



Klassisk
TRÆBÅD

Nr. 132 · oktober 2017

Et eventyrligt
træbådsbryllup

Bliv klogere på
at vedligeholde

Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Klassisk Træbåd har bedt bådebygger, Ole Ingvor Olsen gribe til pennen og begave os med sine bedste råd til, hvordan man kaster sig ud i det store eventyr, det er at være træbådsejer.

Her er den første del af en serie af en række artikler, Klassisk træbåd bringer om emnet.

Mine betragtninger skal ikke opfattes som en endegyldig sandhed, den findes næppe når det drejer sig om træbåde, blot som en opsamling af min erfaring med en masse nye og gamle træbåde. Hvor jeg måtte komme til at nævne fabrikatnavne o.l. er der tale om mine erfaringer. Jeg har ingen økonomiske interesser i nogen af de nævnte foretagender, – blot erfaring med deres produkter. Det kan tænkes at andre har alternativer, der er lige så anvendelige/uegnede.

De første overvejelser

Først og fremmest er det vigtigt, at du har lyst til at eje og arbejde på et træfartøj – stort eller lille. Du skal være indstillet på at få en forfærdelig masse gode timer med meget inspirerende arbejde og en masse nye venner. Du kommer til at lære en masse nyt om håndværk og materialer.

Vedligehold eller projekt

Du må gøre dig klart om det projekt, du står med, er en renovering/ombygning eller "bare" en almindelig vedligeholdelse. Har du lige købt træbåd, er det naturligt at ambitionsniveauet er højt, men vær realist. Hvis du har hænderne skruet rigtigt godt på, har erfaring med håndværksarbejde og måske har en eller to medhjælpere, så kan "barren" sættes højere, end hvis du står alene

med ønsket om den vidunderlige træbåd. Selvsagt spiller størrelsen af båden også ind. Lav dig en arbejdsplan, således at du vedtager at der arbejdes f. eks hver onsdag aften og mindst én dag hver weekend i gennemsnit.

Forarbejdet

Du er nødt til at sætte dig ind i den tid/historie, de materialer som din båd er bygget af, så du ikke kommer til at udføre en masse arbejde med "byggemarkedsmaterialer" som ikke duer i en klassisk træbåd. Eks. De terrassebrædder, de "mahogni" lister og de "rustfri" skruer du kan købe i de fleste byggemarkeder kan ikke bruges i en rigtig træbåd. Du skal have rigtige materialer, og dermed den rigtige fornøjelse ved det endelige resultat.

Du kan få god nytte af DFÆL's forum, og med passende skepsis, af facebookside. "Træbådsakutten" er også glimrende. "Håndbog i vedligeholdelse af åbne træbåde og joller", skrevet af Ulf Brammer (Træskibs Sammenslutningen) er fin for de lidt grovere bådtyper (sjægter, fiskejoller o.l.)



På en havn lå et adskilt bådtekt – billigt til salg?



Mit udvalg af skrabejern

Når båden kommer op

Når båden er taget på land – og gør dette i god tid, gerne i oktober, hvor vejret er tåleligt – skal den vaskes af. Højtryksrenser eller slange og børste efter temperament.

Tøm båden helt, hvis du har et blot lidt større arbejde foran dig. Det er utåleligt at gå og flytte på ting som ikke skal være der, blot for at komme til at arbejde rationelt. Gør båden ren indvendig også under motor, under evt. tanke, batterier o.lign. Så tørrer den hurtigere, og du får samtidigt et overblik over evt. uopdagede skavanker.

Dæk båden ordentligt af

Inden november skal du have en solid overdækning, et telt eller en indendørs opbevaring. En god presenning i lastbilskvalitet er o.k. hvis der ikke er større arbejder på bedding, men husk masser af luft under denne, og husk at sne kan være tungt. Storm skal den også kunne klare, og båden skal selvsagt stå stabilt.

Hvis du er på vej ud i lidt større projekter, så er et vintertelt en "næsten" nødvendighed. Der er mange muligheder i den henseende. Du kan enten købe et nyt



En god excenterpudser, 150 mm er fantastisk til grovslibning

regulært bådtekt, bygge et sådant selv, eller bedst af alt, komme ind og stå i en kold (uopvarmet) hal. Hvis du skal stå i telt, så kan du spare dig for en masse dryp fra taget (kondensvand), ved at lægge en presenning ud på jorden i hele teltets udstrækning. Det behøver ikke at være noget særligt – en billig armeret plastpresenning af den type som oftest bruges på indklædning af stilladser er glimrende. Det gør det også nemt at "fejle op" når båden en dag er søsat igen.

Alle disse løsninger koster normalt penge, men se dig for lokalt, og tænk på at det er din arbejdsplads mange timer det næste halve år!

Skal du arbejde på dæk eller fribord, er ca. ½ meters luft omkring båden absolut nødvendigt.

Indretning af arbejdspladsen

Samtidigt får du brug for et stillads i passende højde. Det er omtrent umuligt at lave et fornuftigt stykke arbejde fra en stige.

Brug nogle dage på at indrette arbejdsstedet med ordentligt lys, masser af stikkontakter og en god arbejdsbænk (høvlbænk eller lignende). Lav en hovedafbryder på elinstallationen et passende sted. Sluk for denne hver gang du forlader båden. Den tid du bruger på indretning





af arbejdsstedet kommer mangefold igen. Der skal jo også være rart at gå, så man glæder sig til at "komme ned og arbejde".

Værktøjet

Nu kan arbejdet med båden snart begynde! – Det var jo det som vi gik og glædede os til.

Hvis projektet går ud på at fjerne al maling på fribord og bund, så er min erfaring at en elektrisk varmeblæser er nemmest at anvende for dem, der ikke er så rutinerede. En gasbrænder er langt hurtigere, men også farligere. Husk derfor en vandslange, ildslukker, et brandtæppe o.lign. Gå en kontrolrunde ½ og en hel time efter sidste maling er skrabet af. Mere end én båd er brændt på denne måde. Opvarm malingen på et passende – lille – stykke og skrab malingen af med en god skarp skraber.

Skrabejern er vigtige at have i mange forskellige udformninger – jeg har mindst 10 forskellige. Lær dig at file et godt skær på skraberen – det koster måske en klinge eller to før du har lært det, men det er vigtigt. De største og groveste skraber kan slibes på en elektrisk smergelsten, de små fine foretrækker jeg at sætte op



En god høvlbænk og en masse skruetvinger samt et skønsomt udvalg af stemmejern er en god hjælp.

med en god rethugget håndfil.

Mange har forsøgt sig med forskellige malings- og lakfjernere. Jeg har aldrig haft den store succes med disse, undtagelsen er hvis der skal fjernes lak på f.eks. mahognikarmen eller tilsvarende. Epifanes malingsfjerner havde jeg gode erfaringer med sidste vinter. Den virker også nogenlunde ved lave temperaturer. Hvilken lakfjerner der er bedst, afhænger antageligt også af hvilken laktype det er der skal fjernes – oliebaseeret-, polyuretan- eller epoxylak. Prøv dig frem!

– Og her slutter første del af Oles artikelserie. I næste udgave af Klassisk træbåd bringer vi næste del, som handler om malerarbejde, om at skifte et kølbord og om at skifte en bundstok.



En Saga på
kapsejls-
banerne

Holbæk som træbådscentrum

Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Råd og betragtninger fortsat fra forrige nummer

Af Ole Olsen

Båden er nu godt på land, rengjort, overdækket/indendørs og tør.

Lad os nu antage at den del af skrog eller andet du vil genbehandle, er renskrabet og slebet plan og ren, så melder sig naturligt spørgsmålet: Hvilket system skal jeg bruge?.

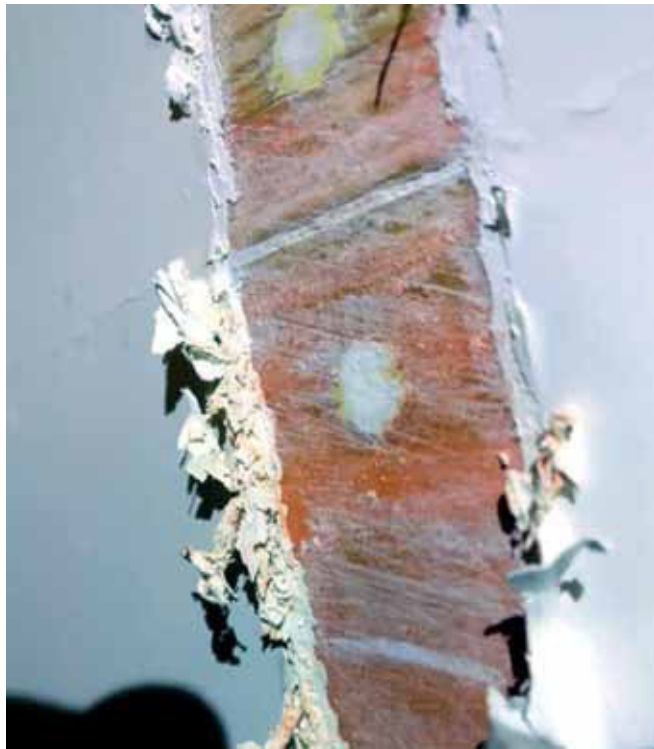


Foto: Bo Ransfort

I princippet er der tre eller måske fire væsentligt forskellige muligheder.

1: To-komponente maling/lak systemer herunder epoxy.

2: Oliebaserede systemer evt. polyurethanforstærkede systemer.

3: Linoliebaserede systemer herunder benarolier, eller kinesiske olier.

Hertil er der den relativt nye Coelan, som er en plast-baseret lak.

Hvis vi starter med det første, de to-komponente systemer, så kræver disse som udgangspunkt, at alt træværk er limet helt stabilt sammen, altså at ingen samlinger revner eller giver sig på anden måde. Det er nok de færreste af de ældste både der kan opfylde denne betingelse. Min egen motorbåd, "Strix" er bygget i dobbeltklædning af 2 lag 15 mm mahogny limet sammen, så jeg bruger sådanne produkter. Dette gør at jeg kan strække genlakeringsintervallerne i 4 – 6 år. På skot af krydsfiner, eller tilsvarende stive båddele kan du med fordel bruge disse produkter. Min erfaring er at Internationals "Perfection" er nem at lakere med for amatører, men også Epifanes nye tokomponente lak har vist sig ganske god, særligt på større flader, hvor den kan påføres med rulle og give et helt fantastisk flot resultat. Jeg mangler dog endnu nogle års erfaring med denne.

Temperaturen spiller også ind. Lakker og maling kræver mindst 16° C og under 65 % RF (luftfugtighed).

Oliebaserede lakker/malinger findes i et væld af fabrikater. Fælles for dem er, at holdbarheden (hvis glansen skal være god) er 1–2, måske 3 år, hvis man er heldig. Til gengæld er det ret nemme at arbejde med, og noget billigere.

Lakkerne (og tilsvarende malinger) er mere elastiske end de to-komponente, men er lige så damptætte,





Forrummet i "Strix" lakeret på ny efter 40 års brug

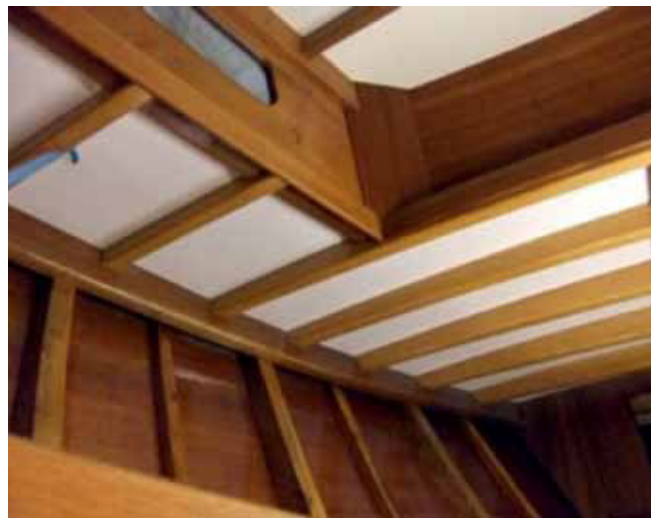
hvilket kan give problemer på ældre både, hvor træværket opfugtes meget

De polyurethan-forstærkede malinger og lakker holder efter min erfaring godt. Det er nødvendigt, at lagtykkelsen er tilstrækkelig. Et rimeligt resultat opnås med 4-6 gange lak, hvor der mellemslibes mellem alle lag. – Jo det kræver nogen tørretid mellem lagene, men som meget andet betaler det sig. Bedst holdbarhed opnås ved 5-8 lag lak, i hvert fald udenbords.

Til gengæld er polyurethanlakker ikke nemme at bruge ved lave temperaturer. Rene olielakker som Hempel Classic Varnish er absolut brugbar her, og kan samarbejde med de fleste oliebaseerede grundingsolier.

Der er ikke megen forskel på fabrikaterne indenfor denne gruppe, men alle, måske bortset fra Hempels, kræver en nogenlunde temperatur, 15-18 grader i hvert fald i påføringsøjeblikket og en time eller to herefter. Senere kan de godt tåle, at det bliver koldere, det går bare langsommere med hærningen. Hvis man fortynder lakken med "Fransk terpentint" (vegetabilsk terpentint), så synes jeg, at lakkerne bliver mindre temperaturfølsomme, og glansen er stadig i top.

Inderst tre lag fortyndet epoxy, herpå tre lag Hempel



Klædningen fik blank lak – International "Schooner", og skot og kahyt en tilsvarende silkemat olielak

"Diamond Gloss". Jeg var ikke opmærksom nok på det vokslag som epoxyen udskiller på overfladen under hærning. Derfor ser båden lidt mere trist ud i stærkt sollys.

Der var sket det, da vi havde smurt de tre lag epoxy på, og det var hærdet nogenlunde op efter tre dage, at vi skrabe den af med en ziehklinge, slebet den efter med korn 305 på en rystepudser, og så var der ikke mere voks på den. Men så gik der igen to dage, inden vi lakerede, og det var nok til at der udskiltes et nyt lag voks. Desværre er der ikke andet at gøre end at fjerne de tre lag lak og så lave det hele om igen. Al eksperimenteren rummer en risiko!! Når du bruger epoxy, skal du studere hærningskurverne til den specifikke hærder (der er forskellige) i forhold til temperaturer og tid, og lade det hærde ordentlig af, typisk omkring tre uger, før du påfører lak. Kommer du epoxy på epoxy, kan der gå kortere tid imellem, fordi det interagerer kemisk.

Min egen erfaring med linoliemaling og lak er for begrænset til at jeg vil sige meget om dette emne. Læs Simon Bordals glimrende bog "Et linoliesystem til træbåde". En anden værdifuld vidensbank er den svenske hjemmeside "Træbådsakuten".

Der findes mange fabriksfremstillede træolier med tonkinolie, benarolie og lignende. Olierne imprægnerer træ, til en vis grad i alt fald, og overfladen bliver umiddelbart tiltalende. Min erfaring med disse er, at skidt og møg sætter sig i den lidt fedtede overflade, og at træet hurtigt, måske efter 3-5 år ser sort/grønsort ud, hvis ikke der slibes og skræbes grundigt og tit. Altså ikke lige min kop the, men på lidt grovere både som smakkejoller o.l. kan de antageligt bruges med godt resultat.

Vær opmærksom på at linolie udvider sig 10-15 % ved ophærdningen, og derfor er særdeles velegnet til gennemimprægnering af skroget i sin helhed. Brug en god kvalitets rå linolie, en halvstiv pensel og husk, kun

tynde lag, men mange.

Kogt linolie er til overfladebehandling og evt. tilsætning af farvestof. Kogt linolie egner sig ikke til imprægnering.

Linoliemaling – altså med tilsætning af zinkhvidt og titanhvidt i kogt linolie er fremragende til de fleste af vore gamle både. Lidt mindre glans, men fremragende holdbarhed. Forudsætter naturligvis at bunden er slebet, imprægneret og evt. spartlet behørigt. Malingen kan man lave selv eller købe færdig.

Med Coelan har jeg absolut ingen erfaringer. Peter Hansen (Vivat og Pepita) har gode erfaringer, og han er ikke alene.



Strix med nylakeret fribord, november 2015



**Juniorbåden – en del af
rigtig manges opdragelse**

Akela til Kongelig Classic



Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Gode råd af bådebygger Ole Olsen

Skift en bundstok

Der er nogle ting, der kan afskrække nye træbåds købere i at slå til, eller som kan tage pusten fra de håbefulde, der har fået fingre i en smuk gammel båd, og som regnede med, at et par weekender i foråret ville være nok til at få deres nye fund på vandet og stå ud til maritime oplevelser med den smukkeste forgrund, man kan tænke sig, nemlig en gammel træbåd! Men når spartlen eller malingskraberen tager store sorte stykker af blødt og gennemvædet træ uden fast struktur med, og man med en skruetrækker let kan fortsætte med at skille den bundstok, stævn eller kølplanke, der engang var solidt egetømmer, ja så kan håbet og drømmene blive overskygget af uoverskuelighed og frygt. Men frygt ej, hvor der er vilje er der en vej.

I dette afsnit af Ole Olsens serie om vedligehold og reparationer på træbåden beskrives, hvordan du fjerner den gamle bundstok, måler op og skærer en ny, og derefter tilpasser og monterer den i båden.

Slæk kølbolten

Hvis bundstokken er begyndt at ligne havejord lidt for meget, eller den er flækket i "armene" er det tid til en ny.

Først må du slække kølbolten. Herved får du også et glimrende indtryk af kølboltens stand – forstået på den måde, at når du sætter en fastnøgle (og evt. et forlængerrør) på møtrikken, så kan man let se om det er møtrikken der drejer eller måske både bolt og møtrik. Lav evt. et mærke på bolt-enden, så kan du også bruge en topnøgle.

Drejer både møtrik og bolt, så er det tid til nye kølbolte!

Dernæst skal skruerne eller naglerne ("søm" af galvaniseret jern eller kobber) i klædningen, altså dem der går ind i bundstokken, fjernes. Det kan være lidt af en opgave, men et gammeldags borsving og en løs skruetrækkerklinge kan overtale mange gamle skruer. Her skal man være forsigtig med ikke at beskadige klædningen. Skrab malingen af, så du kan se skruehullerne og varm kittet/malingen i hullerne op og fjern det forsigtigt med en lille skruetrækker, der er slebet skarp i spidsen.

Hvis skruerne er helt umulige, kan man have gavn af en "Fein cutter"/multicutter – et tyndt savblad på en "rystemaskine", som kan skære skruen over mellem klædning og bundstok, men pas på klædningen!

Inden du går videre, er det en god ide at lave en model/skabelon af bundstokken. Brug et stykke



Tv. Rustfri træskruer, næst bronzeskruer og t.h to norske spiger, bemærk den kileformede spids, som skal sættes på tværs af træets årer. Banker du det i så spidsen er på langs af årerne, så flækker træet



En bundstok tegnes op ved hjælp af sladrehanken eller den gamle bundstok, hvis den er hel.
 Tag evt. smigvinkler mellem bundstok og klædning – optegn på skabelones som vist. Opmærk boltens placering igennem kølen på skabelonen, hvis du er nødt til at arbejde udfra denne.

masonite eller et solidt stykke bølgepap. Optegn på bundstokkens "bagside" d.v.s på den side hvor bundstokken er bredest. Marker boltens placering i bundstokkens top, men ikke bunden (endnu).

Tag evt. smigvinkler mellem bundstok og klædning – optegn på skabelonen som vist herover. Brug evt. et mindre stykke masonit og en sladrehank som beskrevet her under.

Heldigst er det, hvis du kan få bundstokken ud i eet stykke, men nu har du den berømte "nødbremse", nemlig en model.

Nu er bundstokken – i princippet – løs, men hænger antageligt grundigt fast i kølbolten. Hvis kølbolten er rustfri og i god stand, så kan lidt rokken og lidt kobensarbejde som regel få den fri.

Hvis kølbolten er tæret, vil resten af kølboltene antageligt også være det, og så må du have skiftet dem alle. Det kan lade sig gøre som amatørarbejde, men de fleste vil nok kræve professionel assistance.

Lad os antage at bundstokken er kommet ud, så har du her en glimrende model til den nye bundstok. Derfor er det normalt også en dårlig ide at skære den gamle ud



Der skal bores nyt hul til kølbolten

med en bajonetsav eller lign. Men skulle bundstokken falde helt fra hinanden, følger her en kort beskrivelse af "sladrehanken".

Hvad er en "Sladrehank"?

Ifgl. min ordbog, så er en sladrehank en der ikke kan holde på en hemmelighed.

Det er nogenlunde den samme funktion en sladrehank har i henseende til anvendelse i bådebygning – den videregiver oplysninger, som ellers ikke kendes af den der skal udføre et givent arbejde.

Hvis man foretrækker denne opmålingsmetode, eller bundstokken er faldet helt fra hinanden, kommer her en kort beskrivelse. Redskabet eller værktøjet – for det er et sådant der er tale om, er i princippet en tynd spids liste eller metalskinne med hakker i den ene kant.

Hakkene er helt tilfældigt placeret i listens ene kant – uregelmæssige mellemrum, og hakkene er nummereret.

Hvis opgaven f.eks. er at fremstille en køjebund, en dørk, et skot eller andet lignende emne, så bruges denne til at opmærke dette.

Man placerer et mindre, og tilfældigt stykke plade, omtrent midt i det område der skal opmærkes. Pladen skal sidde ordentligt fast under hele opmærkningen, og pladen skal være så stor at sladrehanken kan nå mindst tre hakker indover denne.





Sladrehanken er forsynet med hakker i forskellig afstand

Sladrehanken lægges på pladen med spidsen på alle de signifikante punkter i det emne der skal opmærkes. Så tegner man langs den hakkede kant, og hakkenes nummer skrives på pladen.

Når alt er opmærket, kan det se lidt forvirrende ud, men bare rolig.

Det lille pladestykke lægges nu på det emne som skal tildannes, og hele proceduren gentages bagfra, hvor sladrehanken placeres efter streger og hakker. Alle de opmålte punkter kan nu overføres til et emne som skal være køjebunden eller dørken. Punkterne forbindes med en slank trælister, og du tegner langs trækstokken – vupti – så har listen (sladrehanken) genfortalt, præcis hvordan faconen er.

Den nye bundstok

Find et godt stykke egetræ ca. 2½" tykt eller svarende til den gamle. Måske må bundstokken sættes sammen af to stykker, hvis den planke du har ikke er bred nok. Der må IKKE være splintræ i en bundstok. Nu ved du lidt om hvor meget træ der går til spilde ved bådbygning. Min gamle lærermester sagde, at hvis 40 % af det træ man havde fat i endte i båden, så var man meget heldig eller dygtig.

Tegn omhyggeligt bundstokkens ydre af på det nye

træ, og skær den præcist ud. En båndsav er bedst, men en alm. stiksav med en god klinge kan bruges.

Du får et godt indtryk af smigen på bundstokken fra den gamle. En stilbar smigvinkel er en god hjælp her. Man kan bruge både stemmejern og bugthøvl til dette arbejde. Gamle bådebyggere som kan bruge en skarøkse er lynhurtige til denne øvelse, men øv dig på noget andet først.

Bor hullet til kølbolten med et bord ca. 1 mm større en boltens diam. Dette kræver antageligt en boremaskine med større kraft end de batteridrevne. Brug den gamle bundstok som "lære".

Nu er det tid at prøve den nye bundstok. Sædvanligvis må der en 4-7-9 gange til inden den passer tilfredsstillende. Småtilpasninger kan ske med en vinkelsliber med en god skrubske med sandpapir på. Rund kanterne på oversiden så de svarer til de øvrige bundstokke. Husk for Guds skyld at lave huller til spygat mod kølplanken.

Imprægner bundstokken, og giv den evt. et par lag lak/maling. Samtidigt kan du jo lakere/male i kølsvinet – der trænger sikkert til det!

Nu skal den jo monteres, og hertil kræves en tube 3M gummi – Marinebedding 5200. Denne klæbemasse hælder langsomt, men bider på næsten alt (incl bukser og i håret). Spænd kølbolten godt uden rå vold, og sæt nye skruer i klædningen – helst silicon bronze, men også syrefast rustfri stål går an. Spunskruer fra byggemarkedet er absolut "No Go".

Rigtig god arbejdslyst og især tålmodighed! Husk at al begyndelse er svær, og at det er din hobby!



En vinkelsliber med en grov skrubske er også en glimrende hjælp til fin-tilpasning