

Köpa träbåt?

Att köpa träbåt kan liknas vid skillnaden mellan en framtid med spade och hacka på ett arbetsläger i forna Sovjetunionen eller en paraplydrink i solen på Waikiki Beach i Hawaii, det vill säga om du inte kan sortera bort komposthögarna vid valet av träbåt.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

Jag är imponerad av personer som till exempel Anders Værnéus, Anders Jelving och Stefan Iwanowski. De är svenska mästare på gamla allmogebåtar och de skriver artiklar om träbåtar med hela hjärtats kärlek. Har de däremot hittat en före detta "pärla" i "ruttna raden" på någon båtklubb och som är på väg in i "mulltoastadiet" så grinar de högt i spalterna och vädjar om att någon måste förbarma sig över "projektet". Mycket behjärtansvärt förvisso, tycker jag, men det är tyvärr få som

känner sig kallade och få som har möjligheten.

Det är inte bara så att dessa entusiaster kan en massa historia om träbåtar och dess konstruktörer, byggare och ägare från lång tid tillbaka. De kan garanterat också skilja på komposthögar och fernissade pärlor, vilket för övrigt kanske inte är så svårt. Men de båtar som befinner sig i konditionsskicket där emellan kan vara riktigt svåra att skapa sig en uppfattning om för en oinvid och det kan mycket lätt

komma att bli en "Sibirienmodell" om man inte ser upp eller tar hjälp av en expert. En annan person som har den rätta blicken för träbåtar är träbåtsbyggaren Thomas Larsson. Han är därtill auktoriserad besiktningssman och det han inte kan om träbåtar är inte värt att veta. Han är också pappa till den fantastiskt lärorika boken Träbåtsrenoveringar från Nautiska Förlaget.

Jag har också en halvrutten träbåt som ligger i träda och som jag ska ta hand om sen ...

Det händer att min fru och jag får chansen att åka allmogebåt. Det kan ske på morgonen en solig försommardag med våra goda vänner Gunnar och Agneta. De har en Orrskär 26, byggd 1964 på Orrskärbåtar i Norrfjärden utanför Piteå. Utflykten går längs Edsviken och Danderids stränder via Stocksund, Lilla Värtan, Djurgårdskanalen, Slussen, Ridarfjärden, Söder Mälstrand, Långholmskanalen och så ankrar vi på svaj i lilla trekantiga Fladen som bildas mellan västra Långholmsbron och lilla bron

över till Reimersholme. Där dukar damerna bordet med stora och små glas och med alla nödvändiga ingredienser för en sillfrukost. Gunnar varmkör sitt original Optimus fotogenkök för att koka mandelpotatisen på ena lågan och äggen på den andra lågan. Resten kan ni säkert tänka er själva, otroligt mysigt. På hemfärden stannar vi gärna till vid restaurangen på Fjäderholmarna.

Glädjen och trivseln spirar denna lördag förmiddag som ni säkert kan förstå och trivseln räcker ▶



Selma Orrskär 26 1964. En av de första som lämnade varvet.



EXPERT PÅ BESIKTNING
Ronald Rybbe
• Auktoriserad Båtbekiktning 2R & Marinkontroll 2R.
• Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / Marin utbildning.
• Värnpliktig sjöofficer. Maskinistgrad motortorpedbåtar.
• Maskiningenjör inriktning förbränningsmotorer.
• Fartygsbefäl klass 8 och Maskinbefäl klass 8 Chalmers.
• Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
• www.batbesiktning.se
• www.marinkontroll.se



Nya rufftaket. Det ligger mycket jobb bakom denna finish.



Pentryt ovanpå motorn. Alla ytor utnyttjas.



Liten förlängning av motorhuven och ny sittplats.



Notera varvräckaren. Ett viktigt verktyg för att få bra ekonomi.



Renskrapning. Ett tidsödande och tungt jobb som kräver en målmedveten och inte helt ohändig ägare.

► till eftermiddagen. Det är lätt att bli berörd och överentusiastisk i vackra mahogny och träbåtar. Och om det inte är övergående och du är ny på träbåtar, så köp först boken av Thomas Larsson jag nämnde tidigare. Läser du den inte med stor iver, eller inte förstår vad som skrivs, så glöm detta med träbåt. Visst, har du ekonomin att lämna båten hos någon som har kunskapen att renovera, så blir du älskad av gäng- et nämnt här ovan. Säkert också av det stora flertalet människor. För vem ler inte när vi ser dessa renoverade och värdade smycken av trä.

Är du en praktisk person som njuter av att snickra, har du handmaskiner och kanske också viss tillgång till fasta maskiner och någon form av lokal att hålla till i samt har tiden som krävs, det vill säga betydligt mer tid än bara för omvårdnad, är det helt rätt att hoppa på ett projekt som kräver restaurering. Är däremot dina resurser begränsade till

bara omvårdnad så måste du välja en båt som redan är rejält restaurerad. Men å andra sidan kräver detta inte alls så mycket av dig. Med disciplin och relativt enkla medel kan man hålla efter en träbåt år efter år och det är inte mycket mer besvärligt än en vanlig plastbåt. Men skjut inte upp saker som behöver göras, för när det handlar om organiskt material och naturen i samverkan så väntar de inte på dig.

I Norrfjärden byggde man roddbåtar i trä sen en tid tillbaka och 1963-64 började man bygga den första serien av kabinbåten Orrskär 26, ritad av Ruben Östlund. Båtarna byggdes i äkta hundurasmahogny och med en Volvo Penta MB 18F eller B eller senare BB100A, alla med rak axel. Troligen byggdes inte mer än tio båtar innan man gick över till Aquamatic och motorer med den högre effekten. Gunnars Orrskär 26 är troligen en av de allra först byggda och var

utrustad med fotogenmotorn på från 40 hk, fotogen, till 85 hk för bensin.

Gunnar och Agnetas båt är en bruksbåt. De har inställningen att man inte skall behöva gå i filttofflor ombord. Men för den skull har Gunnar renoverat en hel del och då till originalskick med viss anpassning till säkerhet och lagkrav. Han hittade henne på Västermalms Båtklubb i Stockholm 2003. Där hade hon legat sen 1964 med fyra olika ägare. Motorn visade sig senare vara originalmotorn, men den hade ägarna nära nog skruvat och borrar sönder mot slutet i sin jakt på att få ut mer effekt. Det var till och med hål gjorda i motorhuven för att få plats med dubbla SU-förgasare. Säljarna påstod helt fräckt att det var en Volvo B20 marinmotor.

En Orrskär 26 med en mittmonterad inombordare med rak axel, till skillnad mot senare diton

med Aquamaticdrev, går bättre i sjön med ett mer horisontalt gångläge, lägre anfallsvinkel och med ett förskepp som klyver vågorna bättre. Gunnar som kan båtar som få, har tagit fasta på det här och efter att ha provat med en riktig Volvo Penta B20 marinmotor fick han ett fint gångläge och bra ekonomi men med ett lite för högt effektuttag och för hög ljudnivå enligt hustrun, (läs högt varvtal). OK! sa Gunnar då byter jag motor. Ska du byta motor igen sa hustrun? Ja till en större. Men ... sa hustrun, hur kan det bli tystare när man byter till en starkare motor?

När båten var klar hade Gunnar bytt hela fördäcket, rufftaket och delar av rutramarna på kabinssidorna samt slipat all utvändiga mahogny trären och lackat ett otal lager fernissa. Vidare byggt och monterat en badbrygga av säkerhetsskäl samt bytt motor en gång till. Nu valde han en Volvo Penta



Badplattform också en säkerhetsdetalj.



På väg mot Reimersholme. Damerna njuter av färden på aktersoffan.

BB170C med 141 hk på propelleraxeln. En betydande effekt- och farthöjning förvisso men som bara utnyttjas under goda förhållanden. Men också en motor som inte alls opassande väger 100 kg mer än en fyrcylindrig och som ligger mitt i båten och skapar ett mycket bra gångläge. Vanligtvis pyser de omkring i Stockholms skärgård och trots kraftresurser och fartpotential så blir det oftast ca. 17 knop på halv gas och med god ekonomi. Hustru Agneta är helt nöjd.

Gunnar har kunnandet och den disciplin som krävs för att äga, restaurera och fortsättningsvis också vårda en träbåt och det är detta jag velat åskådliggöra för dig som funderar på en träbåt. Därför menar jag att det är klokt att vara noga vid valet av inköpsobjekt och välja en båt som befinner sig i ett så gott skick att man med befintligt kunnande och tillgång till de resurser som behövs kan säkerställa ett

fortsatt liv på träbåten man köper och därmed också tar kulturellt ansvar för.

Själv besiktigar jag inte längre träbåtar. Skälet är att det finns kunniga och framför allt mer entusiastiska experter på området. Som också, inte minst, har det historiska kunnandet. Historiken och kulturarvet på träbåtarna blir en allt större del av köpvärdet idag i takt med att vi allt oftare har att göra med en mix av både konditions-, kultur- och antikvärde. Båtar byggda för hand för 50, 75 eller 100 år sedan med olika träval i ek, teak, mahogny, oregonpine, lärkträ med mera är exotiska, vackra och lockande och får folk att le. Vi möter priser på flera hundra tusen för en snipa lackad som en möbel, 750 000 kronor för en 35 år gammal majestätisk mahognykrissare eller 1,7 miljoner kronor för en 80 år gammal salongsbåt. Det här är siffror som talar för sig själva. □