

779

BTR

1/2

Trä

Skogsbruk med inriktning på båtbyggeri var förr en väl utvecklad verksamhet i Sverige. Framförhållningen var stor och en viktig uppgift var att förse den svenska flottan med råmaterial. De mest kända planteringarna för detta syfte är förmodligen ekskogarna på Visingsö. I början av 1800-talet anlades där en fyra hundra hektar stor ekskog som skulle ge råmaterial till flottans fartyg. Planteringen skedde på kungens uppdrag och leddes av en Israel Ström som även var ansvarig för den kungliga Djurgården i Stockholm. Men när ekarna vuxit klart hade flottans behov av ek minskat och virket används istället för andra ändamål.

Även för båtbyggeri i mindre skala planerade man förr för råmaterialtillgången. Framförallt de mindre varven planerade sin produktion i god tid. Äldre personer kan berätta historier om hur det gick till förr när man snarade skog. Ett träd tvingades till att växa i en böj med hjälp av en kätting som man spände ned. Med denna metod kunde man få virke till en mycket fin förstäv med hela fibrer efter ungefär tio till trettio år. Man tog också vara på naturligt krokväxt timmer. Virket förvarades under takstolarna på logar i många år innan det användes. Den sämsta kvaliteten användes för husbyggnad, lite bättre virke användes till möbler och det finaste virket till att bygga båtar.

Idag finns det nog ingen båtbyggare som är självförsörjande på virke och förmodligen ingen som planerar med samma tidsperspektiv som när ekarna planterades på Visingsö. Det är emellertid inte mindre viktigt idag att välja rätt virke till båtbyggen.

Numera är det svårt att få tag på annan mahogny i hel stock än afrikansk. Den sydamerikanska mahognyn får inte längre exporteras oförädlad. Afrikanska mahognystocker kommer till Sverige i längder om åtta till tio meter. Stockarna på bilden är drygt en meter i diameter.

Välj rätt träslag

En stor del av jobbet i ett förstklassigt bygge görs redan när virket väljs ut. Det gäller att välja ett väl torkat träslag med rätt hållfasthet och vikt och en vacker ådring och nyans. En båt ska hålla i många decennier och det tar flera månader att bygga den, så det finns ingen anledning att försöka spara några kronor genom att välja ett sämre virke eller billigare träslag.

Virket i en båt får utstå stora påfrestningar. Mahogny klarar av att utsättas för kraftig solvärme år efter år, den kan sitta under vattenytan i ständig väta i fem månader och sedan stå på land i minusgrader resten av året, så det är ingen slump att det är ett populärt träslag. Mahognyn är vad båtbyggarna kallar formstabil. Det betyder att den rör sig mycket lite vid temperatur- eller fuktighetsväxlingar. Andra fördelar är att den är vridstyv och inte innehåller några fetter eller garvsyror som försvårar arbetet.

Men mahogny är inte bra i alla sammanhang och det är därför inte det enda träslaget som används till träbåtar. Hos virkesgrossisterna finns det mesta och ett besök är en exotisk upplevelse. Här finns päron, körsbär och apel bredvid mer vanliga båtträslag som mahogny, ek och oregon pine i många olika kvaliteter. Varje träslag och virkeskvalitet har olika användningsområden.

Även om man är beredd att lägga ner mycket pengar och tid på att hitta material till båten är det ingen lätt uppgift att få tag på det, i alla fall inte för den som bara behöver små kvantiteter och inte vill köpa in hela kubikmetrar av exotiska träslag. Grossisterna kan ibland sälja hela plankor om man ska göra något större jobb på båten, men de är inte särskilt roade av att sälja ströbitar till båtägare. För enskilda båtägare är det förmodligen enklast att vända sig till ett båtsnickeri. Även andra snickerier arbetar med virke av båtqualität, men det är ofta mycket torrt och kommer att svälla en aning när det används utomhus på båten. Båtbyggare brukar låta virket ligga utomhus ett par månader så att det kan akklimatisera sig innan arbetet påbörjas.

Tänk på att alla delar på en och samma plankor inte håller samma kvalitet. Virke från trädets yttre delar har sämre egenskaper och känns i regel igen på sin ljusare nyans.

Obehandlat trä

Ek

Ask

Teak

Afrikansk mahogny

Sydamerikansk mahogny

Furu

Gran

Oregon pine

Spruce

Lärk

Fernissat trä

Ek

Ask

Teak

Afrikansk mahogny

Sydamerikansk mahogny

Furu

Gran

Oregon pine

Spruce

Lärk

Översikt av de vanligaste träslagen i svenska båtar

	Användning	Utseende	För- och nackdelar
Ek	Stävar, kölplankor och bottenstockar. Även till spant, bordläggning, motorbäddar och sargar. För stommar används rå, otorkad, ek.	Torkad ek är ljusbrun till mörkbrun. Rå är den gyllengul till grågul. Ytveden är ljusare än kärnveden.	Ek är ett hårt och tungt träslag som lätt spricker när det torkar. Genom sin styrka och tyngd passar ek till stommar där tyngden inte är ett stort problem. Ekträ innehåller garvsyra som gör att det motstår röta bra, men syran angriper järn. Tänk också på att ytveden inte alls har samma motståndskraft som kärnveden. Ekträ är svårt att limma och krymper och sväller mycket vid skiftningar i temperatur och fuktighet.
Ask	Spant, ruffbalkar, listverk och till andra platser i båten där man vill framhäva linjer.	Ljusgul till ljusbrun med kraftiga ådringar.	Ask är ett hårt och svårbearbetat träslag men låter sig basas utan problem. Om det blir instängt och inte får andas bildas lätt röta, till exempel bakom skott och bottenstockar. Relativt svårlimmat, i övrigt ganska likt ek, till och med lite tyngre.
Teak	Däck och däckssnickerier samt till inredning.	Mörkbrun men vid oxidation blir den med tiden grå. Vid sågning blir den tillfälligt gröngul.	Rör sig lite. Innehåller gott om hartsliknande oljor som gör den mycket tålig mot röta. Teak är svår att ytbehandla och limma, och den sliter hårt på verktygen på grund av att den innehåller kisel, små sandliknande partiklar, som försvårar bearbetningen. Kräver ingen ytbehandling.
Mahogny	Bordläggning, däck, stävar, ruffar och däckssnickerier samt till inredning.	Det finns många olika sorter som skiftar från ljuslila över ljusbrun till mörkt brun. Blir med tiden mörkare men bleks av solexponering. Ytveden som är betydligt ljusare än kärnan drar mot grått och ska undvikas vid båtbygge.	Lättbearbetat och hårt träslag vilket gör det formstabil om än något sprött. Det rör sig mycket lite. Enkelt att ytbehandla och olja in. Det finns många olika typer av mahogny. Man delar upp dem i afrikansk eller sydamerikansk mahogny. Den afrikanska mahognyn går att få tag på i hel stock och passar därför till nybyggnadsprojekt där samma struktur och färg är önskvärd. Mahognyn har mycket goda egenskaper vid limning. Blir lätt förstörd av rostande järn och kan frysa sönder vid stävar.
Furu	Bordläggning, balkvägare, däcksbalkar och andra bärande balkar. Används också till däck som ska dukas.	Ljust träslag som är gulare ju mer harts det innehåller. Ytveden är ljusare och mjukare än kärnveden.	Furu har en lång historia i nordiskt båtbyggeri. Den klarar rostangrepp från till exempel järnspant relativt bra. Blånar dock lätt och rör sig relativt mycket och är därför bättre till klinkbordläggning än till kravell. Var noga med att använda fullmogna träd med täta årsringar.
Gran	Mast, bommar och åror (rundhult) på grund av relativt låg vikt. Används också till dukade däck.	Vitare än furu men har tydligt markerade kvistar som är mycket mörka. Kvistarna kan krympa vid torkning och efterlämna hål.	Mycket lätt träslag som är enkelt att limma. Tål ej att vara instängt. Blånar lätt. Det kan vara svårt att få tag på långa kvistfria längder. Inte lika hållfast och hårt som furu men har större seghet.
Oregon pine	Däck, innertak, bordläggning, balkvägare, balkar och rundhult.	Gyllengul till rödbrun. Mellan olika plankor kan det vara stor skillnad på strukturen på årsringarna.	Oregon pine är enkelt att limma och går att få tag på i långa längder. Ungefär lika hållfast som furu men något tyngre på grund av högre hartsinnehåll vilket även ger bättre motstånd mot röta. Spricker lätt vid bordläggning.
Spruce	Master och bommar (rundhult). Däcksbalkar.	Ljust gult, nästan vitt träslag.	Finns i långa fina, kvistfria längder. Mycket bra vid limning. Lätt träslag som inte blånar och som tål vanskötsel relativt väl.
Lärk	Bordläggning.	Gyllengult till ljusbrunt. Kraftiga årsringar.	Spricker lätt. Enkelt träslag att limma och det finns att få tag på i långa längder.



Tågvirke

Att ägna tågvirket lite uppmärksamhet förhöjer båtens helhetsintryck, och om du lär dig lite om språkbruket kan du hålla stilen på bryggan och slipper prata om snören och knutar.

Tågvirke är vad förståsigpåarna kallar allt som vi andra kallar rep, linor, snören etc. Tågvirke är ett samlingsnamn. Vi kommer här att tala om rep. När ett rep får en uppgift händer något intressant: det byter namn och blir en tamp eller en lina, till exempel en ankarlina eller en aktertamp. Tamp kallas också ibland den sista delen av ett rep, därav uttrycket på sluttampen. På segelbåtar kallas ett rep som används för att reglera seglen för skot eller fall och i vissa fall även gaj. Man hissar seglen med fall och reglerar dem under segling med skot.

Det finns två huvudtyper av rep: slaget och flätat. Slaget rep består av garn som tvinnats till kardeler som sedan slagits (vridits) ihop till rep. Garnet består av spunna fibrer av konst- eller naturmaterial. Oftast har rep tre kardeler och kallas då för treslaget rep eller treslaget tågvirke. Fler kardeler förekommer och man säger då fyrslaget rep och så vidare. Ibland kallas kardeler för dukter. Dessa uttryck används synonymt. Flätat rep är ett modernare påfund. Flätningen gör repen och linorna smidigare och jämnare, men å andra sidan är flätat rep betydligt svårare att splitsa, det vill säga att fläta ihop ändar av tågvirke till en permanent ögla eller skarv. Flätat rep har i regel en mantel eller ett hölje kring en kärna i mitten.

Traditionellt har rep alltid inneburit naturfiber. De vanligaste materialen har varit bomull, sisal, ko-

kos, manilla och hampa. Nuförtiden är det svårt att hitta rep av något annat än konstfiber om man inte går till specialbutiker, vilket helt enkelt beror på att konstfiber är så mycket bättre. Det varken ruttnar eller möglar om det blir fuktigt, det är lätt att arbeta med och det har generellt högre brottgräns och slitstyrka. Nackdelen är att det inte luktar lika gott som naturfiber och ibland säljs i anskrämliga färger som ser illa ut till mahogny och kromad mässing.

Konstfiberrep görs i polypropylen, polyester, nylon, polyetylen eller aramid (kevlar). En obestridlig fördel med konstfiberrep av polypropylen är att det flyter. Det är bra vid förtöjning i boj eftersom repet inte riskerar att trassla in sig i propellern. Å andra sidan har det lite sämre slit- och brottstyrka än rep av andra material, så man får ta till lite grövre dimensioner om man väljer polypropylenrep.

Kan man leva med lite fusk och avsteg från de rättroendes smala stig finns det rep av konstfiber som ser ut som naturfiber. Man måste inte ha gröna och rosa tappar bara för att man väljer konstfiber. Bristen på tjärdoft kan man lösa genom att använda lite tjärad tamp på strategiska platser (eller genom att dricka rökig whisky medan man arbetar). Tjära används traditionellt till tågvirke av naturfiber av samma anledning som man använder det till båtar – för att fuktskydda och konservera.

Skicket på tågvirket ombord säger en del om hur sjömansmässig besättningen är. Det ska vara ordning och reda bland repen och det ska finnas gott om dem. Det vore till exempel synd att missa en bra naturhamn bara för att ankarlinan är för kort eller för att det inte finns tillräckligt med rep för att förtöja säkert.



Sjömaning

Sjömaning är ett gemensamt namn för alla typer av reparbete. Förr, på segelfartygens tid, var det livsviktigt att besättningen behärskade en stor mängd knoppar och att de hann ägna sig åt att underhålla tågverket ombord. På ett stort skepp kunde det handla om åtskilliga kilometer rep som krävde tillsyn. För att få en anständig nivå på en fritidsbåt räcker det dock gott om man behärskar fyra basknopar och det är bra om man kan tagla och splitsa.

Det man verkligen bör kunna om sjömaning går snabbt att lära sig och för den som vill fördjupa sig finns många knopböcker att välja mellan. Bland dessa måste en särskilt nämnas: *The Ashley Book of Knots*. Det är en volym på över sex hundra sidor som du med lite tur kan hitta på antikvariat eller i någon nytryckt version i bokhandeln. Den fungerar som ett uppslagsverk och har kommit i flera upplagor på olika språk, men tyvärr inte på svenska. Referenser till boken finns i skönlitteraturen: i romanen *Sjöfartsnytt* av Annie Proulx inleds varje kapitel med ett utdrag ur denna knopbibel.

För att slippa skämmas ombord bör du bemästra råbandsknop, halvslag (och dubbelt halvslag) påstek samt stoppknopen åtta, även kallad fiol. Dessutom bör du lära dig hur man splitsar och hur man taglar repändar så att de inte slår upp sig. När du sedan känner dig mogen är det dags att ge dig på dekorknoppar som valknop och olika repmattor. Om du lägger ner lite extra arbete ser båten mer inbodd och personlig ut. Det är som bekant detaljerna som gör skillnaden. Sjömaning är inte bara nyttigt, det är också ett rofyllt sätt att fördriva kvällarna ombord, medan man sitter och ljuger om dagens segling.

Litet tågvirkeslexikon

BUKT Uppstår när ett rep böjs till en ögla utan att korsa sig självt. Uttrycket används till exempel för att förklara hur knopar slås. Jämför törn.

FALL Rep som används för att hissa och reva ett segel.

GARN De tunna trådar som tvinns ihop till kardeler. Garnet består av spunna fibrer.

KABEL Grovt tågvirke som har tillverkats genom att man slagit samman tre stycken treslagna rep eller trossar.

KARDEL Delarna som slås samman till ett rep. Kallas också dukter.

MÄRLING Tvåtrådig tunn linna, ofta av tjärad hampa. Används exempelvis för tagling.

SAMSA Att dra åt och justera en knop.

SKOT Rep som används för att reglera ett segel.

SPLITSA Att fläta ihop ett reps kardeler till en permanent ögla eller skarv.

STEK Annat namn för knop. Stek kommer från holländskan. Uttrycket används i namnet på vissa knoppar, till exempel skotstek.

TAGLING En tagling görs i repändar för att hindra dem från att tvinna upp sig.

TAMP Antingen den sista delen av ett rep som används för att exempelvis slå en knop eller ett rep som används för ett särskilt syfte, till exempel en aktertamp.

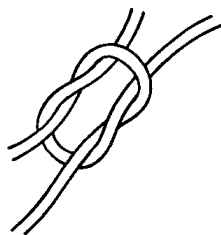
TIR Mellanrummet mellan kardelerna i ett rep kallas tir.

TROSS Med tross menas grövre tågvirke. Oftast med en diameter över 25 mm.

TÅGVIRKE Samlingsnamn för rep, linor och allt annat som består av sammanlagda fibrer.

TÖRN När ett rep läggs i en ögla och korsar sig självt. Jämför bukt.





Råbandsknop

Den första knopen man lär sig är oftast råbandsknopen. Den kan de flesta redan innan de börjar intressera sig för tågvirke, båtar och knopar. Knopen används för att hålla ihop paket eller buntar eller för att skarva två lika tjocka rep. Den ska dock inte användas för att skarva rep som utsatts för stor eller varierande belastning eftersom den kan glida. Använd då hellre pålstäk. Slår du den fel kallas den kär-ringknop och glider ännu lättare. Namnet råbandsknop kommer av den ursprungliga användningen: att fästa råsegel vid rårna, det vill säga råseglen som sitter på de horisontella rundhulten på masten.

Råbandsknopen slås som två vanliga överhandsknopar efter varandra enligt illustrationen. Ändarna ska komma ut på samma sida om bukten för att det ska vara en råbandsknop.



Åtta

En åtta, eller överhandsknop i åtta som den egentligen heter, används som stoppknop i änden av ett rep som man inte vill ska glida ur ett hål eller ett skotblock. (Den kan också vara användbar för att hindra tamparna i ett snörlås från att försvinna in i påsen eller jackan.) Det finns många olika stoppknopar. Åttan är den enklaste och kallas ibland för fiol på grund av sin form som påminner om en fiols resonanslåda.

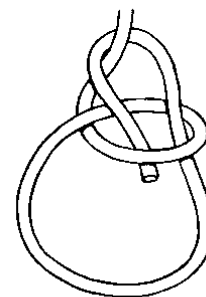
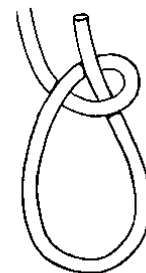
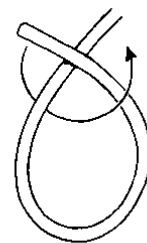
När du slagit den drar du åt den hårt så att knopen bildar en rejäl knöl på repet. Syftet är att den ska bli så stor som möjligt.

Pålstäk

Pålstäk är en av de mest användbara knoparna och kan till exempel användas vid förtöjning i bryggan eller runt ett träd eller påle (därför namnet). Den kan också användas för att göra fast ankaret, för att skarva två rep eller för att skapa en fast ögla. Knopen pålstäk är mycket stabil och säker, dessutom är den enkel att lösa upp igen även efter det att den utsatts för stor belastning. Den är dock svår eller omöjlig att få upp om den är belastad.

Det finns en liten historia för barn om en prinsessa och en drake som man kan använda som minnesregel när man slår ett pålstäk. Tänk dig öglan på repet som en sjö och änden som en drake som kommer upp ur sjön och tar prinsessan om livet med sig ner i djupet.

Du låter tampen gå runt ett träd eller bryggögla och lägger sedan en törn (ögla) med den längre änden av repet. Därpå för du upp tampen genom öglan och lägger den under och runt den fasta parten av repet innan du för ner den genom öglan igen och drar åt, samsar, knopen.

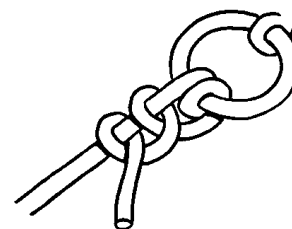
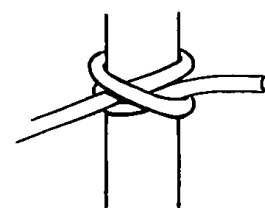


11

Dubbelt halvslag

Halvslag används nästan aldrig som en egen knop utan är i regel en del i andra mer avancerade knopar. Halvslag är en så kallad förbands- eller fastgörningsknop som är enkel att lösa upp, och den kan användas för att binda om eller bunta ihop något. Med dubbelt halvslag kan man till exempel lägga fast runt en pollare.

En variant på det dubbla halvslaget är dubbelt halvslag om egen part. Då slår man knopen om samma rep som det slås med istället för om en pollare eller bryggoring. Dubbelt halvslag om egen part kräver inte så mycket rep och kan vara bra om du har korta tampar. En annan finess är att knopen kan justeras och skjutas längs repet ungefär som när man spänner en tältlina. Slår man knopen kring till exempel en bryggoring kan man först säkra den med ett extravarv runt ringen.





Dubbelt halvslag om egen part



Taglade repändar



Kortsplits



Pålstek



Råbandsknop



Stoppknop, åtta



Ögonsplits



Kortsplits

Båten och plånboken

Ekonomi är inget som träbåtsägare gärna talar om. Det kostar pengar att hålla sig med båt, det måste man ha klart för sig innan man skaffar en. Ibland kan det kännas som om båten är ett svart hål man öser pengar i. Segelbåtsägare brukar säga att segla är som att stå i duschen och riva sönder tusenlappar. Fullt så illa behöver det inte vara, men det kan vara bra att inte bokföra alla utgifter. Gör man det börjar man kanske fundera över om båtägandet verkligen är värt priset, och sådana grubblerier klarar man sig bäst utan. Det är också kutym att inte tala om pengar båtägare emellan, precis som ägare av entusiastbilar inte diskuterar hur mycket bensin bilarna drar. Alla vet att det är dyrt och ingen blir gladare av att påminnas om det.

Den första och mest uppenbara kostnaden är köpet av båten. Det är dock viktigt att inte stirra sig blind på priset. Köpeskillingen blir snabbt marginell när man ser på totalekonomin för en båt. En billig båt kan straffa sig senare, medan en lite dyrare båt kan vara billig att äga i längden.

Det finns en del utgifter som man helt enkelt inte kommer ifrån utöver själva båtköpet, nämligen kostnaden för båtplats, försäkring och vårrustning. Om man väljer att ha båten på en kommersiell marina köper man sig fri från en del arbete och bekymmer. Båtklubbarna är i regel billigare, men där måste man vara med och arbeta vid sjösättning och upptagning samt sköta städdagar, nattvakter med mera. Samtidigt är just detta en del av charmen. Klubblivet erbjuder en större gemenskap och sällskap på kvällar och helger när man är där och jobbar på båten. Det finns också fler att fråga när man känner sig osäker på något som ska göras.

De flesta klubbar föredrar att man har både sommarplats/bryggplats och vinteruppläggning av båten på klubben. Priset beror på hur stor båt man har och brukar sättas efter hur många kvadratmeter båtskjul och många bryggmeter båten kräver. En del klubbar har en praktisk gräns för hur stora båtar de kan ta in. Priset skiljer sig mellan klubbarna men det ligger i genomsnitt mellan 1 500 och 4 000 kronor per år.

Att försäkra gamla träbåtar är relativt billigt; oftast räcker det med några hundralappar per år.

Äldre träbåtar stjäls sällan och stulna båtar är svår-sålda eftersom de i regel är unika. Försäkringsbolagen brukar ge rabatt om man har nautisk kompetens, skepparexamen eller förarintyg. Ju snabbare och modernare båt, desto högre försäkringskostnad. För en äldre träbåt är det dock svårt att komma över tusen kronor per år. Som med andra försäkringar lönar det sig att ringa runt och kolla med flera bolag. Det finns ett antal försäkringsbolag som specialiserat sig på båtförsäkringar, till exempel Atlantica och Svenska Sjö. De brukar också ha de bästa priserna. Försök att ta reda på vad andra båtägare har för erfarenheter så att du får en uppfattning om hur villigt försäkringsbolagen betalar ut pengar efter en skada. Att få reda på hur de värdesätter eget arbete vid reparationer är också intressant.

Vårrustningen kräver sitt. Du behöver fernissa, färg, bottenfärg, penslar, sandpapper med mera. Räkna med att det går åt ett par tusen kronor per säsong i rent förbrukningsmaterial.

Sammantaget och lågt räknat kan du alltså klara en säsong utan några särskilda renoveringar eller inköp på under fem tusen kronor. Å andra sidan är sådana säsonger sällsynta. Ofta är det något som måste åtgärdas och då kan det kosta mycket mer.

Den första säsongen kan verktyg bli en dyr post om du inte redan har en bra uppsättning. Du kommer också att behöva köpa presenning och bockar med mera för båtskjulet om detta inte ingick i båtköpet. Snåla varken på båtskjul eller på verktyg – du ska leva med dem i många år. Här som så ofta annars lönar det sig att köpa kvalitet även om det svider i plånboken. I kapitlet "Båten på land" kan du läsa mer om verktyg och täckning av båten.

Har man inte obegränsat med pengar kan det vara bra att sätta av pengar varje år till en egen liten båtfond. Rätt vad det är behöver något mer omfattande göras på båten, och då är det skönt att ha pengar undanlagda, i synnerhet om båten behöver en ny motor eller nya segel. Det handlar mest om att lura sig själv att det inte är så dyrt med båt, men det brukar fungera.

Det är somrarna som gör allt arbete mödan värt. Det är viktigt att få komma ut ordentligt minst några veckor varje år för att känna sig motiverad till nästa säsong på land. (På bilden syns fyren Svängen utanför Sandhamn i Stockholms skärgård).



MARIETTA
LULEA

Namngivning

Det är få förunnat att döpa en träbåt idag eftersom det knappast nytillverkas några. Naturligtvis kan man döpa om en båt som man tagit över, men det anses betyda otur. Bortsett från detta försvårar namnbyten möjligheten att söka båtens historia i rullor och matriklar. Det finns heller ingen större anledning att byta namn på en båt. Det är ofta kärleksfullt givet, inte sällan med fyndiga associationer och i regel resultatet av mycket tankemöda. Namnet är en del av båtens historia och personlighet.

Båtnamn har nästan alltid kommit till för att hedra någon. Idag är det nog ofta en närstående kvinna eftersom många båtar får kvinnonamn, men så har det inte alltid varit. Kvinnonamn på båtar började bli vanligt i slutet av 1700-talet men har aldrig varit allena rådande. Därmed kan vi också slå fast att en båt inte nödvändigtvis är en hon. Många båtar har könsneutrala namn och det var länge vanligt med mansnamn. I Skandinavien är det allmogebåtar som fiskebåtar och vedjakter som traditionellt haft kvinnonamn. Det är förmodligen i enlighet med den traditionen som många fritidsbåtar döps idag.

Det finns en oskriven regel som fått viss spridning att båtnamnet ska vara ett kvinnonamn med fyra stavelser och A som sista bokstav, till exempel *Amorella*, *Veronica* och *Isabella*. Det finns också en gammal myt om att när båtbyggaren tog det första hyveltaget på kölstocken fick spånet som lossnade avgöra om båten skulle vara en hon eller en han beroende på hur det landade. Ofta fick träbåtarna sitt namn redan innan de ritades. Beställaren och kon-

struktören behövde helt enkelt ett namn på projektet de arbetade med.

I äldre tider ville man blidka gudarna och få deras beskydd genom att döpa båten till deras ära. När vi idag döper båtar med champagne är det en sentida variant av tidiga båtdop med heligt vatten och offergåvor. Mer pragmatiskt eller profant lagda båtägare har valt att hedra andra makter som regenter och nationalhelgon. Det handlar inte sällan om att blidka båtens finansiär och beskyddare. Ett exempel på detta är regalskeppet *Vasa*.

Att båtar alltid varit viktiga för oss nordbor vittnar mytologin om. De nordiska gudarna Frej, Loke och Balder hade alla namngivna båtar med olika egenskaper. Frejs *Skidbladner* hade egenskapen att alltid ha förliga vindar. Lokes likskepp *Nagelfar* var enligt myten gjort av döda människors naglar. Balders *Hringhorni* hade en ringformigt böjd förstäv.

Djurnamn på båtar har varit vanliga sedan vikingatiden. Idag finns många exempel på fågelnamn som *Tärnan*, *Svalan* och *Falken*. Men det är inte bara gracila fåglar som skänkt inspiration. På 1500-talet fanns till exempel örlogsfartyget *Elefanten*.

Att ange båtens namn på stäven eller akterspeglarna är ett relativt modernt påfund. Bruket uppkom i Holland på 1600-talet. Från och med slutet av 1700-talet måste engelska båtar vara tydligt märkta med namn och hemmahamn. I Sverige kom en sådan lag först 1902.

Går man längs bryggorna vid en gästhamn idag får man nog säga att kvinnonamn dominerar, men uppfinningsrikedomen är stor. Och tvärt emot vad man först kan tro är det de lite friare namnen som har längst historiskt belägg.

Båten på land





Med båtsäsong menas inte bara sommaren – varje år har fyra båtsåsonger med olika innehåll. Vi har delat upp det här kapitlet i höst, vinter och vår för att täcka in det som behöver göras på båten under året. Sommarsäsongen behöver knappast någon närmare beskrivning. Sista avsnittet behandlar lite större arbeten och sådant som man inte behöver göra så ofta, i synnerhet inte om båten kontinuerligt hålls i någorlunda gott skick.

Höst

När hösten närmar sig och båten ska tas upp på land kan det kännas lite vemodigt. Men att sjösäsongen är slut betyder inte att båtlivet är slut – nu får man istället tid att ta hand om sin båt ordentligt och rusta upp den inför nästa sommar.

I Mellansverige och Mälardalen brukar upptagningen ske kring månadsskiftet september/oktober. Längre norrut tas båtarna upp tidigare och söderut lite senare. Det viktiga är att båtarna hinner täckas och att de får torka ut ordentligt innan dygnsmedeltemperaturen kryper under nollstrecket. Om båten fortfarande är fuktig när det blir riktigt kallt bildar fukten is som expanderar och spränger sönder träet.

Försök att tömma båten på så mycket du kan före upptagningen, i synnerhet sådant som kan fara illa över vintern. Lösa grejer som ligger kvar kommer bara att vara i vägen när du ska arbeta med båten under hösten och vintern, och om du tömmer båten slipper du oroa dig för att få något stulet. Ta hem alla textilier och allt tågvirke. Om du inte gör det bildas det lätt mögel i båten som kan sprida sig till träet. Tvätta och gör rent så mycket som möjligt innan du stuvar undan det och förvara det torrt under vintern. Rep och linor kan du köra i 40 grader i tvättmaskinen så blir de som nya.

Det är häpnadsväckande hur mycket utrustning som ryms även i en relativt liten båt. Försök förvara alla båtgrejer på en och samma plats under vintern så att du slipper yra runt och leta efter dem när våren kommer. Har du möjlighet är det praktiskt att förvara allting som hör till båten i ett separat källar- eller vindsförråd.

Upptagning

På en kommersiell marina brukar man kunna välja när båten ska tas upp och man behöver inte själv närvara vid upptagningen. Har man båten hemma på tomten eller löser upptagningen själv är tidpunkten också flexibel, men det kan vara bra att vara ute i god tid med förberedelserna så att båten inte kommer upp alltför sent på säsongen.

Båtklubbarna fastställer ett datum då båtarna ska upp som medlemmarna måste rätta sig efter. Många klubbar hyr en kranbil för upptagningen.

Andra har sinnrikt konstruerade båtagnar som man med handkraft flyttar runt båtarna med innan de läggs upp på sina bockar. I båda fallen är tålmodet litet med den som inte har ordning på bockarna eller för klen pallningsvirke. Det är inte roligt att låta de andra vänta medan man springer runt och försöker rädda situationen med en båt som väger ett par ton balanserande på båtagnen eller dinglande ovanför huvudet. Att låta kranbilen vänta är dessutom inte gratis. Se till att ha ordning på dina grejer och skaffa dig kraftiga, lätt överdimensionerade





Upptagning på Tranebergs segelsällskap i Mälaren. Många klubbar använder fortfarande system med räls och slipvagnar istället för kranbilar.

bockar som kan användas år efter år. Du kan antingen snickra ihop dem själv eller köpa färdiga metallbockar eller stöttor som är enkla att använda men som kostar lite mer. Har du en lång båt eller en båt med centralt placerad motor är det bra att ha en extra bock mitt under båten som avlastning. Annars kan den "hänga ner sig" och utsättas för onödiga påfrestningar. Segelbåtar vilar i regel på kölen men ska avlastas med bockar i fören och aktern. När båten kommit upp på land märker du bockarna med för och akter samt ditt namn. Det underlättar nästa höst.

När båten väl är uppe är det dags att tvätta den. Fuktig smuts lossnar betydligt enklare än smuts som hunnit torka och kanske måste slipas bort. Man kan använda högtrycksspruta för den utvändiga tvättningen, men det har vissa nackdelar. Sprutar man för kraftigt kan vatten tränga in i träet så att det inte hinner torka ut före vintern, och är man inte försiktig kan man råka skada loggivaren, ett litet skovelhjul under båten som hör till loggmätaren och som inte är dimensionerat för att klara högtryckssprutor. Även av miljöskäl bör man vara försiktig med att

använda högtrycksspruta eftersom flagor med giftig bottenfärg lätt lossnar av trycket och blandar sig med vattnet som sedan rinner ner i marken.

Innan du ger dig i kast med insidan av båten är det bra att skruva bort dyvikan (bottenpluggen) så att allt sköljvatten kan rinna ut ordentligt. Glöm dock inte var du lägger den. Sju månader senare när båten ska i igen kan det uppstå panik om den är försvunnen. Ett bra tips är att fästa dyvikan vid bocken eller båtvalet med kraftig tejp.

Alla ytor på insidan av båten ska rengöras och torkas. Vatten som får ligga kvar mellan spanten och längs bottenplankan kan frysa och därmed riskera att skada båten inifrån. Har du klinkbordläggning ska du torka ur alla klink. Torka även upp slagvattnet i botten eftersom det ofta innehåller oljerester som kan förstöra träet och försvåra för till exempel linolja, mönja eller färg att få fäste.

Inombordsmotorer och stora utombordare som man inte kan ta med sig hem ska konserveras. Varje höst har båttidningarna artiklar om hur man ska göra. Ta om möjligt hem propellern, eftersom den är stöldbegärlig och dyr att ersätta.



Billiga och tunna presenningar håller bara ett par säsonger. Har du möjlighet är det bättre att låta måttbeställa presenningar av kraftigare kvalitet.



Täckning

Se till att få båten täckt så snart som möjligt sedan den kommit upp på land. Lite grovt kan man säga att varje vecka utan täckning på hösten med nedfallande löv och frostnätter ger dig en dryg arbetsdag på våren. Därför ska båten under tak så snart det bara går, gärna redan samma dag som upptagningen. Det är täckningen som avgör hur väl båten klarar vintern. Ägna därför lite tid åt att tänka ut vad du behöver.

Ett bra båtskjul ska vara tätt uppfifrån och stadigt så att det inte rubbas av höststormarna eller bågvar under snöns tyngd. Det ska också vara rymligt, trevligt att jobba i och lätt att sätta upp och montera ner. Det ultimata båtskjulet är en fuktreglerad hangar som håller plusgrader året om, men det är förstås få som har tillgång till en sådan. Istället får man försöka skapa ett båtskjul med så bra förutsättningar som möjligt.

På en båtklubb är det oftast ont om plats och därför brukar det finnas regler för hur tätt båtarna måste stå och för hur stora skjulen får vara i förhållande till båtarna. Ibland kan det tillåtna avståndet vara så litet som 35 centimeter från båtsidan till presenningen. Med så liten marginal blir det trångt när man ska ytbehandla friborden men det går om man rör sig försiktigt. Vissa klubbar baserar avgiften på hur stort skjulet är. Att betala lite mer för att få ha ett lite större skjul är väl använda pengar.

Det finns många olika typer av båtskjul. En vanlig modell för plastbåtar är en röstställning i aluminium. En sådan har många fördelar: den är enkel att sätta upp, den har lång livslängd och den går att komplettera med reservdelar. Nackdelen är att den är lätt och därför måste förankras väl. Vissa tycker att den är vinglig och dessutom är den ganska dyr. Välj hellre en ställning av trä som är enkel att justera och bygga om. Den är tyngre än en aluminiumställning och står därför stadigare. På en träställning kan man dessutom enkelt ordna med gångplankor runt båten, vilket kan behövas om man har en hög båt.

Oavsett material är stadgan viktig. Med hjälp av färdiga vinkelkopplingar för träreglar kan man relativt enkelt få till ett hyfsat bra båtskjul, men det måste stagas upp med kryss och diagonaler. Vill man bygga en helt egen konstruktion brukar det löna sig att studera hur andra har gjort och stjäla lite goda

idéer. Se till att få en brant takvinkel, gärna närmare 90 grader, så att snön faller av ordentligt.

När ställningen är på plats ska presenningen på. Är man nöjd med sitt båtskjul kan det vara värt att måttbeställa presenningar. Det är inte billigt, men det blir bra och gör livet enklare. Presenningar i standardstorlek finns i olika kvaliteter. Om man måste tänka på utgifterna bör man prioritera takpresenningen som är viktigast. Till sidorna kan man köpa enklare lågprisvarianter, men då får man vara beredd på att de måste bytas ut efter ett par år. Ser man på det rent ekonomiskt är det förmodligen billigare att köpa enklare presenningar och byta ofta, men det är skönt att skaffa ordentliga grejer. En fördel med dyra presenningar är att de är tunga vilket bidrar till att skjulet står stadigare. Om du har en stor båt kan du köpa flera mindre presenningar och låta dem överlappa varandra. En enda stor presenning kan bli ohanterligt tung.

Vilken kvalitet du än väljer ska du vara noga med att förankra presenningarna ordentligt så att de inte fladdrar sönder i vinden. På hösten när man vill vädra ur båten kan man lämna en stor glipa nertill på sidorna så att vinden får fritt spelrum att ventileras skrovet. När vintern kommer och man istället vill behålla lite fukt i båten för att den inte ska spricka upp kan man släppa ner presenningarna ända till marken. Under våren hindrar de damm från att komma in, något som är särskilt viktigt när man fernissar och målar. Men även om man vill undvika damm får det inte bli alltför tätt; det är viktigt att sörja för god ventilation. Måttbeställer du gavelpresenningar så be om en stor ventilationslucka högt upp i gaveln så att luften kan cirkulera genom båtskjulet. Det är bara uppifrån som det ska vara helt tätt.

Alla skjul får kondens på insidan, i synnerhet på våren och hösten då temperaturen växlar snabbt. Vattendroppar på ett nyfernissat däck kan vara ödesdigert. För att undvika detta ska du sätta upp en tunn lätt innerpresenning med luftspalt mot taket som fångar upp kondensvattnet.

Ordning och reda

Du kommer att behöva el och ljus när du jobbar med båten. Montera upp några lysrör i taket och komplettera sedan med en eller två sladdlampor eller någon annan form av punktbelysning som går att flytta runt. Undvik halogenlampor, så kallade bygglampor, som blir mycket varma. Flera båtar har börjat brinna på grund av halogenlampor som kommit för nära båten.

I regel får man inte göra permanenta elinstallationer i skjulen, men är man lite händig med el – eller känner någon som är det – kan man koppla ihop lampor och eluttag så att man bara har en anslutningspunkt när man kommer ner till båten. Se också till att ha gott om eluttag och grenkablar. Det gör att du kan ägna dig åt båten istället för att springa runt och reda ut kabelhärvor varje gång du kommer dit. Genom att fästa upp eluttag på flera platser i skjulet kan du flytta runt elverktygen och sladdlampor utan att trassla in dig.

Du bör skaffa en stege så att du kan klättra upp och ner i båten. Ett par arbetsbollar och gångplanor runt hela båten är också bra. Har du kommit så här långt kan du lämna din båt med gott samvete. Nu kommer den att klara hösten och vintern bra, förutsatt att du lämnar luckor och ventiler öppna i båten så att den kan vädra ur ordentligt.

Beställ i tid

Under hösten har kapellmakare och segelmakare lågsäsong eftersom det är först på våren som de flesta båtägare kommer på vad som måste åtgärdas inför sjösättningen. Passa därför på att se över vad som behöver lagas eller bytas ut när du har tagit upp båten. Ofta får du rabatt om du beställer jobben på hösten.

Det är också hög tid att ta kontakt med en båtsnickare om du behöver hjälp med något arbete. På vissa orter är båtsnickarna mycket uppbokade så var ute i så god tid som möjligt, helst redan under sensommaren eller tidigt på hösten. Många jobb går att beställa redan före upptagningen även om själva jobbet görs när båten ligger på land.

En bra täckställning ska vara stadig och den ska enkelt kunna sättas upp och plockas ner. Med genomskinlig plast i taket på skuggsidan får man ordentligt med ljus inne i skjulet.





*Med ett välbyggt båtskjul
behöver man inte oroa sig för
båten under vintern.*

Vinter

Vintern är den verkliga lågsäsongen – om du inte dragit igång något stort renoveringsjobb vill säga. Om båten är i gott skick och du har en bra täckställning eller ett bra båtskjul, behöver du egentligen bara titta till båten emellanåt och se till att det inte har samlats snö på taket. Men om du har haft problem med fukt på vissa ytor på båten kan det vara bra att renskrapa dem under vintern så att de hinner torka till våren. Det går förstås bra att göra det redan på hösten, men på vintern är det lätt att se var det bildas iskristaller på träytorna, ett tydligt tecken på fuktproblem.

Under vintern kan man passa på att göra en massa småsaker som man inte hinner med eller prioriterar annars, exempelvis åtgärda kärvande skåpluckor, göra rent och smörja vinschar eller se över rep och annan utrustning. Och det är nu man har tid att läsa båtböcker och göra upp storstilade planer för sommarens resrutten.

Vår

Våren är båtägarens mest hektiska tid. Båten ska helst sjösättas så tidigt som möjligt och samtidigt ska man hinna med att slipa och fernissa ordentligt innan värmen sätter in och skrovet börjar torka isär. Man kan krasst konstatera att om man inte är pensionär eller kan disponera dagarna fritt är det mycket svårt att få till en perfekt vårrustning. Antalet torra varma dagar då man kan fernissa, låta ytorna torka och sedan slipa mellan lagren är helt enkelt för få. Det gäller att göra det bästa av situationen och oftast blir det tillräckligt bra.





För båtägare är det inte pingsten som är hänryckningens tid utan sjösättningshelgen. Sällan är entusiasmen större än just då när allt arbete är bortglömt och den långa sommarsäsongen väntar.

Vårrustning

Är båten välunderhållen innebär den årliga vårrustningen bara att man behöver slipa ner och ersätta det yttersta lagret färg eller fernissa varje år. Det är ungefär lika mycket arbete som med en plastbåt. Men en träbåt har mindre tolerans för att man fuskar lite något år. Slarvar man med den årliga behandlingen är risken stor att ytan bryts ner och krackelerar på grund av ultraviolett strålning. I värsta fall börjar den flagna och då måste man slipa djupare nästa år och lägga på fernissa eller färg i flera lager för att få ytan fin igen.

Det finns flera anledningar till varför man ytbehandlar. Den primära är att trä är ett organiskt material som måste skyddas från vatteninträngning för att inte ta skada och ruttna. Man ytbehandlar också för att skydda båten från solens ultravioletta strålar som bryter ner fernissan och bleker träet. Men självklart ytbehandlar man med färg och fernissa även av rent estetiska skäl. I princip skulle det gå lika bra att skydda ytan med tjära, men tjärat trä är inte lika vackert som fernissad mahogny eller vitmålade skrovsidor som glittrar i vattenlinjen.

Om man väljer att måla eller fernissa är mycket en smaksak – för träet är det likvärdigt. Fernissa är helt enkelt en färglös lackfärg. Men om båtens trä är fläckigt eller om tidens tand har satt sina spår i det väljer man kanske att måla, ofta med vit färg som reflekterar ljus och värme och gör att skrovet inte torkar ut lika snabbt som om det vore mörkt. Målar man skrovet vitt ser båten dessutom slankare ut än om den är fernissad.

Varje år bör du lägga på ett eller två lager ny fernissa men först måste du matta ner den gamla ytan, dels för att fernissan ska fästa bättre, dels för att inte bygga upp en alltför tjock yta. Helst ska bara det yttersta eller de två yttersta lagren ersättas. Använd ett relativt fint sandpapper (grovlek 240–320) och slipa lätt på alla fernissade och målade ytor. Slipa ner ytan tills blänket försvinner. Det går oftast bra att använda slipmaskin, men man måste alltid slipa lite för hand för att komma åt överallt.

När du är nöjd med slipningen måste du se till att få ytan helt dammfri innan du börjar fernissa. Små dammkorn av gammal fernissa eller färg kommer att synas tydligt. Använd enkomponentsfer-



nissa – det är bara modernare träbåtar i kompositmaterial som klarar av tvåkomponentsfernissa. Äldre båtar rör sig så mycket att hårdlacken eller tvåkomponentsfernissan krackelerar.

För den årliga vårrustningen behövs som tidigare nämnts bara ett eller gärna två lager fernissa, men på ytor som du råkat eller kanske tvingats slipa helt trärena bör du lägga på minst sju till åtta lager, gärna ännu fler. Följ tillverkarens instruktioner noga. Tyvärr finns det inga genvägar, det tar tid att fernissa och det måste göras noga för att resultatet ska bli bra. Försök att hålla dig till samma fabrikat och typ som tidigare år. Då vet du hur fernissan fungerar, hur snabbt den torkar och att vidhäftningen blir bra. Dra aldrig av penseln mot kanten på fernissaburken, det kan bildas luftbubblor som förstör ytan.

Det räcker inte med en bra fernissa, du måste också kosta på dig en bra pensel. Välj en pensel avsedd för lackfärg och gärna med naturhår. Köper du billiga penslar kommer du att ångra dig när de börjar släppa hår som fastnar i fernissan. Har man investerat i bra penslar är man mer rädd om dem. Låt dem hänga, inte stå, i lösningsmedel mellan målningssomgångarna och tvätta ur dem med tvålsvatten mellan säsongerna. Använd inte lacknafta som lösningsmedel, terpentin fungerar bättre, och använd aldrig penseln till något annat än fernissa. En riktigt bra pensel blir bara bättre med tiden och kan bli din bästa vän när det gäller att få en blank yta på båten.





Inför sjösättningen

Utsidan av skrovets botten måste målas varje vår. I Sverige har de flesta giftiga bottenfärger förbjudits och det finns nu en rad nya kvaliteter på marknaden. Det pågår ständiga diskussioner om vilken man ska använda och man får helt enkelt prova sig fram till den man tycker passar bäst. Bottenfärgen torkar snabbt och kan gärna målas på dagen eller dagarna före sjösättning.

När sjösättningen närmar sig brukar vädret bli varmare och torrare. Det gör att skrovet kan börja spricka upp så att båten riskerar att ta in vatten när den sjösätts. Helt kan du inte komma från detta eftersom trä är ett levande material som alltid rör sig lite, men det går att förebygga kraftiga läckage. Se till att presenningarna går ända ner kring båtskjulet så att fukten som stiger från marken hålls kvar. Det skyddar också mot varma vårvindar som snabbt kan orsaka sprickor i träet. Försök att vänta med att ta bort täckställningen till så sent som möjligt, gärna ända till kvällen före sjösättning. Om vädret är soligt och torrt kan det vara förödande att låta båten stå utan täckning några dagar.

När det är drygt ett par veckor kvar till sjösättning kan du skruva i dyvikan i båten och fylla botten med vatten så att träet kan suga inifrån. Men fyll inte i för mycket – båten är inte byggd för vattentryck från insidan, det räcker med någon eller några decimeter vatten på botten beroende på kölsvinets utformning. Syftet är att skapa större luftfuktighet, inte att vattenfylla båten. Ett annat beprövat knep att hålla båten fuktig är att lägga blöta trasor längs borden på insidan.

Hopplöst stora sprickor som inte kommer att gå igen av sig själva måste man tät. Det finns olika tätningssmedel att köpa som inte stelnar helt och därför kan följa med i träets rörelser. Ettan kallas ett av de mer klassiska. Det fäster även på fuktiga ytor och



En väl underhållen träbåt tar inte in särskilt mycket vatten vid sjösättning. Om man har problem med sprickor kan de tätas.



har räddat många båtägare på sjösättningsmorgonen. Man kan också använda färtalg som finns att köpa på apoteket. För att det inte ska se alltför kladigt ut bör man maskeringstejpa borden och påföra tätningen utifrån med spackel.

Långa, smala glipor mellan borden som kommer att gå ihop när båten fått ligga i vattnet en tid kan man försluta med vanlig genomskinlig kontorstejp på utsidan. Tejpen sitter kvar bättre än man tror tack vare vattentrycket och lossnar av sig själv när träet sväller ihop. För att hjälpa borden att börja svälla bör man sticka hål i tejpen här och var så att lite vatten sipprar in under ordnade former.

Grips inte av panik om båten tar in mycket vatten direkt efter sjösättningen. Det brukar lösa sig efter några timmar, men se till att hålla båten under uppsikt och var beredd med hinkar och pumpar om vattennivån stiger alltför mycket. Tänk på att en millimeterstor glipa mellan två bord på en sträcka på en meter motsvarar ungefär ett hål stort som en femkrona.

På många båtklubbar finns det möjlighet att låta båten ligga kvar på slipen några dagar för att svälla igen. En hel del klubbar har också skaffat elektriska dränkbara pumpar som man kan få låna om båten tar in riktigt mycket vatten. Men vill man trygga nattsömnen kan det vara värt att titta till båten en gång första kvällen för att se att den har slutat att ta in vatten. Det är vanskligt att helt förlita sig på en elektrisk länsnpump med flottör.

Med bottenfärg håller man beväxningen borta. Den ska påföras så sent som möjligt så att färgen inte hinner oxidera helt före sjösättningen.







Resultatet av oförsiktig nitborttagning. Är man för snabb och våldsam när man slår ut gamla nitar är det lätt att flisor ur bordläggningen lossnar. Man bör vara två som hjälps åt när man slår ut nitar.



Renoveringsarbete

Hur väl man än underhåller sin träbåt finns det alltid fel och brister som så småningom måste åtgärdas. Det viktiga är att angripa dem i rätt ordning. Lägg upp en renoveringsplan för de närmaste fem åren och lär dig att leva med att båten aldrig blir perfekt.

Börja med sådant som kan äventyra säkerheten, till exempel mast och mastfot på en segelbåt, eller motor och motorbädd på en motorbåt. Se över infästningarna för riggen. Gå igenom elsystemet och bränsletankarna. När du känner dig trygg kan du börja tänka på komforten. Det är viktigare att få båten tät uppfifrån än underifrån. Vatten i kölsvinet kan alltid pumpas ur medan vattendropp från taket är mycket irriterande och kan leda till rötskador. Se över däck och ruffen. Läcker det? Måste något bytas ut eller repareras? Därefter kan du ta en titt på botten. Måste bottenstockarna eller några hela bordplankor bytas ut? Räcker det med att täta för att kunna använda båten några år till?

Ny teknik på gammal båt. R8:an Ultras nya roder är lamellimmat med plywood och epoxy, en stabil metod som inte fanns att tillgå när båten byggdes 1908.

Tänk på att det alltid finns en risk för att ett arbete som från början ser enkelt ut växer till något mycket större. Du kanske bara hade tänkt byta köl-bultarna på din segelbåt, men när du tar bort dem upptäcker du att du borde byta ut bottenstocken också. Och när bottenstocken byts ut borde kanske spanten den är fäst vid också bytas. Raskt har ett litet jobb förvandlats till en hel säsongs arbete.

Kontakta gärna en båtsnickare innan du sätter igång ett större renoveringsarbete på egen hand. En båtsnickare kan hjälpa dig med prioriteringen och ge dig en uppfattning om hur mycket arbete och pengar renoveringen kommer att kräva. Det kan till exempel vara svårt att själv avgöra hur allvarlig en missfärgning är. Träet kanske håller många år till eller också borde det åtgärdas så snart som möjligt.



Renskrapning

Många nyblivna båtägare kastar sig över båten med stor entusiasm och börjar genast renskrapa den. Det ska man inte göra. Man ska tänka sig mycket noga för innan man påbörjar en renskrapning. Att skrapa rent, impregnera, olja och fernissa träet är ett omfattande arbete och det kan också medföra att nya arbeten tillkommer. Fuktskadade trädelar, pluggar eller skruvar måste kanske bytas ut. Ser man renskrapningen som ett sätt att på kort tid få en fin yta bör man låta bli, eller åtminstone tänka igenom den ett par gånger till. En renskrapning bör ses som ett planerat renoveringsarbete. Eftersom det försvinner omkring en millimeter material varje gång man renskrapar klarar en båt bara ungefär sex sådana behandlingar under sin livstid. Det bör alltså gå minst tio till femton år mellan skrapningarna.

Om du kommer fram till att du ändå måste renskrapa exempelvis skrovet ska du i förväg tänka ut vad du kan passa på att göra när ytan ändå ska friläggas. Du kan se den befintliga fernissade eller målade ytan som en mycket effektiv maskning och ta tillfället i akt att nåtlimma båten om den är kravellbyggd. Du kan också laga en ful lask (skarv i bordläggningen) och byta pluggar som är missfärgade eller som ekar tomt när du knackar på dem.

När du gjort de reparationer som behövs är det dags att börja avlägsna lacklagren. Enklast görs det med en varmluftspistol och en koromantstålskrapa. Var försiktig så att du inte bränner träet eller repar med skrapan. Ta bara bort lacken och inte något trä från ytan.

När all färg är borta ska det så kallade rena träet tas fram. Det betyder att alla oljerester och rester av fernissa samt det solblekta ytträet ska bort och det gör man enklast med en parkettsickelskrapa, en så kallad filskrapa. Kommer man inte ner till den rena träytan blir slutresultatet flammigt efter några år. Försök att ta bort så lite trä som möjligt, helst inte

mer än en halv millimeter och undvik att göra gropar i ytan när du skrapar. Det är bättre att låta en defekt vara kvar än att skrapa ner för djupt runt omkring. Var uppmärksam på hur fibrerna ligger och vänd hela tiden skrapan så att du för den längs fiberriktningen. Ibland är det lättare att känna ytstrukturen med handen än att se den med ögonen. Se till att skrapan hela tiden är vass. Skrapar du på ett hårt träslag kan det betyda att den måste skärpas efter bara tio till femton tag.

När du skrapat ner allt som krävs kan du börja slipa. Använd alltid slipklots, helst en så kallad långklots som du kan tillverka själv. Ta en plywoodskiva (6–12 mm) och såga till en cirka 80 centimeter lång bit som är lika bred som slippapperet. Sätt handtag på träskivan och fäst slippapper från en rulle med häftklamrar i kortändarna på långklotsens ovansida. Genom att ha en lång slipklots undviker du att slipa ner gropar i ytan. Se också till att bara använda slippapper av god kvalitet och slipa längs med fibrerna. Slipränder som går på tvären syns på en fernissad yta. Du kan även sickla båten. Det gör man med en speciell typ av skrapa och ytan blir mycket fin, men det krävs stor vana och handlag för att få ett fint resultat.

Innan du påbörjar ytbehandlingen måste allt damm bort. Börja med att skaka presenningarna för att få loss damm. Dammsug hela båten och torka sedan av båten med klibbduk. Är ytan inte riktigt ren spelar det ingen roll hur väl du fernissar.

Nu har du förberett träet för en ny ytbehandling, men ännu återstår många arbetstimmar innan ytan är så vacker som du vill ha den.

Renskrapat och slipat skrov på en "Viking" ritad av norrmannen Bjarne Aas. Den var KSSS:s lottbåt 1948.







Att skapa en ny yta

Det finns flera olika ytbehandlingsmetoder och många olika produkter att välja bland. Tala med andra som gjort samma arbete tidigare och fått ett gott resultat. Tillverkarna kommer ut med nya produkter varje år så det är svårt att ge råd om vilka man ska använda. Här går vi bara igenom principen för hur ytbehandlingen går till.

Först måste du bestämma dig för om du vill färga träet. Det är till exempel vanligt att furu görs extra skimrande med lite guldockra i linoljan och att mahogny betsas till en mörkare ton. Om mahogny ska bli riktigt mörk och fin av sig själv måste träytan oljas och sedan få oxidera ett par månader innan den fernissas. Detta brukar tidsplanen sällan medge så därför väljer många att betsa istället.

Det finns tre sorters betser beroende på lösningsmedel: spritbets, oljebets eller vattenbaserad bet. Spritbets tränger in bra i träet och tillförs med pensel direkt på den rena ytan. För att inte få synliga penselstreck ska man efterstryka med svamp eller trasa. Om fibrerna ligger ojämnt (vresigt trä) kan resultatet bli lite flammigt. Oavsett vilken typ av bet man väljer är det bra att först prova på en lös bit.

Oljebaserade betser kan man köpa färdiga eller tillreda själv med hjälp av olja och ett färgpigment. Det krävs lite experimenterande innan man kommer fram till rätt blandning. Olja in träet med ren olja och stryk sedan på oljebaserad bet med pensel.

Den tredje typen, vattenbaserad bet, används sällan till äldre träbåtar som fernissas med enkomponentsfernissa. Däremot används den tillsammans med hård- eller epoxylacker till nyare träbåtar. Liksom spritbetset påförs den vattenbaserade betsen direkt på det rena träet med pensel och svamp eller trasa. Se till att vattnet dunstat ordentligt innan du börjar lacka.

För att träet inte ska få röta måste det behandlas på något sätt. Om ytan ska fernissas räcker det med

att först bara behandla träet med en blandning av rå linolja och terpentin, vilket också gör en hel del för lyster. Stryk på oljeblandningen tunt och försiktigt och låt den suga in ordentligt. Lämna inga pölar eller rinningar för oljan kan vara svår att få bort när den har oxiderat. Torka ytan och polera den ordentligt med trasa eller polerduk efter sista omgången eftersom det annars kan vara svårt att få fernissan att fästa ordentligt. Om träet är övermättat med olja kan det bildas bubblor i fernissan av solen vilket betyder att allt jobb får göras om. Använd alltså inte onödigt mycket olja, två till fyra omgångar räcker, och låt den torka ett par veckor innan du fernissar.

Om du har ont om tid kan du fuska lite och istället för linolja och terpentin använda en grundimpregnerande träolja som tränger in och torkar snabbare. Träoljan saknar emellertid linoljans lyster.

Om man ska vara riktigt ordentlig kan man behandla utsatta ytor med rötskyddande medel, Intertox eller Cuprinol, innan man stryker på linoljeblandningen (eller träoljan) och slutligen fernissan.

Ytor som till exempel skrovets insida och botten på båten som inte utsätts för solstrålning stryks först med ett färglöst rötskyddande medel, därefter med lika delar rötskyddande medel, rå linolja och terpentin. Det tredje lagret och följande lager ska bestå av lika delar linolja och terpentin. Var noga med att komma åt i alla skrymslen och vrår. Blandningen fungerar även på stålspant och metalldelar, även om de är lite rostangripna.

Var noga med att ta hand om trasorna när du är klar. Linoljetrasor kan självantända och ska därför eldas upp eller förvaras i en lufttät burk.



Limma rätt

En riktig vetaranbåtsfundamentalist använder inte lim överhuvudtaget. Fram till trettioalet förlitade man sig på god passning, linolja, skruv och nit vid båtbyggen. Idag är lim en väsentlig del i produktionen av nya båtar som ofta görs i kompositmaterial bestående av träfanér och epoxylim. Dagens båt-snickare använder också lim när de renoverar äldre båtar. Det skulle till exempel inte gå att byta delar av en bordläggningsplanka eller fräsa ur en del av ett rufftak utan lim.

Först efter andra världskriget började lim användas mer allmänt vid båtbyggen. Idag ser vi resultatet av de första trevande försöken. Båtar tillkomna under denna period åldras inte lika värdigt som äldre limfria båtar. De tidiga limmerna tappar fästet eller har helt enkelt lösts upp med tiden.

Genom åren har det funnits många olika limtyper, från de tidiga benlimmerna till dagens limmer som i huvudsak finns i två varianter: epoxy och polyuretanlim. Epoxy är vanligast och polyuretan används när fukt kan vara ett problem. Det som säljs

som trälim i färgaffärer och på byggmarknader klarar inte de krav som ställs i en träbåt.

Epoxylim har fantastiska egenskaper som man som träbåtsägare kan utnyttja. Limmar man på rätt sätt blir limfogen starkare än träet i sig, men man måste följa instruktionerna noga för varje produkt och se till att skapa goda förutsättningar, något som inte alltid är så enkelt i ett båtskjul mitt i vintern.

Rätt fukthalt och temperatur är viktigt för resultatet. Fuktigheten i träet bör inte överstiga 15–16 procent. För att uppnå det måste träet få tid att torka. Har man tänkt renovera en viss yta av båten under vårvintern ska ytan friläggas redan på hösten. Man kan naturligtvis tillföra lite värme för att påskynda torkningsprocessen, men man bör vara försiktig med grövre trädimensioner som måste få torka mycket långsamt för att inte spricka. Ett sätt att tillföra måttligt med värme är att hänga upp några 40-watts sladdlampor en bit från träytan. Eventuellt kan man under kortare perioder också använda en kupévärmare på låg effekt. När ytan väl är torr och frilagd är det dags att tillverka nya bitar.

Ska du renovera med hjälp av lim måste du tänka

Tvingarna ska sitta tätt för att åstadkomma ett jämnt tryck medan limmet härdar. På bilden limmas framkanten på en ruffsarg.

på hållfastheten. Ändrä som limmas mot ändrä kommer inte att hålla även om man använder ett bra lim. För att en limskarv, eller lask som det kallas, ska bli hållbar finns det vissa tumregler som kan vara till hjälp. Limskarvar man en snedlask, det vill säga en skarv där plankorna överlappar varandra, ska förhållandet mellan materialet och skarven vara 1:5 (skarven ska vara fem gånger längre än materialet är tjockt). Gäller det en mastlimning ska lasken vara 1:12. Det går naturligtvis att limma på andra mindre materialkrävande sätt men då riskerar fogen att bli den svagaste länken.

Förutom att virket ska vara torrt och ytorna rena måste det vara varmt när man limmar, minst 12 till 15 grader. För att få upp värmen under vintern får man bygga ett litet tält med hjälp av presenningar och plast över det ställe där man ska limma och på så sätt höja temperaturen lokalt. Tänk dock på brandrisken.

Ett sista råd är att lita på den doseringsanvisning som står på förpackningen. Epoxy är ett tvåkomponentslim som inte blir starkare av att man överdoserar den ena delen. Kontrollera den så kallade brukartiden, det vill säga hur länge du kan jobba med limmet innan härdningsprocessen startar. Det är i regel bättre att blanda lite åt gången än att behöva hetsa med limningen.

Till höger: Förr sattes träpluggarna på plats med enbart god passning och fernissa, vilket gör att de med tiden har en tendens att krypa ut. Idag limmas alltid pluggar.

Längst till höger: För att öka hållfastheten nåtlimmas bordplankorna och eventuella skarvar görs med så kallad snedlask.



Att limma med epoxy

Epoxy är starkt allergiframkallande. Använd handskar och se till att ha god ventilation. Torka av och rengör feta ytor med aceton eller epoxytillverkarens eget lösningsmedel. Applicera epoxyn på arbetsstycket med hjälp av engångspenslar som du kan slänga efteråt. Det går att spara dem i rekommenderat lösningsmedel, men det brukar inte vara värt besväret.

Starkt sugande material, till exempel gran och spruce, kan behöva strykas med lim två gånger. På andra träslag, som mahogny, räcker det oftast med en strykning.

När träet är mättat med lim lägger du lim på själva fogen. Blanda i mikrofibrer som fungerar som förtjockningsmedel. Limmets konsistens ska vara ungefär som sockerkakssmet när det är

färdigblandat. Maskera kring fogen, sammanfoga bitarna och fixera slutligen med tvingar eller skruvar.

När allt sitter på plats passar du på att ta bort överflödigt lim som runnit ur fogen. Försök att undvika att få lim på andra trätor än de som ska limmas. Limfogen behöver värme i minst tio timmar innan du kan ta bort tvingarna. Ska limningen belastas är det bra om tvingarna får sitta kvar ännu längre. Det tar upp till sju dagar innan epoxyn har härdat fullständigt.

Tänk på att epoxyn är giftig och allergiframkallande även sedan den torkat. Använd handskar och slipmask om du ska slipa eller skrapa på fogen. På en båt vill man ju inte gärna att limfogen ska synas, även om epoxytillverkarna säger att en synlig limfog är en bra limfog.





Skruv, bult och nit

Till långt in på trettioalet, innan limning blev vanligt, var det bara skruv och god passning som användes vid sammanfogningen av båtar. Fortfarande är skruvning centralt i träbåtsrenovering. Här ger vi en översikt över de material och tekniker som kan vara bra att känna till om man har en fritidsbåt.

Man skiljer på skruv, bult, nit och kopparspik. De vanligaste materialen för skruvar är brons, mässing och rostfritt. Båten är en tuff miljö för skruven med fukt och salt som tär hårt, och därför kan man som huvudregel säga att man alltid ska använda rostfritt på en båt. Med rostfritt vet man att skruven sitter kvar i årtionden. Rostfritt finns i olika kvaliteter. Det finns ingen anledning att chansa på något sämre än A4, som är en syrafast skruv som står pall. Ska du göra ett större jobb och behöver många skruvar kan det dock bli kostsamt. Bli inte förvånad om tio skruvar kostar mellan femtio och hundra kronor.

När ska man använda brons och när passar mässing bäst? Ja, har man exempelvis ett bronsbeslag vill man inte gärna sätta fast det med annat än bronsskruv. Brons fungerar nästan lika bra som rostfritt men är dyrare. Förr användes brons oftare, delvis beroende på att rostfritt inte alltid var rostfritt utan sämre legeringar som inte höll måttet. Bronsskruvar importeras från USA där de av tradition är vanligare. Med hög dollarkurs är inte bronsskruvar något attraktivt alternativ, men de används av estetiska skäl eller om alla andra skruvar i båten är av brons.

Mässing kan fungera på mindre krävande platser, till exempel i inredning där skruvarna sitter torrt bakom träpluggar och inte är utsatta för någon stor belastning. Ibland är mässing helt enkelt snyggare än rostfritt, men man bör vara uppmärksam på att mässing finns i skiftande kvaliteter och att den

korroderar. Du ska absolut inte använda mässingskruvar till konstruktionsdetaljer, i synnerhet inte om de är gjorda av ek eftersom mässingen reagerar med syran i eken.

Bultar finns i brons, rostfritt eller galvaniserat stål. Man bör undvika galvaniserat stål som inte klarar sig lika bra i en båt som brons eller rostfritt.

För nitning kan man välja mellan stål, rostfritt eller koppar. Till bordläggningen är koppar vanligast. Rent tekniskt handlar det inte om nitar utan snarare om kopparspik, men eftersom spiken nitas brukar man tal om kopparnit. Stål och rostfritt används för stålspant medan koppar används för träspant. Det finns ingen generell regel för hur tätt skruvarna ska sitta eller vilken dimension som krävs för sammanfogningen. Enklast är att följa hur båten är byggd och använda samma dimensioner och skruvintervall som redan finns.

För att skruven ska hålla gäller det att förborra på rätt sätt. Det är bara gängorna som ska kila fast i träet, inte skruvens kärna. Att borra för snålt ökar inte hållfastheten utan bara risken för att få sprickor i träet. Börja med kvistborren för att skapa försänkningen för träpluggen som senare ska täcka skruven. Borra sedan för skruvens hals till rätt djup och sedan hela längden med skruvens kärndiameter. Därefter borrar du försänkningen för skruvskallen. Då får du bäst hållfasthet utan onödig påfrestning eller sprickbildning.

När du nitar behöver du förutom nitar även nitbrickor, nitverktyg och ett mothåll att slå emot. Ett mothåll är inget man köper i järnaffären, utan man tillverkar det enkelt själv av en grov stålstav eller något liknande. Det viktiga är att mothållet är tillräckligt tungt för att inte studsas undan men samtidigt hanterbart för den som ska hålla emot. Det bör väga minst fem kilo.

Verktyg

Man behöver inte ha massor av verktyg som träbåtsägare, men det finns vissa som man inte klarar sig utan. Verktyg kan kosta hur mycket som helst, men det behöver inte bli så dyrt om man tänker efter lite, passar på när det är billigt och kanske delar vissa verktyg med en båtgranne. Dessutom kan många av verktygen användas till andra saker än till båten.

Om du tror att du kommer att ha båt ett antal år framåt är det värt att skaffa rätt och bra verktyg från början. Satsa på kvalitet när det gäller sådana som du ska använda ofta och välj billigare alternativ till resten. Elverktyg hör till de verktyg som bör vara av bra kvalitet. Du kommer att använda dem ofta. En bra slipmaskin gör inte bara ett bättre jobb, den skapar också mindre, vilket betyder att du inte behöver bli söndervibrerad och trött i armarna efter några timmars arbete. De bättre maskinerna går också att koppla direkt till en dammsugare, vilket spar en hel del saneringstid och gör att du får en mycket behagligare miljö att arbeta i. Eggverktygen, det vill säga hyvlar och stämjärn, ska ha ett bra stål som går att skärpa. Då kommer du att kunna använda dem många säsonger.

Vad man vill ha och vad man verkligen behöver är naturligtvis inte samma sak, men med de verktyg som finns angivna här intill klarar du av de flesta situationer.

Handverktyg

HÅRDMETALLSKRAPA med utbytbara blad tillhör det nödvändigaste och finns i olika prisklasser.

FILSKRAPA som går att skärpa (kallas ibland parkettsickelskrapa). Till filskrapan behövs en fil att skärpa den med. Det ska vara en huggen fil (filen används bara åt ena hållet).

STÄMJÄRN behövs i några olika storlekar. Förvara dem så att eggen inte skadas eller nöts.

PUTSHYVEL behövs för många träarbeten.

SIMMSHYVEL bör du helst också ha. Den kallas även simms- och falshyvel och har bladet ända ut till kanten så att man kan hyvla bitar som sitter mot en kant.

BYRNE för eggverktygen. Slöa verktyg gör ingen glad.

BORRAR behövs i många dimensioner för att kunna förborra för skruvar. Undvik de billigaste borrararna som sällan är hållbara.

KVISTBORRAR för pluggningen. Vanliga dimensioner är 10, 12, 15, 20 och 25 mm.

FÖRSÄNKARE som fästes i bormaskinen för att få skruvskallar att helt sjunka in i träet.

TVINGAR i olika längder.

SKRUVMEJSLAR i varierande storlekar. Se till att skaffa mejslar av bra kvalitet. Billiga mejslar förstörs snabbt om man måste skruva från dåliga vinklar. Skaffa mejslar med kraftigt handtag som håller att slå på med en hammare. Det är ett bra sätt att väcka en gammal skruv som är svår att få upp.

FASTA NYCKLAR behövs för att inte skada bult och muttrar. Undvik skiftnycklar. Fasta nycklar säljs ofta i hela uppsättningar (billigare än att köpa enstaka).

TUMSTOCK, MÅTTBAND och **MÄTSTICKA** klarar man sig inte utan.

ARBETSBÄNK med ett skruvstycke är det naturligtvis också bra att ha.

En båtägares önskedröm: ett välförsett och rymligt båtskjul. Notera fördjupningen i golvet för att sänka ner en segelbåtsköl.

Elverktyg

BORMASKIN, gärna en liten för att kunna komma åt överallt och en lite större för mer krävande jobb. Behöver du reparera båten under sjösäsongen är det bra att också ha en batteridrivna bormaskin ombord.

STICKSÅG av lite bättre kvalitet. Den behövs så fort du vill göra något annat än rent rustningsarbete.

SLIPMASKIN klarar man sig inte utan. Det finns tre typer av slipmaskiner; skakslipmaskin, oscillerande slipmaskin och bandslipmaskin. Skakslipmaskin för rektangulära slippapper fungerar för de flesta jobb och är ganska lätt att komma åt i hörn och kanter med. Oscillerande slipmaskin för runda slippapper är vanligare och effektiv att använda. Den kan dock ge runda slipmärken i träet om man inte är uppmärksam. Undvik så kallade sliptrissor som man sätter i bormaskinen. De fungerar bara för mycket grova jobb eftersom det lätt uppstår slipmärken. Bandslipmaskiner har slippapper som går i en slinga. De är mycket effektiva men svåra att slipa med då de lätt åter sig ner för djupt i träet. Undvik dem om du inte är mycket rutinerad.

VARMLUFTSPISTOL används för att värma bort färg och fernissa vid skrapning.

ELHYVEL och **FRÄS** (kallas ofta överhandsfräs) kan räknas till överkursverktygen. De är bra att ha om man ska tillverka helt nya delar till båten eller ge sig på lite svårare jobb.

GROVDAMMSUGARE visar sig snart vara praktiskt att ha när du jobbar med båten.







Att tänka på

Goda råd från omgivningen

Som träbåtsägare, i synnerhet nybliven sådan, kommer du att upptäcka att du är omgiven av förståsig-påare och entusiastiska påhejare. ”Min farfar hade en sån där båt, och han brukade alltid ...” eller ”Nej, du ska inte använda sån där fernissa, blanda egen” eller ”Sån där färg kan du inte använda”. Tyvärr är råden ofta motsägelsefulla och rådgivarna är sällan på plats när jobbet ska göras. Lyssna på alla, men bilda dig en egen uppfattning.

Kallpressad linolja. Varmpressad linolja. Hemliga recept på hur fernissa ska blandas ... Det finns tendenser till sektbildning och mystik när det handlar

om hur man tar hand om en träbåt, och attityden så-har-man-alltid-gjort är vanlig. De som kan bäst är sällan de som hörs mest. Lyssna på dem som haft båt länge och som har en väl underhållen båt. De som ligger bredvid dig på båtklubben är också alltid bra att fråga. De kommer att finnas kvar och måste stå till svars för sina råd.

Välj rätt båtklubb

I Sverige finns det idag över tusen båtklubbar. Bara i Stockholm och Mälardalsområdet finns det drygt 250 klubbar. Bor du i en större stad kan du ha tjugotals att välja på. Hur vet man att man väljer rätt? Enklast är förstås att om möjligt ha kvar båten i den klubb där den köptes, åtminstone första året. Annars är rådet att söka sig till en båtklubb med lik-

nande båtar. Att vara ensam träbåtsägare i en klubb med bara plastbåtar är inte något lockande alternativ. Förståelsen för att man kan behöva senare sjösättning för att man inte är klar på våren kommer förmodligen inte att vara så stor på en sådan klubb. Inte heller vill man vara ensam segelbåtsägare i en motorbåtsklubb eller tvärtom. Genom att söka sig till en båtklubb med samma typ av båtar som ens egen kan man lättare få råd och hjälp.

Som träbåtsägare kommer du att tillbringa en hel del tid på båtklubben under kvällar och helger året om. Det är skönt om den inte ligger alltför långt bort, även om det kan vara värt att åka lite längre om du hittar en klubb du trivs i.

Varje båtklubb har sin särprägel. En del erbjuder många sociala aktiviteter. Andra har investerat i bra verktyg och maskiner (kan vara värdefullt om man behöver göra större arbeten på båten) eller i elektriska dränkbara pumpar som medlemmarna kan låna vid sjösättning (det är bra om man har en båt som sväller långsamt eller om våren varit torr). Åter andra fungerar i praktiken som en marina eller en parkeringsplats för båten. Tänk över vad som är viktigt för dig.

Skaffa ordentliga grejer

Dra dig inte för att köpa bra utrustning och verktyg med en gång. I synnerhet gäller det båtskjulet och presenningarna. En billig presenning från bensinmacken blåser sönder och läcker efter en säsong. Det är bättre att köpa ordentlig täckning från början. Taffligt hopspikade täckställningar eller båtskjul gör heller ingen glad.

Bra verktyg och maskiner är dyrt. Men försök hellre klara dig utan än att köpa utrustning av låg kvalitet. Det ska vara roligt att jobba med båten och det kräver att man har bra grejer. Sådant man inte behöver så ofta kan man gå ihop om med flera båtägare, medan en bra slipmaskin och en uppsättning basverktyg är något alla behöver, så skaffa det direkt.

Fråga mycket

Många av de äldre träbåtarna är unika och har ett historiskt värde. Ge dig inte på några större ingrepp eller renskrapningar om du inte är säker på vad du

gör. Lite råd och tips kan kanske bespara dig åtskilliga timmars arbete. Den mesta kunskapen finns hos dem som haft båt länge och som genom erfarenhet lärt sig vad som fungerar.

Gör inte allt första året

Det är mycket lätt att bli överentusiastisk, i synnerhet första året man har båten. Ta det lite lugnt och använd båten ett år innan du ger dig i kast med några större projekt. Då lär du känna den och vet vad som verkligen är väsentligt. Har du för höga ambitioner kan du tröttna och tappa den entusiasm som gjorde att du skaffade träbåt från början. Tänk på att båten kanske är sjuttio år gammal. Har den klarat sig så här länge klarar den sig säkert ett år till, även om du inte hinner med det du tänkt göra. Sikta in dig på det som är nödvändigt och vänta med resten. Åtgärda bara sådant som riskerar att förstöra båten. Senare, när du känner din båt och vet hur mycket tid den kräver, kan du ge dig i kast med större saker. Förhoppningsvis ska du ha båten i många år, så arbetet kan fördelas över en längre tid.

Åga tillsammans

Man måste inte vara ensam om sin träbåt. Ett sätt att dela på bördan, kostnaderna och njutningen är att ha båten tillsammans med några vänner. Det är roligare att jobba med den på vintern om arbetet samtidigt är en social aktivitet. Men det är viktigt att man har ungefär samma ambitionsnivå, annars kan slitningar uppstå. Om man inte kan eller vill använda båten tillsammans på semestern bör man också av samma orsak redan från början komma överens om hur sommarveckorna ska delas upp.

Är man flera om båten gör det inget om någon går ner i engagemang något år. Många säljer sin båt när de skaffar barn, men så behöver det inte bli om man är fler om båten och delägarna är förstående. Att dela båt är ett sätt att säkra att den tas väl om hand. En delägare kan bytas ut och ny entusiasm komma till samtidigt som kontinuiteten finns kvar. Det kan vara lättare att ta steget att faktiskt köpa en båt om man inte är ensam om beslutet, och om man är flera kan man köpa en dyrare båt eller ge sig på ett större projekt.



Klubbliv



Båtklubben är inte bara ett praktiskt ställe att ha båten på. Du kommer att tillbringa åtskilligt med tid där, så välj den med omsorg. Varje klubb har sin särprägel och ambitionsnivå. En del specialiserar sig på en viss typ av båtar medan andra är öppna för alla. Och medan vissa klubbar har ett rikt föreningsliv vill andra bara lösa medlemmarnas brygg- och uppläggningsbehov så smidigt som möjligt.





KSSS, Kungliga Svenska
Segel Sällskapet



HSS, Härnösands Segel
Sällskap



GKSS, Göteborgs Kungliga
Segel Sällskap

KMK, Kungliga Motorbåts-
klubben

Klubbarna är båtlivets stomme

Klubblivet följer nästan automatiskt med båten eftersom de allra flesta båtägare är med i åtminstone en båtklubb eller förening. I Sverige finns det över tusen båtklubbar med drygt en kvarts miljon medlemmar – och då är ändå bara de lokala båtklubbarna inräknade. Båtlivet är alltså helt i klass med vilken folkrörelse som helst.

Stommen i det organiserade Båtsverige är de lokala båtklubbarna eller klubbvarven som fungerar som ideella föreningar där medlemmarna tillsammans ordnar med bryggplatser och vinteruppläggning. Många båtklubbar har också ett rikt socialt liv med exempelvis gemensamt midsommarfirande, kräftskivor, navigationskurser och föreläsningar. En del har dessutom en egen klubbholme.

De flesta båtklubbarna ingår i ett regionförbund, och regionförbunden utgör i sin tur Svenska Båtunionen som driver ett visst opinionsarbete och fungerar som remissinstans för lagförslag kring båtlivet. Det är Båtunionen som ger ut tidningen "Båtliv" som kommer hem till alla över 150 000 båtägare som är med i en ansluten båtklubb.

Den allra första båtklubben, KSSS (Kungliga Svenska Segel Sällskapet), grundades den 15 maj 1830 på Skeppsholmen i Stockholm. År 1858 bildades Härnösands SS och 1860 fick västkusten och Göteborg sin motsvarighet med GKSS. Vid den här tiden hade klubbarna en helt annan inriktning än de har idag. Segling var en sport för välbärgade och båtklubben en plats för societetsliv. Båtarna förvarades vintertid på varv och togs om hand av betalda gästar. Själva nöjde sig ägarna med att vara med vid seglingarna.

Men mot slutet av 1800-talet började saker och ting förändras. Mellan åren 1874 och 1902 bildades det trettiofem båtklubbar runt om i Sverige och av naturliga skäl var det segelbåtsklubbar det handlade om. Den första utpräglade motorbåtsklubben, Djurgårdsbrunnsvikens Motorbåtsklubb, grundades 1914 och året därpå bildades Kungliga Motorbåtsklubben, även den vid Djurgården i Stockholm.

I takt med att det materiella välståndet ökade bland allt större grupper i samhället och allt fler fick

möjlighet till semester och fritid växte antalet båtklubbar. Idén med ideellt och kollektivt arbete för gemensamma mål hämtades från folkrörelsetraditionen. Inspiration fick man bland annat från fackföreningsrörelsen, nykterhetsrörelsen och de politiska partierna. Det som gjordes inom båtklubbarna gjordes gemensamt. Mark arrenderades billigt och med gemensamma krafter byggdes bryggor och klubbhus. Fanns det möjlighet skaffade klubbarna en egen klubbholme. På flera klubbar byggde man också sina egna båtar.

Så länge alla hade träbåtar och innan bilen och tv:n förändrade fritiden var båtklubben en naturlig samlingsplats för hela familjen. Många tillbringade mycket tid på klubben. Man arbetade inte bara på båten och klubbens anläggningar utan deltog också i olika sociala aktiviteter. Idag anser sig de flesta ha mindre tid, och många ser klubben bara som en parkeringsplats för båten. Därför har båtklubbarna, liksom många andra ideella föreningar, det svårt att hitta personer som är villiga att bli funktionärer.



Skillnad på klubb och klubb

Förutom de lokala båtklubbarna med bryggor och upptagningsplatser som ofta utgör båtens hemmahamn och bas finns det en rad specialföreningar och riksorganisationer för båtar och båtägare. En kappseglingssällskap kan exempelvis vara med i ett klassförbund. Olika båttyper och olika konstruktörers båtar har sina egna föreningar och sällskap med olika ambitionsnivå. Det finns exempelvis ett Pettersson-sällskap för alla som har en CG Petterssonbåt och en Tiedemannklubb för alla som har en båt ritad av Stig Tiedemann. Svenska Skärgårdskryssareförbundet och M22-klubben är andra exempel. Du kan nästan vara säker på att hitta en specialklubb för just din båt. Internet är ett bra ställe att börja söka på.

Gemensamt för specialklubbarna är att de brukar ordna träffar och ibland tävlingar samt sprida kunskap om båttypen. De klubbar vars båtar har aktiva tävlingsklasser, till exempel Svenska Folkbåtsförbundet och Neptunkryssarförbundet, är måna om att hålla igång kappseglandet, bland annat genom SM-seglingar. Specialföreningarna har i regel inga egna bryggor eller anläggningar utan håller ihop sina medlemmar via träffar, medlemstidningar och webbplatser. Är man intresserad av en viss båttyp är dessa specialföreningar en guldgruva då de ofta har annonser om båtar till salu eller kan förmedla kontakter. Dessutom har flera av dem egna renoveringsfonder man kan söka medel från.

Utöver specialklubbarna finns Svenska Kryssarklubben (SKK) som bildades 1923 för att främja långfärdssegling som ett alternativ till KSSS som var

mer inriktat på kappsegling. Syftet med Kryssarklubben var att "väcka och stärka hågen för turist- och långfärder till sjöss och främja möjligheterna för sådana färder". Svenska Kryssarklubben har idag fyrtiotusen medlemmar och ger bland annat ut tidningen "På Kryss" och betygsätter Sveriges gästhamnar.

Det finns också föreningar för veteranbåtar. De mest kända är Motor Yacht Society (MYS), Sail Yacht Society (SYS) och Gaff Yacht Society (GYS) som alla har till syfte att bevara och väcka intresse för veteranbåtar. GYS var från början inriktat på gaffelriggade segelbåtar men har senare breddat sin verksamhet. Inom alla dessa olika sällskap återfinns så gott som alla båtar av historiskt intresse. Sällskapen brukar ordna träffar, eskadrar och tävlingar och ge ut matriklar, årsböcker och medlemstidningar. De utgör en stor kunskapsbas och det lönar sig att kontakta dem om man behöver hjälp att forska kring sin egen båt.

Det är alltså helt naturligt att vara med i såväl båtklubben där man har sin båt som i en specialförening och/eller en riksorganisation. För den riktigt aktiva finns det ännu fler möjligheter att engagera sig. Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar (MSF) dokumenterar den äldre flottan och verkar för att bevara äldre träbåtar och höja kunskapsnivån. Föreningen är ett samarbete mellan Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet.

Föreningslivet för träbåtar kan verka förvirrande och överorganiserat, men de olika klubbarna och sammanslutningarna har alla olika syften. Som båtägare gäller det att komma underfund med var det kan vara värt att gå med och ge upp tanken på att vara med överallt.

Sverige var näst först i världen med segelsällskap

Redan 1720 bildades världens allra första segelsällskap som fortfarande finns kvar, "The Waterclub of the harbour of Cork" på Irlands sydkust. Sällskapet bytte senare namn till *Royal Cork Yacht Club* men i övrigt hände inte mycket på nästan hundra år. Först i början av 1800-talet bildades det i England i tät följd ytterligare fyra segelsällskap, varav *Royal Yacht Squadron* blev det mest inflytelserika med flera utländska medlemmar, bland andra Sveriges kung Oscar II.

I Sverige vaknade seglingsintresset tidigt och när Svenska Segel Sällskapet, SSS, bildades den 15 maj 1830 av några herrar från ordenssällskapet *Par Bricole* var det med tydlig brittisk förebild och dessutom som det första segelsällskapet ut- anför de brittiska öarna. Oscar II skänkte nästan femtio år senare sällskapet kunglig glans. "Kungliga" lades till namnet och sällskapet är idag känt som KSSS.



sys, Sail Yacht Society



mys, Motor Yacht Society



gys, Gaff Yacht Society



skk, Svenska Kryssarklubben



msf, Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar



Sveriges geografi inbjuder till båtliv

Kusten är 270 mil lång. Räk-
nat med vikar, uddar och öar
är strandremsan 800 mil lång.

Det finns 60 000 öar i Sveriges
skärgårdar. Stockholms skär-
gård står för hälften av dessa.

Det finns 95 000 farbara sjöar
och 1 000 kilometer kanaler.

8,5 procent av landets yta är
täckt av sjöar och vattendrag.

KÄLLA: SJÖFARTSVERKET'S "FAKTA OM
BÅTLIVET I SVERIGE"

Sex personer per båt

En anledning till att det finns så många klubbar, föreningar och sällskap – många med en lång historia – är att det finns ovanligt gott om båtar i Sverige. Säkert gäller också det omvända: att klubbarna har skapat förutsättningar och intresse för att skaffa båt.

I Sverige går det faktiskt bara sex personer per fritidsbåt. Som jämförelse kan man ta Danmark med 125 personer per båt och Tyskland med 150 personer. Det betyder att det finns över en miljon fritidsbåtar i Sverige. Beräkningen gäller för alla fritidsbåtar från segeljollar och kanoter till stora motorkryssare och jakter. Ser vi bara till lite större eller beboeliga båtar blir siffran naturligtvis lägre. Svenska Båtunionen beräknar att det finns mellan 150 000 och 200 000 båtar i Sverige som är anpassade för övernattnings. I statistiken finns det ingen uppdelning mellan trä och plast, men vi får anta att träbåtarna åtminstone räknas i tiotusental.

Det finns inget register eller någon som håller ordning på hur många träbåtar som finns. För några år sedan kom ett förslag om ett nationellt båtregister liknande bilregistret. Hade det utvecklats skulle vi i dag kanske haft en bättre överblick. Många minns säkert debatten runt registret som väckte stort motstånd, främst för att det uppfattades som ett första steg mot att införa en båtskatt. Förslaget mynnade ut i ett frivilligt båtregister som drivs av Stöldsskyddsföreningen. Registret används av polis och försäkringsbolag för att identifiera stulna båtar och ungefär 170 000 båtar är registrerade. Enda anledningen att inte vara med där är att registreringsnumret förfular ett vackert träskrov. På senare tid har frågan om ett båtregister aktualiserats igen i en statlig utredning. Argumentet denna gång är att alla båtar bör vara ansvarsförsäkrade, ungefär på samma sätt som bilar. Frågan kommer säkert att debatteras många år till.







Klubblivet idag

Båtklubben är en ideell förening som bygger på medlemmarnas engagemang. Man är själv med och arbetar vid upptagning och sjösättning samt vid gemensamma arbets- och städdagar, och de flesta klubbar har åtminstone ett nattvaktspass per båtägare och säsong. Är man inte beredd att ställa upp på detta ska man låta båten ligga på en kommersiell marina. Det är ett kravlöst sätt att ha båt men det kostar mer. Har man möjlighet är en båtklubb att föredra – inte bara för att det är billigare, utan också för att man på klubben kan få hjälp och tips och mer kontakt med andra båtägare.

På klubben skapas en särskild sorts otvungen gemenskap mellan människor som har båtintresset gemensamt. På få andra platser umgås människor i så olika åldrar och med så olika bakgrund och livsstil. Sociala skillnader blir oväsentliga när alla står där iförda arbetskläder och med pensel eller kaffetermos i hand. Många umgås flitigt på klubbvarvet eller på klubbholmen utan att veta så mycket i övrigt om varandra.

De stora årliga händelserna under klubbåret är sjösättningen och upptagningen då hela båtklubben är på plats för att hjälpa till. Ofta brukar dessa evenemang börja extremt tidigt på en lördags- eller söndagsmorgon, men då är man på plats. Att inte vara klar med båten till sjösättningen eller att försova sig är ett grovt etiketsbrott och något man bör undvika på samma sätt som man inte kommer för

sent till bröllop. Det är kutym att hjälpa till tills samtliga båtar är upptagna eller sjösatta innan man börjar jobba med sin egen båt. På hösten är man ofta trött och frusen och vill få sin båt täckt så snabbt som möjligt, och på våren är man förväntansfull och vill provköra båten eller börja inreda den så snart den är sjösatt. Man gör dock bäst i att vänta tills allt är klart. Grupptrykiet är stort och man blir lovligt byte för tråkningar under lång tid framöver om man gör bort sig.

Det är intressant att se hur sjösättning och upptagning lockar fram olika sidor hos medlemmarna och hur dessa tenderar att delas upp i två typer: kverulanten och ordningsmannen. Vissa går och sparar i gruset och klagar på det mesta, inte sällan med händerna i fickorna. Vädrer är eländigt, det är onö-





digst tidigt på morgonen och arbetet kunde lösas smidigare. Den andra hälften skriker ”kom igen nu”, ”alla ska hjälpa till” eller, ”hur skulle det se ut om alla gjorde så där”. Den som har det otacksamma jobbet att ansvara för sjösättningen brukar gapa och skrika mest.

Att gå nattvakt är ett annat stående inslag i klubblivet, åtminstone i städerna. De flesta vill ha nattvakt på sin klubb men vill helst slippa gå själva. Klubbarna löser det på olika sätt men det brukar tillhöra medlemsplikterna. Oftast brukar nattvakten innebära att två båtägare rör sig på klubben på natten för att skrämja bort objudna gäster och hindra stöld av och ur båtarna. Det är inget medborgargarde som eftersträvas – det räcker långt att det lyser och rör sig på klubbområdet. Framför allt är det bra om ryktet sprids att det alltid är någon på klubben.

De flesta klubbar är för små för att ha nattvakt alla nätter, så istället brukar passen slumpas fram. Det är tråkigt att nattpassen ska behövas men de flesta klubbar har haft inbrott eller stöld så motivationen brukar vara hög. Är man tidigt ute har man möjlighet att välja tidpunkten för sitt nattpass. En ljus sommarnatt är förstås att föredra framför en mörk, kall höstnatt. För att utnyttja tiden och hålla sig vaken kan man passa på att jobba med båten under natten, kanske tagla tamparna som man aldrig hinner med eller gör annars.

Det utbyggda systemet med båtklubbar är unikt för Sverige och det är det som gör att det är så pass enkelt och billigt att ha båt. Det bygger dock på engagerade klubbmedlemmar och att man ställer upp och arbetar på sin fritid. Har man båt i en klubb under många år bör man – om inte annat så av ren anständighet – arbeta åtminstone ett år i styrelsen eller ta sig an någon annan uppgift.

Klubbholmarna är små oaser

Trots att det finns över 60 000 öar i Sveriges skärgårdar och man knappast behöver besöka samma ö två gånger återkommer man gärna år efter år till sina smultronställen. Många båtklubbar har sin egen ö, i regel arrenderad eller köpt för länge sedan när tomtpriserna i skärgårdarna var mer sansade än idag. Tanken är att klubbens medlemmar ska ha ett utflyktsmål och en naturlig träffpunkt. De enklaste klubbholmarna har bara en brygga och ett torrdass, medan de mer etablerade klubbarna kan ha riktigt stora anläggningar med övernattningsmöjligheter, bastu, grillplatser och dansbana.

Klubbholmarna är till för att utnyttjas och de är verkligen små oaser. Tröttnar man på sin egen klubbs holme kan man utforska andra klubbars. Attityden mot besökare brukar vara generös så länge man visar lite hänsyn. Att ta emot gästbåtar på sin klubbholme är en del i den gemenskap som finns mellan båtägare. Stannar man över natten brukar det finnas en sparbössa att lämna en liten ersättning i. Det är garanterat billigare och trevligare än gästhamnar. För klubbar med holmar på strategiska platser kan dessa besöksavgifter vara en bra inkomst till klubbkassan. Färdas man mycket i skärgården är det en god idé att markera ut klubbholmarna på sjökortet. De flesta holmar har en flaggstång med klubbens vimpel någonstans på ön så att man kan känna igen den på lite håll.

En eller ett par medlemmar i varje båtklubb brukar ansvara för klubbholmen. Att vara en så kallad öfogde innebär att man är på plats på holmen under en del helger och på sommaren. Man binder upp sin tid, men å andra sidan kan man på ett billigt sätt lösa semesterproblemen och få en fantastisk skärgårdssommar.



Bryggsegling

Om man tror att båtar bara är till för att färdas i och få möjlighet att komma ut på sjön, då har man inte invigts i bryggseglingens sköna konst. För många är båten en ställföreträdande veranda och picknick-filt. Uttrycket bryggseglare används ibland lite ned-sättande om personer som aldrig tar sig ut på sjön på riktigt utan mest går och putsar på båten. Men bryggsegling är egentligen all den tid man tillbringar i eller kring båten utan att man jobbar på den eller är på väg någonstans. Lite småsnack båtgrannar

emellan, små besök för att se hur andra har gjort, och stunder då man bara sitter i båten och njuter av att all den tid man lade ner i vintras och våras faktisk var värt besväret.

Bland bryggseglarna hittar man också personer som inte längre har båt men som inte helt vill vara utan båtlivet. På båtklubbarna brukar det finnas ett antal medlemmar som inte äger någon båt, men som ändå deltar i föreningens verksamhet. Man kan tro att det är en udda företeelse, men det är snarare en regel än ett undantag. Det visar också att klubbarna är något mer än bara en bryggplats.

Under andra världskriget när bensinen var ransonerad utvecklades bryggseglingen till en konstart bland motorbåts-ägare. Även idag är det många som mest njuter av stilla stunder i sittbrunnen.





Nybroplan utanför Dramaten i Stockholm var en populär plats för lottbåtar. Bilden är från 1949 och båten är en Viking, en skandinavisk entypsbåt ritad av Bjarne Aas och byggd på Strömmens båtvarv i Motala.

Lottbåtar

Under trettio-, fyrtio- och femtiotalen utgjorde de så kallade lottbåtarna ett säkert vårtecken i hela Sverige, i synnerhet i Stockholm och storstäderna. Det var båtklubbarna som beställde och lät bygga båtar som ställdes upp på allmänna platser och lottades ut bland medlemmarna och allmänheten. I Stockholm, där systemet var mest utvecklat, kunde man se båtarna bland annat på Nybroplan, Fridhemsplan, Tegelbacken och Slussen. Båtklubbarna fick alternera mellan uppställningsplatserna.

Att låta bygga en helt ny träbåt har alltid varit en oöverstiglig kostnad för de flesta. Båtlotterierna gav vanligt folk en möjlighet att komma över en bra båt. Det gav jobb åt konstruktörer och varv, och båtklubbarna som arrangerade båtlotterierna fick ett välkommet tillskott till klubbkassan.

De stora etablerade klubbarna som KSSS och Svenska Kryssarklubben anordnade lotterier med flera båtar som priser, men även många mindre båtklubbar lottade ut båtar. Båtarna brukade ställas ut i slutet av april och dragningen skedde någon gång före midsommar. På femtiotalet avtog intresset, delvis på grund av ny lagstiftning för vinstskatt, men även därför att båtlivet fick konkurrens när många fick råd att köpa bil och tv.

Totalt byggdes det hundratals lottbåtar av olika slag. Vanliga som lottbåtar var Folkbåtar, mindre skärgårdskryssare, Mälarbåtar, Neptunkryssare och mindre motorbåtar. Nya entypsbåtar introducera-

des ofta som lottbåtar. Det var ett sätt att säkra beställningar och öka kännedomen om båttypen.

Lottbåtarna bidrog definitivt till att öka intresset för fritidsbåtar. Så här en bit in på 2000-talet kan man förundras över att en nybyggd träbåt – som idag skulle kosta flera hundra tusen kronor – för drygt femtio år sedan kunde stå på allmän plats i flera veckor utan att bli vandaliserad eller stulen.



Den vinlande lotten drogs av generallöjtnant, greve Reinhold von Rosen.



Varje båt har sin his



storia

Det finns gott om dramatiska båtöden. Båtar som sjunkit, brunnit eller klyvts på mitten, och som sedan genomgått smått fantastiska renoveringar till originalskick. En del av dessa båtar har blivit kändisar, men det finns också många anonyma båtöden och ägare som oförtrutet kämpar på i det fördolda utan vare sig uppmärksamhet eller stöd. Detta är ett kapitel med några båtar ur bägge dessa grupper som kan tjäna som inspiration, även om du kanske inte ger dig i kast med så stora projekt som de som beskrivs här.

Jämnårig med tändsticksimperiet

Det var en träbåt i någorlunda gott skick de skulle skaffa, gärna en större skärgårdskryssare, det var vännerna Joakim Irebjer och Mats Arrhénborg helt på det klara med när de gick i båttankar för drygt tio år sedan. Men det var innan Kreugerbåten och expresskryssaren *Loris* dök upp och ändrade på allt. Det var Joakim som först fick syn på henne från sin butik i Gustavsberg utanför Stockholm. Hon låg på en lastbil som körde förbi utanför på gatan och det var bokstavligen kärlek vid första ögonkastet. Han rusade ut och stoppade lastbilen för att ta reda på mer om båten. Den var inte till salu, men Joakim visste att det var den de skulle ha.

Han beskrev båten för Mats som en vacker, lång och smäcker mahognybåt. Mats var på väg utomlands och lät sig övertygas på telefon. I förbigående

nämnde Joakim att det var en motorbåt och att den var i lite dåligt skick. När Mats kom hem var köpet ett faktum och det stod fullt klart vad som hade avsetts med "i lite dåligt skick". Båten var i princip ett vrak. Botten var slut, bordplankorna gick att ta loss med händerna och däckets höll inte ens att gå på. Men den var vacker i formerna och ryktet sade att den en gång tillhört Ivar Kreuger. Detta visade sig stämma och sporrade till en omtalad och omfattande renovering tillbaka till originalskick. För att gå iland med projektet gick även Helena Åberg, Joakims sambo in som delägare. Idag tillhör *Loris* de verkliga kändisarna i veteranbåtssammanhang.

Loris beställdes av Ivar Kreuger i februari 1913, samma år som denne grundade AB Förenade Tändsticksfabriker. Ekonomin pekade uppåt och Kreuger ville ha en ståndsmässig båt som anstod en framgångsrik industriman. *Loris* byggdes i rask takt på Hästholmsvarvet efter Knut Ljungbergs ritning och stod klar redan till sommaren. Hon användes sedan flitigt av Ivar själv och hans vänner, bland annat var tjugotalets glamorösa superkändisar Douglas Fairbanks, Mary Pickford, Greta Garbo och Mauritz Stiller gäster ombord.

Efter Kreugerkraschen började förfallet. Först blev *Loris* av med sin motor, sedan bytte hon ägare flera gånger i både Sverige och Danmark innan hon föll i glömska. Ryktet om att hon var en äkta Kreugerbåt levde dock kvar trots ägarbytena, men ingen kände längre riktigt till hennes historia. I mitten på åttiotalet var hon i så dåligt skick att hon sjönk utanför Ekerö i Mälaren. Hon bärgades men ingen ville rusta upp henne, och om det inte hade varit för entusiasten Ulf Lindén skulle hon ha blivit brasved.



Föregående uppslag: På Bassholmen utanför Uddevalla ligger detta vrak som stått på land sedan femtiotalet. Båten byggdes någon gång på tjugotalet och användes länge för att prova motorer på Bassholmens varv.

*Till vänster: År 1924 användes *Loris* för ståndsmässig transport av bland andra regissören Mauritz Stiller och filmstjärnorna Douglas Fair-*

banks, Mary Pickford och Greta Garbo till Svensk Filmindustri's bal på Grand Hotel i Saltsjöbaden. De var inbjudna av Ivar Kreuger (i mörk rock till höger).

*Till höger: *Loris* vajande vimpel i fören är en kopia av Ivar Kreugers standart som han använde på sina båtar.*







Ulf hade hört talas om båten och insåg att den borde bevaras om den verkligen var Kreugers Loris. Han fick köpa båten, eller snarare vraket, för några tusenlappar motsvarande bärgningskostnaden. Den var i uselt skick och låg direkt på marken, men Ulf pallade och riktade upp båten. Han hade själv inte möjlighet att renovera den men räddade den åt eftervärlden. Nya ägarbyten följde innan Joakim Irebjer fick syn på henne på lastbilen i Gustavsberg.

När Mats och Joakim fått köpa båten stod de med ett femton meter långt motorbåtsvrak som en gång varit en stolt expresskryssare och visste inte i vilken ände de skulle börja. Till slut lyckades de hitta en lokal för båten, ett tomt gammalt badkarlager i Gustavsberg, och kunde koncentrera sig på att söka efter båtens historia. Tänk om det var en Kreugerbåt de köpt och inte fem ton värdelöst vrakgods! En bra historia skulle göra det lättare att gå iland med projektet. Via Sveriges Television fick de möjlighet att se en sr-journalfilm tagen vid Douglas Fairbanks besök i Stockholm 1924, där Ivar Kreuger och en stor träbåt figurerade. Det framgick tydligt att båten i filmen var identisk med den som de nyss hade köpt.

Efter en titt i telefonkatalogen fick de tag på konstruktören Knut Ljungbergs son som hade originalritningen liggande i en garderob. Rustade med ritningen och journalfilmen vände de sig till Sjöhistoriska museet för att få hjälp. Museet hade inga pengar men skrev ett brev som intygade att båten hade kulturhistoriskt värde. Tack vare brevet lyckades Joakim och Mats få tidigare båtbyggarelever på Skeppsholmens folkhögskola att hjälpa till med renoveringen.

Men även om de fick hjälp med jobbet behövde Joakim och Mats pengar till material. De började söka efter sponsorer och fick bidrag från många företag, bland annat från Kreugers gamla företag fastighetsbolaget Hufvudstaden, som gick in och förskottsbetalade charterturer. På så sätt kunde renoveringen fortsätta och på vårvintern 1998, efter fyra års strävsamt arbete, var *Loris* äntligen klar att sjösättas efter att först ha visats upp på mässan Allt för sjön.

Trots att det tog sex år från köpet till dess att *Loris* sjösattes tappade Mats och Joakim aldrig modet. ”Det har faktiskt varit otroligt kul hela tiden”,

Expresskryssaren Loris

BYGGÅR: 1913
BYGGORT: Hästholmsvarvet, Kvarnholmen
KONSTRUKTÖR: Knut Ljungberg
LÄNGD: 15,00 m
BREDD: 2,47 m
DJUPGÅENDE: 1,05 m
DEPLACEMENT: 5200 kg
MOTOR: Cummins Diesel/350 hk
FART: 28 knop
FÖRSTE ÄGARE: Ivar Kreuger
NUVARANDE ÄGARE: Mats Arrhénborg,
Joakim Irebjer och Helena Åberg



Ovan: Loris 1987. Sedan hon bärgats utanför Ekerö i Mälaren stod hon bortglömd utan täckning i många år. Beslag och annat av värde hade skruvats bort och hon var på väg att brännas upp när entusiaster räddade henne åt eftervärlden.



Familjen Kreuger på Loris. Ivar (andre från vänster) med brodern Torsten på sin vänstra sida. I aktern sitter mamma och pappa Kreuger och till höger systerarna.



Arbetslaget som byggde Loris på Hästholmsvarvet 1913.

säger Mats Arrhénborg och menar att det kan vara bra att inte gå för fort fram. Genom att renoveringen tagit så lång tid och genom att berätta om båtprojektet har de fått reda på mycket om båten. Till exempel hörde en man av sig efter att ha läst om *Loris* och erbjöd dem originalkompassen och nakterhuset som han köpt av en dansk antikhandlare som ägde båten på sextiotalet. En kvinna vars morfar hade arbetat på Hästholmsvarvet på tiotalet och varit med om att bygga *Loris* hörde också av sig och dottern till Loris andra ägare, Ruben Johansson från Södertälje, kunde bidra med originaldynor och originallakan.

På försommaren och sensommaren går nu *Loris* med chartergäster, men under juli månad använder Mats och Joakim henne själva. ”Många som ser henne på mässor och utställningar förvånas över att det går att använda en så gammal båt som fritidsbåt, men vi menar att värdet är större om hon används istället för att stå på ett museum”, säger Mats som till och med använder *Loris* för vattenskidåkning.



Ivar Kreuger (1880–1932) är inte bara känd för sitt företagsimperium och de konkurser hans självmord orsakade. Inom båtvärlden var han också ett namn genom sina exceptionella beställningar av extrema fartbåtar. Svalan (här intill), Loris (föregående uppslag) och motorkryssaren Tärnan är de mest kända.

Skärgårdens snabbaste båt

Ruben Östlunds *Svalan* sjösattes 1928 på Lidingövarvet och blev genast vida omtalad som skärgårdens snabbaste båt. Hon gjorde imponerande dryga 51 knop med en 650 hästkrafters motor. Det var med andra ord inte vilken båt som helst och hon hade heller inte byggts för vem som helst. Hon kom till därför att den båtintresserade Ivar Kreuger ville bräcka sin brors Gar Wood-båt.

Svalan väckte den uppmärksamhet som eftersträvades och var definitivt det snabbaste som gick att uppbringa i sin klass i slutet av tjugotalet. Men med Kreugerkraschen föll hon i glömska och slutade så småningom sina dagar i Norge som ett upphugget vrak i slutet av sextiotalet. Där kunde sagan om skärgårdens snabbaste båt ha varit all, men istället var det bara början på sagan om ett av de mest omtalade replikbyggena någonsin.

Originalsvalan gick tillsammans med en rad andra båtar från Kreugerfamiljen på auktion på





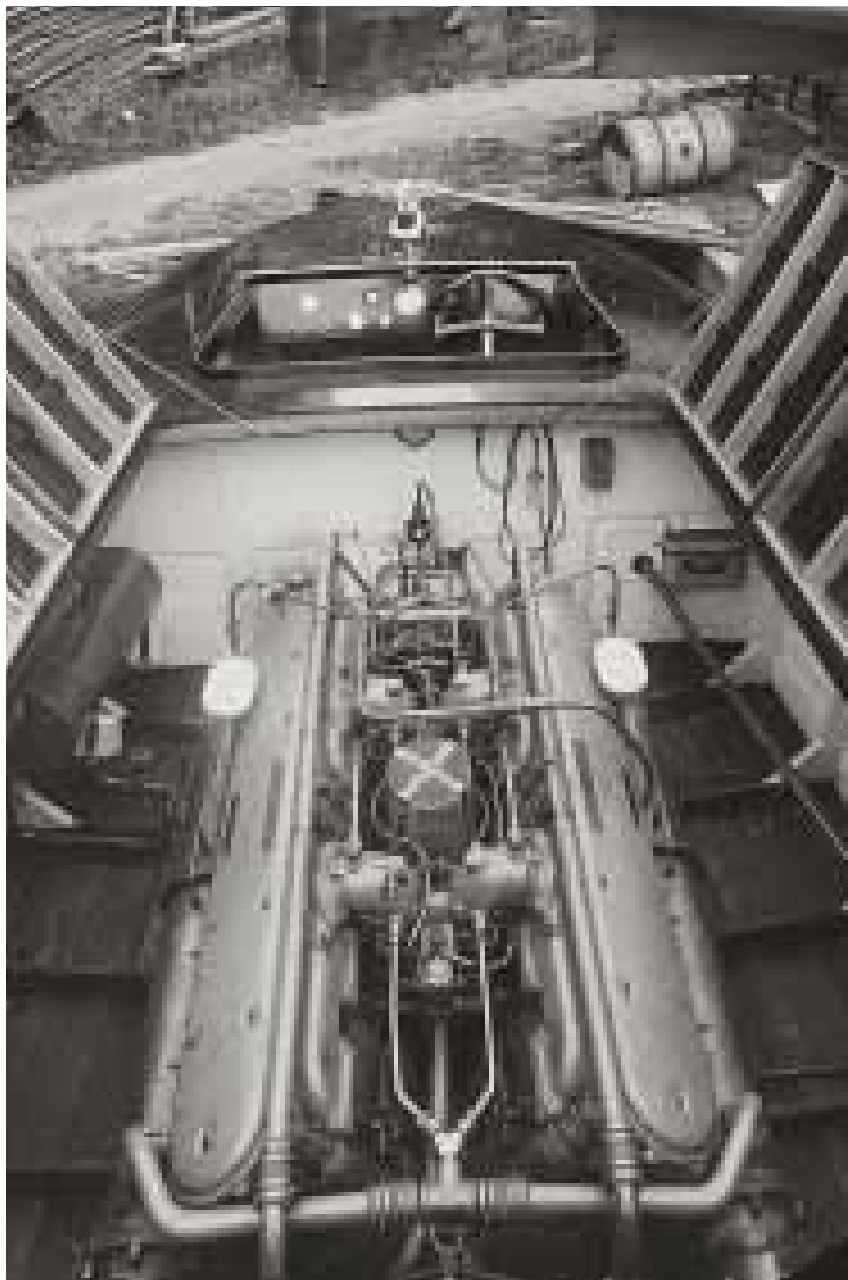
Fittjavarvet 1932. Det skedde efter det att Ivar Kreuger tagit sitt liv i mars samma år och hans bolag försatts i konkurs. Idag är det svårt att förstå att hon gick under klubban för bara åtta tusen kronor, även om det var mycket pengar då. Det var en Lundastudent som köpte henne. Han lät *Svalan* ligga kvar i Fittja och hon användes knappt alls förrän hösten 1935 då hon köptes av en norsk skeppsredare från Oslo, Ragnar Moltsau.

Ragnar Moltsau lät Ruben Östlund rita om båten lite grand för att anpassa den till en mindre motor. Originalen, en topptrimmad Wright Typhoon, var svårkörd och hade problem med tomgång. Istället sattes en 300 hästkrafters motor in. *Svalan* blev sedan kvar i Norge. Hon låg på land under kriget och ytterligare några år till då hon byggdes om kraftigt och bytte ägare flera gånger. Bland annat fick hon en vindruta från en Cadillac, något som Ruben Östlund förmodligen skulle ha haft en hel del synpunkter på.

År 1965 köptes *Svalan* av en norsk skrothandlare som hette Andersen för femhundra kronor. Då var all den forna glansen borta och hon gjorde bara åtta knop med en Volvo B18-motor. *Svalan* var i princip slut. När hon skulle lyftas av lastbilen brast linorna och hon åkte i backen. Några år senare högs hon upp. Därmed var akt ett i dramat om *Svalan* slut.

I mitten av nittioalet började trämotorbåtskärnaren Hans Værnéus med flera att intressera sig för *Svalans* öde. Föreningen *Svalans* vänner bildades och utförde ett omfattande forskningsarbete kring båtens historia. Man letade rätt på samtliga originalritningar och mängder med dokumentation och försökte samla in pengar för att bygga upp båten på nytt. Ett antal varv kontaktades också som var villiga att åta sig jobbet. Projektet uppmärksammades i båtmedia men föreningen lyckades aldrig få ihop tillräckligt med pengar för att genomföra projektet.

Ungefär samtidigt började Bosse Rönnbäck intressera sig för äldre träracers efter att ha läst en artikel om tre systerbåtar som tillsammans gick under namnet "De tre giganterna". Det var *Sea-Song* från 1924 (som brann upp 1953), *Marara* från 1929 och *Svalan*. År 1996 fick Bosse chansen att köpa *Marara* och ett par år senare började planerna ta form på att låta bygga upp *Svalan* igen. Mycket av förarbetet var redan gjort av *Svalans* vänner. Bosse



kontaktade varvet Johansson & Son i Holmsund utanför Umeå som satte igång att bygga sommaren 1999. På båtmässan Allt för sjön i februari/mars 2000 var *Svalan*, som då var träfärdig, ett av de stora dragplåstren.

Efter mässan skulle motor, roder och lite annat monteras före sjösättning och under tiden låg *Svalan* upplagd i Solna utanför Stockholm. Det enda som fanns kvar från originalbåten var tankklocket och stävbeslaget som *Svalans* vänner hade fått från Norge. Men i april 2000 hände det som inte fick hända. I en brand totalförstördes *Svalan*. Över tre tusen timmars träarbete gick upp i rök och många trodde att de aldrig skulle få se *Svalan* igen.

Originalmotorn, en Wright Typhoon v12 650 hk. Med den klockades Svalan första året för 51,6 knop. Sedan dess har hon genomgått många motorbyten, men hon har aldrig kommit upp i samma höga fart igen. Ivar Kreuger använde Svalan som nöjes- och transportbåt i Stockholms skärgård. Det sägs att han också använde båten för att över dagen hälsa på sina föräldrar i Västervik.

”Det kändes lite motigt. Jag grät en skvätt men på måndagen efter ringde jag till Holmsund och bad dem börja om igen”, berättar Bosse Rönnbäck som inte låter sig nedslås så lätt. Bosse hade planerat att köra charter med *Svalan* och nästan hela säsongen 2000 var inbokad. Nu fick chartergästerna vänta.

Andra repliken byggdes helt klar och sjösattes i Umeå innan den togs ner till Stockholm. Nu kan man se *Svalan* igen i Mälaren och Stockholms skärgård. Hon har ännu inte nått upp till topphastigheterna från 1928 eftersom hon är lite tyngre idag än hon var i original, men med lite justeringar av propellern hoppas Bosse Rönnbäck få upp henne i samma fart som på Kreugers tid.

Inredningen är ganska spartansk och gjord efter originalritningarna. *Svalan* är en ren fartbåt avsedd

för att transportera människor. Hon tar tolv passagerare och är idag flitigt anlita. Tanklocket och stävbeslaget har hängt med och sitter nu på replik nummer två som en hälsning sjuttiofem år tillbaka i tiden till Ruben Östlund och Ivar Kreuger.

Hydroplanbåten *Svalan*

BYGGÅR: 2001 (1928)
BYGGORT: Johansson & son, Holmsund
KONSTRUKTÖR: Ruben Östlund
LÄNGD: 11,40 m
BREDD: 2,60 m
DEPLACEMENT: 4000 kg (3200 kg)
MOTOR: BPM V12/680 hk
FART: 50 knop (51,6 knop)
FÖRSTE ÄGARE: Ivar Kreuger
NUVARANDE ÄGARE: Bosse Rönnbäck

Idag är det bara stävbeslaget och tanklocket som är original och som funnits med på alla tre versionerna av Svalan.



Tjugotvå meter gediget hantverk

Under normala omständigheter borde skärgårds-kryssaren *Beatrice Aurore* bara vara en i raden av många klassiska veteranbåtar som fått ge efter för tidens tand och övermäktiga renoveringsbehov. Men det är inte mycket som är normalt med denna båt. Hon seglar fortfarande efter drygt åttio år och är i samma skick som när hon en gång lämnade Neglingevarvet, vilket är näst intill ett mirakel efter allt hon varit med om. År 1987 klövs hon på mitten av en fallade kran under upptagningen. Tre och ett halvt år senare sjösattes hon igen efter över trettiofemtusen timmars renoveringsarbete och en restaurering som slår det mesta.

Beatrice Aurore är en av få riktigt stora skärgårds-kryssare, riggad för 150 kvadratmeter segel och över 22 meter lång. Hon är en av bara tre Skärgårds 150:or som någonsin byggts och den enda som fortfarande seglar. Mästerverket är signerat August Plym 1920. August Plym ansågs vara Sveriges skickligaste båtbyggare och eftersom *Beatrice Aurore* byggdes i slutet av hans karriär skvallrar varje detalj på båten om hans samlade erfarenhet och kompromisslösa kvalitetstänkande.

Beatrice Aurore har en intressant och brokig historia. Hon har genomgått flera namnbyten och haft flera namnkunniga ägare, bland andra redaren Sven Salén och båtkonstruktören Fredrik Ljungström. Under sextioalet ägdes hon en tid av kronofogden och stod länge på land innan hon såldes på exekutiv auktion. Hon har hetat såväl *Ebe* som *Ebella* innan hon fick det stolta namnet *Beatrice Aurore*.

Den moderna historien började 1983 när Björn Widström köpte henne. *Bea*, som hon kallas av närstående, har alltid varit välkänd i veteranbåtskretsar men vid upptagningen den 9 oktober 1987 hände något som gjorde henne till en rikskändis. Kranbilen som skulle lyfta henne välte och kranarmen slog av fören strax framför masten. På en så stor båt som *Bea* innebär det att åtta meter av fören skiljs från resten av båten. Få trodde då att *Bea* någonsin skulle segla igen. Det hade hon säkert inte gjort heller om hon inte haft Björn Widström som ägare. Han funderade ett par månader och bestämde sig sedan för





Beatrice Aurore efter renoveringen. En drygt tjugotvå meter lång skärgårdskryssare är en pampig syn även på land.



att återställa båten. Han trodde då att det skulle ta ett till två år, men projektet visade sig bli större än så. Först till våren 1991 sjösattes *Bea* igen. Familjen Widström räknar med att de har lagt ner cirka tio tusen timmar på renoveringen. Förutom detta har båtsnickarna Thomas Larsson och Harry Johans samt två lärlingar tillsammans ägnat ytterligare cirka tjugofem tusen arbetstimmar åt båten.

”Jag tvekade en del innan jag bestämde mig, men sedan beslutet att renovera väl var fattat har jag aldrig ångrat mig”, säger Björn Widström. Det största jobbet var att få fram pengar till renoveringen. Försäkringsbolaget betalade en del men när båten väl gick igenom ville Björn göra en mer gedigen renovering än att bara få henne seglingsbar igen och då räckte inte försäkringspengarna långt.

Renoveringsjobbet gjordes med samma metoder som Plym använde 1920 och det var verkligen inget hastverk. Virket till borden hämtades från en såg i Norrland, och Björn och båtsnickarna var med och valde ut vilka stockar som skulle sågas. Många ratades innan man fått ihop det virke man behövde: tätvuxen och kvistfri furu. Mahognyn hittades i Göteborg. Ett stort parti Hondurasmahogny hade legat på en vind sedan 1959, ursprungligen avsett för ett racerbygge som aldrig blev av. Nitarna till bordläggningen, fem tusen rostfria nitar, beställdes från Tyskland. Trettio spantpar fick bytas ut, vart och ett med sin unika form. För att göra beräkning-

SK150 Beatrice Aurore S-I

BYGGÅR: 1920

BYGGORT: Stockholms båtbyggeri, Neglinge

KONSTRUKTÖR: August Plym

LÄNGD ÖVERALLT: 22,20 m

VATTENLINJLÄNGD: 16,50 m

BREDD: 3,20 m

DJUPGÅENDE: 2,80 m

DEPLACEMENT: 18 ton

SEGELYTA: 150 m²

FÖRSTE ÄGARE: Konsul Erik Brodin, Torö

NUVARANDE ÄGARE: Björn Widström

arna för spanten använde man Arendalsvarvets datorer, till skillnad från August Plym som gjorde beräkningarna för hand baserade på sin erfarenhet.

När man ändå var igång passade man på att höja akterskeppet sexton centimeter så att *Bea* skulle återfå sitt originalsprång. Det hade inget med kranbilsolyckan att göra, men Björn ville gå grundligt till väga och här fanns en möjlighet. Inredningen återskapades också till originalskick. Den gjordes av möbelsnickaren Bengt Lindgren på Öland som efter noggrann måttagning byggde upp all inredning på Öland innan den fraktades till *Bea* och monterades in. Innan *Bea* fernissades och målades fick skrovet en rejäl omgång med linolja – fyrtio strykningar utifrån och trettio strykningar inifrån. Hela renoveringen är genomförd med pedantisk noggrannhet och projektet väckte av naturliga skäl uppmärksamhet. Bland annat har Sveriges Television producerat en entimmeslång dokumentär om renoveringen och människorna bakom den.

Förutom att han återställt båten till originalskick har Björn Widström gjort några eftergifter för bekvämligheten. Han har skaffat en inombordsmotor – det fanns inte från början – och försett *Bea* med värme och elinstallationer. Trehundra meter kopparrör har installerats i båten och omkring två och en halv kilometer kabel.

Beatrice Aurore är inget museiföremål. Hon seglar fortfarande, mest i Stockholms skärgård men hon har även besökt vattnen utanför Finland, Polen, Tyskland och Danmark.

Många har naturligtvis funderat på vad som driver någon att genomföra ett så omfattande renoveringsprojekt och lägga ner så mycket tid och pengar på en båt. Björn Widström sammanfattar det med att säga ”man kan inte segla i en bankbok”. Han menar att vi har en skyldighet att vårda och värna om unika båtar som *Beatrice Aurore*.

”Jag kan se henne segla om femtio år också. Jag ser det som att jag har fått *Bea* till låns. Det är ingen båt man äger utan något jag har fått förmånen att förvalta till eftervärlden.”

Åtta meter av fördäcket slogs av när kranbilens arm delade *Beatrice Aurore* mitt itu vid upptagningen 1987. Renoveringen tog tre och ett halvt år och har dokumenterats väl.



SK75 Kajsa S-5

BYGGÅR: 1918

BYGGORT: Hästholmsvarvet, Kvarnholmen

KONSTRUKTÖR: Erik Salander

LÄNGD ÖVERALLT: 16,40 m

VATTENLINJELÄNGD: 11,00 m

BREDD: 2,59 m

DJUPGÅENDE: 2,0 m

DEPLACEMENT: 7000 kg

SEGELYTA: 75 m²

FÖRSTE ÄGARE: Grosshandlare Ingvar Lignell

NUVARANDE ÄGARE: Georg & Carl-Johan Hagström

Entusiastiska bröder håller Kajsa i trim

Det mesta arbetet med att hålla veteranbåtsflottan i skick pågår i det tysta. Åtskilliga timmar och stor entusiasm läggs ner på de olika klubbvarven utan att det uppmärksammas. Det är bara några få projekt som får rubriker och blir omtalade utanför den allra närmaste kretsen.

Bröderna Hagströms imponerande jobb med Skärgårds 75:an *Kajsa* är en av många intressanta men okända båthistorier. *Kajsa* byggdes vintern 1917–18 på Hästholmsvarvet som en av de första skärgårdskryssarna utan gaffelrigg. Konstruktören Erik Salander fick i uppdrag av grosshandlaren Ingvar Lignell från Göteborg att rita en rymlig och bekväm båt, ingen kappseglingsmaskin men gärna så snabb som omständigheterna medgav. Parallellt med *Kajsa* beställde han en annan Skärgårds 75:a av Tore Herlin, *Gockan*. Tanken var att Lignell skulle prova båtarna mot varandra och behålla den han tyckte var bäst. *Gockan* blev inte klar till seglings-säsongen så valet föll naturligt på *Kajsa*.

De första åren gjorde *Kajsa* bra ifrån sig på regattor. Hon bytte ägare flera gånger och var välkänd längs västkusten under flera olika namn, bland andra *Nike*, *Ellen* och *Wi*. År 1966 kom Georg Hagström tillsammans med en bekant över henne och sedan 1969 ägs hon av bröderna Georg och Carl-Johan Hagström.

Bröderna Hagström har seglat *Kajsa* många och långa säsonger i såväl den svenska som den finska skärgården. Mellan sjuttio och nittio seglingsdagar per säsong har inte varit ovanligt. Rekordet slogs ett år med 375 personövernattningar. Hon klarade sig länge med endast mindre reparationer, men en grundkänning 1984 inledde en period med mycket arbete på båten som skulle fått mindre uthålliga personer att ge upp både en och två gånger.



Under åren 1985 till 1992 lade Georg och Carl-Johan ner åtskilliga tusen timmar på *Kajsa*. Att hon behövde byta nästan alla spant och bord eller att hon efter en kranbilsolycka måste byta hela överbyggnaden har inte dämpat brödernas entusiasm. Några spräckta revben i samband med renovering, en skadad tumme som fastnat i en rikthyvel eller att Georg under de tidiga åren med båten höll på att klämma sönder huvudet under kölen i en upptagningsolycka har heller inte fått dem att ge upp.

Även om bröderna skaffade *Kajsa* för att ha henne till långseglingar med familjen har hon stått många somrar på land för omfattande renoveringar.

Våren 1990, efter flera säsongers renovering, skulle Kajsa äntligen sjösättas igen, men det blev inte riktigt som planerat. Vajern till kranbilen lossnade, Kajsa tappades i vattnet och däckets och överbyggnadens förstördes. Hon fick lyftas upp igen och tillbringa ytterligare två år på land.



Det mesta har de gjort själva och lärt sig allteftersom. Försäkringsbolaget betalade för bytet av kölplankan efter grundkänningen och samtidigt passade man på att byta roderstäv och köl. Eftersom jobbet inte blev riktigt klart till seglingssäsongen 1985 ägnades sommaren åt en del andra renoveringar när hon ändå stod på land. Bröderna bytte femtio spantpar med tillhörande bottenstockar till rostfritt. Inredningen plockades ut för att få bättre rum att arbeta. När man ändå var igång bytte man också akterstäv och förstäv. Innan allt var klart hade även en hel del bord bytts. Det tog sin tid, trots att båtsnickare hjälpte till. Först till våren 1990 var *Kajsa* klar att sjösättas, dock utan inredning.

Så enkelt skulle det dock inte gå. Vajern till kranen lossnade och *Kajsa* tappades i vattnet med lyftoket över sig så att överbyggnaden och stora delar av däckets förstördes. Det var bara att ordna fram en ny kranbil och lyfta upp henne igen. Någon segling blev det inte den säsongen. Till våren 1992 sjösattes hon igen med nytt däck men utan ordentlig överbyggnad eller inredning. Efter några år med en provisorisk plywoodlåda till ruff tog bröderna hjälp av båtsnickare för att få nya ruff- och sittbrunnssarger och snickrade själva till rufftaket. Sakta byggdes inredningen upp igen.

Man kan tro att Georg och Carl-Johan var inbitna veteranbåtsfantaster när de tog sig an *Kajsa*, men de var bara ute efter en rymlig segelbåt som skulle klara långseglingar och vara stor nog för hela familjen. Det var egentligen en kost de letade efter. Under sextiotalet var intresset litet för skärgårdskrys-

sare och det kulturhistoriska arvet pratades det inte mycket om. Träbåtar var billigare och mer beprövade än plastbåtarna, så enkelt var det.

Under sin tid med *Kajsa* har bröderna nästan blivit båtsnickare på köpet och *Kajsa* har inga svaga punkter kvar. Det mesta är bytt på båten. Georg uppskattar att det säkert är över åttio procent av allt trä som är bytt. Några få originalbitar finns kvar liksom ett par mahognybord som någon satte dit på femtiotalet. Masten är dock original, även om mastfoten är ny.

Trots alla renoveringar och somrar på land finns fortfarande seglingslusten kvar. Loggen brukar stanna på cirka tvåusen distansminuter innan *Kajsa* plockas upp på hösten. Nyligen blev Georg heltidspensionär så det finns gott om tid att segla. Efter att ha ägt *Kajsa* i över trettiofem år och arbetat med nästan varenda kvadratmillimeter av henne känner han henne rätt väl.

Idag är Skärgårds 75:an Kajsa betydligt tyngre än hon var från början. Bottenstockarna och femtio spantpar har bytts ut till rostfritt och idag är hon stabilare än någonsin.





En snart femtioårig familjemedlem

Det är lätt att bli fäst vid sin båt och börja se den som en del av familjen. Det gäller verkligen för Olov Lindström som levt med den dubbelruffade kabinbåten *Camilla* i snart femtio år. Familjen köpte *Camilla* ny när Olov var tio år och bodde i Luleå. Idag är det Olov som tagit över båten tillsammans med sin familj och hon återfinns nu i Stockholms skärgård. Olov är uppväxt med båten och kan den i sömnen. Han rör sig smidigt ombord och vet var han ska sätta fötterna även i mörkret på vintern när durkarna är uttagna.

Olovs far var Volvohandlare i Luleå och *Camilla* användes flitigt för träffar med kollegorna i Norrbotten och Västerbotten eller med gäster från Volvo i Göteborg, en årlig tradition som pågick i över trettio år. Att *Camilla* tillhört en bilhandlare kan man se på de många motorbytena och det faktum att *Camilla* har en körjournal istället för loggbok. Det senaste motorbytet berodde inte på att det var något fel på motorn utan på att Olovs far hade en kund som behövde precis en sådan Pentadiesel som satt i *Camilla*. *Camilla* är nu inne på sin fjärde motor, originalet var en förkrigsmotor av märket Kermath, men sedan dess har det varit Volvomotorer.

Camilla är en rejäl kabinbåt på drygt 9 meter, men med fem syskon i familjen minns Olov att det

Kabinbåten *Camilla*

BYGGÅR: 1954
BYGGORT: Valdemarsviks båtvarv
KONSTRUKTÖR: Mariningenjör Petterson
LÄNGD: 9,35 m
BREDD: 2,7 m
DJUP: 0,85 m
DEPLACEMENT: 2700 kg
MOTOR: VP AQ 171C/160 hk
FART: 20 knop
FÖRSTE ÄGARE: Henrik Lindström
NUVARANDE ÄGARE: Olov Lindström



Med en fotogenkamin ombord kunde båtsäsongen förlängas.



ändå kunde bli trångt ombord. På femtiotalet var det inte så vanligt med stora träbåtar i Luleå så *Camilla* väckte viss uppmärksamhet när hon syntes i den norrländska skärgården. Oftast användes hon för dagsturer men det hände att hela familjen övernattade i båten.

Olovs far hade vuxit upp med en koster och alltid varit intresserad av båtar. Innan han köpte *Camilla* hade familjen en tid en Petterssonliknande långsmal mahognybåt. Men i början av femtiotalet var det dags att skaffa en ny båt. Olovs far gav Knud H Reimers i uppdrag att rita drömbåten, men den hann aldrig byggas. Innan bygget påbörjades fick familjen höra talas om *Camilla* som var byggd 1954 i Valdemarsvik av Bröderna Petterson (ingen koppling till CG Pettersson). Båten kostade 28 000 kronor, köpet gjordes upp 1955 och *Camilla* togs på järnväg till Luleå. Olov har fortfarande kvar Reimersritningen på båten som aldrig blev byggd.

Även om fadern inte ångrade köpet har Olov konstaterat att Bröderna Petterson inte var några vana fritidsbåtskonstruktörer. *Camilla* tog över sig onödigt mycket vatten. På sjuttioalet breddades därför däck med en decimeter och en sprutlist sattes fast längs skrovet med mycket gott resultat.

Sedan Olov tog över båten och fick ner den till Stockholm har han gjort en del jobb på den, främst därför att man då den byggdes förlitade sig på limmade konstruktioner. Olov har bland annat bytt akterspegel, huvudskott och ramar för rutorna. Men *Camilla* har bara renskrapats två gånger på femtio

år och hon har åldrats med värdighet. Idag används hon mest som transportmedel mellan familjens hem i Saltsjöbaden och sommarstället på Smådalarö i Stockholms skärgård samt för dagsturer med familj och vänner.

Olov minns hur *Camilla* fick sitt namn. Familjen ordnade en namntävling bland sina bekanta med en flaska cognac som förstapris och en båttur som delat andrapris. *Camilla* kommer från 1700-talspoeten Gustaf Philip Creutz kärleksdikt om Atis och *Camilla*. Under en tid hade *Camilla* en liten roddbåt som följebåt och den hette förstås *Atis*.

Premiärturen med familjen Lindströms Camilla sommaren 1955 gick från Luleå till Kalix skärgård. Även om båten är drygt nio meter lång blev det lite trångt med fem barn.



Det är få båtar förunnat att ha samma ägare i nästan femtio år. Camilla är mycket välbehållen och har bara renskrapats två gånger sedan 1955.



Sjösättning femtiosju år för sent

År 1947 började piloten Harry Andersson från ABA (SAs föregångare) i Luleå på sin fritid bygga en båt hemma i garaget. Det var en egenhändigt ritad coupéracer med för tiden mycket moderna linjer. Båten tog form men blev aldrig helt klar. Den blev stående i ett förråd i byn Porjus i många år innan någon tog sig an den igen. Nu håller Christer Johansson på att färdigställa den för sjösättning till våren 2004, ett drygt halvsekel senare.

Båten som ännu saknar namn har stått under tak och klarat sig bra från tidens tand. Den är byggd i ribbkravell, och skrovet och överbyggnaden var linolja och klara redan på fyrtiotalet. Nu har båten fernissats och gjorts i ordning. Fördäcket har bytts till oregon pine och motorrummet har förlängts ett par decimeter. Ingen vet vilken motor Harry Andersson tänkt sig från början, men ingen motor som går att få tag på idag skulle heller passa som båten var byggd från början.

Den enda ritning Christer har att tillgå för att bygga färdigt båten är en skiss limmad på en plywoodskiva som låg i båten, men han vet precis hur han vill ha den och tror att den kommer att bli en av Luleåskärgårdens snabbaste trämotorbåtar när den väl kommer i sjön.



Ordlista

På sidan 96 finns en översikt av båtens anatomi. Där hittar du alla benämningar på båtens olika delar. Här har vi förklarat andra ord som används i boken eller som hör hemma i träbåtsvärlden. Se även tåg-virkeslexikonet på sidan 106.

Allmoge Traditionell bruksbåt av måttlig storlek som användes av "allmogen" längs kusterna.

Barlast Extra tyngd som lastas i botten på båten för att öka stabiliteten.

Bandyklubba Vardaglig benämning på master där toppen är kraftigt böjd bakåt.

Bermudasegel Högt och smalt segelplan med trekantigt storsegel som används med till exempel Marconirigg. Är idag den vanligaste riggtypen.

Block Beslag med snurrande skiva som ändrar exempelvis ett skots riktning. Med flera block bildas en talja.

Bogspröt En bom som stag är fästa i och som skjuter ut i fören på en segelbåt. Kallas även peke.

Bryggseglare Nedsättande uttryck om båtägare som sällan tar sig ut på sjön men gärna uppehåller sig vid båten.

Bukmått Omfångsmått på skrovet.

Chris-Craft Amerikansk båttillverkare som gjort sig känd för små snabba, lyxiga och stiliga passbåtar, så kallade runabouts. Har även gjort andra typer av båtar. Chris-Craft grundades 1874 och hade sin storhetstid från 1920 och framåt. Sista träbåten tillverkades 1972.

Coupé Överbyggd passbåt. Namnet är analogt med bilmodellbeteckningar.

Dart-Racer Den båtmodell som Chris-Craft slog hastighetsrekord med 1905.

Daycruiser Amerikanskt uttryck för snabbgående passbåt utan övernattningsmöjligheter, synonymt med runabout.

Deplacement Uttryck för en båts vikt. Deplacementet är lika med vikten av den mängd vatten som båten trycker undan. Båtar som inte planar kallas deplacementbåtar.

Diamant Toppstagnning av masten med vajrar över ett vinkelrätt spridarpar. Om spridarna är vinklade snett framåt kallas stagen istället fiol.

Dinge Vardagligt uttryck som används mest på västkusten för släpplöje, av engelskans dinghy.

Distansminut Annat namn för nautisk mil, 1852 meter.

Durk Golvet i en båt.

Dödtträ Distansplaner mellan köl och kölplanka på enklare konstruerade segelbåtar utan kölsvin.

Entypsbåt Båt byggd i serie eller efter samma ritning, till exempel Solö eller Nordisk folkbåt.

Eskader Egentligen ett militärt uttryck för en enhet stridande fartyg. Används också som benämning för när flera fritidsbåtar seglar tillsammans efter en ledarbåt utan att tävla.

Expresskryssare Motor-kryssare med extrema fartresurser.

Fall Rep som används för att hissa och ta ner ett segel.

Fenkölsracer Snabbseglande båt som har en tydlig fenköl liknande dagens moderna köl (till skillnad från samtida båtar som nästan alltid var långkölade).

Fiol Toppstagnning av mast

över framåtvinklade spridarpar. Om spridarna istället är vinkelräta mot båten kallas stagen diamant. Även namn på en stoppknop.

Flushdäck Plant däck utan överbyggnad, vanligt på ruffbåtar och en del kappsegelingsbåtar.

Formstabil Kallas virke som på ett bra sätt behåller sina egenskaper trots fukt eller torka.

Fribord Den del av en båts bordläggning som ligger ovanför vattenlinjen.

Gaffelsegel Fyrkantigt segel med bommar i ovan- och underkant, används i regel för båtar med peke och seglas med kutterrigg. Den övre bommen kallas gaffel.

Gar Wood Garfield Wood är en klassisk amerikansk båtkonstruktör som var inriktad på passbåtar och rena fartbåtar. Segl igenom stort på tjugotalet med "Baby Gar", en 33 fot lång sportbåt som sedan serietillverkades i flera storlekar.

Gösstake Kort stång i fören på motorbåt att fästa vimpel, lanterna och flaggspel i.

Halkip Beslag i för och akter som förtöjningstamparna löper genom för att undvika nötning.

Halvplanande Beskriver skrovformen på en båt som vid ökad fart reser fören ovanför vattenytan istället för att skära vattnet som en deplacementbåt.

Handikapptal Beräkningsgrund för att olika båtar ska kunna kappsegla på liknande villkor enligt samma princip som används inom golfporten.

Hydroplanbåt Annan benämning på en stegskrovsbåt. Många racerbåtar under 1920-talet var hydroplanbåtar. Skrovformen liknar pontonerna på sjöflygplan.

Häckbåt Segelbåt med goda undanvindsegenskaper.

Jakt Används både om motor- och segelbåtar för stora snabba fritidsbåtar. Ofta i sammansättning som segeljakt, lustjakt och motorjakt.

Kommer ursprungligen från holländskans "jaght" som på engelska blivit "yacht".

Julle Uttryck från västkusten för mindre fritidsbåtar med relativt kraftigt förskepp och med akterspegel. Finns i många olika utföranden, till exempel längedragssjulle.

Kajuta Benämning på bästa rummet ombord på större båtar eller fartyg.

Ketch Tvåmastad segelbåt som påminner om en yawl. Skillnaden mellan en ketch och en yawl är var man styr. På en ketch styr man akter om den akre masten och på en yawl för om den akre masten.

Klassförbund Organisationsrisk hemvist för kappseglande båtar.

Klink Byggnadssätt för båtskrov där varje bords underkant ligger utanför nästa bords överkant. Klinkbordläggning är en stabil konstruktion som kan spåras tillbaka till vikingaskeppen.

Knap Beslag på däck särskilt avsett för fastgörning.

Knop Annat namn för knut. Även måttenhet för en båts hastighet. En knop är lika med en nautisk mil/distansminut (1852 m) per timme.

Konstruktionsregel Dimensioneringsanvisningar för en viss båttyp. Mer omfattande än en mätregel.

Konstruktionsspant De spant som konstruktören angett mått för på ritningen och som övriga spant anpassas efter.

Kosterbåt Ursprungligen benämning på allmoge-båtar från norra Bohuslän. Klinkbyggda, spetsgattade och långkölade segelbåtar med en relativt stor bredd och fylligt förskepp.

Klipper Benämning på snabbseglande fartyg med utskjutande konkav stäv, i regel försedd med peke.

Kravell Konstruktionssätt för båtskrov där bordläggningen bildar en slät yta till skillnad från klinkbyggda skrov.

Kryssare Större fritidsbåt. Används för både segel- och motorbåtar. Antyder robusthet (jmf havskryssare och skärgårdskryssare).

Kubregeln Tidig mätregel för segelbåtar som användes i Sverige kring sekelskiftet.

Kutter Äldre benämning för snabbseglande båt.

Kutterrigg Rigg för gaffelsegel och två försegel, foc och klyvare, oftast med toppsegel och slöballong/flying jib, vilket är en tidig form av spinnaker.

Kölsvin Utrymmet under durkarna i botten på båten.

Lask Metod att skarva bordläggning eller andra träkonstruktioner på en båt.

Lateralplan En båts under-vattensskropps sedd från sidan.

Ljungströmsrigg/segel Riggkonstruktion av Fredrik Ljungström med en ostagad kullagrad mastfot där seglet revas genom att rullas upp på masten. Seglet är oftast dubbelt och kan fällas ut vid läns.

Logg Hastighetsmätare för båt.

Lvl Längdvattenlinje, används som mått på båtars längd i vattenlinjen till skillnad från totallängd som kallas Löa, längd överallt.

LYS-tal Handikapptal för en båt eller båttyp för att möjliggöra rättvisa kappseglingar mellan olika typer av båtar.

Långkölad Konstruktion med avlång köl som följer båtens former till skillnad från fenköl som tydligt sticker ut under båten. De flesta äldre segelbåtar är långkölade, undantaget är så kallade Fenkölsracer.

Löa Längd överallt, används som mått på båtars totala längd till skillnad från längd i vattenlinjen, Lvl.

Mantåg Räck runt däck, ofta av vajer eller tågvirke.

Marconirigg Riggkonstruktion som kräver god stagen, anpassad för Bermuda-segel.

Marina Anläggning för kommersiell verksamhet



kring fritidsbåtar, som vinter- och sommarplats samt service.

Motorbädd Konstruktionen för infästning av båtens inombordsmotor.

Mätregel Regelverk för konstruktionen av en viss båttyp. Kan oftast presenteras som en matematisk formel där olika konstruktionsmått ska ge ett visst värde.

Nautisk mil Längdmått på sjön, 1852 meter. Kallas även distansminut och sjömil.

Nakterhus Särskilt skåp eller en huv för kompassen. Ofta i mässing och vackert utformat.

Nollspant Spantet där en segelbåt är som bredast.

Nåt Den längsgående fogen mellan till exempel två bordläggningssplankor eller däcksbord.

Peke En bom som skjuter ut i fören på en segelbåt och som stag är fästa i. Kallas även bogspröt.

Plugg Cylindrisk träbit för täckning av försänkta skru-

var och nitar i till exempel bordläggningen.

Plymdroska Passbåt ritad av Carl Plym och byggd av Neglingevarvet för att fungera som taxibåt under Stockholmsutställningen 1930.

Plymsnäcka Så kallad pojkbåt. Liten seriebyggd segelbåt som ritades av August Plym i några olika versioner under tidigt 1900-tal.

Potatislist Vardagligt uttryck för fotlist på skarndäck på båt utan reling.

Pulpit Fast monterad stål-rörskonstruktion i för och/eller akter som mantågen är fästa vid.

Regatta Större seglingstävling som består av flera delseglingar.

Regelbåt Båt (till exempel r-båt eller skärgårdskryssare) byggd efter en mät- eller konstruktionsregel.

Respitid Tid som långsammare båttyp ges i handikapp vid kappsegling.

Rigg Segelbåtens stagning för mast och segel.

Riva Italiensk motorbåtstill-

verkare. Känd för små motorstarka passbåtar med extremt god ytfinish. De flesta båtarna är från femtio- och sextiotalet.

Runabout Amerikanskt uttryck för snabbgående passbåt.

Rundhult Sammanfattande benämning på master, stänger och rår som ingår i en båts rigg.

Scantling Båtens samtliga dimensioneringsmått. Slås fast i regeln om det finns en sådan.

Schackel Öppningsbar metallänk för att skarva eller att koppla samman exempelvis kättingar, vajrar och tampar.

Sickla Finputsning av träytor med vass stålskiva. Ett alternativ till sandpapper.

Självläns Anordning med slangar eller rör från tät sittbrunn som gör att den töms på vatten från överbrytande sjö eller regn.

Sjömaning Samlingsnamn för reparationer.

Skot Rep som används för att reglera ett segel.

Slip Anordning med en vagn på räls för att ta upp och sjösätta båtar.

Spetsgattad Benämning på båt med spetsig akter, till exempel snipa.

Spinnakerbom Lös bom som håller ut spinnaker vid undanvindssegling.

Spirbom Lös bom som håller ut försegel vid undanvindssegling. Användes tidigare för sprisegel.

Spridare Vingformad konstruktion vinkelrätt mot masten som håller ut vant för bättre vinkel mot däck.

Sprisegel Rektangulärt segel med gamla anor som hålls utsträckt med hjälp av en spirbom diagonalt genom seglet. Användes bland annat på norska Nordlandsbåtar.

Språng Båtens däckslinje sedd från sidan.

Spygatt Öppning i relingen för att överbrytande sjö ska kunna rinna av däck.

Sprutlist List längs skrovet som bryter vattensvallet.

Stegskrov Skrovkonstruktion för högfartsbåtar med

ett karakteristiskt hack i boten för att skapa en friktionsminskande luftkudde under båten.

Tackel Grov talja i riggen på segelfartyg.

Talja Lyftanordning med utväxling genom rep som träs genom två eller flera block, används till exempel för storskotet på segelbåt.

Toft Tvärgående sittbräda i liten öppen båt.

Turning Fackuttryck för båtars linjespel.

Vant Vajer fäst uppe i masten och i röstjärn på däck för stagning.

Yacht Engelsk benämning för större båt för nöjesbruk. Används för både motorbåtar och segelbåtar.

Yawl Tvåmastad segelbåt som påminner om en ketch, men på en ketch styr man akter om den akre masten medan man på en yawl styr för om den akre masten. En yawl är främst avsedd för långfärdssegling. En yawl är riggad med gaffel eller snedsegel med bom.

Register

Kursiverade siffror hänvisar till bildtexter.

A22 30
Aas, Bjarne 132, 159
Aibe 46
Alaiza 82
Alba II 84
Albatross (Stortumlare) 46
allmogebåt 15, 18, 23, 38, 52, 52, 113
anatomi, båtens 96-97
Andersson Harry 177
Andersson, Albert 30, 54, 54
Andersson, NE 78
Andrée, Carl 82
Anitra 84
Anker, Johan 21, 23, 34, 45, 45, 54, 54
Annemone 62
Archimedes 71
Arrhénborg, Mats 160, 162, 162, 163

B22 30, 41
B30 34
basning 96, 104
Bassholmen 160
Bayards varv 54
Beatrice Aurore 54, 168-170, 169, 170
Benita 48
Bentyl 64
benämningar
 segelbåtar 23, 52
 motorbåtar 65, 82
Bergö 76
betsning 135
blekingeeka 15, 52
Blue Peter 10
bockar 116-117
bohusjulle 52
borrning 139
Bothén, Bertil 34, 34, 35, 45
bottenmålning 127, 128
Brodin, Erik 170
bryggsegling 156
Budde II, *se Marara*
bult 139
Buvenäs varv 10
båtbesiktning 94
Båtbesiktningsmännens Riksförening 94
båtklubb 92, 110, 142-143, 147-148, 153-154, 156
båtköp 90-93
”Båtliv” 147
båtnamn 113

båtregister 150
båtritning 94, 98-99
Båtseglareordbok 52, 54
båtskjul 119-120

Caliste 33
Camilla 174-175, 174, 175
campingbåt 64, 71, 72
Chris Craft 64, 67, 68
coupéracer 64, 82, 177

Daimler 60
deplacementbåt 61
Djurgårdsbrunnsvikens Motorbåtsklubb 147
Dodge 64
Drake 23, 45, 45, 54
Dronningen 23
dubbelt halvslag 106, 108, 109
dukt 106
Duo 60, 60
dyvika 117, 127

Ebe 168
Ebella 168
Eklund, Lage 23, 42, 43, 48, 49, 71
ekonomi 110
Electroluxbåt 71
Ellen 172
Ellida 35
Elly 84
entypsbåt 21, 23, 39, 41-51, 52, 94, 157
Eol 65
epoxy 131, 135, 136, 137
Erikssons båtbyggeri 41
Essbåt 64, 67, 68, 68, 87
Esskryssare 87
Essungen 87
Estlander, Gustaf 14, 23, 30, 34, 41, 42, 42, 57, 57
Estrella 10, 93
Evinrude, Ole 60
expresskryssare 80, 162

Fagerman, Carl Albert 13, 67, 75, 75, 85, 85, 86
Fairbanks, Douglas 160, 160, 162
Falken 57
Femfemma 36, 37
Femåenhalva, *se* Nordisk kryssare
fenkölsracer 54
fernissa 124, 135
Finnboda varv 84
fiol, *se* stoppknop
Folkbåt, *se* Nordisk folkbåt
Forslund, Gideon 64, 64, 67, 67, 68, 71, 86-87, 87, 90
Forslund, Henning 13, 60, 60, 67, 75, 85, 85, 86

Forslund, Owe 87
”Forslundare” 86
Fox, Uffa 87
Fram, *se* Segelsällskapet Fram
Framkoster 18, 38
fritidsbåtar, antal 150
Fritz-Crone, Gunnar 84
Frodé, Frans Julius 84
fuktproblem 121
furu 102, 104, 135
Furuholmen, Richard 87
Fågel blå 25, 26
fårtalg 128
försäkring 94, 110

Gaff Yacht Society (GYS) 23, 148
gaffelsegel 25, 29, 172
Gamlebyvarvet 28, 57
Gar Wood 64, 67, 68, 164
Garbo, Greta 160, 160
garn 105, 106
GKSS, *se* Göteborgs Kungliga Segel Sällskap
Gladan 57
Gockan 172
gran 102, 104
Guldbransen & Son 35
guldockra 135
Guldpokalen 25
Gusco 41
Gustaf Adolf, kronprins 86
Gustafsson & Andersson 67
Gusten 93
GYS, *se* Gaff Yacht Society
GYS-tal 23
Göteborgs Kungliga Segel Sällskap (GKSS) 18, 34, 38, 45, 147

Hagström, Carl-Johan 172, 173
Hagström, Georg 172, 173
halvslag 106, 108
handikapptal 21
Harrysson, Edvin 78
havskryssare 32, 33, 52, 57
havskryssarregeln (SHR) 32, 33, 52, 57
Hera 32
Herlin, Tore 32, 32, 33, 45, 57, 57, 172
Hild 10
Hjalmar Johanssons varv 34
Holm, Knut 57
Holm, Tore 25, 28, 34, 57, 57
Holm, Yngve 57
Holmström, Carl 45
Hringhorni 113
Hwila 13, 75
hydroplan 67, 167
Härnösands Segel Sällskap (HSS) 147

Hästholmsvarvet 57, 80, 84, 85, 160, 162, 163, 163, 172, 172
högsjöbåt 62, 78, 82, 86

Ingrid (Elli-Karin) 80
Internationell 5:a 26, 36, 36
Internationell jakt, *se* R-båt
Ione 34
Irebjer, Joakim 160, 162, 162, 163
Irmelin 30
Isabella 72
Iversen, Jac M 34, 42, 50, 71, 76, 78, 86, 86, 87

jakt 52
Jensen, Arnold 34
Johans, Harry 170
Johansson, Christer 177
Johansson & son 167
Johansson, Ruben 163
julle 52

kabel 106
kabinbåt 76, 76, 82, 86, 87
Kajsa 172-173, 172, 173
Kalle Johanssons varv 46
kappsegling 18, 21, 25, 28, 34, 36, 38, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 49, 50, 54, 57
kardel 105, 106
Karlsro båtvarv 76
Kinde, Bengt 46
klassförbund 92, 148
klinkbordläggning 97, 104, 117
klipper 52
klubbholme 154
KMK, *se* Kungliga Motorbåtsklubben
knop 106, 108
Knut Holm Yachtvarv 57
Kongelig Dansk Yachtklubb (KDY) 34
konstfiberrep 105
konstruktionsregel 21, 25, 30
konstruktionsspant 99, 99
kopparspik 139
kosterbåt 18, 38-39, 52, 57
 K6 38, 39, 39, 52
 K25 23, 38, 39, 52
kosterregeln 38-39
Kraka 84
kravellbordläggning 97, 104
Kreuger, Ivar 13, 64, 85, 87, 160, 160, 162, 162, 163, 164, 164, 166, 166, 167
Kreuger, Torsten 13, 86, 163
Krull 68
kryssare 52
Kryssarklubben, *se* Svenska Kryssarklubben

KSSS, *se* Kungliga Svenska Segel Sällskapet
Kummelnäsvarvet 54
Kungliga Motorbåtsklubben (KMK) 61, 67, 147
Kungliga Svenska Segel Sällskapet (KSSS) 18, 28, 60, 132, 147, 157
kustkryssare 52
kutter 10, 18, 52
kutterrigg 32, 52

landskapsjagarna 57
Larsson, Thomas 170
laskning 97, 137
lateralplan 99
Laurin, Arvid 27, 34, 38, 57, 57
Lavonius, Henrik 76
Leading Yard Stick, *se* LYS-tal
Lemchen, Christoffer 18
Lignell, Ingvar 172, 172
Lidingö Runt 23
Lidingö Yard Stick, *se* LYS-tal
Lidingövarvet 33, 164
Liljefors, Bruno 84
Liljegren, CO 54, 60
limning 136-137
Lindén, Ulf 160, 162
Lindgren, Bengt 170
Lindström, Henrik 174
Lindström, Olov 174, 175
linolja 135
Ljungberg, Karl 85
Ljungberg, Knut 13, 75, 80, 80, 84, 85, 85, 87, 160, 162
Ljungström, Fredrik 55, 55, 168
Ljungströmrigg 55, 55
Loris 13, 85, 160-163, 160, 163, 164
lottbåt 10, 38, 41, 45, 132, 157
Lundberg, N 68
Luxbåt, *se* Electroluxbåt
LYS-tal 21, 23
långedragjulle 52
långklots 132
lösningssmedel 124, 135

mahogny 101, 102, 104, 135
Marara 64, 86
Mariebelle 90
Mariebergvarvet 86, 87
Marimba 76
marina 153
Maritana 29
Martinsson, Bror 23
Mary 86
May Be IV 57
Mayflower 57
Mejt 54
Micky 6, 68, 76
Mickie II 76

- Mignon* 10
Moana 21
 Moltsau, Ragnar 166
 mothåll 139
 Motor Yacht Society (mYS)
 148
 Motorbåtsbyrå 87
 motorbåtskonstruktörer
 84-87
 Motorbåtsutställningen 1903
 60
 motorkryssare 57, 62,
 80, 84, 85, 86, 87
 Museiföreningen Sveriges
 Fritidsbåtar (MSF) 148
Mylla 18
 mYS, se Motor Yacht Society
 Mälarbåtar 41-43, 157
 Mälar 15 41, 42
 Mälar 22 14, 23, 30, 41,
 41, 42, 42, 57
 Mälar 25 41, 42
 Mälar 30 21, 23, 30, 41,
 42, 43
 Mälarens Seglarförbund 41,
 42
 Mälarvarvet 84
 märling 106
 mätregel 21, 25, 38
- Nagelfar* 113
 namngivning 113
 nattvakt 154
 Neglingevarvet 52, 54,
 54, 60, 64, 85, 86, 168, se
 även Stockholms båtbyggeri
 Neptun 12 48
 Neptunkryssare 21, 23, 30,
 41, 42, 48-49, 157
 Neptunkryssarförbundet
 49, 148
 Nielsen, ACL 34
Nike 172
 Nilsson, Erik 42
 nit 131, 139
 nollspant 99
 Nordisk folkbåt 14, 23, 41,
 50-51, 50, 51, 157
 Nordisk kryssare - 5 1/2 34,
 34, 35, 36
 Nordström, Axel 80
 Norlin, Lars-Olof 23
 "Ny Tidning för idrott" 54
 Nygren, Axel 10, 54
 Nyström, Harry 27
- Oberon* 54
 Ohlsson, Carl-Erik 39, 39
 Ohlsson, Einar 39, 39
 Olav, kronprins av Norge 54
Olivia 75
 Olsen, Knud 50
 olympiska spel 28, 36, 45,
 54, 57
 Oscar II, kung 18
- Pabst Werft 57
Pallakis 18
 Palme, Einar 48, 49
 passbåt 64, 67, 68, 82, 86, 87
 Penta 60, 71
 Pentaverken 87
 Pettersson, Bröderna 175
 Petterssonbåt 14, 62, 62, 65,
 72, 72, 84, 90
 Pettersson, CG 14, 61, 62, 71,
 72, 74, 75, 84, 84, 87
 Pettersson, Robert 84
 Petterssonsällskapet 148
 Pickford, Mary 160, 160
Pierina 78
 plastbåt 10, 23, 42, 49, 51, 64,
 76
 Plym, August 29, 52, 54, 54,
 68, 85, 168, 170, 170
 Plym, Bengt 54
 Plym, Carl 54, 64, 68, 86
 Plym, Monica 54
 Plymbåt 52
 Plymdroska 64, 68
 Plymsnäck 52
 pojkbat 52
 polyuretanlim 136
 Portsmouth Yard Stick (pYS)
 23
 presenning 119, 120, 127
 "På Kryss" 148
 pålstek 106, 108, 109
- racerbåt 60, 64, 64, 67, 68,
 85, 86, 87
 R-båtar 21, 23, 25-26, 27, 28,
 34, 52, 54, 57
 R5 26, 36
 R6 25, 26, 26, 27, 36, 54,
 57, 57, 98
 R8 26, 26, 131
 R10 21, 26, 54
 R12 26, 54
 regelbåt 23, 25-39, 52
 regionförbund 147
 Reimers, Knud H 34, 36, 42,
 46, 46, 47, 57, 57, 87, 175
 renovering 131-135
 renskrapning 132
 rep, se tågvirke
 Reversators varv 60, 62, 84
 ritning, se båtritning
 Riva 68
 R-jakt, se R-båt
 Rosen, Reinhold von 159
Rosita 41
Roxane III 57
 Royal St Kilda Yachtclub 47
 R-regeln 21, 25-26, 28, 36
 Rudéns varv 60, 85
- ruffbåt 61, 62, 72, 82, 84, 85,
 86, 87
 runabout 64, 68, 86
 Runius, Einar 71, 72, 72, 87, 87
 råbandsknop 106, 108, 109
 Rönnbäck, Bosse 166, 167
 rötskyddande medel 135
- Sail Yacht Society (sYS) 148
 Salander, Erik 172, 172
 Salén, Sven 25, 50, 57, 168
 salongsbåt 13, 13, 61, 62, 74
 75, 75, 82, 85
 Salsäkers båtbyggeri 48
 samsa 106
 Sandahl, Hugo 29
 sBB, se Stockholms båtbyg-
 geri
 scantlings 30
 Schelin, Oscar 32, 42, 46
 Schubert, Hugo 54, 80, 84, 84
Sea-Song 64, 64, 67, 87, 166
 segelbåtskonstruktörer 54-57
 Segelsällskapet Fram (ssF)
 38, 38
 Segelsällskapet Viken 10
 serieproduktion 41, 64, 71,
 76
Sexan 62
 sickla 132
Sinkadus 27, 98
Sjöexpress xv, xvi, xvii 85
 Sjöexpress varv 13, 60, 61,
 75, 85, 86
 Sjöhistoriska museet 18, 54,
 84, 94, 162
 sjömaning 106
 sjösättning 127-128, 153
 Sjöö, Evert 33
 Skandinaviska Seglarförbun-
 det 50
Skidbladner 113
 skrapning 132
 skruv 139
 Skärgårdsbåt s-10M, se
 Electroluxbåt
 skärgårdskryssare 21, 23, 25,
 28-30, 28, 29, 41, 52, 54,
 57, 86, 93
 SK22 28, 30, 57
 SK30 28, 34, 57
 SK40 28, 28
 SK55 28, 29, 57, 93
 SK75 10, 28, 93, 172
 SK95 28, 30, 57
 SK150 28, 54, 168
 skärgårdskryssarregeln 10,
 21, 28, 28, 30, 34, 85
 skötbåt 52
 slipning 124, 132
 Smith, Carl 18, 52, 54, 54
 snipa 52, 82
 Solö Cabin (Solö 25) 76, 87
- Solö Ruff (Solö Flush) 65,
 72, 72, 76, 87
 spantlinje 99
 Spissgatter 46
 splitsa 105, 106
 sprickor 127, 127, 128
 spritsmuggling 64
 stegbåt 85
 stegskrov 66, 67
 stek 106
 Stiller, Mauritz 160, 160
 Stockholms båtbyggeri (sBB)
 10, 29, 52, 54, 68, 170, se
 även Neglingevarvet
 Stockholmsutställningen
 1897 60, 60
 1930 64, 68
 stoppknop 106, 107, 109
 Stora Esskryssaren 87
 Stora Skraggen 85
 Storebro Bruk 71, 72, 76, 76,
 87
 Stortumlare (Albatross) 46
 strykjärnsracer 64, 64, 86, 87
 Strömmens båtvarv 159
 Sundén, Tord 14, 34, 50, 51,
 51
Svalan 13, 64, 64, 87,
 164-167, 164, 166, 167
 Svanö 76
 Svenska Båtunionen 147,
 148, 150
 Svenska Folkbåtsförbundet
 148
 Svenska Kosterbåtsförbundet
 38, 39
 Svenska Kryssarklubben
 (sKK) 23, 32, 54, 57, 148,
 157
 Svenska Seglarförbundet 23,
 28, 30, 148
 Svenska Skärgårdskryssare-
 förbundet 23, 148
 sYS, se Sail Yacht Society
 säkerhetsbesiktning 94
 Söderköpings båtbyggeri 60
Sölve 61
- tagla 106
 tamp 105, 106
 Taube, Evert 50
 teak 102, 104
 tejp 128
 terpentint 124, 135
The Ashley Book of Knots 106
Thelma II 57
 Tiedemann, Stig 76, 76, 87,
 87
 "Till Rors" 87
 tir 106
Tirfing 84
 tjära 124
Togo 85
- Trione* 28
 tross 106
 trä 101-104
 träolja 135
 Tumlare 46, 47, 57
 tågvirke 105
 täckning 119-120, 120, 127
Tärnan 13, 85, 164
 tätningsmedel 127
 torn 106
- Ultra* 131
 upptagning 116-117, 153
 utombordsmotor 60, 64, 66
 utveckling
 motorbåten 60-64
 segelbåten 18-23
- Vaernéus, Hans 166
 Valdermarsviks båtvarv 174
 vattenlinje 99
 V-bottensskrov 66, 66
 vedjakt 18
 Velandér, Sten 57
 verktyg 110, 140, 145
 veteranbåtsförbund 148
Wi 172
 Widström, Björn 168, 169,
 170
 Wijkander, TH 35
Viking II 84
Viking III 84
Wiking x 84
 Viking 132, 159
Vikingen 61, 84
 Vindö 71, 87
 vinterunderhåll 121
 virke, se trä
 Vulcans verkstäder 60
 vårrustning 110, 122-128
- yacht, se jakt
 ytbehandling 124, 135
- Zorana* 57
 Zorn, Anders 54
- Åberg, Helena 160, 162
 Åhlén, Johan Petter 29
 Åkerlund, Erik 29, 67, 87
 åldersbestämning 94
 Årstavikens Segelsällskap 41,
 46
 åtta, se stoppknop
 Åtvidabergs industrier 71
- Östersjökryssare 32, 52, 86
 Östersjöregeln (ÖR) 32
 Östlund, Ruben 64, 64, 67,
 67, 71, 75, 80, 84, 86, 87,
 87, 164, 166, 167

Litteratur

Böcker

Andersson, Sven-Erik (Pille Repmakarn). *Knop, stek och splits*. ICA Förlaget 2002
 Ashley, Clifford W. *The Ashley Book of Knots*. Doubleday 1944
 Behrens, Björn Peter. *Handbok i träbåtsvård*. Nautiska förlaget 1995
 Brohäll, Per. *Min segelbåt*. Norstedts 1957
Båten som hobby. När var hur-serien. Forum 1967
 Forslund, Gideon. *Om motorbåtar*. Ahlström & Nordbergs boktryckeri AB 1932
 Fritz-Crone, Gunnar. *CG Pettersson – båtkonstruktör och äventyrare*. Natur och Kultur 1981
 Haasum, Sibylla. ”Från Ormen Långe till bogserbåten Per”. Från antologin *Skepp och smide*. Statens Sjöhistoriska museum/Carlssons 1987
 Haglind, Henning & Pallin, Erik (red). *KSSS:s 100-årsjubileumsbok 1830–1930*
 Herlin, Sonja. *Pionjärer vid ritbordet*. Båt & Skärgård 2000
 Herlin, Tore Herlinbåtar. Tre Tryckare 1967
 Iwanowski, Stefan & Værnéus, Anders. *Petterssonbåten*. Wahlström & Widstrand 2003
 Janhem, Åke. *Fritidsbåten*. Tiden 1961
 Junker, Bengt & Neveling, Raoul. *Till sjöss*. Scoutförlaget 1965
 Lammerts van Bueren, John. *The Great Eights*. Yachting Library 2000
 Larsson, Thomas. *Träbåtsrevidering*. Nautiska förlaget 2002
 Liewendahl, Ingvar & Altan, Harald & Barck, Pekka. *Sexornas jakt*. Finlands 6mr-förbund 1992
 Lybeck, Otto (red). *Nordens båtar*, Lindfors 1939–41.
 af Malmborg, Andreas & Husberg, Ola. *Träbåtar*. Prisma 1999

Nylander, Sven & Herlin, Sonja & Forslund, Björn. *Trendbrott: Med fem båtkonstruktörer genom 100 år*. Båt & Skärgård 1993
 Pawson, Des. *Boken om knoppar*. B. Wahlströms 1999
 Plym, Gustav. *Båt och hav*. PA Norstedts 1960
 Rabe, Gustaf. *Om segelbåtar och segling*. Norstedts 1934
 Selander, Tom (red). *Stora Båtboken*. Rabén & Sjögren 1966
Sjöhistorisk årsbok 1973–74. Sjöhistoriska museet
 Smith, Carl. *Båtseglare-ordbok*. Ny tidning för idrotts förlag 1899 (faksimilutgåva av Stockholms stadsmuseum 1974)
 Thelander, Per. *Alla våra skärgårdskryssare*. Båt & Skärgård 1990
 Thelander, Per & Thorsell, Maria. *Jakt på kryss*. Svenska Skärgårdskryssareförbundet 1997
 Trägårdh, Kurt & Svensson, Tore (red). *Handbok i båt-vård*. Norstedts 1955
 Östlund, Ruben E. *Med motor på sjön*. Bonniers 1956 (tredje uppl)

Skrifter och matriklar med mera från

Sjöhistoriska museet
 Motor Yacht Society
 Sail Yacht Society
 Svenska Skärgårdskryssareförbundet
 Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar
 Svenska Båtunionen

Tidskrifter

Till rors med segel och motor
 Vi Båtagare
 Båtliv
 Skärgårdsliv
 Seglarbladet
 Svensk Motortidning
 Nostalgia m fl

Dessutom har vi haft stor hjälp av båtklubbars, föreningars och privatpersoners webbplatser.

Bildkällor

Fotografierna är tagna av Tobias Regell, med följande undantag:

Anna Lönnerstam	s 4
КМК:s arkiv	s 13 överst, 14, 61, 64 t v, 64 t h, 66, 67 överst, 67 nederst, 84 nederst, 86, 87 andra uppfifrån t v, 166
Svensk motortidning/1926	s 13 nederst
Tore Herlins samling	s 15 överst, 56, 57 andra uppfifrån t v
Sjöhistoriska museet	s 15 nederst, 18 överst t h, 50 nederst, 54 överst t h, 54 andra uppfifrån t h, 54 mitten t h, 57 överst t v, 57 mitten t v, 57 andra nerifrån t v, 57 t h, 57 längst t h, 60 överst, 60 nederst, 84 överst t h, 84 mitten t h, 87 överst t v, 87 mitten t v, 157 överst
”Pionjärer vid ritbordet”	s 18 överst t h, 54 neders t v, s 87 andra nerifrån t v, s 87 nederst t v
Leif Holmkvist	s 34
Nasjonalbiblioteket i Oslo	s 54 andra nerifrån t h
Olle Ljungström	s 54 nederst t h, s 55
Klas Reimers	s 57 nederst
”Om motorbåtar”	s 68
Electrolux AB	s 70–71
Familjen Forslund	s 85 överst t v, 85 överst t h
Loris samling	s 85 mitten t v, 160 överst, 160 nederst, 162, 163 överst, 163 nederst
Nils Erik Fagerman	s 85 nederst t v, 85 nederst t h
Storebro Bruk	s 76 överst, 87 överst t h
Andreas Millde	s 100
Joachim Petterson	s 158–159
Pressens bild	s 164 t v
Christer Ulvås	s 168–169, 171
Bengt Lundgren	s 170
Familjen Hagström	s 172, 173 överst, 173 nederst
Olov Lindström	s 174, 175 överst, 175 nederst

Illustrationer av Joachim Petterson utom 3D-illustrationerna på s 99 som är gjorda av Harald Stenqvist.

Ritningssamlingar

R6 *Sinkadus*. Arvid Laurin oregistrerade ritningar 270–274
 Skärgårdskryssare – SK55 *Maritana*. Neglingevarvet 1977:101:111
 Havskryssare – H8 *Caliste*. Herlinbåtar 1967
 Nordisk kryssare - 5½. Seglarbladet 1930
 Kosterbåt K6. Svenska Kosterbåtsförbundet SKBF
 Mälar 22. Mälarförbundet
 Mälar 30. Mälarförbundet
 Drake. KSSS-samling 1979:23:42
 Neptunkryssare. Neptunkryssarförbundet;
 Nordisk Folkbåt. Knud H Reimers 1979:23:47
 Tumlare. Knud H Reimers 1990:10:208
 Hydroplanbåt *Sea-Song*. Nordens båtar
 Campingbåt s-10M/P525. Electrolux AB 1979:720
 Solö Ruff. Storebro Bruk
 Salongsbåt. CG Petterssons samling CGP 1980:22:160B
 Kabinbåt. Stig Tiedemann 2000:8:69, Till Rors 20/58
 Högsjöbåt. Jac M Iversens samling 1988:9:1024, Till Rors 9/59
 Motorkryssare *Ingrid*. Axel Nordström 1979:23:140; Knut Ljungbergs samling 215, 216



Tack

Under arbetets gång har vi mött och talat med många människor som på olika sätt bidragit till boken, inte minst genom sin entusiasm. De har stärkt oss i vår övertygelse om att denna bok behövs. Vi har också fått hjälp med faktagranskning och uppgifter av olika slag. Vi vill särskilt nämna några vars hjälp vi uppskattat mycket:

Niclas Skärlund är träbåtsentusiast och en duktig halvmodellbyggare. Han har sett till att vi hållit tungan rätt i mun när vi skrivit om segelbåtar och deras historia. Anders Værnéus är redaktör för "Vi Båtagare" och en av landets få verkliga kännare av trämotorbåtshistorien. Han har haft synpunkter och faktagranskat främst motorbåtskapitlet. Anders är också källan till *Svalans* historia. Per Thelander har granskat segelbåtskapitlet. Per kan mycket om seglande veteranbåtar och i princip allt som finns att veta om skärgårdskryssare. Peter Lindmark är motorbåtsentusiast och kunnig i båthistoria. Han har också hjälpt till med faktagranskningen.

Om någon oriktig uppgift trots allt smugit sig in i boken ska inte dessa personer belastas, utan det får vi själva ta på oss ansvaret för.

Dessutom vill vi tacka Palle Andersson, Mats Arrhénborg, Bosse Bergström, Rolf Cadestål, Thomas Dahlgren, Nils Dunér (*Segelsällskapet Fram*), Nils Fagerman, Nils-Erik Fagerman, Owe Forslund, Carl-Johan Hagström, Georg Hagström, Petter Hartman, Sonja Herlin, Per-Olof Hirsch (*MSF*), Joakim Irebjer, Christer Johansson, Pertti Koukonen, Eric Lagergren, Ulf Lindén, Pär Lindforss, Olov Lindström, Nils Lundgren, Anna Lönnerstam, Olle Magnusson, Beata Nordenmark, Felix Odell, Jan Oxelberg, Inga-Lisa Peterson, Klas Pettersson (*Storebro Bruk*), Bosse Rönnbäck, Harald Stenqvist, Roland Storm, Björn Widström, Lars Winckler och Helena Åberg samt Sjöhistoriska museets personal för deras tålamod.

Ett stort tack till våra förstående närstående. Utan ert tålamod och er hjälp hade vi aldrig gått iland med boken.





