



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Nr. 81, sep 2004



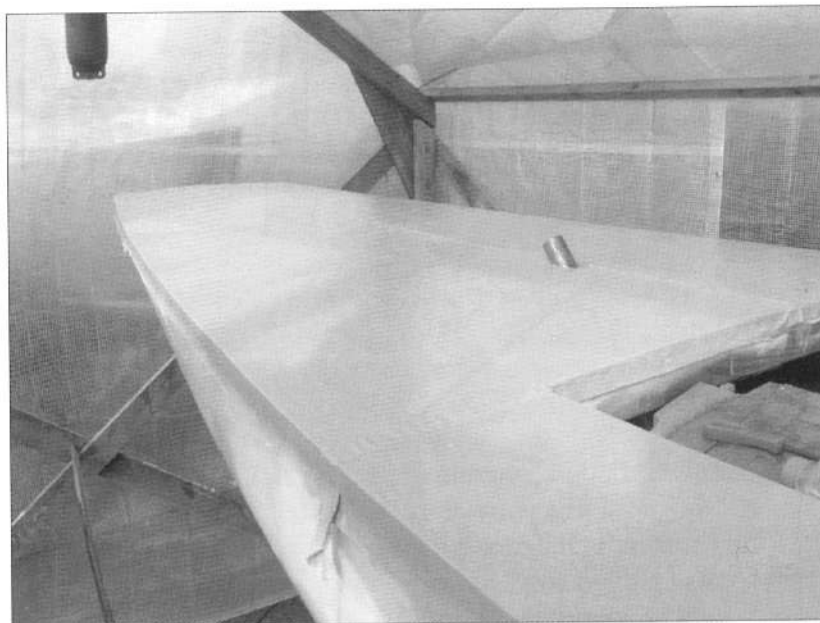
Sidste udkald for de gamle både



DFÆL tager nu initiativ til at få kortlagt og bevaret en truet del af den danske kulturarv, de gamle lystbåde. Læs i bladet, hvordan du kan hjælpe..!

Side 6-8

**Sommerstævne 2004, se billederne!
Gør-det selv: Sådan lægger du et lærredsdæk**



Kutteren Saxon får nyt lærredsdæk vinteren 2003/2004

Og så er der lærred på dækket...

I vinter lagde jeg nyt lærredsdæk på min sejlbåd, Saxon, en 32' slank kutter fra 1946. Anledningen var en total reovering af bådens dæk og overbygning. Derfor var hele dækket og overbygningen fjernet, da jeg gik i gang. Efter at have udskiftet en del

dæksbjælker, lagde jeg et dæk af fyrretræsplanker med fjer og not. Sådan et med lærred havde båden oprindeligt, men i 1960'erne blev der lagt et teakdæk oven på plankedækket. 20 år senere var plankerne ødelagte og blev erstattet af et underdæk af plywood. Teaken

blev lagt på plads igen. Nu var teakdækket så omkring 40 år og godt slidt. Stikprøver viste også, at der var rådskader på underdække af krydsfiner. Samtidig var overbygningen renoveret til ukendelighed i 60'erne, og jeg besluttede at udskifte det hele. I denne artikel vil jeg fortælle om lærredsdækket.

Plankedæk først

Plankedækket blev lagt ud over overste bord og senere høvlet i facon. Efter spartling af alle som- og skruehuller med linoliekit, blev plankerne grundigt imprægneret med linolie og derefter malet med linoliemaling baseret på zinkhvidt. Så var jeg klar til at lægge lærred.

Lærredsdæk på flere måder

Hvordan lægger man et lærredsdæk? Det er der flere traditioner for. Englænderne er glade for at lægge lærredet i våd maling, hvorefter lærredet strækkes ud og altså males fast dækket. Svenskerne har i mange år brugt at lægge tjære- og voksbehandlet pap mellem dæk og lærred for at sikre, at

lærredet *ikke* males fast på dækket. Og herhjemme har jeg hørt om begge metoder samt den tredje, som jeg valgte. Lærredet spændes ud over dækket og imprægneres med linolie, hvorefter det males. På denne måde kommer lærredet heller ikke til at hænge fast i dækket.

At finde lærred

Forste opgave var at finde passende lærred. Dækslærred skal i sagens natur være særlig slidstærkt og tætvet bomulds lærred. Man opgiver kvaliteten i gramvægt per kvadratmeter. Kigger man i regelsættene for f.eks. folkebåde og skærgårdskrydsere, angives gramvægte omkring 3-400 som passende.

Men vægten, og dermed tykkelse og stivhed i lærredet, er ikke den eneste faktor. Bredden er også vigtig.

Samling på midten

Jeg valgte at lægge lærredet samlet i to halvdele på hver side af bådens midterlinie. Samlingen bliver så skjult og beskyttet under en fisk, som

skrues ned i dækket, når lærredet er lagt. Det betød, at jeg kunne nøjes med en bredde, der var godt og vel den halve af bådens bredde. Saxon er 210 cm og på bredeste sted, så med plads til at boje lærredet ud over bådens kant og til samlingen i midten, var en lærredsbredde på 140 cm passende.

Kraftigt lærred

Efter nogen søgen fandt jeg en meget fin lærredskvalitet i en skibshandel i Skåne. Eneste problem var, at lærredet var meget solidt. Det havde en gramvægt på godt 600. Altså ville hver kvadratmeter lærredsdæk veje godt et halvt kilo! Lærredet var stift som læder, så kunne jeg overhovedet stramme det ud? Til gengæld ville det sikker kunne holde længe. Så jeg slog til. Det blev til 2 x 11 m lærred til dækket og 2 x 3 m til ruftaget. Til at fæstne lærredet kan man bruge en klammepistol og rustfri klammer. Det er en

nem metode.

Så jeg valgte den traditionelle og måske besværlige, nemlig små sylepidse kobbersøm. Dem skulle der slås én ind i for højst hver anden centimeter. Altså omkring 500 i den ene side, 500 i den anden og to gange 500 i midten plus et par hundrede ekstra om ruftaget.

Lærred ind under karme

På min båd var alle karme afmonteret, og lærredet blev trukket ned over kanterne, både på forlugen og på ruf og cockpit. Herefter er karmene monteret stående på dækket. Karmene står på lærredet på en streng 3M marinelim, så karmenes underside er limet til lærredet, men ikke til dæksplankerne. Dem er de monteret til med skruer nede fra op gennem bjælker og krael, og yderligere støttet af en kraftig liste. Til sidst er der lukket af på dækket mellem karm og lærredsdæk med en kvartbuget liste, som også er sat i 3M marinelim. Men alt dette naturligtvis først, når lærredet



Efter 1. gang maling, endnu er kanterne ikke skåret til.

er imprægneret og malet.

Frem med kniven

Så skulle jeg i gang. Forst blev lærredet rullet ud over dækket i to baner på hver sin side af midterlinien og skåret groft til med den skarpe hobbykniv. Groft vil sige marginer på mindst 30 cm. Monteringens begyndte på forskibet, styrbord side. Udgangspunktet er hele tiden midterlinien, hvor lærredet strækkes og sommes fast.

Fra stævn til ruf

Forste hug er stykket mellem forlugen og forstævnen. Man skal huske at levne lærred til den samling, som skal foldes med lærredet på bagbord side. Jeg tegnede en tydelig streg med blyant på dækkets midterlinie. Og så ville jeg have 3 cm lærred til min fold. Derfor blev lærredets sommet ned i blyantsstregen på dækket og med præcis 3 cm lærredskant.

Nu hvor lærredet er godt strukket ud mellem stævn og forluge og sommet fast i midterlinjen med 3 cm kant, strækkes lærredet uden om forlugen og mellem forlugen og rufkanten.

Man kan fæstne undervejs med nogle som, som ikke slås helt i, så kan der altid justeres inden sommene slås endeligt i.

Ud over kanten

Når lærredet er strukket inde på midten begynder arbejdet med at strække lærredet ud over dækkets kant. Her sommes lærredet ind i bordet, ca. 3 cm fra bordets overkant. Jeg begyndte at strække fra det sted, hvor ruffets forkant er. Strækningen foregik ved, at lærredet ude over dækkets kant blev rullet om en ca. 30 cm lang og måske 3 x 5 cm mahogniklods. Det skal være hårdt træ, eg og teak kan sikkert også bruges.

Lærredet er rullet så meget op, at klodsen kommer ind til dækket kant.

En tang der trækker

Med en brednæbbet papego-

jetang greb jeg nu om klodsen med lærred, holdt en lille mahogniklods på bordet lige under lærredet og tangen, og brugte så tangen som en vægtstang, der trak i lærredet og hvilede på bordet.

Ved at vippe tangen nedad strammes lærredet meget hårdt op.

Den lille klods sidder nu fast af sig selv, og med den frie hånd kan man presse et af de sylespidse kobbersom ind gennem lærredet og ned i bordet.

Et par slag med hammeren er nok, til at det får godt greb. For hvert som sørger man for at flytte tangen og stramme op. Og som for som, arbejder man sig så de ca 30 cm, som der er rullet lærred op på den lange klods.

Så sidder lærredet på de 30 cm og den lange klods kan flyttes, nyt lærred rulles op. Processen kan gentages.

Fra ruf til agterspejl

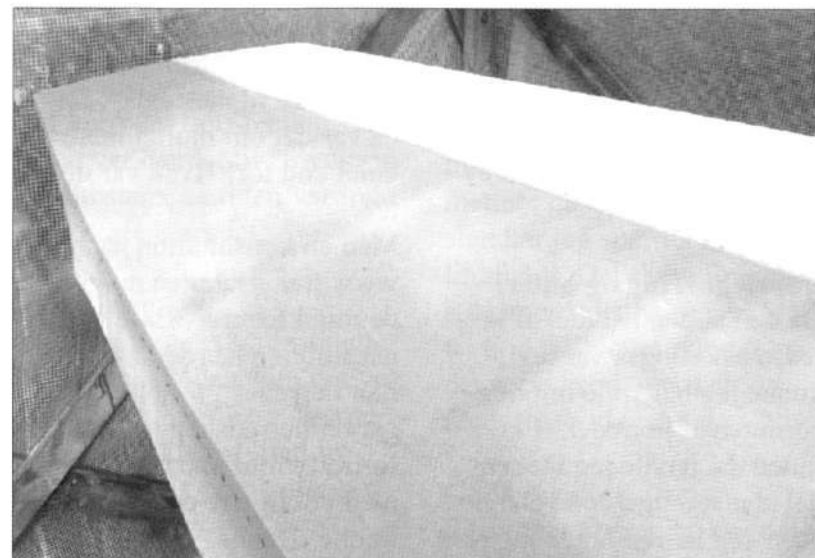
Arbejdet fortsætter nu langs ruf og cockpit efter samme fremgangsmåde. Forst

strammes lærredet op langs rufkanten og cockpitkanten, derefter strammes lærredet ud over dækkanten. Denne gang kan man begynde ved ruffets forkant og arbejde sig agterud.

Til sidst gælder det agterdækket, som lægges fra cockpitets agterkant og agterud. Forst strammes op på midten, så ud over dækkanten. Og til sidst strammes det ud over hækken.

Huller til rostjern og rør

Undervejs har jeg måttet lave huller til rostjern og rorstammen. Jernene er først fort op gennem dæksplanerne, og hullet er derefter fyldt op med epoxy. Der er derfor en vandtæt samling mellem planker og rostjern. Hullerne i lærredet til rostjernene skal skæres ud inden lærredet kan strammes ud. Med mit kraftige lærred var det ikke noget problem at stramme lærredet op med huller skåret til rostjernene.



Bagbord side malet, styrbord kun linolieimprægeneret, og med bekymrende mange huller. Men de forsvandt, da olien hærdede helt op.

Et tyndere kunne måske have revnet..? I første omgang sommede jeg lærredet fast nogle cm fra rostjernene, efter at det var strammet ud. Derefter fyldte jeg en lille smule fortykket epoxy mellem lærredets kant og rostjernet. Epoxyen har fat i lærredet og lukker dermed vandtæt mellem rostjern og lærred. Det skal gøres inden lærredet behandles med linolie, for epoxy binder ikke på oliede flader. Jeg kunne også have tætnet med almindelig nådemasse eller bedre endnu med beg, hvis det skulle have været helt rigtigt. Formentlig ændrer jeg det til vinter, hvis jeg får tid... Hullet til roret blev lavet på samme vis.

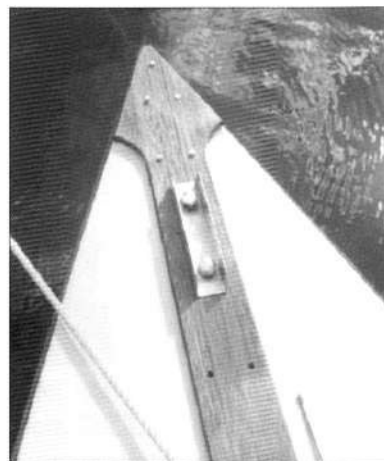
Imprægnering og buler!

Da den anden halvdel af lærredsdækket også var lagt, kunne jeg begynde imprægneringen af lærredet. Inden da, havde jeg fået en del ubehagelige oplevelser. Styrbord lærred lagde jeg på én dag. Det så flot ud, men

da jeg kom til båden dagen efter, så det ikke så flot ud mere. Lærredet bulede! Jeg besluttede at lægge bagbord side og se tiden lidt an. Her skete det samme. Først så det flot ud, så bulede det. Men nu så jeg, at buleterne fulgte vejrliget. Det var fugten, der fik lærredet til at bule. Mon ikke linolien kunne ændre det?

Med en kraftig pensel og en spand koldpresset linolie gik jeg i gang med at smøre lærredet ind i. Første stryging slugte godt 3 liter. Det så fint ud, og lærredet stod spændt som et trommeskind. Altså lige til næste dag, for da var det om muligt mere bulet end for! Hvad var det?

Men en konsultation på www.trabatsakuten.nu gjorde mig klogere. "Bare vent, når linolien hærder, strammer lærredet", fortalte en garvet lærredslægger. Så jeg fortsatte min imprægnering med yderligere en stryging linolie. Denne gang gik knap 2 liter olie til.



Fisken er ved at blive monteret, den skjuler og beskytter lærredets samling langs midten af dækket.

Og sandelig. Efter små to uger var lærredet flot spændt. Linolien var hærdet til en voksagtig substans, så tiden var inde til at male lærredet.

Linoliemaling

Jeg ville have et traditionelt grønt dæk. Sådant som det var moderne i 30'erne og 40'erne. Farven blandes af hvid linoliemaling og pigmentet kromoxydgrøn. Det blev til i alt 6 strygninger med linoliemaling. Hver

strygning gnubbede godt ind i lærredet, meget omhyggeligt trukket ud, så der ikke lå klatter af maling nede i dugen. Tynde lag er reglen. Dette er vigtigt, når man maler med linoliemaling. Ellers får overfladen rynker. Mellem hver gang maling hærdede dækket op i 3-4 dage. Og hver gang så jeg det bule op først, for derefter at stramme fint ud.

Fisk og fenderliste

Til sidst kunne jeg skrue en midterfisk fast. Den dækker samlingen i midten og forsegler dækket ved forstævnen. Langs siderne dækker en 4 cm bred fenderliste af mahogni lærredskanten, og mellem dækket og fenderlisten har jeg spartlet ud med linoliekit. Det skete for sidste gang dæksmaling, så kittet er også blevet grønt. Og det ser ud som om dæk og fenderliste går ud i et.

Godt resultat

Resultatet blev helt som jeg havde håbet. Men det sjove



Med nyt lærredsdæk og ny overbygning, sommeren 2004.

er, at lærredet hele tiden arbejder. Jeg skulle sejle den halve sæson for de sidste små buler var glattet helt ud. Mit lærred har tydelig struktur, så jeg har ikke haft brug for at komme sand eller skridpulver i malingen. Det kan være behovet opstår om nogle år, når flere lag maling og mange fodder har glattet lærredet mere ud.

Skosåler nej tak

Sko er forbudt ombord. Med mindre det da er sko, som kun bruges på mit dæk, og som har en blod gummisål. Lidt sart er malingen, og jeg skal ikke have trådt småsten ned i lærredet. Men det er nu nemt at vaske rent med lidt sæbevand. Ikke sulfosæbe,

men sæbespånér i lunkent vand. Eller til daglig blot en omgang med den bløde borste og saltvand.

Var det besværet værd?

Jeg er glad for mit plankedæk med lærred. Det har ikke været særlig svært at lægge ene mand. Og det koster samlet set lidt mindre end et malet krydsfinerdæk. Desuden er båden jo født sådan, så...

Men lad os se om ti år, om det kun var i denne første sæson, at der ikke kom så meget som én dråbe vand ind fra dæk eller ruf.

Du kan se mere om renoveringen af Saxon på hjemmesiden www.saxon.simonhansen.dk

Runa vandt harpunloggen

DFÆL uddelte priser ved årets sommerstævne. Se billeder på de næste sider.

Det var John Rauth Knudsen, DFÆL's formand, der præsenterede vinderne. I talen til vinderne sagde han bl.a.:

”Udbruddene fra fagfolkene var i starten ”Den er jo næsten original” og senere ”Det bliver svært det her”, men det lykkedes, efter flere omgange, at finde de både der skulle præmieres.

Harpunloggen til Runa

Harpunloggen gik til Runa, 7m R fra 1910, ved skipper Torben, for en gennemført restaurering af Museets flagskib, med to velvalgte og velgennemførte kompromisser. Teakdæk og større cockpit.

Valget blev for mit vedkom-

mende, senere understreget ved at se hende under sejl ved kapsejladsen, og sejle det kunne hun jo.

God bevaring

For god bevaring var det virkelig marginaler der afgjorde hvem der skulle have en af de 3 plaketter:

Diana III en Sparkmann og Stevens 1 ton fra 1963, bygget hos Walsted, altså en nyere båd, men i meget flot stand.

Tjandi, en springer, den er i flot stand og har et meget autentisk udseende.

Viffert, Danabåd, en gammel kending på podiet, fik harpunloggen for 5 år siden, men er stadig utrolig velholdt, og med den originale skibsjolle.