

Bygg själv Eder båt.

Handbok i enklare båtbyggeri

Praktisk hjälpreda vid byggandet
av allmogebåtar och enklare farkoster,
försedd med originalteckningar
och illustrationer.

av **JOHN SVENSSON**

fd skeppstimmerman å Statens tåg färjor

sjunde upplagan 1960

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

Innehåll

FÖRORD.....	3
1. Lite båthistoria.....	5
2. Några råd till amatörbyggare.....	7
3. Båtar.....	8
4. Material.....	11
5. Båtbyggeri.....	13
6. Verktyg.....	18
7. Konstruktion.....	20
8. Köl och stävar.....	21
9. Bordläggning.....	24
10. Förtimring.....	29
11. Däck och överbyggnad.....	31
12. Inredning, tillbehör och beslag.....	33
13. Rundhult.....	38
14. Rigg och segel (Tackling).....	39
15. Barlast, järnköl, centerbord.....	42
16. Pojkbåtar.....	44
17. Arbetsritningar.....	46
18. Olika båttyper.....	49
19. Båtar av masonit eller plywood.....	50
20. Färdiga alster.....	52
21. Reparationsarbeten.....	58
22. Att malla upp en båt.....	59
23. Båtmotorer.....	60
24. Inläggning av inombordsmotorer.....	62
25. "Långfärder" med småbåtar.....	63
26. Seglarspråk och facktermer.....	65
27 Båtens våd.....	67
28. Olyckor med båtar.....	68
29. Några ord om båtsegling.....	70
30. Båtvett.....	72

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

FÖRORD

till Sjunde upplagan

Är man lycklig ägare av en lämplig båt, kan man få ett förtjusande sommarnöje, en billig och äventyrsrik semester, det vet jag av erfarenhet.

Man kan - även med en relativt liten båt - färdas långa vägar i vårt på vattenvägar, insjöar och kanalleder rika, vackra land och i våra förtjusande skärgårdar blomstrar ju sommaren lång ett härligt "båtliv".

Även för dem, som i likhet med mig bo och bygga vid öppna havet, kan en båt vara till mycken trevnad, om den är formad så att den "tål sjön" eller man har tillfälle att förflytta sig till de ställen där naturen varit mera givmild med "mål" för en behaglig tillvaro.

Och till de många, som för sin utkomst, sitt yrke eller sin bostadsort äro helt beroende av en farkost, till dem adresserar sig denna lilla bok alldeles särskilt, med önskan att den måtte bli till nytta.

Meningen med densamma är att de många som önska sig en farkost, själva skulle kunna bygga sig en sådan.

Tusentals båtar byggas årligen i vårt land av amatörer. Intresset för detta arbete, vilket till stor del utföres på fritid, lediga stunder och efter avslutad arbetsdag, synes tilltaga för varje år.

Många präktiga båtar, byggda av intresserade amatörer - till stor del ungdomar - ha lämnat stapeln. Andra åter ha lyckats mindre väl i sin strävan att åstadkomma en lämplig farkost.

I synnerhet vid insjöar och mindre vatten får man ofta se s. k. båtar, som lämna mycket övrigt att önska.

Det är naturligtvis ej heller så lätt att bygga en båt. Det duger inte, att blott ta några bräder, ha primitiva anordningar och en dunkel idé om hur en båt skall se ut för att därefter gå till verket. Visserligen har under de, senaste åren en del litteratur utkommit i detta ämne, men man drar sig ofta för att köpa en dylik handbok, dels med tanke på den kostnad en sådan betingar, dels med hänsyn till svårigheten att i en handbok på ett inte alltför invecklat sätt beskriva konstruktionen av en båt.

Att med hjälp av ingenjörskalkyler lära till exempel en lantbrukare eller hantverkare de elementära grunderna till en båtkonstruktion, rita och bygga en elegant och dyrbar motorbåt eller en väl avvägd kappseglingsbåt torde vara mycket svårt, för att inte säga omöjligt.

För den som ej äger vare sig praktisk eller teoretisk utbildning i facket torde den litteratur som finnes i ämnet, hur utmärkt den än är, vara svår att förstå.

Utän att klandra bemälda litteratur har jag tänkt försöka gå en genväg så till vida att amatören endast bygger sin farkost efter en fackmans konstruktion, särskilt i de fall då båten skall användas i öppen sjö, eller då det gäller en dyrbarare båt. Med andra ord, amatören inskränker sig till själva det praktiska utförandet av arbetet, ej till konstruktionen. Vill man nödvändigtvis vara egen konstruktör, gives i bokens senare del anvisningar på huru man skall kunna på ett mindre invecklat, men dock tillförlitligt sätt själv göra sin ritning och konstruera sin farkost. Beträffande arbetet däremot, vill jag på det livligaste rekommendera en dylik sysselsättning. Meningen är alltså den att, då man har konstruktionen given, antingen genom ritningar eller genom tillgängliga mönster, denna lilla bok skulle underlätta och under arbetets gång giva de anvisningar som äro nödvändiga. Boken vill även väcka intresse för sådant arbete, försöka visa och göra. begripligt hur man går till väga för att tillverka en farkost och att på ett rätt sätt handskas med densamma, så att den blir till både nytta och nöje.

Det kan kanske invändas att de flesta i boken upptagna båttyperna inte äro moderna eller à jour med utvecklingen, och det är sant. Men dels böra inte allmogebåtar få lov att förlora sin karaktär genom s.k. modernisering och dels kunna en del av dem inte göras bättre i fråga om vissa egenskaper, samt slutligen böra de inte göras så moderna, dyrbara eller eleganta att amatörbyggare ej våga sig på att försöka. Huvudsaken är att de blir säkra, goda och starka.

Dessa egenskaper har jag städse satt framför både utseende, modernitet och rekord och det är i detta syfte som denna bok har skrivits.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Den glädje, trevnad och nytta det egna arbetet medför, torde kanhända vara värt att närmare praktisera. Man erfar ett tillfredsställelse som man på så många andra sätt förgäves söker finna. Man fröjdas över att själv kunna åstadkomma dylika saker. De bli alltid kära.

Då jag började utgiva ritningar till båtar, fann jag att intresset för båtbyggeri var mycket stort, och den stora efterfrågan ritningarna rönt, har bevisat detta.

Amatörbåtbyggare finns bland alla tänkbara kategorier av människor, från högsta ämbets- och tjänstemän till alla vanliga och ovanliga yrken, och det har naturligtvis intresserat mig att få veta hur de, var i sin stad, har klarat sina båtbyggeri.

Av dem som köpt ritningar och arbetat efter dessa, har jag även erhållit många glädjande meddelanden om att arbetet lyckats bra.

Tusentals angenäma brev, ofta elegant och sakkunnigt avfattade, stundom enkelt, men hjärtligt skrivna, samt massor av fotografier har skickats mig från belåtna "byggmästare".

Alla har naturligtvis inte lyckats lika bra. Förutsättningarna äro ju så olika, men av de många brev jag fått, från nordligaste Lappland till sydligaste Skåne, ser det ut som om de allra flesta hade nått mycket goda resultat.

Jag har via detta arbete fått många, många vänner i hela vart långa land och de amatörbyggda båtar jag haft nöjet se och prova, ha i de flesta fall vunnit mitt gillande och många amatörer ha visat sig vara verkliga mestare.

De som möjligen inte lyckats med arbetet, ha i varje fall inte givit sig till känna, med vare sig klander eller missnöje.

Det är emellertid inte finputsningen som är det viktigaste på ett bygge, utan det är själva konstruktionsdetaljerna, styrkan och sammansättningen som jag mest fäst mig vid, när jag vid sådana tillfällen, med - eller utan - ägarens vetskap, kontrollerat deras arbete.

En maskinarbetare i Östergötland, som aldrig sett ett båtbygge på nära håll, vågade sig dock på att, med tillhjälp av denna bok, bygga en ruffad motorbåt (n:r 11). Han lyckades över förväntan, fastän första tiden läste han mer än han arbetade och när båten var färdig, var boken utsliten. Att han var belåten och att han hade lyckats bra, kan jag intyga, ty både jag och min hustru ha varit med och provat båten på sjön Glan, där den väckt både uppmärksamhet och beundran.

För att underlätta arbetet, och särskilt för dem som sakna kännedom hur en båt skall byggas, överlämnas härmed denna lilla bok, med önskan om att den måtte bli till nytta.

Då undertecknad emellertid ej är kompetent i att sköta pennan så, att innehållet blivit lika vackert och formfulländat som det är välmenande, så får jag bedja om benäget överseende härför.

Och till Eder alla, kära amatörer, som glatt mig med så många båt fotografier och tacksamhetskrivelser, till Eder får jag säga ett särskilt tack. Det har naturligtvis glatt mig ofantligt att Ni lyckats bra, och jag känner mig nästan ovärdig att för min del mottaga någon ära därför. Men jag är på samma gång glad över att kunna vara mina medmänniskor till någon nytta.

Jag känner mig nästan en smula stolt på Er bekostnad över Edra lyckade resultat, och skulle gärna velat visa alla de vackra båtfoton Ni skickat mig. Detta är inte möjligt, men med förläggarens benägna tillåtelse vill jag visa några stycken.

Så har jag en liten vädjan: Bygg inte Eder båt på söndagar. Låt verktygen vila under sabbatstid. Förlorar Ni tid, så vinner Ni i allmän aktning - och min speciella högaktning - genom att visa respekt för söndagsfriden.

Trelleborg i februari 1960

John Svensson

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

1. Lite båthistoria.

Jag är född vid havet.

Vid dess strand har jag lekt min barndoms lekar och drömt min ungdoms drömmar, tjusats av små glittrande vågor och lyssnat till dess melodiska skvalp mot en leende skärgårds ständer, eller deras behagliga kluckande mot båtens tunna bordläggning.

Havet - detta skiftande element - som kan visa så många motsatta egenskaper, lugna, tjugiga, nyckfulla, vilda, växlande med vinden, än "pålands", än "frånlands", stundom lockande och stundom hotfullt, men aldrig enformigt. Tvärtom. Det gav ynglingen rika möjligheter och tillfällen till träning till de mest intressanta eller våghalsiga äventyr vid långgrunda eller baddjupa stränder, bland holmar, kobbar och skär, med eller utan farkost. Hade man en sådan var ju lyckan fullständig, för den ensamme eller för ett gäng. Då roddes, vrickades och seglades det i parti och minut och det fanns väl inte många stenar eller undervattensskär i hela omgivningen, som inte fingo påhälsning eller skavsår av unga djärva vikingar, stadda på bragdrika färder.

Man ställde väl stundom till ofog, lekte med faran, försökte kantra på olika sätt, drumlade i med eller utan kläder och prövade ängsliga föräldrars tålmod, fick väl en chock ibland, men överlevde och levde, vidare, i växande kärlek till havet, till båtar; fartyg och farkoster av alla slag, med beundran eller kritik av de olika fartygens former, skönhet och duglighet, dess tackling och manövrering.

Men även med stigande intresse för skärgårdens natur, geologiska egendomligheter, fornminnen, sjunkna gamla fartygsrester, krångliga farleder, grynnor och blindskär.

Det var för gossen en skola där han själv var både lärare och elev, en skola, på samma gång rolig och farlig, just en sådan som en pojke gillar. Det gav en undervisning som bet sig fast och som, trots våghalsiga och ofta dumdristiga experiment, eller kanske just på grund därav, blev en fostran för livet och som skapade och närde denna efterhängsna kärlek till båtar och båtliv.

Ja, så började min bekantskap, med sjömanslivets ljusa, mångbesjungna poesi, i högstämnd och klingande dur.

Att denna sedermera ofta övergår i dyster moll är en annan historia, som för min del dock aldrig skall skymma minnet av barndomstidens förtjusande upptakt.

Båtens historia kan spåras långt tillbaka i den dunkla urtiden.

Behovet av farkoster har alltid varit aktuellt och människan har väl försökt tillverka sådana så länge hon funnits till och det kan ifrågasättas om inte båtbyggeriet bar äldre anor än t.o.m. bostadsbygget.

Otaliga voro försöken att ta sig över vattnen och lika otaliga voro båtmodellerna. Djärva och ofta misslyckade voro experimenten. Man fick oftast lära sig av sina misslyckanden, erfarenheter som ha upprepats långt fram i tiden.

Exempel från linjeskeppet "Karlskronas" undergång i Västindien och den nu senast aktuella "Wasa"-katastrofen bekräfta detta.

Det gamla ordstävets att det är "nödvändigare att segla än att leva" är nog sant, hur hemskt det än låter.

Kineserna, egyptierna, kartagerna, romarna och övriga medelhavsfolk byggde tusentals typer av båtar och farkoster långt före vår tideräknings början. Och även här uppe i Nordlanden blomstrade båtbyggeriet i grå urtid.

Båtar, åror och segel finnas avbildade på de äldsta kända teckningar, figurer och hållristningar från grottor, katakomber, pyramider och stenhällar.

Enl. Svensk Uppslagsbok äro "sydda plankbåtar" kända från Patagonien. Uttrycket "sydda plankbåtar" förefaller ju en smula dunkelt. Benämningen "sy" användes på sjömansspråket även när man surrar fast någonting och det kan möjligen förklaras så att man surrat samman plankor till någon slags flotte. Skulle antagandet vara fel, så gör det oss ingenting ty vi komma väl inte att sy några plankbåtar.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Syddra kanoter av näver torde vi lättare kunna förstå. De äro både lätta och eleganta och ha sedan gammalt tillverkats i Nordamerika, möjligen av indianer.

Eldsländare och australnegrer ha haft och ha kanske ännu primitivt hopfogade farkoster av bark, och på vissa håll i tropikerna. finnas kanoter av hopsnörda, jättestora fruktskidor eller säv, surrade och sammanhållna av bast och lianer och tätade med beck eller kåda.

Vi kan ju jämföra med berättelsen om Moses, 2 Mos. 2.

Till sist kan vi nämna ett annat slags fartyg, eskimåernas kajaker och umiaker. De kunna kanske kallas primitiva, men äro ofta mästertligt gjorda, med stomme av trä, då sådant kunnat anskaffas, i form av drivved eller genom byte från något fartyg, eller av grova fiskben. Denna båtstomme överdragen med sälskinn och hopsydd med skinnremmar, är, en både lätt och i många fall elegant farkost, i regel en-mans och däckad.

Med dessa små, ranka båtar, ger sig eskimåerna långt ut i Ishavet, ut bland isberg ensamma och ofta överraskade av stormar och dimma, att jaga säl, valross och valfisk, ofta i saknad av såväl kompass och sjökort som andra nautiska instrument.

Men kajakernas befälhavare äro inga bleknosar. De kunna sin konst och lyckas de harpunera en stor val kan den kantra kajaken flera gånger, rusa miltal till sjöss och hota att dra till botten med den. Man kan alltså knappast kalla det för enbart nöjesresor. Det är den hårda kampen för bröd eller rättare sagt för kött.

2. Några råd till amatörbyggare.

Är man alldeles oerfaren i fråga om båtar och farkoster och har man aldrig sett på eller varit med om hur ett "flytetyg" tillverkas, är det naturligtvis inte så lätt att sätta igång och bygga en båt som blir bra och helst även vacker till form och utseende, samt f.ö. blir trygg och säker att använda.

Visserligen kan man genom läroböcker, ritningar och beskrivningar bilda sig begrepp om hur man skall gå tillväga, men jag skulle i alla fall förorda att - så vitt man kan - ta sig en grundlig titt på en färdig båt, försöka studera den och se hur den är gjord. Även om det inte skulle vara just den typ man ämnar bygga, så är det dock många detaljer som äro gemensamma for allt båtbygge.

Skall en farkost framdrivas antingen med åror eller med maskin, är det kanske inte så livsviktigt hur den är formad. Bortsett från utseendet och snabbheten, kan den kanske ändå fylla sin uppgift, men ett villkor som gäller för dem alla är stabilitet. Den bör ha en botten som bär.

För en segelbåt i synnerhet är det botten som har största ansvaret för att båten blir styvseglad och bärig. Den bör ha goda skarp både för och akter, samt. även kölskarp och inte vara rund som en tunna. Den kallas visserligen "rundbottnad" till skillnad från de som äro alldeles flat- eller V-bottnade.

Bordläggningsvirket får därför inte jagas eller tvingas med våld kantvägen, utan ha tillräckligt kantrum. I annat fall kan skrovet ändra form när mallarna borttagas.

För att undvika misstag, och för att på så sätt spara både tid och virke, ha många amatörbyggare först gjort modeller i exempelvis 1:10 av den tillämnade båtens storlek. En sådan modell kan antingen göras i form av en massiv båthalva, eller byggas med köl och stävar och mallar, precis som båten bygges i verkligheten. Det tar ju sin lilla tid att göra på så sätt, men det kan ju betald sig och man lär sig ovillkorligen bra i synnerhet beträffande bordläggningsarbetet, virkets behövlige form, lämpliga skarvning och fastsättning. Skulle man begå ett fel eller misstag, så upptäckes ju detta, vilket sålunda kan bli värdefullt när man sedermera arbetar med dyrare material.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

3. Båtar.

En båt är en farkost som är avsedd att flyta på vattnet, och vars form och ställning medgiva att den lämpar, sig för sitt ändamål.

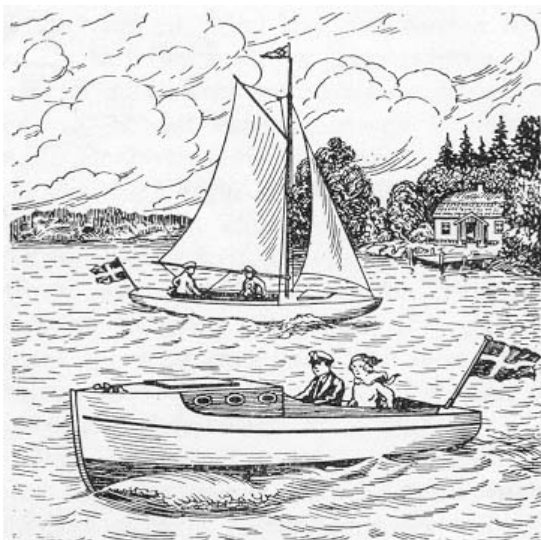


Fig. 1.

säkert. Särskilt vid insjöar och mindre vatten får man ofta se båtar, som knappast göra skäl för denna benämning, enär de sakna dessas viktigaste egenskaper.

Av alla de farkoster och båttyper jag sett och provat, har jag gjort ett urval av de sorter som för skilda ändamål erbjuder de flesta fördelarna. Behov och önskingar kunna ju härvid vara mycket olika. De här beskrivna båttyperna äro endast upptagna såsom eventuella mönster för det slag av farkost, som fullständigt tillfredsställer dessa båda viktiga faktorer. Och dels kunna de rekommenderas därför att de så långt sig göra låter förenar det enkla, det praktiska, det vackra och - det billiga.

I vårt på vatten så rika land äro ju båtar och farkoster nödvändiga ur olika synpunkter, t. ex. för transporter osv. Man behöver inte färdas så synnerligen vida omkring förrän man får se en ansenlig mängd farkoster av de mest skilda slag. Utmed kusterna äro de vanligen varvsbyggda och i regel lämpliga för verklig sjöfart. Vid insjöar och mindre vattendrag äro de till stor del undermåliga. Orsakerna därtill kunna vara många. Vid en mindre insjö eller ett mindre vattendrag behöva de ej vara så stora eller



Fig. 2. Roddsnipa

Den bör framför allt vara starkt byggd, tät och väl sammanfogad, och så formad, att den med säkerhet och lätthet kan föras fram över vattnet.

Man bör därför ställa stora fordringar och höga anspråk på en båt eller farkost, antingen den är avsedd för öppen sjö med "brott" och svallvågor, eller en mindre insjö.

Är den avsedd för segel bör den vara särskilt välformad och äga de egenskaper som lämna bästa möjliga garanti för att den skall kunna segra i kampen mot vind och vågor.

Av smärre farkoster finnas i våra farvatten tusentals typer mycket olika till form och konstruktion, från den elegantaste lyxkutter till den enklaste lilla flateka. Men alla med den gemensamma uppgiften att bära sina förare och sina laster fram över "djupen".

Om alla dessa båtar och farkoster nöjaktigt och tillfredsställande fylla denna uppgift är kanske inte så

sjövärdiga, som t. ex. vid en kust, där öppna havet ligger på och där man kan bli nödsakad att rida ut en storm med brottsjöar och svallvågor.

Men även de mindre vattnens farkoster böra äga de egenskaper, som äro utmärkande för en god båt, nämligen bland annat sjöduglighet, vilket innebär att den, med minsta möjliga risk, kan användas för sitt ändamål och att den äger största möjliga styrka i förening med bästa möjliga konstruktion.

Båttyper finnas ju som bekant i tusental, och att nöjaktigt beskriva dem alla skulle vara en omöjlighet, men man kan indela dem i tre huvudgrupper, nämligen: 1. Roddbåtar. 2. Segelbåtar. 3. Maskindrivna båtar.

Roddbåtar äro ju de enklaste och billigaste slag av farkoster. De byggas i regel på "klink", dvs. sidor och i vissa fall även botten sammansätts så att ena brädans (bordets) kant fästes utanpå den andra. Då dessa farkoster skola framdrivas med tillhjälp av endast mänsklig kraft, är det ju alltid lämpligt att

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

göra dem så lätta som möjligt för att spara den drivande kraften, roddaren. De kunna alltså ej göras hur stora som helst. Sex meters längd torde vara maximum för en roddbåt.

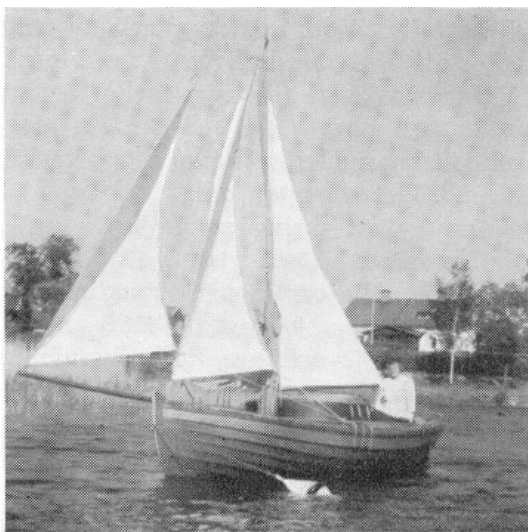


Fig. 3 Segelbåt

Segelbåtar, som med vindens hjälp förflytta sig på vatten, kunna ju däremot variera från den minsta julle till det största skepp. De tillhöra det slag av farkoster, som kräva den största omsorgen i fråga om konstruktion. Den senare bör gå ut på att göra båten säker till sjöss, snabbseglande, stabil och manöverduglig. Båten bör dessutom göra ett intryck av elegans och smidighet. På en segelbåt spelar ju riggen en mycket stor roll, och den växlar i ett mycket stort antal mönster. Men hur man än riggar sitt båt, är det alltid bättre om segelytan är en smula för liten än för stor. Och det är alltid bättre om riggen är en smula för låg än för hög. En viktig sak för segelbåten är barlasten. Den tarvar ett särskilt kapitel, och vi återkomma till den längre fram.

Maskindrivna båtar, är det tredje slaget av farkoster, som vi här skola tala om. De äro ju mycket populära nu för tiden, och detta med rätta, då maskinen, motorn, i sig representerar en idealisk drivkraft. Särskilt i mindre båtar, ersätter den både segel och åror, och detta med mångdubbel överlägsenhet. Genom denna jämförelse-

vis lätta och bekväma drivkraft har naturligtvis en mängd olika båttyper skapats och man har i vissa fall med fördel kunnat frånga de för en segelbåt skarpa och djupgående formerna på båt kroppen.

Många vackra både större och mindre motorbåtar, inredda på ett bekvämt och idealiskt sätt, finnas överallt i våra hamnar. Särskilt i skärgårdshamnarna får man se dem. Typerna växla ju i det oändliga, och jag tror för min del att man i hela vårt land knappast kan få se två fullkomligt lika motorbåtar samtidigt. Åtminstone av de större, Småbåtar byggas här visserligen i serier, men de göras aldrig med maskin på samma sätt som en bil eller cykel.

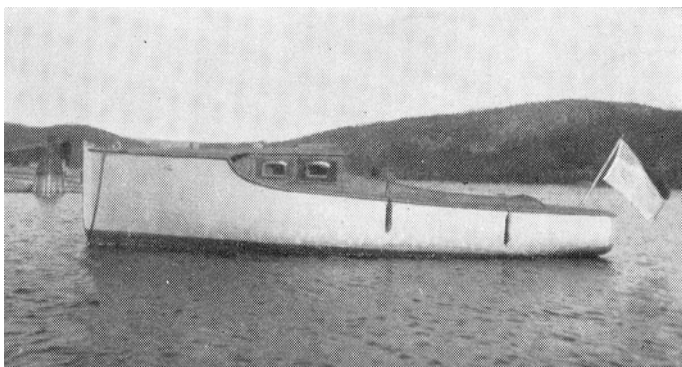


Fig. 4. Motorbåt

Men ... Det vore inte riktigt sant att säga att alla motorbåtar äro vackra. Vad som ovan anförts härom, gäller endast sådana båtar vars ägare sätter, mer värde på att båten är vacker än på rekord. Vad tävlingsbåtarna beträffar, tillverkas här - även på förstklassiga varv - motorbåtar som inte ha stora utsikter i en eventuell skönhetstävlan. Tvärtom skulle t. o. m. en gammaldags träskomakare tveka inför en dylik modell. Men de äro snabbgående och det får ju uppväga en del. För ett sjömansöga finna de ingen nåd.

Vår tid har ett stort fel bland de många små. Det heter rekord. Högre fart. Rusning. Allt vad transportmedel heter: bilar, cyklar, även djur och människor betraktas nästan som mindervärdiga om de ej kunna prestera något slags rekord. Ingen historisk tid har levat så i rekordets tecken, som den närvarande. På alla områden. Men i synnerhet på hastighetens. På fartens, på rusningens område. Så väl på land som vatten fäster man sig mindre vid säkerhet och trevnad, än vid möjlighet att komma fort fram. Parollen "Safety first" tar man synnerligen ringa notis om, när det gäller att tävla om bråkdelar av en sekund eller millimetrar. Därför har dessa stackars farkoster manats fram, sorgliga att se och farliga att vistas i. En av de föregående årens fantastiska modeller hade det betecknande namnet "Blåsåren". Det säger en del.

Med dylika farkoster skola vi emellertid ej sysselsätta oss. Även om det på vissa håll skulle väcka anstöt, vilja vi trots allt hålla oss inom anständighetens gränser.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Vi skola försöka bygga båtar, som kunna bli till både nytta och nöje, och som kunna användas utan allt för stora risker. Båtar, som verkligen fylla ett ändamål eller en uppgift och som se ut som fartyg.

Vid val av båttyp måste man taga hänsyn till flera viktiga faktorer.

En av de viktigaste är kanske kostnaden. Hur dyr den får bli. En annan faktor är ändamålet. Om den skall tjäna enbart till nytta, eller enbart till nöje, eller bådadera.

Hänsyn måste även tagas till om båten skall användas på större eller mindre vatten, på öppen kust eller i skärgården, i en liten tjärn eller å, eller på en grund insjö. Samt om den skall framdrivas med maskin, segel eller handkraft.

Av olika typer finnes ju sedan mycket att välja på. En motorbåt som skall användas i öppen sjö, bör i första hand vara sjöduglig, vakande och driftsäker, samt även kunna seglas om så erfordras. Den bör



Fig. 5, Roddbåt av masonit.

vara av gammaldags S-bottenformad konstruktion, med en smula "skarp" i botten, grov och stark. Skall den användas i skärgård eller på grunt vatten, eller avseende särskilt fästes vid hög fart, kan den vara V- eller flatbottnad, lätt och smäcker, med minsta möjliga undervattensskropp.

En segelbåt bör under alla förhållanden vara rund- eller S-bottnad, om den skall användas i öppen sjö. Den bör ligga relativt djupt i vattnet, samt vara bred, vakande och styvseglad, samt - beroende på typen - ev. vara försedd med barlast, järnköl eller centerbord och ha en god, pålitlig rigg, med starka, välsydda segel. Segelbåtar för skärgård eller mindre vatten böra även vara styva och välseglade, men kunna byggas enkla och lättare samt mera grundgående.

Roddbåtar, som skola användas endast för lättare rodd, kunna göras smäckra och lätta, med flat eller rund botten, med eller utan köl, som under alla förhållanden inte bör vara bred eller klumpig.

Både för dem som ha verkligt behov av en farkost och för dem som ha bekymmer för att få fritiden att gå, kan ett båtbygge vara en lämplig sysselsättning och jag har försökt utvälja sådana modeller, som passa dels behovet, dels smaken och dels yrkesskickligheten.

Illustrationerna torde i de flesta fall åskådliggöra de olika modellernas utseende och fotografierna av båtar, som finnas i slutet av boken, visa ganska tydligt hur "byggmästarna" ha klarat sina försök.

Man drar kanske på munnen åt båttyp nr:2. Den liknar väl mera en pråm än en båt. Den kallas kobb eller kobb-eka. Men om man visste hur bra och hur präktig denna kobb är i många avseenden, så skulle den säkerligen bli populär. Trots sitt klumpiga utseende är den lättrodd. Den är inte rank. Den är mycket lastdryg för tunga - och rymlig för lätta laster. Tusentals kobblaster gatsten har skeppats från grunda lastplatser till fartyg på redde. För skrymmande fiskedon är den idealisk, och hur skulle fåren komma ut till holmarna på bete utan kobb. Som isbåt är den särskilt lämplig och den flyter nästan på bara "daggen". Och den har ännu en viktig egenskap. Den är en billig farkost.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

4. Material

Båtvirke, såväl som annat slöjdvirke, bör helst vara torrt. Det står sig då bäst och blir starkast. Är virket färskt, spricker träet. Visserligen torkar det ju i basen eller på brasan när det värms, men dels blir det inte tillräckligt, dels händer det att det helt och hållet spricker sönder, om det blir utsatt för stark värme i färskt tillstånd.

Det bästa svenska träslaget för båtbyggnad är otvivelaktigt ek. Den är hård, fast och seg, och när den blir värmd, blir den ganska mjuk och formar sig lätt efter de olika böjningar och vridningar som erfordras, och är den så bred att den kan klyvas i mitten, spricker den inte heller så lätt.

Men i vissa delar av vårt land är eken ganska dyr och svår att anskaffa. I sådana fall kan man mycket väl använda ett billigare träslag. Furu och gran äro ju huvudparten av vårt svenska trä, och i norra Sverige äro de flesta, för att inte säga alla, allmogebåtar byggda av furu eller gran. Vad det senare beträffar så är det lättaste träslaget och därtill ganska segt och böjligt, men det är löst och tål inte mycken skamfilning.

I synnerhet i beröring med is är gran det sämsta träslaget. Det torkar och spricker dessutom lätt på de ställen där inte vattnet kommer till.

Ask är ett mycket vackert träslag för båtbyggeri. Det liknar eken och äger de flesta av ekens goda egenskaper, men spricker lätt. Många fina "askbord" ha måst kasseras sedan de kommit på plats medan de spruckit sönder. Och så har asken ännu ett fel. Den är tämligen dyr. För amatörer är den därför ej att rekommendera.

Lärkträ är ett träslag, som åtminstone i södra Sverige inte ställer sig så synnerligen dyrt. Det liknar gran men är fetare än denna och står sig därför bättre i temperaturväxlingar. Det är relativt lätt att bearbeta och spricker nästan aldrig.

Man kan, som sagt, bygga sin farkost av nästan vilket slags trä som helst, men ek är det bästa materialet vid båtbyggen, med tanke på bordläggning, köl, stävar och förtimring.

Till däck och rundhult är furu eller gran det mest praktiska och mest vanliga.

Man bör tillse att inga större knastar eller vresträ finnes i bordläggningsvirket, åtminstone inte där de största böjningarna eller vridningarna skola bli. Bristningar eller "knölar" och tvärved kunna under sådana förhållanden uppstå i virket. Får ej finnas på bordläggningen, utan den bör ha jämn "tur" och smidiga former.

Till förtimring bör man ha så krokigt och självvuxet virke som möjligt. För övrigt får man taga hänsyn till det ändamål vartill farkosten är avsedd, så att en lastpräm eller en motorbåt förses med grova, starka och tätt sittande timmer medan däremot en båt som är avsedd för lättare segling, eller en roddsnpa, blir klenare och glesare förtimrad.

Till inredning i öppna båtar är gran ett lämpligt träslag. Både till tofter, bottentiljor, små skåp och dylikt är det bättre än furu, emedan det är lättare och håller bättre stånd mot vatten.

I ruffade båtar kan man åtminstone delvis använda plywood till inredning i ruffen. Men vanlig plywood har det felet att det är ömtåligt för fukt och måste därför inoljas eller målas väl.

Ett material som på sista tiden kommit till användning och måhända blir av betydelse för båtbyggeri och kanske inte minst för amatörarbete är masonit. Det är bättre till båtbyggnadsändamål än vanlig plywood och torde för båtbyggaren bliva lika oumbärligt som det förstnämnda för snickaren, enär det står sig mot fukt. Jag kan därför rekommendera det till såväl däck som inredning, ja även till mindre båtskrov. Naturligtvis under förutsättning att det blir väl underhållet med olja och färg.

Masonit är trämassa, som behandlats på ett sådant sätt att träets goda egenskaper finnas kvar, men icke de dåliga. Masonit ruttnar ej. Det spricker inte och sväller eller krymper endast obetydligt. Det kan sågas och hyvlas, det kan böjas ganska hårt utan att brista och man kan spika utan att borra. Därtill är det ett lätt och starkt material i stora skivor (4x12 fot).

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Masonit finnes i 4 kvalitéter, avsedda för olika byggnadsändamål. Den sort som skall användas till båtar kallas härdad. Endast denna kvalitet är fullständigt vattensäker. Den är nästan som plåt, med den skillnaden att masoniten inte rostar.

Masonit är en stor nyhet för amatörbyggare, och särskilt värdefull därför att den ger den alldeles ovane båtbyggaren möjlighet att på ett lätt sätt själv bygga en farkost.

De svårigheter som i synnerhet en amatör får erfaras, dels då han skall forma ett båtskrov av trä, och dels då han i sista hand skall göra båten tät, dessa svårigheter bortfalla till största delen vid arbete med masonit. Dessutom kan en båt av detta material byggas på mindre än hälften av den tid som åtgår till en träbåt av samma storlek.

Men så stark eller så bastant som en träbåt blir den aldrig, och vid en grundkänning under fart, exempelvis mot en skarp sten, kan det bli ett hål, som kan sänka farkosten, om olyckan är framme.

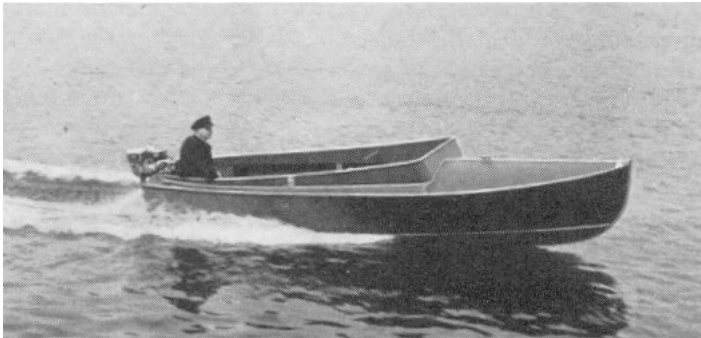
Masonitbåtar ha alltså både fördelar och nackdelar. De äro lättbyggda, lätta att framdriva och billiga att tillverka. Men de äro ömtåliga och ha en kort livslängd, samt fordra en stadig och riklig förtimring.

Motorbåtar av detta material böra ha botten av trä.

Innan masoniten används bör den fuktas väl, eller helst ligga i blöt några dagar.

Numera finns även vattenfast plywood, limmad med konsthartslim, kallad "kaurit", vilket gör materialet hållbart även i vatten och sålunda lämpligt till båtbyggnad.

Fabrikanterna, Ljusne-Woxna AB, garantera för dess hållbarhet och jag har själv provat det i vatten under flera månader.



**Fig. 6. Motorbåt av masonit.
Wikström j:r foto.**

Detta material torde väl bli revolutionerande inom allt båt- och skeppsbygge, då det finnes i många olika tjocklekar och utföranden och sålunda passar överallt.

En roddbåt av detta kan göras mycket lättrodd, är lätt att bygga och lätt i alla avseenden.

Kauritplywood är starkare än masonit, men dyrare. Vidare upplysningar om pris m.m. lämnas säkert av fabrikanterna: Ljusne-Woxna A-B., Ljusne.

Allt järn i ett träfartyg måste vara galvaniserat. Spiken bör ej vara för grov. Det

är därför bättre att spika tätt med fin klen spik än glest med grövre. Kopparspik är för övrigt bäst till mindre, båtar. Prisskillnaden äro ej så stor. Kopparspik är f. ö. bäst, åtminstone där den kan nitas. I hårt trä är den svår att slå i, och skall man borra tillräckligt, så vill den gärna lossna.

I köl, stävar och akterspegel, samt i sågade ekspant, är det bäst med galvaniserad pressad spik, som aldrig släpper.

Alla lås och gångjärn måste vara av mässing eller rödgods.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

5. Båtbyggeri.

Det finns mängd båtvarv i Sverige, och det byggs årligen en mängd båtar av alla typer både vackra och praktiska. De ha bara det felet att de bli ganska dyra.

Vill man ha en förstklassig farkost och fäster man mindre avseende vid priset, så är det ju alltid bäst att beställa en dylik på ett välkänt varv eller hos en speciellt utbildad fackman. Men då får man, som sagt, betala vad den kostar och det blir i de flesta fall ganska mycket.

Många försöka därför på egen hand bygga sig en farkost. Är man intresserad för dylikt arbete och därtill har en smula ledig tid, kan man mycket väl bygga sig en båt själv, därtill fordras varken många dyrbara verktyg eller tekniskt snille som mången tror vara nödvändigt. Huvudsaken är att man vågar försöka, och kommer man bara igång så faller en hel del av sig själv.

Naturligtvis är detta såväl som annat ovanligt arbete förenat med vissa svårigheter och litet huvudbry, men det är ett mycket trevligt arbete som, fränsett dess ekonomiska värde, skänker sin utövare glädje och tillfredsställelse.

Är man snickare eller träarbetare, går det relativt. lätt för sig att bygga en båt, men även för den i "yrket" alldeles främmande torde det vara värt att försöka, och man kan ju börja med en enklare typ, som mången gång fyller ett behov eller en önskan. Det är dessutom en trevlig och intressant sysselsättning och man skaffar sig, på så sätt en billig och bra farkost om man arbetar omsorgsfullt.

"Men", invänder man kanske, "inte kan jag bygga någon båt. Sådant arbete förstår jag mig inte på. Och inte har jag någon plats inomhus, där jag kan få rum med det."

Många sådana tvivlare ha emellertid ofta vågat ett försök, och många har lyckats över förväntan. Det kan naturligtvis ha sina besvärligheter att komma igång och det kan även vara skäl för den som är alldeles ovan att börja med en mindre och enklare farkost, innan han ger sig på ett dyrbarare och mera krävande arbete, men jag har ännu inte hört någon, som tröttnat på att bygga båtar, eller funnit det tråkigt och ointressant.

Vad arbetsplatsen beträffar, så är det naturligtvis bäst om båten kan byggas under tak, och för en liten båt eller kanot, fordras det ju inte så stora utrymmen. En loge, lada, vind eller ett skjul, kan mången gång bli ett ypperligt "varv". Man bör förvissa sig om att dörren är tillräckligt stor, så att man kan få ut sin båt från "varvet". Många amatörbyggare ha förbisett den saken, och sedan sagt fula ord om sig själva.

Beträffande arbetsplats för båtbyggnad, så omtalade en värmländsk frikyrkopastor att han intresserat sina juniorföreningar för, båtbyggnad. I brist på annan lokal apterades läktaren på missionshuset till "båtvarv" och man klarade sig ganska bra här och hade det riktigt gemytligt.

Stapelavlöpningarna blevo trevliga evenemang med många åskådare och flera stycken småbåtar tillkommo på detta upphöjda varv.



Fig. 7. Båttyp n:r 6 under byggnad.

Visst kan man även bygga en båt under bar himmel. Åtminstone sommertid. De flesta amatörbyggda båtar ha väl byggts ute, där inga väggar och trånga dörrar hindra. Det är naturligtvis bra att hölja något över arbetet, om man så kan, när solen bränner eller när regnet strömmar ner, men i övrigt spelar det mindre roll om lokaliteterna bestå av en gårdsplan, skogsbacke, äng eller vilken miljö som helst. Kanske är det trevligast där man får vara för sig själv, i fred för mer eller mindre goda rådgivare och kritiker under arbetets gång.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Arbetsätten äro många. Har man tillgång till en färdig båt att använda som mönster för sitt arbete är det ju enkelt att göra mallar efter den, förutsatt att den verkligen är det mönster man önskar sig. Man kan ju även göra avvikelser enligt önskan och omdöme, men det är förstås tämligen vanskligt för den ovane.

Kan man arbeta efter ritning och äger en sådan eller kan göra en dylik, vilket längre fram skall vidare beskrivas, är detta det bästa och säkraste sättet att arbeta korrekt och med behållning. Man gör då själv mallar, som man litar på och som bestämma båtens form.

En liten roddbåt med flat botten bygges på följande sätt: Man börjar att sammanfoga botten, enär någon köl ej kommer i fråga. Botten kan späntas eller fogas "stunt" kant i kant. Den sammanhålles av revlar som spikas, skruvas eller naglas fast. Så märker mall upp och ritar ut bottenens form. Här, som vid allt båtbygge utgår man från mitten, och mäter noga, så att man får båda sidorna absolut lika formade och lika stora. När bottenens form sålunda är given, arbetar man bort det överflödiga träet medelst såg eller yxa. Härvid bör man tillse att kanten får den sneda vinkel (smyg) som passar till första sidobrädan (bordet) som skall fästas i densamma.

Botten lägges nu på två underlag, bockar eller dylikt, ett stycke från vardera ändan och belastas med tyngd, så att den får önskad bukt. Den bör nämligen vara buktig, ha "språng", för att båten skall bli lättrodd, lätt att manövrera och för att vaka väl i sjögång. För att undvika "knöl" på botten får man ej placera tyngden på mitten utan den lägges på båda sidor om mitten, långskepps räknat. Så fastsättes för- och akterstam, eller om den skall vara alldeles spetsig förut, en vanlig båtstäv i förändan.

Bottenens bukt på 4 meters längd bör vara minst 100 mm.

När botten sålunda är färdig, dess form, såväl i höjd som sidled, given, för- och akterstam fästade med sin bestämda lutning, får man tänka på att giva sidorna dess form. Man bör därför ha gjort några mallar, vilka placeras å lämpliga ställen på botten, en t. ex. midskepps vid största bredd, samt en eller två i för och akter. Mallarna äro till för att man lättare och säkrare skall kunna ge båten dess form och för att sidorna skola bli absolut lika. Dessa mallar fästas stadigt på botten och nå upp till relingen.

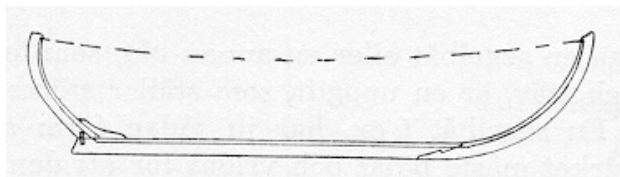


Fig. 8. Köl och stävar till en snipa.

Därefter kan man börja med fastsättningen av sidorna. Man passar till första sidobrädan, ritar av formen på underkanten, och beräknar, den bredd som varje bräda behöver ha på de olika ställena för att gå "jämnt upp" vid relingen och för att få jämn "tur".

Första brädans (bordets) underkant spikas således i botten samt i för- och akterstam (förstäv och akterspegel). Andra bordet fästes utanpå det föregående cirka en tum från dess överkant, tillpassas först, ritas av och tillputsas i underkant, fastklämmas medelst klämmor eller skruvtvingar, spikas väl på cirka var 4:de tum, Spikarna böra helst nitas på brickor. Härigenom bli de starkare och man behöver ej riskera att borden spricka, vilket kan inträffa om spiken böjes. Detta sätt att fästa borden kallas klinkbyggnad. Bordens kanter, som således bli synliga, kallas "lann".

När översta bordet är fastsatt, tagas mallarna bort. För att båten skall bibehållas, inläggs spant eller timmer, som ge båten styrka och stabilitet, i mallarnas ställe. Runt relingen fästes en list av lämplig grovlek kallad essing. I för och akter förenas denna med förstäv och akterspegel medelst träknä eller vinkeljärn. Så förses båten med tofter, erforderliga beslag, åror samt anordning för rodden, "tullar" eller "klykor".

Båten har nu hela tiden stått på "rätt köl", dvs. med botten nedåt. Nu befrias den från sin belastning samt vändes helt om med botten upp, varifrån den för täthetens skull måste drivas väl i alla sammansättningar. Detta tillgår så, att man med ett därtill avsett drivjärn och en träklubba pressar in lämplig fyllnad, bestående av grovt bomullsgarn eller tjärdrev, mellan bordens och bottenens sammansättningar eller "not". Sist av allt ytbehandlas träet med tjära, olja eller färg, och båten är färdig.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

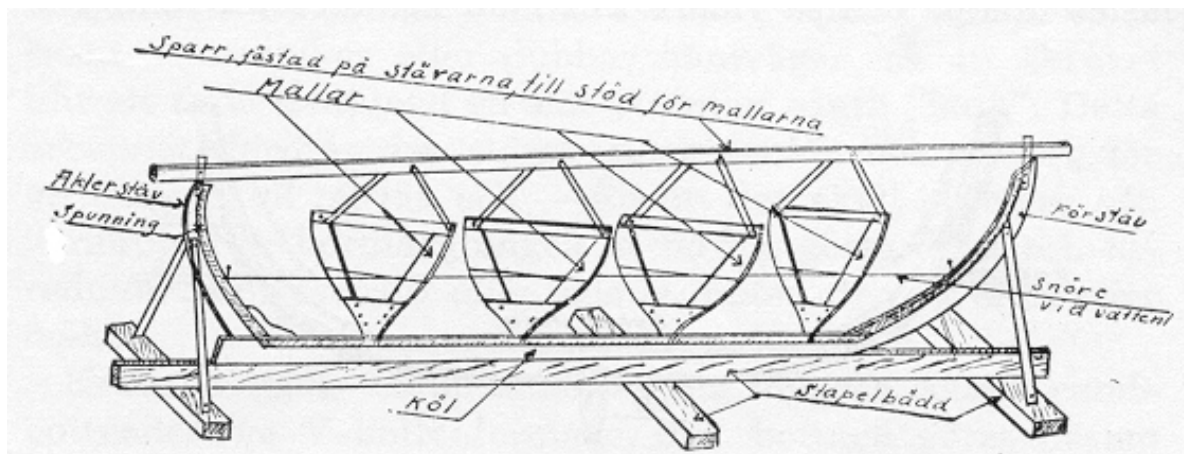


Fig. 9. Mallarna fästade.

Att bygga en dylik båt är sålunda inte förenat med större svårighet, än att det kan utföras av vilken person som helst, som har intresse därför. Har man en god idé, en modell eller en välgjord ritning att följa, är arbetet ej förenat med några större svårigheter, enär inga väsentliga böjningar av virket förekomma. Materialet kan sålunda bearbetas utan att först behöva värmas.

Att bygga en segelbåt eller en annan båt, som är försedd med köl och stäv, är en uppgift, som ställer större krav på amatören. En segelbåt t. ex. har ju sådan form att bordläggningsvirket måste böjas och vridas för att den önskade formen skall kunna erhållas. Man måste värma virket.

Jag skall försöka beskriva hur det går till att bygga en klinkbyggd segelbåt av kostertyp.

Köl och stävar göras först i ordning. Förstäv är kölens fortsättning för-ut, Den fästes på lämpligt sätt i köl och fortsätter i en båge ett stycke över relingen. Åkerstäv fästes i kölens andra ända. På sidorna av köl och stävar upphugges en ränna - spinningen - för att taga emot bordläggningens underkant och dess ändar. Kölen placeras på underlag ett stycke från marken och stävorna resas lodrätt sidovägen och fästes stadigt.

Men mera härom längre fram. Därefter gäller det att bestämma båtkroppens form. Har man en lämplig båt att använda som modell, är det ju ganska enkelt att göra några mallar efter densamma och placera dessa på sina respektive platser. Kan man uppgöra ritning till en båt då gör man mallarna efter ritningen.

För en amatör är det dock ganska svårt – jag betonar det – att själv konstruera en bra båt av detta slag. Jag skall dock i det följande försöka tala om hur man på enklaste sätt kan konstruera en dylik.

Mallarna uppsätts och fästas, Man börjar bordlägga vid köl. Fösta bordet spikas i spinningen. Andra bordet fästes utanpå och så vidare tills man kommer till relingen.

Bredden på varje bord utsättes på några ställen å mallarna, så att borden få den lämpliga bredden på de olika ställena, "turen" blir jämn och det hela går jämnt till, såväl vid ändarna som på mitten. När bordläggningen är färdignitad, inläggs spant, essing, tofter och övrig inredning. Båten vändes upp och ned, drives, beckas eller kittas och målas.

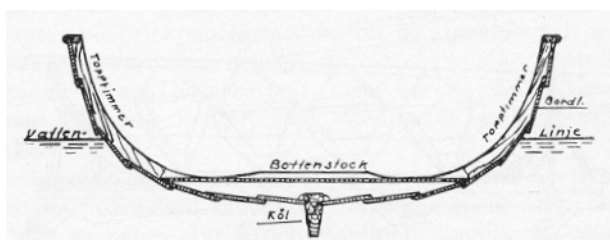


Fig. 10. Genomskärning av klinkbyggd båt.

En kravellbyggd motorbåt kan man bygga på så sätt, att, när köl och stävar äro färdiga, akterspegeln placerad och fästad, man gör spanten i ordning, såvida man skall ha sågade eller fasta spant. Dessa utgöra då mallar. (Skall man däremot ha basade spant eller sveptimmer, som de även kallas, måste man först göra särskilda mallar.) Bordläggningen fästes här "kant i kant", spikas väl i varje spant

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

samt spikas eller dubbas kantvägen, så att skrovet blir ett enda helt, med en slät yta utan några "lann". Detta arbetssätt fordrar den största noggrannhet och omsorg för att båten skall bli tät, och - för att den skall bli stark och varaktig. När bordläggningen är färdig, göres däck och inredning samt ev. ruff eller salong. Båten drives, oljas eller målas.

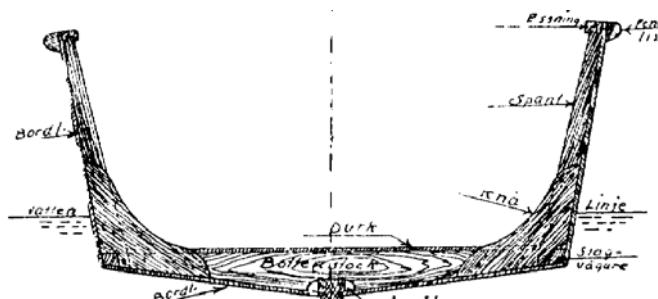


Fig. 11. Tvärsnitt av en V-bottnad båt.

Kravellbyggda motorbåtar kunna byggas såväl rundbottnade som V-bottenformade, dvs botten göres nästan flat, och sidorna resas i något sned vinkel med denna. Denna båttyp har den fördelen att den flyter grundare och gör mindre motstånd i vattnet. Farten blir härigenom något högre än hos den rundbyggda. Den fordrar ej heller något krokvet virke, utan spanten sammansättes av tre nästan raka stycken, bottenstocken, som går tvärs över hela botten, och toptimren, som sammanfästas med denna på sätt som fig. 1 visar.

I vinkeln, där bottenstock och toptimmer mötas - slaget - lägges en lång skeppsgående list - slagvägaren - i vilken såväl botten som sidor spikas. Se fig. 12 och 13.

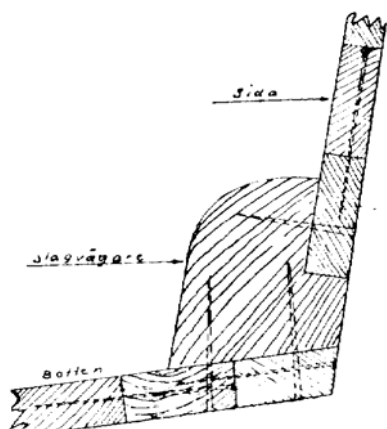


Fig. 12. Lämplig sammansättning vid slagvägaren

Båten får samma utseende över vattnet som en rundbottnad båt. Den är mycket lämplig som motorbåt men passar däremot ej till att användas som segelbåt.

De båda byggnadssätten, "klink" och "kravell", som här beskrivits, äro de bästa och vanligaste byggnadssätten för båtar. För mindre segelbåtar är klink det absolut bästa, det starkaste och det mest praktiska. För motorbåtar och i vissa fall kanske även för roddbåtar samt för kappseglingsskuttrar och större fartyg användes kravellbyggnad. Den kravellbyggda båten glider lättare fram genom vattnet, den får ett smäckrare och vackrare utseende, därför att ytan är slät och jämn. Men den blir aldrig varaktig om klenare virke skall användas, den är dessutom svår att i längden hålla tät.

"Diagonalkravell" är ett annat byggnadssätt. Även detta har en slät yta. Bordläggningen består här av två lag virke, lagda på kryss över varandra, med färg och segelduk emellan.

Detta byggnadssätt användes ofta till livbåtar å fartyg, men är knappast att rekommendera, åtminstone inte som amatörarbete.

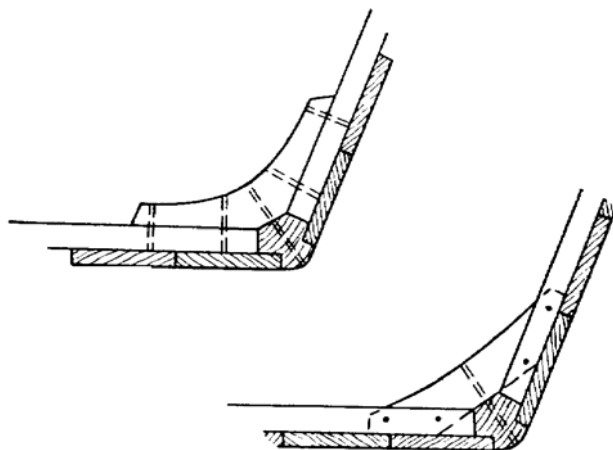


Fig. 13. Sammansättning av slagvägaren kan även göras så här.

Så ha vi "segelduksbåtarna" - kanoterna - vilka kunna byggas på flera sätt, vanligen så, att ett - eller flera - lag av segelduk spännes över en stomme av väl injusterade ribbor, lagda långskepps och tvärskepps samt väl förbundna med varandra.

Samt slutligen båtar av masonit. Och av vattenfast plywood. Mindre farkoster kan ju, som förut nämnts, med fördel göras av enbart masonit till själva "skalet" och trävirke till förtrimning. Eller kan botten vara av trä och sidor samt ev. däck av masonit.

Men en av nyheterna för småbåts- och väl även för större båtbyggnad, är väl utan tvivel, den konsthartslimmade plywood, som kan användas till både skrov och inredning.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Detta relativt nya material, som i allmänhet benämnes "båtplywood", har verkligen visat sig hålla vad som lovats i fråga om att stå sig i vatten.

Då det först kom i marknaden - det var väl i början på 1940-talet - fick jag några skivor på prov från LjusneWoxna A/B.

Vi provade det både i kallt och varmt vatten och det höll. Vi ångade och böjde och vred det men det höll och limmet lossnade inte. Men vi satte ned ett par stycken i en fuktig källare och det tålde de inte. Efter en liten tid i källaren blev de alldeles som wellpapp och alldeles upplösta, Vad varken sött eller salt vatten eller ånga kunde åstadkomma, det kunde källarluften göra.

Jag vågade därför knappast rekommendera materialet till båtskrov de första åren, men antingen har limmet blivit bättre efter hand, eller var min fruktan obefogad, ty många plywoodbåtar ha sedan byggts och de ha stått sig bra.

Plywoodbyggnad passar givetvis bäst för V- eller flatbottnade båttyper, där man kan använda största möjliga stycken och slippa ha många skarvar samt inte behöva vrida eller böja virket på mer än ett håll i taget, ty då kan det vara ganska obändigt och det vill gärna bli blåsor som äro svåra att komma tillrätta med.

För båtar upp till högst 5 meters längd kan plywood av 6 mm tjocklek vara tillräcklig och för båtar av 5–7 meter, 8 mm tjock.

Vid alla sammansättningar där man inte kan nita på brickor, bör lämpliga mässingsskruvar användas. Där sidor och botten skall skarvas på längden är det lämpligast att skarva på ett spant och i så fall skruva ganska tätt. Men skulle det på grund av skivornas format eller storlek passa att ha skarvar på annat ställe, så kan man lägga en ribba av plywood invändigt och fästa med kopparnit och brickor.

Båtplywood kan f. ö. med fördel användas till däck, rufftak och inredning, bänkar och sitsar, i alla slags båtar.

Å för- eller akterdäck är det t. ex. lämpligt att lägga en "fiskplanka" i mitten, eller om här skall vara lucka, två fiskar, och så falska ner plywoodstyckena i fiskar och skarndäck. Det verkar både starkt och prydligt.

Vill man för utseendets skull markera falska däcksnöt, kan man med en trekantsfil eller annat dylikt verktyg göra ränder i plywooden fylla dessa med något mörkt kitt eller färg, så ser det ut som riktigt plankdäck, fast det är ju onödigt att på så sätt sära den präktiga ytan.

Skall man göra falska not, så bör man för säkerhets skull fästa den linjal man ritar efter, så att den inte rubbar sig, ty då kommer falskheten riktigt i dagen.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

6. Verktyg

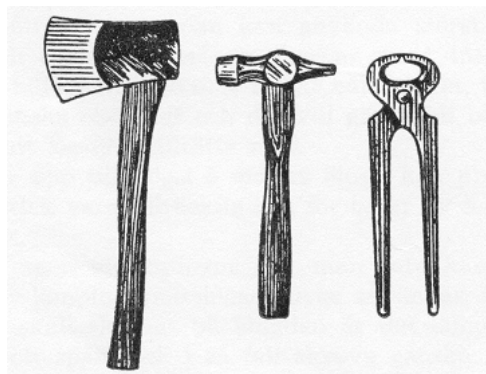


Fig. 14. Tre nödvändiga verktyg

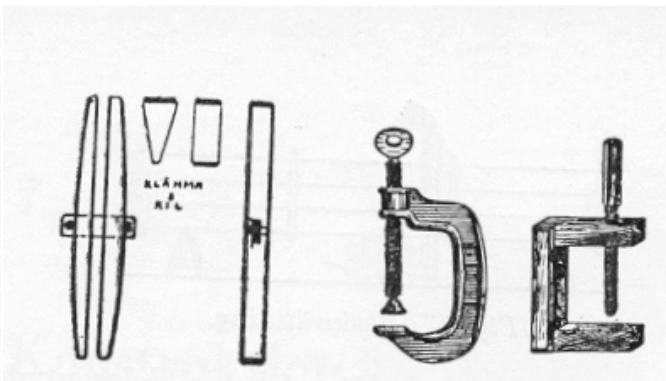


Fig. 15. Klämma. Skruvtvingar

Mången båt har blivit byggd med tillhjälp av ganska primitiva verktyg. Med yxa, såg och hammare har man knåpat samman sin farkost; hyvel har inte alltid funnits att tillgå.

Man bör emellertid ha litet större anspråk på sitt arbete. Det skall nämligen "putsas", annars kallas det slarv. Jag tillägger därför: hyvel, stämjärn, borrar, passare och lod, vilket senare man kan göra av en liten tyngd och ett snöre, samt en meterstock.

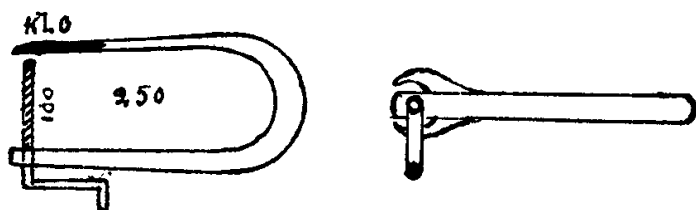


Fig. 16. En praktisk skruvsko för nitning.

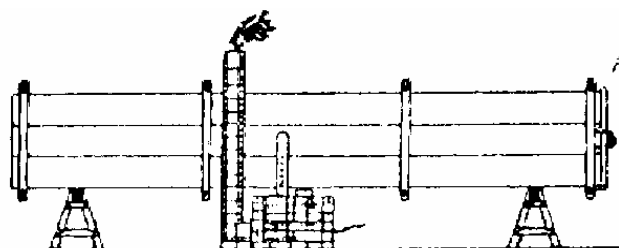


Fig. 17. Basinrättning

Så gör man några klämmor, enligt fig. 15. Har man klämskruvar eller skruvtvingar kunna dessa användas för att hålla samman borden när de tillpassas eller fastsätts.

Till sist en viktig sak: värmeinrättningen. Borden måste nämligen i de flesta fall värmas för att bli mjuka, sega och böjliga, innan de kunna tillpassas. Båtbyggare använda härför en inrättning som kallas bas, en ångtrumma vari virket värmes eller basas. Se fig. 17.

En sådan bas kan göras av vanlig 2" plank. Man sammansätter fyra sidor till en trumma av sådana dimensioner att den kan rymma minst 4 bordstycken. Denna trumma förses med gavlar och göres tät. Bäst är att göra några stycken klämmor eller ramar av trä, med vilka man kan kila samman trumman så att den blir riktigt tät.

En vanlig större gryta kan användas som ångpanna och förses med ett tätt lock samt förenas med bastrumman medelst ett rör. Har man ett plåtrör av lämplig längd och 9 å 10 tum i diameter samt en bensindunk eller liknande kanna med lock, kan man använda dessa, förena dem genom ett litet rör och begagna ett fotogenkök som värmekälla.

Men man kan även göra på ett enklare sätt. Man gör helt enkelt en brasa på marken, fuktat vilket med vatten och lägger det på brasan. Det flyttas fram och tillbaka så att det blir jämnt varmt och ej blir bränt eller kolat på något ställe. Passar man bara på, blir virket alldeles utmärkt på detta sätt. Den enda olägenhet det medför är, att borden bli något sotiga och mörka på den sida som legat mot elden. De bli därför svåra att måla, åtminstone med ljus färg. Men tusentals båtar ha blivit byggda på det sättet. Även en vanlig blåslampa eller ett fotogenkök kan användas. Men man måste på något sätt värma

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

bordläggningsvirket, om det skall lyckas att få en vacker form på en båt och om man skall få virket oskadat på sin plats.

Man kan även bestyrka virket med rå linolja under det man värmer detsamma. Passar man på med linolja, undvikes den värsta sotningen.

Åtminstone om man skall ha breda bord som skola böjas eller vridas skarpt måste virket ovillkorligen värmas.

Bygges båten av smalt virke eller lister, kan man möjligen klara sig utan att värma träet, men basning gör alltid virket medgörligare och behagligare att bearbeta.

7. Konstruktion

En båt skall vara sjöduglig. Det innebär att den skall passa för sitt element - vattnet. Den skall ha en sådan kropp som kan flyta och lätt förflytta sig på vattnet och som i görligaste mån är stabil. Som kan trotsa vattnets förändringar och nycker, ta emot en "sjö" utan att kantra och som kan "släppa" vattnet lätt.

Detta är A och O för alla farkoster, men de olika ändamål, vartill ett fartyg skall användas, tarvar ju var för sig sin speciella typ. Dels fordrar själva platsen, vattnet och stranden, naturförhållanden m. m. sin särskilda hänsyn, och en fiskebåt t. ex. som passar utmärkt i norrländska skärgården eller i en insjö, skulle måhända inte alls passa på Skånes kust eller i Bohuslän. Och dels måste båtens ändamål vara den faktor, som i huvudsak bestämmer storlek och form.

Men även den personliga smaken, byggnadsmöjligheter, material- och kapitalresurser m. fl. omständigheter kunna inverka på båtens form, typ och duglighet. Kan man med en farkosts nödvändiga egenskaper även förena rymlighet och ett vackert utseende, kan den sägas vara vällyckad.

Största hänsyn bör naturligtvis tagas till båtens ändamål.

En roddbåt bör vara lagom stor, stabil på vattnet, rymlig och lättrodd samt ej för grovt byggd.

En segelbåt, som skall användas uteslutande för nöjessegling i skärgård eller insjö, bör ej vara allt för stor. En båt, på 4½ eller 5 meter torde vara lagom för dylika ändamål. Blekings-ekan och segelsnipan äro små goda segelbåtar som ej äro särdeles djuggående och som bekvämt kunna manövreras av en man och kunna ros fram utan för stor ansträngning.

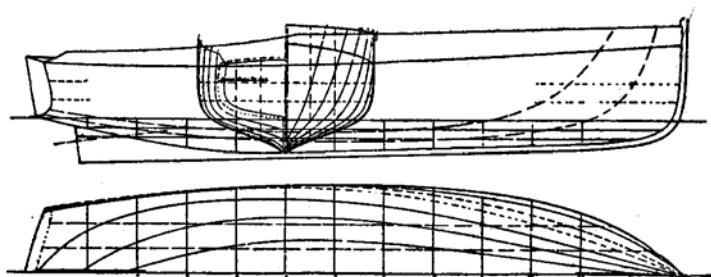


Fig. 18. Konstruktionsritning till en motorbåt.

Skall båten användas i öppen sjö eller för längre färder, camping etc., bör den givetvis vara större, med eller utan motor. En hjälpmotor är naturligtvis bra att ha men propellerbladen måste vara ställbara, i annat fall hindra de för mycket vid segling. Bäst är i detta fall en utombordsmotor, men den tarvar lite arbete med på- och avmontering.

Så ha vi till sist helt maskindrivna båtar och om deras konstruktion

vore så mycket att säga, att jag tror vi inskränka oss till påståendet att den är tämligen olika. En stark maskin kan naturligtvis driva fram en båt oavsett dess form, men skall den användas i öppen sjö, gäller samma regler som för alla andra båtar: sjöduglighet.

8. Köl och stävar.

Köl och stävar äro de delar som utgöra själva ryggraden i en farkost. De äro centra för dess sammanhållning och styrka. Deras form och ställning bli naturligtvis olika för olika typer. Se fig. 19. Å somliga pråmbyggda och andra flatbottnade farkoster saknas de alldeles. Men där de finnas äro de väsentligt bestämmande för båtens form, styrka och stabilitet.

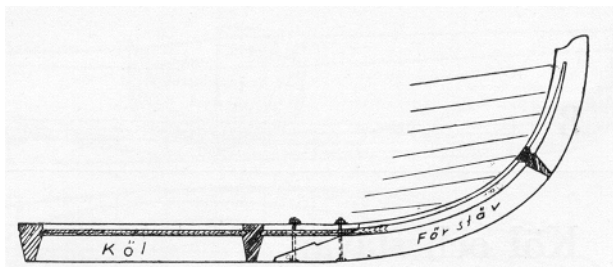


Fig. 19. Köl och förstäv å en mindre båt

sättningen kan göras på flera sätt, men det vanliga "halvt i halvt" på sidovägen bör undvikas emedan det aldrig blir riktigt tätt i längden. Är förstäven lång och krokig så att den löper ned under kölen, är det bäst att göra en hakskarv enligt fig. 19, vilket för övrigt är den bästa slags skarv vid allt skeppsbygge. Den bör vara minst dubbelt så lång som kölens höjd och understa spetsen visa akteröver.

Å alla skarvar, eller som det på fackspråket heter, laskar, på ett fartyg, där den ena går utanpå den andra, halvt-i-halvt, snedlask eller haklask, skall den yttre delen, läppen eller spetsen alltid visa akteröver. Detta för att den ej skall "fiska" eller fånga om den skulle gå isär och öppna sig. Det är dessutom en kutym, som man håller styvt på.

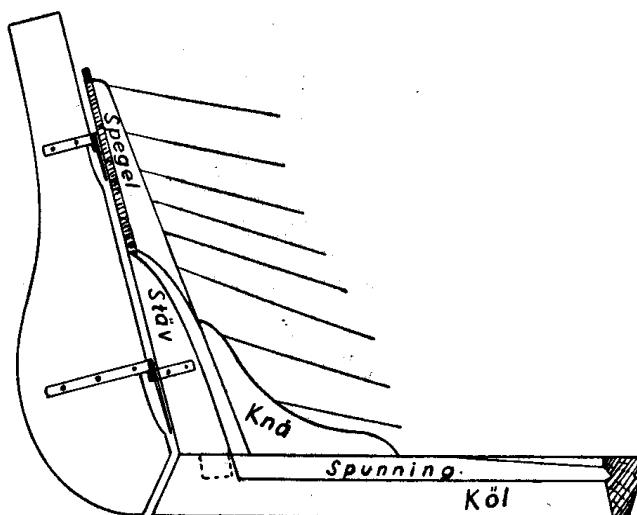


Fig. 20. Köl och akterstäv med "spegel" samt roder.

Köl och stävar fogas samman först, och på så sätt, att förstäven utgör kölens fortsättning i förändan. Akterstäven anbringas i en liknande ställning akterut.

Fig. 21 visar deras sammansättning. Kölen lägges på kant på underlag ett stycke från marken och stävarna lodrätt uppåt, från sidovägen räknat och med mer eller mindre lutning för- och akteröver.

Kölen till en vanlig segelbåt göres vanligen sådan, att överkanten blir dubbelt så bred som underkanten och sidan blir dubbelt så bred som överkanten. Fig. 22 visar kölen igenomskärning. Stävarna göras något klenare. Samman-

Det är av stor vikt att en kölskarv göres tätt, riktigt tätt överallt, ty en skarvläcka är annars nästan omöjlig att täta och f. ö. svår att finna. Det är därför lämpligt att borra en liten skärnagel i skarven strax under bordläggningen. Nageln borras så att den kommet, mitt i sammansättningen och indrives lagom hårt, så att den ej skiljer skarven åt, samt kilas eller proppas i båda ändar.

Är förstäven kortare så att den bildar skarp vinkel mot kölen, kan den fästas med ett knä på innerkant av skarven samt ett järn på vardera sidan. Järnen fastsätts med genomgående bultar först sedan båten är färdig.

Akterstävans form och ställning är mycket olika på olika båttyper. Å somliga är den alldeles rak, med mer eller mindre lutning akteröver som t. ex. å Blekingsekan, å andra åter svängd och krokig som t. ex. å kostertypen. Den brukar mestadels "tappas" i kölen och sammanhållas med knä och skarvjärn.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

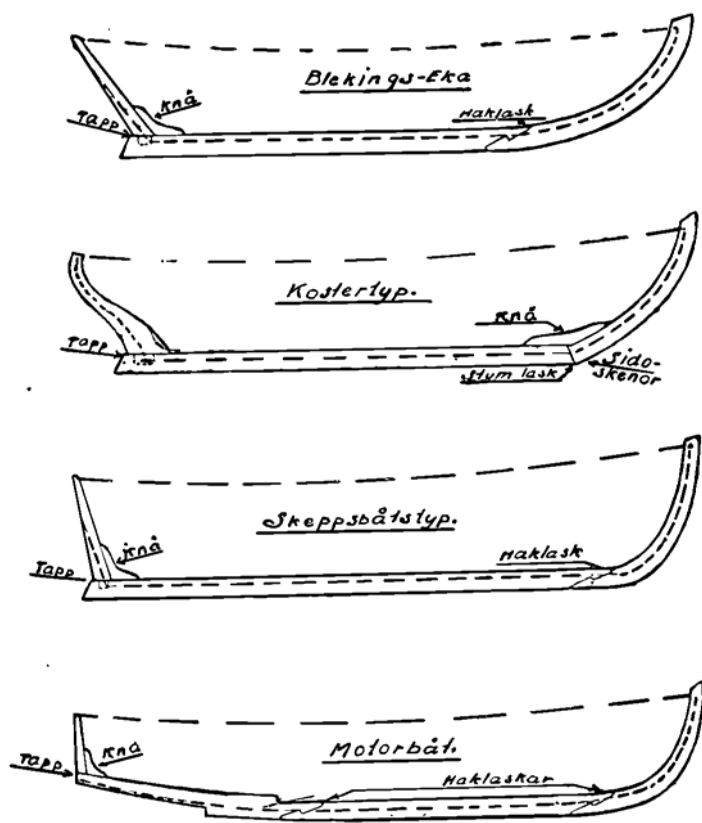


Fig. 21. Olika sammansättning av köl och stäv.

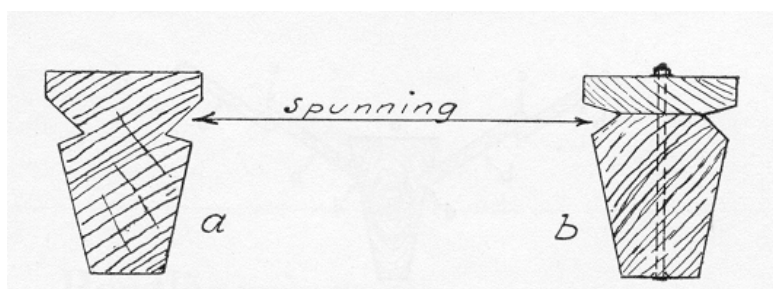


Fig. 22. Köl i helt stycke. Innerkølen består av en plank, som är sammanskruvad men ytterkølen.

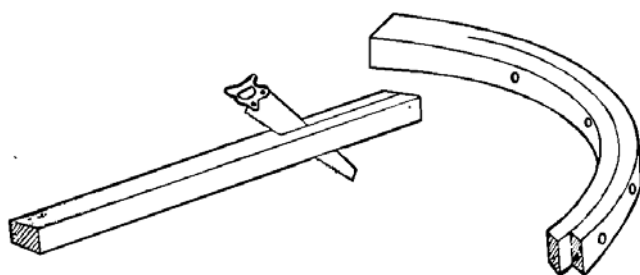


Fig. 23. Stäv, gjord av ett stycke, basad och böjd

På sidorna av köl och stävar, ett litet stycke från inre kanten, upphugges en ränna eller en not, för mottagande av bordläggningens undre, kant och dess ändar. Denna ränna kallas spinning, och bör egentligen vara sådan att t. ex. bordläggningens ändar sitta fast även om spiken rostar av.

Både köl och stävar variera f. ö. i många olika modeller. Här visas några stycken. Men de kunna göras på många flera sätt, beroende på båtens typ och ändamål. I förstävén skall alltid finnas spinning. Kølen kan göras så att särskild spinning ej behöver upphuggas. Den kan nämligen göras av två delar, en inre och en yttre, vilka sammanfästas så att spinningen antingen helt utesluts eller så att den bildas genom en liten fas å ytterkølens överkant. Se fig. 22.

Förstävén bör antingen vara krokigt vuxen, så att den för styrkans skull kan utsågas i träfibrens längdriktning, eller kan den göras av ett råvuxet trästycke och klyvas så långt den skall vara krokig, samt värmas, böjas och sammanskruvas. Se fig. 23. Den blir då lika stark som en krokvuxen eller i vissa fall ännu bättre. Man kan säga ett eller flera skär och anpassa det så att det passar just till spinningen, som på detta sätt blir lättare att utforma.

Spinningen tarvar kanske en liten förklaring även den. Den blir ju inte lika överallt, utan måste rätta sig efter skrovets form, så att bordläggningen ligger väl till. Den får heller inte vara djupare än bordläggningens tjocklek och inte vara småknölig.

Man kan göra en liten s. k. "tolk", som har samma tjocklek som bordläggningen och av c:a 20 cm längd. Med denna tolk följer man i spinningen och kontrollerar dess form samt eventuella ojämnheter. (Detta göres först när mallarna äro fästade och skrovets form sålunda given.)

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

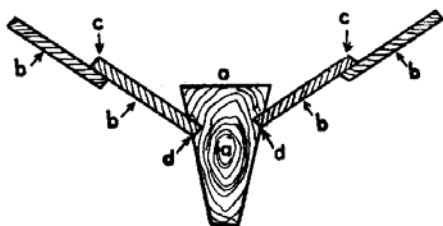


Fig. 24. Klinkbyggnad. Kölen och de första borden i genomskärning.



Fig. 25. Hakskarv.

Spunningen bör, som ovan nämnts, vara så huggen, att bordläggningen håller sig kvar även om spiken skulle rosta av. Detta gäller både kölen och stävorna.

Slutligen kan både köl och stävar göras så att bordläggningen fästes på innerkölens underkant och innerstävarnas yttre kanter, vilka sneddass, så att de passa i den "farning" bordläggningen vill ha. Denna går då helt under kölen och ut i ytterkant på stävorna samt avsägas jämnt med dessa, varpå ytterstävar och ytterköl påspikas utanpå det hela.

På motorbåtar kan propellerhylsan gå igenom antingen kölen eller akterstäv, beroende på båtens typ och konstruktion.

På en kosterbåt eller snipa går hylsan genom stäven, som därför måste vara jämngröv i båda kanter på detta ställe.

Hos andra båttypen däremot, där kölen är uppsvängd akter och direkt förbunden med akterspegeln, går hylsan genom kölen, som näste ges lämplig form härför.

På alla båtar där motor skall användas måste akterstäv göras grövre i nedre ändan där hylsan skall gå igenom.

Skall akterspegel finnas, bör den ingradas eller infällas på stävens akterkant, så att dess yttersida kommer jämnt med stävens akterkant.

Alla sammansättningar på köl och stävar måste bli absolut vattentäta.

Då köl och stävar blivit sammanfogade, starkt och väl förbundna med varandra, placeras kölen på ett lämpligt underlag, stävorna resas och fästas medelst ett par snedstöttor i varje stäv eller på annat lämpligt sätt, så att de komma att stå lodrätt från sidovägen räknat.

Skall båten byggas på mallar, eller äro spanten gjorda efter ritning, placeras dessa mallar eller spant vid sina respektive märken på kölen. På såväl för - som akterstäv har man utsatt vattenlinjens märken. På varje mall eller spant skall en list vara fästad vid dess märken. Så spännes ett snöre från stäv till stäv och efter detta snöre justeras mallarna så, att vattenlinjen blir rak från för till akter. Urtaget eller klacken i mallens botten får därvid höjas eller sänkas om så skulle behövas.

Mallarna fästas nu på lämpligaste sätt så att de stå stadigt fast och giva båten dess rätta form.

9. Bordläggning.

Bordläggningen, det yttre skalet, ordnas i "gångar" eller "bord", som löpa långskepps. Den kan sammanfogas på två sätt. På klink eller kravell. (Ett tredje sätt, diagonalbyggnad, är mindre använt och för övrigt svårare för amatörer att utföra. Vid diagonalbyggnad sammanfogas bordläggningen på så sätt att två lag virke fästas tillsammans på kryss om varandra, vanligen med ett lag målad segelduk emellan. Diagonalbyggnad användes huvudsakligen till livbåtar på fartyg. Bliva de väl och fackmässigt gjorda, äro de ganska stabila samt fordra inga starka timmer. Men de äro stumma och i många fall olämpliga farkoster, varför vi förbigå detta byggnadssätt.)

Då en båt bygges på klink fästas gångarna så, att kanten kommer cirka 25 á 30 mm utanpå föregående bordet, och sammanspikas dessa på så sätt i varandra. Dessa kanter kallas "lann". Se kap. 8, fig. 24 samt fig. 26. Då båten bygges på kravell sättas borden kant i kant, så att man får en slät yta utan några lann. Se fig. 27.

Av dessa byggnadssätt torde den klinkbyggda båten vara den bästa, den starkaste och den mest fördelaktiga. Den är lättast att bygga, lättast att göra tät, och för segling betydligt styvare än den kravellbyggda, enär alla lannen "bära" och stötta i läsidan mot vindens tryck, då båten kränger över och pressas ned.

Det är bordläggningen som är det svåraste vid båtbyggeri. Åtminstone av den ovane tarvas den största försiktighet och noggrannhet för att få borden välformade och passande. De böra insättas så, att de ej knäckas. Dessutom måste de fästas så att båten blir tät och välformad.

För att få den efter önskan, och för att den skall bli lika i båda sidor bör, man använda mallar för båtens form. Dessa mallar fästas stadigt på kölen och så böjas och vridas borden intill dessa. För att kunna bearbeta bordläggningens virke på ett sådant sätt, måste detta i de flesta fall värmas, för att bli mjukt, segt och böjligt.

När köl och stävar äro i ordning och mallarna äro fast, spikas första bordet, kölgången eller sambordet, i spunningen på kölens sida, samt i stävarna. Nästa bord fästes utanpå detta, så som förut beskrivits. Så fortsätter man bord efter bord, tills man når den önskade höjden på stävarna och får båten bordfylld. Varje bordsbredd på de olika ställena bör beräknas på så sätt, att de följas åt vid slutet och att de bliva bredast på mitten. Bredderna får därefter delas upp så, att de bliva passande för de olika för- och aktersvepen.

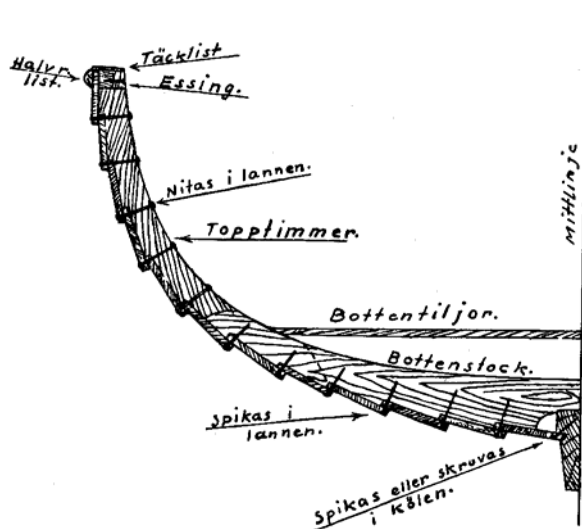


Fig. 26. Klinkbyggnad.

Ett av de viktigaste arbetena är att få bordläggningen tät; vattentät i alla sammansättningar. När borden passats till, måste man därför tillse och med hyveln forma lannen så, att de över allt ligga jämnt intill varandra i lannets hela bredd, för att inte kanterna skola äntra varandra och så att borden falla väl till mallarna. Ty bli inte lannen riktigt passande kan man lätt spräcka borden med spikarna och det blir i varje fall svårt att få tät. Vid stävarna där bordens ändar skola pressas in i spunningen måste man "tunna" av föregående bords överkant på ett litet stycke och "fasa" samman själva ändarna.

När bordläggningen spikas, är det lämpligt att märka upp var spanten skola sitta, så att här ej spikas.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

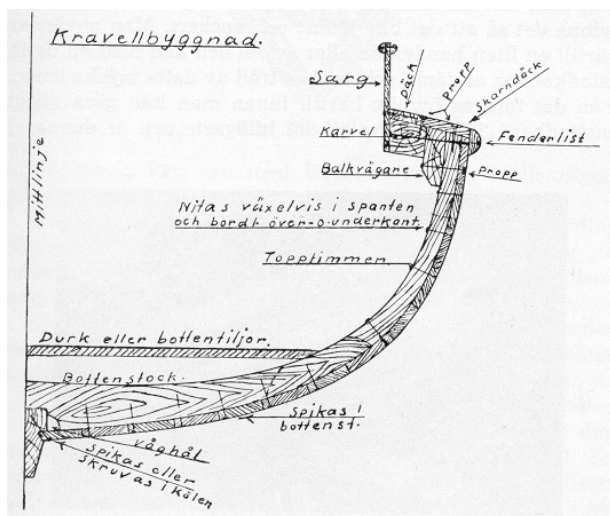


Fig. 27. Kravellbyggnad.

dess ämnen är bomullsgarn det bästa. Nöthår är även bra, men det fordras ganska lång övning innan man kan spinna det så att det blir jämnt och vackert. Man använder här till en liten handvinda eller svivel och kan med en dylik åstadkomma en jämn och vacker tråd av detta mjuka ämne, men det fordras övning här till innan man kan göra något användbart. Tjärad papp är det billigaste och är denna ej alltför tjock, kan den med fördel användas. Mellanläggget placeras mitt i spikraden.

Kommendör Carl Smith berättar i sin trevliga bok, "Mina båtar och kanoter", att han klippte sönder en del av sin mammas garderob för att få mjuka flanelltrasor till mellanlägg i lannen i ett av hans första båtbyggen.

Numera användes sällan mellanlägg i lannen. Borden fäsas mera noggrant, så att de passa riktigt väl och då båten är färdig drives den med ljusvekegarn, oljas och kittas.

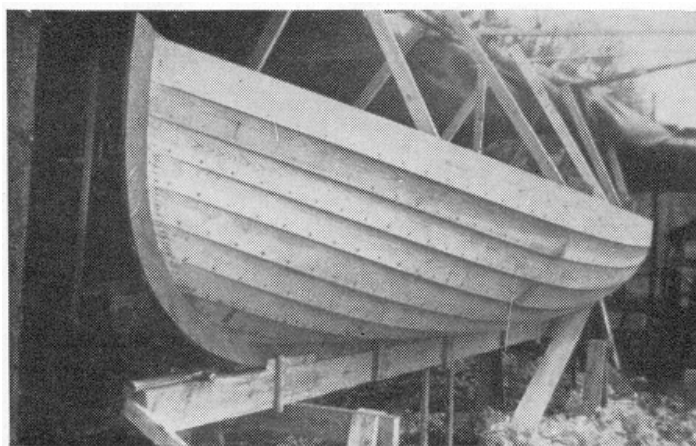


Fig. 28. På "stapeln" i skogen.

med en skarvlapp 150 mm, som fastnitats i båda ändarna. Detta sätt är lättast att göra och kanske även det starkaste. Den enda olägenheten härvidlag är att de invändiga skarvlapparna observeras och de ha dessutom benägenhet att spricka. Det bör därför vara segt, bra trä till dem och kanske de kunna vara lite längre på sina ställen, t. ex. 175 mm, så att spiken inte kommer så nära ändarna. Alla skarvar bestrykas väl med tjära eller tjock färg. Skarvarna får ej finnas i närheten av varandra, utan böra vara så spridda som möjligt.

Tar man hänsyn till detta från början behöver det ej bli två spikar intill varandra, som fallet lätt kan bli, om man spikar på måfå.

Spanten spikas, eller nitas nämligen också i lannen och aldrig mitt i bordet.

Man spikar ungefär var 4:de tum eller med cirka 100 mm mellan spikarna. Det är bäst att nita spiken på brickor invändigt. Det blir starkare och snyggare än att böja spiken. Vid spikningen är det ej nödvändigt att borra igenom båda borden. Man kan borra endast i det yttre och försänka för spikhuvudet, därefter hugger man av spiken på själva ändan och vänder den så att den ej spräcker. Inuti håller man mot med ett vedträ eller dylikt, medan man slår in spiken. Varje bord bör spikas, nitas och göras färdigt efter hand. Förr användes något slags mellanlägg i lannen, t. ex. grovt bomullsgarn, spunnet nöthår, tjärad papp eller fina trasor. Av

Å varje bord måste finnas en eller flera skarvar. Är båten stor, kan man gott ha ett par skarvar på bordet. Är den mindre är det bäst att ha så få skarvar som möjligt. En skarv måste dock limmas på varje bord, ty det är i flesta fall en teknisk omöjlighet att passa till hela bordet i ett stycke. Undantag, härvidlag kan dock göras för små, flatbottnade, farkoster där virket räcker till, och stäv ej finnes i båda ändarna. Skarvarna kunna göras sneda på varandra eller stöta stumt till varandra. I förra fallet göras de 100 å 150 mm långa, beroende på virkets tjocklek och alltid med ytterändan akter över. I senare fallet stötas ändarna vinkelrätt stumt tillsammans och göres invändigt

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

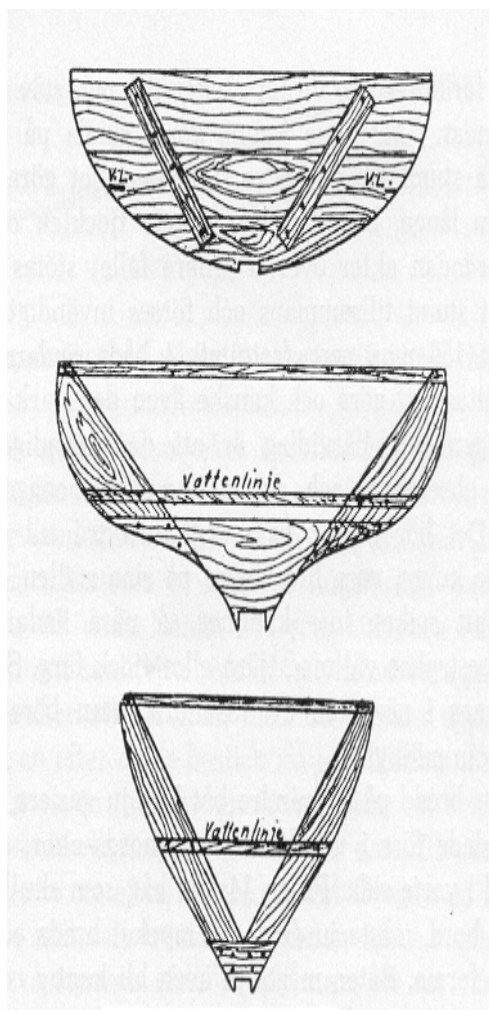


Fig. 29. Mallar

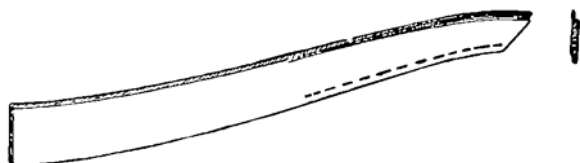


Fig. 30. Ungefärlig form på ett bogstycke till klinkbordläggning.

det blir kallt då man sätter fast det för gott. När båten blivit bordfylld tagas mallarna successivt bort. Dvs. man tager inte bort alla samtidigt, utan det är säkrast att, sätta fast ett timmer här och var innan man tager ut alla mallarna. Annars kan båten lätt ändra form. Så slår man ut språngets form å översta bordet. Man sätter ut några märken, ett på varje stäv och ett par tre på sidorna och ritar av språnget medelst en smäcker list. Detta göres helst på utsidan där man lättast kan se om turen blir jämn och vacker. Så hugger man bort och putsar av kanten. Detta vare sagt om klinkbordläggning.

Bordens bredd på en mindre båt kan ju variera.

Man talade förr i världen om fembords-ekor, dvs. med fem bord i varje sida. På en 14 fots båt, som skulle byggas med fem bord, måste ju dessa bli mycket breda och därför svåra att forma. Båten måste ju även bli kantig och knölig på sidorna. Ju smalare bordläggningsvirke man har, ju starkare och vackrare blir båten och ju lättare kan man följa mallarna vid byggandet. Men den blir samtidigt dyrare. Å den synliga delen av en mindre båt bör bordens bredd ej överstiga 150 mm, men i botten kan man ju om man finner lämpligt, göra dem något bredare. De två första borden kunna vara jämbreda i hela sin längd, men sedan får man dela upp bredden för och akter samt på mallarna, så att det hela verkar harmoniskt och går jämnt upp till sist.

Man får inte förbise att bordläggningsvirket måste ha kantkrom och ju mindre båten är, ju skarpare blir i regel kantkrummen. Även kölgången, sambordet, blir ju en smula krokigt i underkant och sedan tilltar denna bukt tills man kommer upp i slaget eller ovan vattenlinjen. Okantat virke är därför bäst och kan man få så brett virke att det kan klyvas i mitten, blir det allra starkast och spricker inte.

Man bör ej ha för, mycket överflödigt trä i gångarna. De bli härigenom för breda när man passar till dem. En del trä får man givetvis ha att justera av. Man kan med en smäcker trälist slå ut bordens ungefärliga form innan man passar till dem. Denna list, som bör vara rak, fästes upp där bordet skall sitta. Man låter listen vara rak kantvägen. Därefter sticker man med en passare upp bordets bukt och kan efter dessa bestick slå upp bordets form. Man kan även göra en mall av en tunn bräda, ett stycke plywood, masonit eller dylikt och lägga den till där bordet skall sitta, rita av efter kanten på det föregående fastsatta bordet och mäta ut bredderna medan mallen sitter kvar och göra två stycken efter denna mall, ett till varje sida, och göra dem nästan färdiga innan de sättes i basen. Lite tillägg bör det dock vara på bredden för att justera av och få turen jämn. Det är viktigt att få borden lika breda i båda sidor, ty i annat fall kan det stjåla så ena båtsidan blir fylligare än den andra.

För att kunna höjas och vridas till den önskade formen, för att bli smidigt, segt och starkt, måste bordläggningsvirket värmas väl. Det är därför lämpligt att i särskild ställning vrida och böja till bordet innan man passar till det. Se fig. 31. När det blivit tillpassat låter man det sitta på sin plats tills

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960



Fig. 31. Bordet böjes och vrides före fastsättningen.

Den kravellbyggda båten får en slät bordläggning och blir i vissa fall mera trevlig än den klinkbyggda. Men mindre båtar än 6 meter bora aldrig byggas på kravell, därför att de ej kunna göras tillräckligt starka utan att bli för tunga och klumpiga. För att båten skall hålla sig tät i längden bör nämligen bordläggningen vara minst 18 mm tjock. Borden fogas till stumt kant i kant. De spikas eller skruvas väl i varje spant samt "dubbas" i kanterna mellan varje spant. Spanten måste man börja passa in så fort som möjligt för att få fäste för bordläggningen. De kunna även göras helt färdiga i förväg och användas som mallar. När båten är färdig "drives" bordläggningen försiktigt med bomullsgarn.

Motorbåtar brukar i regel byggas på kravell. Dels därför att skrovet får en jämnare yta och därmed ett vackrare utseende, dels därför att båten lättare glider genom vattnet och således kan göra högre fart än en klinkbyggd med samma motor. För att ett sådant bygg-

nadssätt skall bli både starkt och på samma gång inte alltför grovt, måste kanterna å borden passa riktigt väl till varandra, för övrigt bora alla sammansättningar göras ytterst omsorgsfullt. I annat fall får man besvär med att hålla båten vattentät i längden. Då bordläggningens tjocklek understiger 18 mm är det bäst att sätta ribbor över noten på insidan. Dessa ribbor infälls i spanten då sågade spant användas. Se fig. 32.

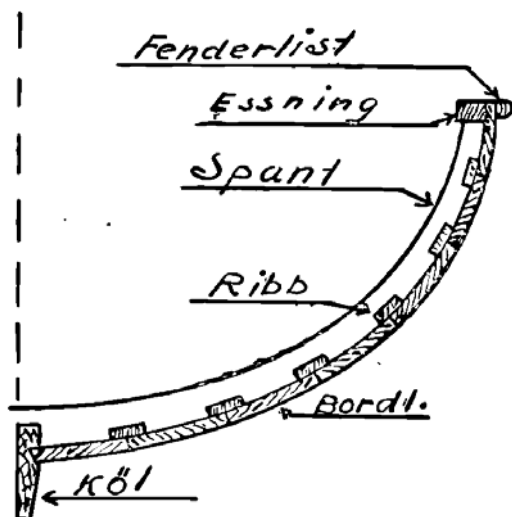


Fig. 32. Ribbkravell.

Ett tredje byggnadssätt som numera användes på vissa håll, är listkravell. Hela bordläggningen göres av 2 å 2½" breda lister, som spikas stumt kant i kant, med smacker galvaniserad 4" spik eller dyckert.

Naturligtvis kan man på så sätt få en både stark och tät bordläggning men man får, som man säger, hålla tungan rätt i mun, om inte spiken skall "visa sig"; dvs. man får akta sig så att inte bordläggningen blir sönderspikad, ty då blir det ingen glädje med båtskrovet.

Vid bordläggning med listkravell kan man fräsa upp listernas kanter, ena kanten i hålkål och andra kanten i en till hålkålen passande rundning. Virket passar då i vridningarna utan att behöva mallhyvlas och de små överskjutande kanter, som på sina ställen bli märkbara, jämnas med en putshyvel. Se fig. 33. Listerna kunna göras lika breda från för till akter och jämnas av vid relingen, som lägges ovanpå kanten, om inte skarndäck finnes. Utvändigt bör alltid vara en halvrund list runt relingen. Dylig bordläggning tarvar i regel ingen basning men den fordrar torrt virke, åtminstone över vattenlinjen.

Vid kravellbyggnad bör man, i synnerhet under vattenlinjen, efter hand impregnera virket med olja eller färg så att det inte sväller ut och i värsta fall kan spränga eller slå blåsor när båten kommer i vattnet, vilket kan inträffa annars, om vilket är löst och i synnerhet om breda dimensioner användas. Virke till kravellbyggnad bör därför vara av fast kvalitet, med smala dimensioner. Detta gäller för såväl flatbottnade som rundbottnade båtar.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

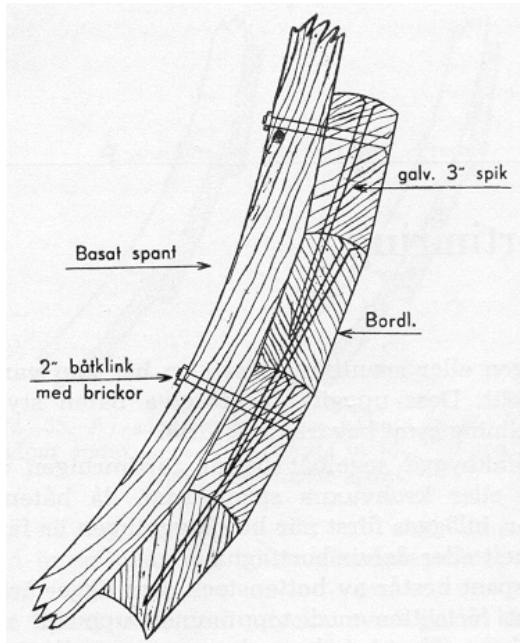


Fig. 33. Källad listkravell.

några stycken tvärträ, som skola vara lika tjocka på båda hållen och borrar ett hål av proppens diameter, i en brädbit, varpå de avkapade bitarna rundhyvlas eller svarvas tills de passa i hålet. Så kapas de små propparna till önskad tjocklek, exempelvis sätts på sin plats, med litet lim och så att fibrerna komma i träets längdriktning, bankas in med hammare och avputsas med stämjärn och hyvel.

För täthetens skull kan man vid kravellbyggnad pålimma ett mjukt bomullsgarn eller lägga det i en smal färgrand antingen av mönja eller av trätjära och krita, som för övrigt är ett utmärkt kitt till alla båtar. Kanterna böra dock, som förut nämnts, vara välpassande och bordläggningen väl sammanpressad.

Skall jag proppa över spikar och skruvar i bordläggningen och skarndäck på min lilla båt? kan amatören ofta fråga sig.

Ja, den frågan kan knappast jag heller besvara. Visst är det prydligt att ha alla spikarna dolda och ha ytan slät och fin. Men det kan även ha sina risker att ta allt för stor hänsyn till prydnaden och det bör, inte gärna ske på bekostnad av styrkan. Är virket under 15 mm, vill jag bestämt avråda från att proppa. Låt dem då hellre synas, eller försänk en smula djupare för skallarna och kitta med träkitt, som finnes i olika träkulörer.

Skall man, eller rättare kan man proppa, bör proppen ha minsta möjliga diameter och gå lagom trögt, samt limmas med vattenfast lim.

Propp göres på tvären av träet.

Man kapar av en bräda som har erforderlig tjocklek, märker upp, helst med strykmått, och kapar vidare

10. Förtimring.

Förtimringen eller spantbeståndet i en båt kan vara utfört på olika sätt. Dess uppgift är att giva båten styrka och sammanhållning samt bevara dess form.

Å en klinkbyggd segelbåt består förtimringen vanligen av sågade eller krokvuxna spant, som, då båten byggs över mallar, inläggs först när bordläggningen är färdig och mallarna helt eller delvis borttagna.

Sågade spant består av bottenstock som ligger tvärs över kölen samt fortsätter med toptimmer upp till relingen. Bottenstockarna får ej ha någon skarv, utan skall räckas tvärs över kölen ett stycke uppåt varje sida där de antingen sammanfästas med toptimret eller gå dess ändrar förbi varandra och förskjuta varandra. Topptimren fästas med sina övre ändrar i essingen och räckas ned ett stycke vid sidan av bottenstocken.

Spanten fästas vid bordläggningen medelst spik, skruvar eller tränaglar som äro utmärkt bra, fast de ej äro moderna. Men de giva båten en styrka och en stadighet som intet annat sammanhållningsmedel och gör man naglar av enträ förgås de aldrig. Men naglarna ha dock ett fel. De spräcka ofta borden, enär det är viktigt att göra skallarna så att de inte kila men ändå täta och det är ett drygt arbete att göra naglar för hand.

Därför ha de kommit ur bruk. De ersätts i regel av galvaniserad spik.

Spanten justeras – krabbas väl till bordläggningen, men det är lämpligt att lämna ett litet våghål vid varje lann. Vid ömse sidor om kölen göres dessutom våghål för vattenlopp.

Basade spant, som äro mycket vanliga å klinkbyggda båtar, såväl motordrivna som roddbåtar, livbåtar å fartyg m. fl., utgöra en stark och lätt förtimring som giver farkosten en större smidighet och mjukhet än de sågade spanten. Även dessa inläggs när bordläggningen är helt färdig. De kunna göras så att de gå helt ned till kölen eller kan man i botten ha fasta sågade bottenstockar och förbinda dessa med basade toptimmer.

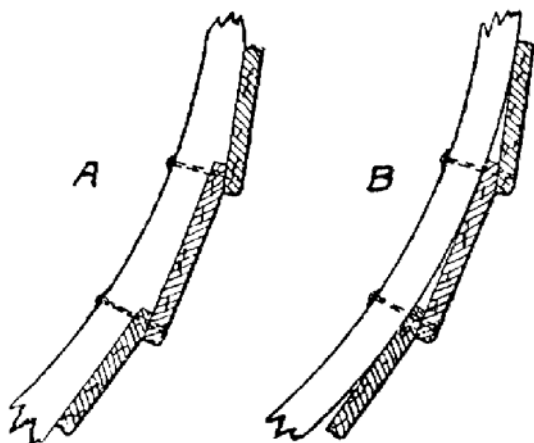


Fig. 34-35.

A) Sågat spant, som hakats in för "lannen".

B) Sågat spant, som icke hakats in för "lannen", utan fästes som basat spant.

endast på spridda ställen nitas. Se kap 9. fig. 26 och 27.

Större kravellbyggda båtar äro i regel byggda på sågade spant eller järnspant. Vid detta byggnadssätt görs spanten direkt efter utslagsrutan och uppsätts på kölen i stället för mallarna innan man börjar bordlägga.

Man måste då ta hänsyn till spantens skevhet, så att de ligga väl till bordläggningen och om man inte är säker på att detta lyckas, är det kanske säkrast för amatörer att bygga båten på mallar, även vid kravellbyggnad, fästa bordläggningen provisoriskt i mallarna och inlägga spanten när bordläggningen är färdig.

Bottenstockarna kunna inläggs när man bordlagt upp till vattenlinjen, och toptimren. när hela bordläggningen är färdig.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Spanten förbindas väl med essingen som utgör stöd för relingen och bevarar dess form, med balkvägare, slagvägare, däcksbalkar och övrig däcksbinding, motorbädd och i vissa fall kölsvin.

Förtimringen utgör, tillsammans med köl och stävar, båtens stomme, dess revben och dess inre styrka.

11. Däck och överbyggnad.

Skall jag däck min båt eller inte? Den frågan kan vara brydsam nog, åtminstone om det gäller en mindre segelbåt av vanlig allmogetyp. En mindre segelsnipa, blekingseka eller därmed jämförlig båt är nog både lämpligast och sjödueligast utan däck. Är båten av större dimensioner, t. ex. 6 meter lång eller mera, kan däremot ett litet sidodäck göra nytta vid segling. Men det är i vägen vid rodd. Och det är märkvärdigt vad en båt blir tungrodd och trög så snart den blir däckad, hur lätt och litet däckat än förefaller att vara.

På vissa ställen i Blekinge skärgård har man däckat små 4-meters roddsnipor för och akter, vilket jag tycker skulle vara mycket olämpligt för dessa små farkoster, som sannerligen inte ha för mycket utrymme inombords. Men de som använda dem förstår det kanske, bättre än jag, ty de äro alla utomordentligt duktiga i att sköta en båt.

Är båten av större mått och skall användas för segel eller maskinkraft, kan det vara praktiskt nödvändigt både med däck och överbyggnad - ruff.

Ett litet sidodäck kan bestå av en enda bräda, lagd på relingen och vilande på några små konsoler, som fästas i spanten. Vidare kan man göra ett s. k. halvdäck runt om i båten och därvid lämna plats för ett större eller mindre sittrum i mitten.

Ett däck fordrar som underlag s.k. däcksförbindning bestående av balkvägare vid sidorna, balkar tvärs över samt växelbalkar eller karvar längskepps vid sittrummet, varjämte s. k. "fiskar" läggas till stöd för master. Skall slutligen båten ruffas, så tarvar detta än mera däcksförstärkning och förbindning.

Om ruffen skall vara beboelig i alla väder och lämna skydd mot både kyla och väta, så fordras det att den blir omsorgsfullt och förtänksamt utförd, ty det är bra mycket otrevligare att ha en läcka i taket än i botten.

Däcksförbindandet bör vara starkt, men lätt. Har båten sågade spant, kan möjligen den s. k. "balkvägaren" uteslutas och däcksbalkarna fästas direkt i spantens topptimmer. Men äro spanten klana (basade) så måste en stark list inläggas runt relingen, på spantens insida, vari balkarna kunna fästas på ett betryggande sätt.

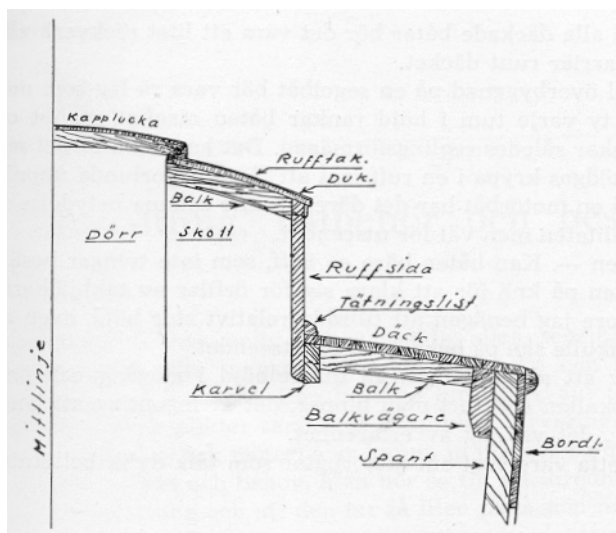


Fig. 36. Däck och överbyggnad

Hela däcksförbindningen (balkvägare, balkar, karvar, mastfiskar, ev. knä m. m.) bör vara av ek, ask eller därmed jämförligt träslag. Vid sittrummet sidor anbringas s. k. halv- eller växelbalkar, vilkas midskeppsändar stödjäs av stöttor eller strävor, som på lämpligt sätt fästas i bottenstockar eller timmer. Karvar infällas längskepps i balkarna runt och under ruffsidorna, vilka göras så att de bli absolut täta i alla sammansättningar.

Kappluckor måste i de flesta fall finnas, men de äro, som mycket annat, ting på gott och ont. De måste göras med omsorg och på så sätt, att de gå lätt, men hålla tätt.

"Däcksplankorna", eller bräderna, om däck utgöres av vanlig fur eller gran, läggas alltid längskepps, med kärnsidan nedåt. De skola vara smala, ju smalare ju vackrare och ju tätare, och de skola vara av prima beskaffenhet. De kunna vara spåntade eller ligga stumt till varandra, spikas förtäckt, dvs. i fjädern på spåntat virke

och skråspikas på ospåntat. Man börjar midskepps och fortsätter åt båda sidor, såvida något särskilt skarndäck ej skall finnas, då det kan vara lämpligt att börja vid sidorna och eventuellt böja "plankorna" efter sidornas form.

Däcket "drives" försiktigt med bomullsgarn och beckas eller kittas.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Den bästa garanti för att ett trädäck skall hålla tätt är att överkläda det med segelduk, som spännes på i riktigt torrt tillstånd, helst i varmt solskensväder, spikas väl och målas flera gånger.

Däcket kan även beläggas med masonit eller liknande plattor, vilka dock bör inoljas före påläggningen, annars svälla de och slå blåsor.

Slutligen kan däcket göras enbart av kauritlimmad plywood, åtminstone på mindre motorbåtar med inte allt för stora däcksytor.

Stundom är det lämpligt att ha skarndäck av ek eller något liknande träslag runt däckets ytterkanter. Det kan vara prydligt på en motorbåt med ett brett skarndäck av särskilt träslag, som avviker från däckets i övrigt och bildar en ram om det hela, men det är varken lämpligt eller nödvändigt på en vanlig fiskebåt. Där låter man däcksplankorna eller rättare -bräderna gå ut till relingen och sätter en halvrund list utanpå det hela runt kanten. Vid dukbeklädnad sättes denna list utanpå duken.

På alla däckade båtar bör det vara ett litet räckverk eller en barriär runt däckets ytterkanter.

All överbyggnad på en segelbåt bör vara så låg som möjligt, ty varje tum i höjd rankar båten otroligt snabbt och minskar således seglingsförmågan. Det kan vara fördel med att nödgas krypa i en ruff mot att få gå någorlunda upprätt.

På en motorbåt har det däremot inte samma betydelse för stabiliteten men väl för utseendet.

Men -. Kan båten bära en ruff, som inte tvingar besättningen på knä för att klara sig för örffilar av takbjälkarna, så vore jag benägen att tillråda relativt stor höjd, även om det skulle ske på bekostnad av utseendet.

Ty att alltid nödgas gå dubbelböjd i sjögång och ändå slå skallen i så fort man hinner, det är ingenting att längta efter, det vet jag av erfarenhet.

Detta vare sagt om motorbåtar som tåla dylik belastning.

12. Inredning, tillbehör och beslag.

Inredningen i en vanlig öppen rodd- eller segelbåt är ganska enkel; lika mycket beroende på tycke och smak som på båtens ändamål. Den består i huvudsak av: tofter, bottenliljor och plikter samt små skåp eller förvaringsrum.

Däckade båtar och motorbåtar kunna ju inredas på många sätt efter önskan och behov. Man bör se till att inredningen blir ändamålsenlig och att den tar så liten plats som möjligt ty ingenstades måste man vara så sparsam med utrymmet och begagna det så väl som på en farkost, den må vara stor eller liten.

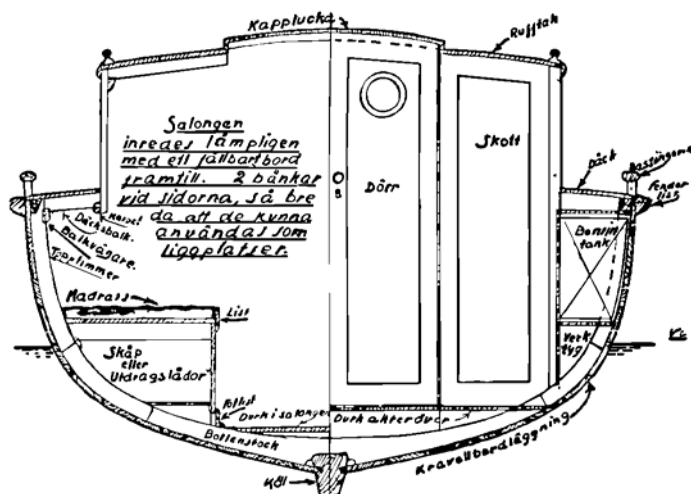


Fig. 37. Ruffens akterkant på båt n:r 11.

wc., helst för om salongen och med särskild nedgång. Wc-anordning för båtar äro inrättade med pumpanordning och kunna anbringas under vattenlinjen. Men man får alltid vara beredd på trångboddhet på detta ställe, på en mindre, ja även på en större båt, ty man vill ju helst ha ett sådant ställe litet avsides, där utrymmet på grund av skrovets form, är mer än vanligt begränsat.

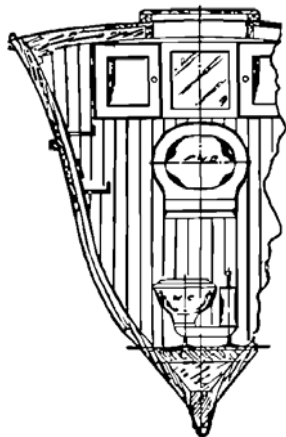


Fig. 38. Toaletterum i förskeppet.

Alla durkbräder och bottenliljor skola vara gjorda i lämpliga fack, så att de bekvämt kunna lyftas upp för länsning, rengöring, rensning av våghålen m. m.

Skott, däck, dörrar och skjutluckor göras täta, och vad de senare beträffar, med lämpliga falsar, så att de gå lätt och ej beknipa sig vid väta.

Tofter och övriga sittplatser få ej upptaga större utrymmen än vad bekvämligheten nödvändigt fordrar.

Årtullar eller klykor, vant och skotanordningar skola vara starkt fästade och på lämpligaste sätt anordnade vid relingen.

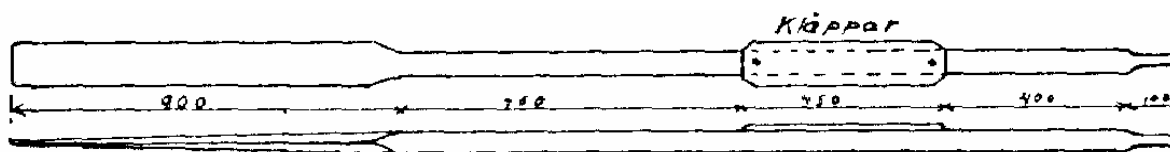
Olje- och bränsletankar bör ligga på isolerade platser, ävensom vattenfat. Livbälten eller livbojar böra ävenledes finnas på bestämd och tillgänglig plats.

Av tillbehör äro årona det viktigaste till en roddbåt och rodret till en segelbåt.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

Kläppade Åror, Längd: 2,6m



Runda Åror, Längd: 2,5m

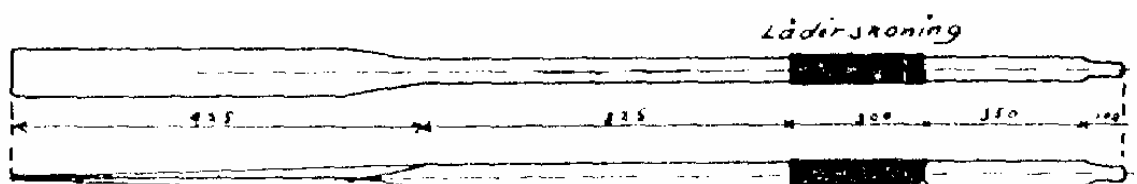


Fig. 39. Åror.

Årorna utgöra ju verktygen, med vars hjälp roddbåten drives fram över och genom vattnet. Dessa verktyg böra därför vara praktiska och välgjorda, samtidigt som de skola vara starka och lätta. De kunna göras av ask eller av ung, seg gran och deras längd till en mindre båt bör vara c:a 2/3 av båtens.

En åra består av: bladet, skaftet och lommen. Den bör helst vara gjord av ett enda stycke men bladet kan även klykas in i skaftet och nitas fast.

S. k. fiskareåror ha fyrkantig lom och skaft samt äro försedda med kläppar som förstärkning vid "tullarna", vilka sitta i relingen och utgöra stöd under rodden. Dessa kläppar ha en längd av 45-50 cm och skola vara något bredare än själva lommens tjocklek.

Runda åror äro de som mest användas, åtminstone i finare båtar, livbåtar på fartyg, kuttrar, jollar, kapproddbåtar m. fl.

På runda åror är det lämpligt att påspika en stark läderskoning där klykorna slita, ty dels stärker det åran och dels kan man ro mjukt och ljudlöst. Även kan man göra en liten kardelring av tågvirke och kränga på åran samt fästa den just innanför klykan. Det pryder åran och det hindrar att den glider ut om man släpper den.

Så ha vi ett tredje slag av åror, som vanligen användes vid insjöar och mindre vatten samt på enstaka ställen även i skärgården. De nämligen, som äro försedda med hylsa att krängas över tullpinnen. För dylika åror erfordras endast en pinne och åran sitter i regel fast på densamma även när den ej användes.

Hylsorna böra vara av trä. Järn är naturligtvis starkare men det gnisslar gärna när man ror och det är otrevligt.

Alla åror böra, som förut sagts, vara välgjorda, Bladet smäckert och ha en rygg i mitten för styrkans skull. Denna rygg, som är en fortsättning av skaftet, minskas till intet vid bladets ända eller något innan. Skaft och lom skola vara i proportion till bladet, väl putsade och inte klumpiga. Årorna skola vara en prydnad för farkosten och inte vanpryda den.

Årstöden på båtens reling kunna även vara av olika slag. Till vanliga kläppade fiskareåror äro två s. k. tullpinnar, parvis på ett avstånd av c:a 7 tum från varandra, det lämpligaste. Då har man åran lös och ledig och ror eller stryker lika bekvämt. När åran gnisslar, lyfter man den och doppar den under det man ror i ungefär samma takt. Tullpinnarna, som bör vara c:a 1 tum i diameter, sitta nedborrade i relingen, varpå en liten utbytbar latta är lagd. Vill man lägga ytterligare en tjock barkskiva på denna latta, så ror man tystare.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

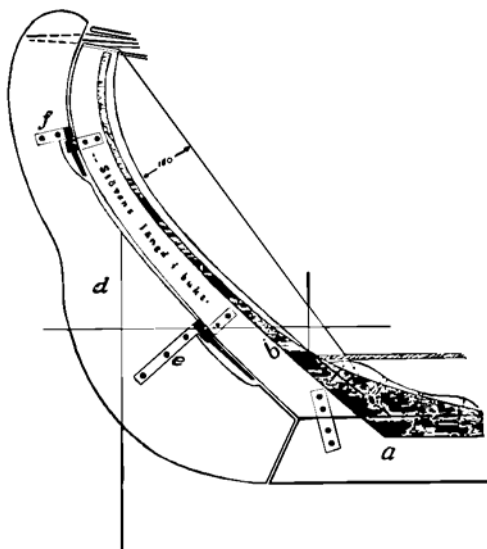


Fig. 40. Roder till en segelsnipa.

Till runda åror användes klykor av järn, nedborrade i relingen i en nedfälld hylsa, så att de kunna tagas upp, när de ej användas.

På marinens roddbåtar samt även på vissa livbåtar har man ersatt årklykorna med s. k. roddluckor. En låg bastingeringsbräda har lagts ovanpå relingen, och i denna bräda har gjorts urtagningar, som passa till åran och tjänar som stöd vid rodden.

Så ha vi det tredje slaget av roddstöd. Småbåtar och ekor ha endast en tullpinne på varje ställe. Även dessa tullar kunna helt enkelt vara nedborrade i relingen med eller utan påspikad latta. Men är det en mycket låg farkost, behöver årtullarna sitta ganska högt för att inte genera knäna när man ror och då kunna pinnarna fästas på en stående plankända eller som krokvuxen gren, rot e. d. Tullpinnarna kunna vara av järn, rör eller trä, men de skola alltid vara starka och reserv bör alltid finnas när man ger sig ut på långrodd.

På senare tid har man, även på fiskarehåll, alltmer börjat övergå till fabriksgjorda roddbeslag, vinkelböjda rundjärn, som skruvas fast i åran och nedstickas i ett hål i relingen.

Dessa årbeslag ha den fördelen att åran ej glider i sjön om man släpper den och så slipper man riskera att tullpinnarna hänga upp sig i nätmaskorna när man handskas med dylika fiskedon.

Ja. Man kan måhända vänja sig att tycka om vad som helst, i synnerhet om det visar sig ha fördelar. Men för egen del gillar jag bäst kläppade åror med två "tullar" av trä och med en barkskiva på lattan. Då ror, jag med välbehag.

Man bör sköta sina åror med en smula elegans, evad man är ensam roddare eller det är flera i laget. Det skall ligga en viss käck takt och rytm i rodden och man får inte lyfta åran högre över vattnet än vad som erfordras, när man ror. Inte får man heller stänka eller blaska med årona. Är, det runda åror skola de skevas när de föras tillbaka för att minska luftens motstånd. Sitter man ensam vid sin åra och det är flera paråror, skötes alltid takten av styrbords akteråra eller av aktersta åran.

Detta var lite om rodd. Men en båt kan framdrivas med årona utom genom rodd. Den kan paddlas, säger någon. Visserligen, men att paddla en större båt, åtminstone i motvind, är inte precis det lättaste. Men den kan vrickas. En urtagning i båtens akter eller en där anbringad klyka utgör stöd för en rund åra, som då kan göra samma tjänst som en propeller, om man lärt sig konsten att vricka. I smala farvatten eller på trånga ställen, längs en kaj eller f. ö. var som helst kan man vricka fram en båt med samma fart som att ro den och med samma ansträngning. Mindre skeppsbåtar äro alltid försedda med vrickhål i akterspeglern och pojkar i segelfartyg få alltid lära sig att vricka. Konsten består i att genom skevande rörelser med åran få denna att gräva sig nedåt och framåt i vattnet på ett sådant sätt

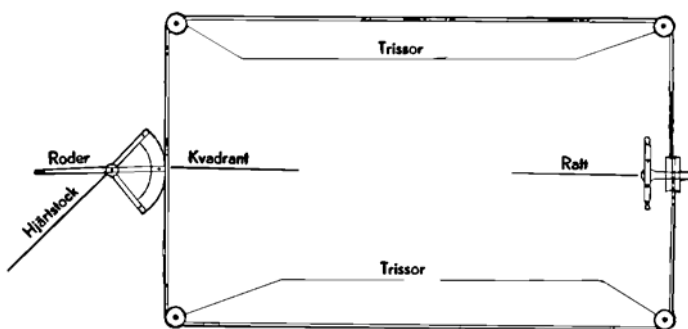


Fig. 41. Styrlledning till en motorbåt

att den håller sig själv fast i vrickhålet och samtidigt arbetar båten framåt.

Ett par åror skall ovillkorligen finnas i varje båt, av vad slag och typ den vara må.

Rodret-styrets plats är - åtminstone i de flesta fall - i eller nära aktern, beroende på båtens konstruktion, men alltid akter om propellern. På vanliga allmogebåtar, koster, snipor eller spegelbåtar, hänger det oftast utanpå akterstaven eller speglern.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

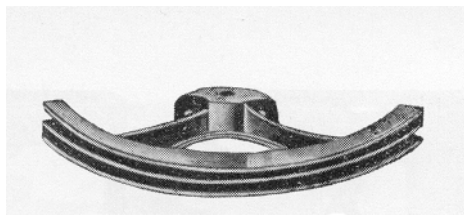


Fig. 42. Roderkvadrant.

Det kan även vara s. k. inbyggt, dvs. där båtens form så fordrar, från kölens akterända gå upp genom botten och ev. även genom däck i en tät "trumma" eller rör, med den s. k. hjärtstocken, i övre ändan förses med antingen en rorpinne - rorkult - eller, om båten skall styras med ratt, ett styrhjul, eller ett 1/4 sådant, kallat kvadrant, varifrån styrledningen av wire drages fram till ratten. Se fig. 41-42.

Rodrets bredd bör beroende på dess form vara cirka 1/15 av båtens längd samt båtens storlek och typ. Det bör vara försett med minst två gångjärn, som med långa gafflar stadigt fastnitas. Se fig. 44.

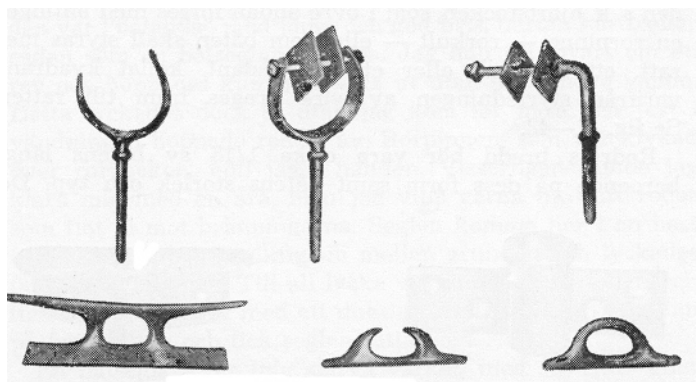


Fig. 43. Överst roddbесlag. Under knipar.

Rodret är kanske det viktigaste av allt tillbehör till en segelbåt. Dess beslag eller smide bör vara starkt, lagom grovt och väl avpassat. Tapparna måste vara väl svitsade och injusterade, så att de ej bräckas eller knipa fast. Det vanligaste rodersmide för mindre båtar visar fig. 44. Rodret bör lätt och behändigt kunna påsättas och avtagas, men skall tillika vara fästare så att det ej hoppar av.

Jag var en gång ute för ett dylikt missöde, som hade kunnat bli ganska obehagligt.

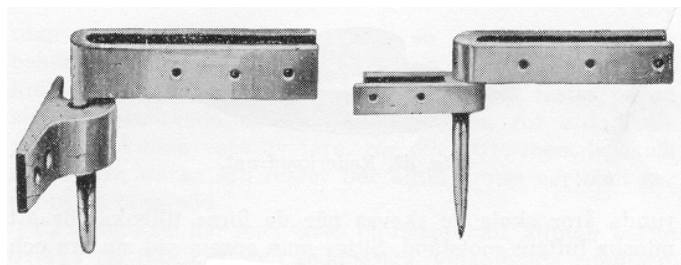


Fig. 44. Roderbeslag.

Det var på en segeltur med en 16 fots blekingseka. På det rodret fanns hål för en bänsel ovanför övre rorjärnet, men denna bänsel hade jag försummat att knopa fast. Vinden var "pålands" med jämn och god bris, nästan hård, eller sådan som en båtseglare vill ha. Jag höll till lovart om ett rev och hoppades kunna sträcka ut utan att behöva vända. Detta lyckades dock ej utan jag kom för nära och just i vändningen hoppade rodret av. Rorpinnen, som var klykad över rornacken, höll jag i handen. Visserligen kunde jag klara mig med en åra, men jag ville gärna ha mitt roder som flöt in mot bränningarna. Seglen kommo ner i en hast och så rodde jag försiktigt in mellan grunden och lyckades få fatt i rymlingen. Till all lycka var jag ensam i båten och fick sona mitt slarv med ett duktigt svettbad innan jag kom på fritt vatten och fick seglen sätta igen.

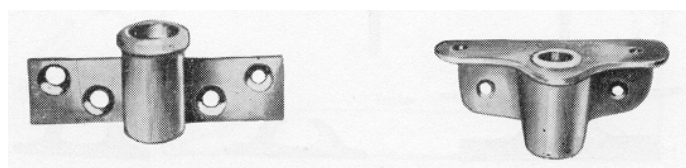


Fig. 45. Fästen för klykor.

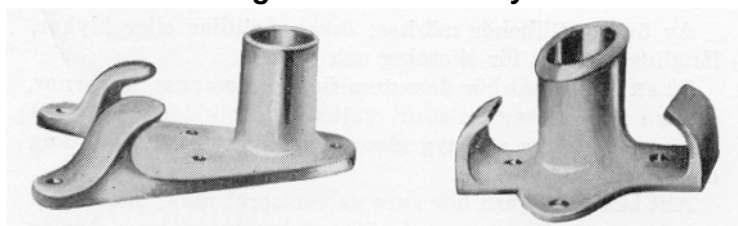


Fig. 46. Däcksbeslag till för och akter.

En båtseglare får inte slarva varken med sig själv eller båten.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Av övriga tillbehör märkas: öskar, årtullar eller klykor, fånglina, knapar för skotning och dylikt.

På en större båt bör dessutom finnas: kompass, lanternor, ankare eller dragg, mistlur, vattenfat, kojkläder, proviant m. m. samt några verktyg såsom yxa, kniv, hammare, tång och spik.

Allt beslag av järn bör vara galvaniserat såväl under som över vattnet. Förutom roderjärnen kan ju diverse beslag lämpligen anbringas på flera ställen på en båt, t. ex. ett bandjärn runt förstävens ytterkant och kölen; dessutom beslag för vant, fockstag och fånglina samt masten. Träknappar äro att rekommendera såvida man ej har råd att använda metall.

Beslag som ej skall vara blankputsat kan man lämpligen måla med aluminiumbrons. Det är en vacker färg som liknar ny galvanisering och den är ganska hållbar.

13. Rundhult.

Alla de föremål på ett fartyg som äro rundhyvlade till hela eller delar av sin längd kallas med ett gemensamt namn för "rundhult". Master, rår, bogspröt, bommar, gafflar, spri och övriga spiror äro således rundhult, ja även rorpinne, båtshakar, åror och årtullar kunna medräknas under denna benämning. Alla rundhult bör, vara så smäckra och vackra som möjligt, väl arbetade och putsade, samt fria från knölar, knastar och dylikt. De behuggas då, om "godset" det tillåter, först fyrkant och så rundas kanterna av och rundhyvlas, Skivgatt bör helst undvikas i smäckrare rundhult, ty det försvagar mer än man kan tro. Ett block eller en liten kaus gör samma nytta.

Bästa svenska virke till rundhult är ung gran. Den är lätt, stark och seg och kan således göras ganska smäcker. Men den bör vara så kvistfri som möjligt. Ju mindre man hyvlar bort av detta träslag, ju starkare är det.

Man bör taga hänsyn till den del där den största påfrestningen gör sig gällande på en rundhult. Godset bör vara så kraftigt tilltaget som möjligt på de punkterna. En mast bör t. ex. vara grövst ett stycke ovan däck och spetsa av ungefär lika mycket åt båda ändar, En segelbom skall vara grövst där skotet fästes, och en gaffel kan vara. jämgrov på ungefär halva längden. (För segel med rullrev bör dock bommen vara jämgrov överallt.

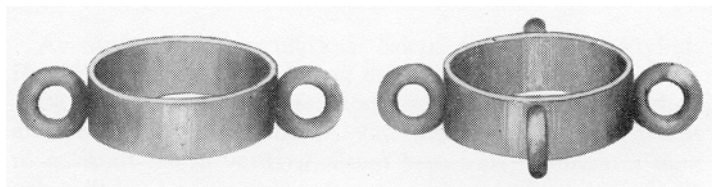


Fig. 47. Mast- och bomringar

Alla rundhult skola inoljas väl, Rå linolja, blandad med $\frac{1}{4}$ terpentin, påstrykes två gånger. Varpå de överstrykas två gånger med båtack. All lackering, och f. ö. allt målningsarbete, skall torka väl mellan varje strykning.

Masten är i vanliga fall massiv, åtminstone i sådana enkla båttyper, som vi ha att syssla med. På större och dyrbarare lustkuttrar och kappsegelingsbåtar är den byggd ihålig, sammanlimmad av listvirke.

En mast kan ju göras ihålig även på ett enklare sätt, genom att klyva en massiv spira och så urholka båda halvorna och borttaga själva kärnan, samt sedan sammanlimma den med vattenfast lim och beslä den med lämpliga järnband eller ringar. Men jag tror knappast att vi intresserar oss för det till våra typer, dessutom blir den ju dyrare.

En mast skall vara försedd med beslag för vant, stag och barduner, eventuellt salningshorn eller spridare samt hissordningar för seglen, nagelbänk, knapar m. m.

Gaffeln, om sådan finnes på seglets överkant, är försedd med en "klo" av trä eller plåt, som griper om masten och vars båda ändar äro förenade med en bänsel, så att den ej släpper masten, när seglet hissas eller firas. Gaffeln bör göras sa lätt som möjligt, för att ej tynga mer än nödigt.

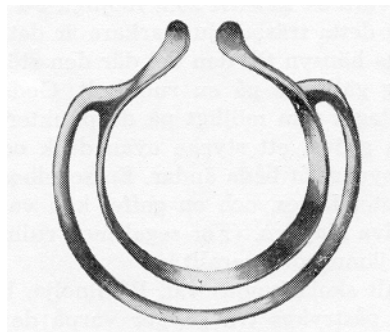


Fig. 48. Skotrina.

Bommen å seglets underkant kan även göras ihålig genom att klyvas och åter sammanlimmas. Den göres då så att seglets underlik kan ligga inuti bommen och fasthållas där utan surring. Det enklaste är emellertid att göra bommen massiv, med en urholkning i överkant, vari underliket nedsänkes och seglet bänslas fast.

Även bommen kan hållas vid masten med en tråklo, men i regel användes beslag för detta ändamål.

Finnes bogspröt på en båt, skall detta vara massivt. Det skall vara fäst i en stark beting och bekvämt kunna riggas in i hamnar och lätt kunna riggas ut i sjön.

14. Rigg och segel (Tackling).

Riggen till en segelbåt bör vara av lättare gods. Masten eller masterna brukar vanligast vara försedda med sidovant. För de mindre båttyperna är detta dock inte alldeles nödvändigt, och på många platser har jag sett rätt stora båtar segla hårt utan vant. Jag har sett finska lotsar kryssa i full storm långt ute i Bottenhavet med tämligen stora båtar utan vant, och det har hållit. Och jag har sett danska kadrejare i Öresund, som ha seglat av masten på mitten och ändå hade båten 2 wire-vant i varje sida. Det vanligaste är, som sagt, att man har ett vant i varje sida och ett fockstag. Focken kan antingen najas fast vid detta eller fästas medelst löpande litsor.

På de flesta ställen brukar man emellertid ha sidovant även å små segelbåtar. De kunna vara av enkla tågändar, knopade över masttoppen och fästade i essingen, något akter om masten. Främre liket på focken blir förstag och dessa tre repändar utgöra hela tacklingen.

Men ju större båten är, desto större blir segelytan och dess större bli anspråken på rigg och tackling. Både sidovant och förstag bli av annan typ och ersättas med wire samt sträckas med hjälp av "taljrep" eller vantskruvar, som vid sidorna äro fästade i "röstjärnen". Dessa, som kunna sitta antingen utanpå båtsidan och helst vara fästade i spant eller gå igenom däck och fästas på insidan av bordläggningen eller spanten och vara väl förbundna med båtskrovet.

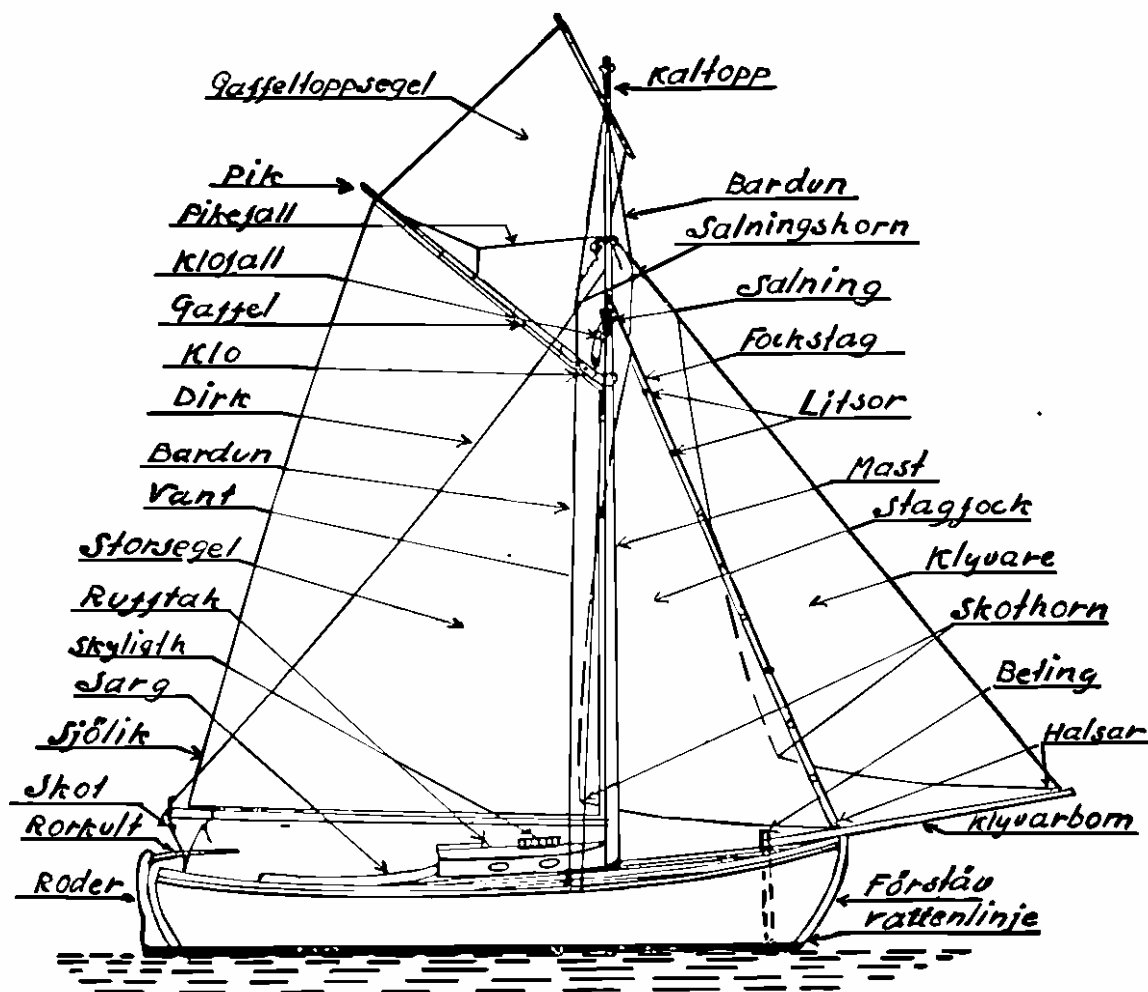


Fig. 49. Benämningar på tackling.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960



Fig. 50. Vantskruv.

På masttoppen eller ett stycke längre ned, vid den s. k. "salningen", äro då vant och stag försedda med splitsade öglor, som krängas över masten och vila mot där påskruvade klossar - kindbackar. De kunna även medelst schacklar vara fästade vid en mastring med öglor.

Allt salningsgods bör vara starkt och omsorgsfullt anbringat. På master som äro försedda med litskena eller gaiden på akterkant, får denna skena ej krökas eller generas av salningsbeslaget, utan detta måste infällas eller anordnas så att seglets löpare lätt och ogenerat kunna passera.

Är masten hög och fortsätter ett stycke ovanför salningen, måste även toppen stöttas med s. k. "barduner" och toppstag, som likaledes gå ner till röstjärnen och förstäven. Bardunerna, som kunna vara något klenare än vanten, spridas stundom ut vid salningen genom en där anbragt tvärslå, kallad "salningshorn" eller bardunspridare, som ökar deras stödkraft. Denna del av tacklingen kallas stående eller fast gods.

På större fartyg består den stående delen av tacklingen av en mängd andra stag och fästen, som vi i vårt arbete ej ha något intresse av.

Så ha vi den del av tacklingen som benämnas "löpande gods", dvs. sådant tågvirke, som användes för att hissa seglen, skota dem och brassa dem i olika lägen. Det löpande godset instickes eller som det heter "skäres" i ett block och skall löpa lätt runt en i blocket befintlig trissa. En gång iskuren kallas en enkelskuren löpare. Går tågända igenom mera än ett block, kallas det en "talja". En talja kan bestå av två block med endast en trissa i vardera och kallas då tvåskuren. Ett enkelblock och ett dubbelblock blir treskuren osv.

Taljan är ett oundgängligt redskap ombord på ett fartyg.

På en liten segelbåt kan man, om hissanordning behöves, använda endast en järnring eller en stark träring benämnd "kaus" och låta tågändan löpa igenom denna.

Allt tågvirke mätes runt om och måtten räknas i tum.

För en liten öppen segelbåt av vanlig allmogetyp passar nog ett enkelt sprisegel bäst. Det är en lätt, billig och enkel tackling. Mastens längd blir då knappt 4/5 av båtens, vilket gör att den är bekväm att handskas med, den kan ogenerat ligga på tofterna vid sidan av roddaren, då den ej användes. Spriet får ungefär samma längd. För båttypen n:r 3, 5, 27, 30 och 32 m, fl. passar denna tackling absolut bäst.

För större, däckade båtar är kanske Bermudas- eller Marconiriggen med hög mast och spetsigt segel att föredraga. Seglet fästes då vid masten medelst en mekanisk anordning, bestående av en metallskena eller spår, som är fastskruvad på mastens akterkant och på seglet äro påsydda små s.k. ryttare eller travare, som löpa på eller i denna skena.

Konstruktionen på dessa anordningar varierar, men huvudsaken är att seglet kan komma lätt upp och ned och att det ej kan låsa sig.

Segelytan på en båt är givetvis beroende av båtens typ, form och ändamål samt i någon mån även av farvatten och andra omständigheter.

En vanlig öppen allmogebåt, vilken typ amatörer i allmänhet syssla mest med, är ju ingen kappsegelingsbåt i vanlig bemärkelse och bör ej heller frestas att bli det. Man bör inte sträva efter att göra seglen större än båten bär. Det är både opraktiskt och farligt. Men om man inte är säker på vad båten tål så kan man ju med försiktighet pröva sig fram och göra seglen i största laget, samt, om det skulle visa sig behövt, minska dem, ty det är lättare att göra på det sättet än att göra dem för små och sedan öka dem. En segelsnipa på t. ex. 5 meters längd och 1,8 meters bredd kan bära 10 kvm segel i jämn och lagom segelbris, om den annars är välbyggd och har en smula kölskarp. Men det gäller jämn bris. Är vädret byggt eller vinden hård, bär den inte denna segelyta utan risk. Därför måste seglen minskas genom att revas eller böra de vara så smått tilltagna att båten bär dem i alla väder.

Då jag ofta sett hur vårdslöst ungdomar kunna handskas med små segelbåtar och för fulla segel, i hårt väder, pressa sig ut i öppen sjö och dumdrigt utmana olyckan, eller i tävlingsraseri nonchalera allt vad båtvetet heter, har jag blivit både arg och ledsen. En regel som gäller för alla seglare och alla båtar, av vad form, typ och klass de vara må, är denna: Segelytan skall vara anpassad efter vindstyrkan.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Man bör alltså bekvämt kunna minska sina båtsegel, om väder och vind skulle fordra detta och jag vill bestämt avråda från att, i övermod eller tävlingsiver, med en liten båt trotsa storm och sjögång, eller att på annat sätt visa dumdrighet i en farkost.

Den enklaste, eller åtminstone bäst kända, revanordningen är det gammalmodiga sättet att rulla upp underkanten av seglet och binda till detta med små revtampar, som påsyts för detta ändamål samt fira ner seglet till lagom höjd och flytta skot och halståg till därför avsedda löddrar.

Ett annat kanske lättare sätt är att då bom finnes på seglets underkant, rulla upp detta på bommen, antingen genom mekanisk anordning eller genom att lossa bommen vid masten, rulla på och sedan fästa den igen medelst en enkel sprint eller medelst en tråklo och en tågända. Skotet måste därvid kunna löpa runt på bommen och sköta sig självt.

Till segel för mindre båtar kan man billigast använda vanlig vit lärft och sy dem på symaskin.

Jag säger billigast, åtminstone för sådana båtar som inte äro i ständigt bruk året om och som ej måste trotsa ständigt slitning i alla väder ty under sådana förhållanden bör man köpa prima segelduk.

Skall man sy dem på symaskin bör man använda så grov tråd som möjligt och sy alla sömmar dubbla. Där dukarna sammanfästas låter man kanterna gå in på varandra så att det blir cirka 2,5 mm mellan sömmarna. Alla hörn förstärkas med lappar. Så fästes ett "lik" av smäckerat tågvirke runt om seglets kanter. Detta lik sys väl till kanten. Vid alla hörn bör liket vara format till en ögla för seglets fastsättning vid masten samt för skot och spri.



**Fig. 51. Båttyp för Bottniska viken.
Sprisegel med trälitser på båda
masterna. Vant saknas.**

Att skära till ett båtsegel så att det passar och så att det "drar" är en konst för sig och därtill en tämligen svår sådan. Men har amatören lyckats bygga sin båt till belåtenhet, är det väl ej heller omöjligt att skära till dess segel. Man bör befinna sig på en plats där man kan rita ut hela seglets storlek efter ritningen, t. ex. på ett fritt golv på en loge eller vind. Man måste taga i beräkning att seglet sträcket i alla hörn, varför man gör en smula avdrag härför, så att seglets alla kanter bli en smula buktiga. Hur stor denna bukt skall vara är beroende på såväl seglets storlek som segeldukens kvalitet. Seglets dragkraft är emellertid mycket beroende just av denna omständighet.

Den på fig. 51 avbildade båten har två prisegel, varav det aktra är försett med en ganska lång bom, vilket gör att seglet kan gå långt utanför båtens akter.

Segelytan är ganska stor i förhållande till båten men den är störst på bredden, vilket gör att vindens tryck ej blir detsamma då seglets tyngdpunkt kommer så långt ned som det blir när seglen äro höga.

En dylik tackling är den enklast tänkbara. Den består av mast, spri, trälitser och skot samt bom på akterseglet. Vant, stag och fall saknas totalt. Spriet håller seglet uppe. Man hissar seglet med spriet och när man tar ner detta så faller seglet ner i en hög. Masten är givetvis ganska grov vid toften, som även är kraftig och stadigt fästad. På somliga av dessa båtar äro masterna fästade vid särskilda bommar, som äro skruvade ovanpå relingen.

Båttypen är kanske ingen skönhet. Men segla kan den, det är säkert, och det har förvånat mig många gånger, när jag mött dem långt ute till sjöss, och sett hur fint de ha klarat sig.

15. Barlast, järnköl, centerbord.

För att kunna segla tryggt, särskilt i byigt väder, erfordras en smula motvikt mot vindens tryck i seglen. Denna motvikt bör vara placerad så att den gör mesta möjliga nytta, dvs. närmast kölen. Den bör ej vara för tung, ej heller taga alltför stort utrymme i anspråk.

Den kallas med ett gemensamt namn barlast.

Ju mer barlast man kan ha i en båt, ju större segel kan man föra och ju bättre drift får båten. Men den blir även tyngre och vakar icke så lätt i sjögång. Den blir mera "död". Hur mycket barlast en båt behöver är därför huvudsakligen beroende på båtens konstruktion dels beroende på var man seglar och hur pass man känner sin båt.

Vid segling i skärgård, i synnerhet i byigt väder, bör man ha god barlast. I öppen sjö däremot är det lämpligare att ha båten så lätt som möjligt, enär den då vakar sjön bättre. I stället får man föra mindre segel.

Järnköl på en båt är i vissa fall ännu bättre än inombords barlast. Kuttrar med höga riggar måste ju hava järn- eller blyköl.

Men en järnköl inverkar dock en smula menligt på en vanlig kosterbåt. Den gör båten mera stum i sjön och trögare i vändningen. Många båtseglare som försökt med järnköl, ha tagit bort den igen och ersatt den med inombords barlast. Den gör dock god nytta om dess största tyngd läggs midskepps och minskas vid båda ändarna. Järnkölen fästes med genomgående bultar med muttrar.

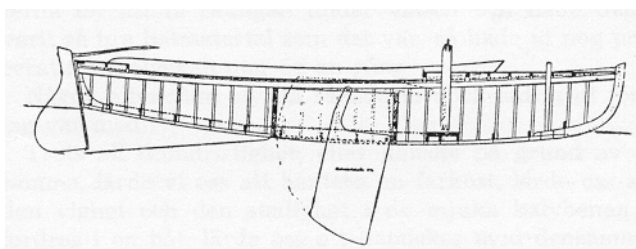


Fig. 52. Centerbord.

Centerbord är en anordning, som är avsedd att verka dels som barlast, dels för att hindra avdrift. Det användes mestadels i mindre flatbottnade farkoster och kanoter, och är i många fall ganska praktisk. Men det har den olägenheten att det tar bort en stor del av båtens bästa utrymme. Centerbordet är nämligen så anordnat att det firas ned i spår eller ränna i kölens mitt, och när det ej användes uppdrages det i en trumma eller låda, så att det kommer jämnt med kölens underkant. Denna låda, som måste vara vattentät, sitter alltså mitt i båten ungefär till tofthöjd.

Såväl barlast som järnköl och centerbord förekomma endast på de farkoster som användas för segling.

Till inre barlast kan man använda järn, sten, cementblock eller sandsäckar. All inre barlast bör anbringas på ett sådant sätt, att den gör största möjliga nytta, och så, att den absolut inte kan förskjuta sig, ty i stället för att vara en hjälp blir den härigenom en fara. Mången segelbåt har kantrat av den orsaken att barlasten förskjutit sig till läsidan.

Järnbarlast kan ju i regel stuvas så, att den ligger kompakt och säkert fast. En del kan ju lämpligen läggas i kölskarpet under bottentiljorna. Sämre äro kullerstenar och sandsäckar, som lätt rulla ned i läsidan, om båten vid en kastby häftigt kränger över. Cementblock kunna lämpligen gjutas fast i kölskarpet eller gjutas på sina respektive platser med papper emellan, så att de fylla upp ett visst utrymme. Då de ej behövas, tagas de upp. Man kan dessutom tjära eller måla under dem. Det är för övrigt den bästa barlast man kan ha, ty den varken skadar träet eller rostar. Cementblocken äro även fördelaktiga ur den synpunkten att de vid gjutningen kunna erhålla den form man anser lämpligast. Vid gjutningen kan man inlägga järnskrot eller sten i lämplig mängd och därmed öka tyngden och minska kostnaden. Våghål längs hela kölen och länsrum på ett lämpligt ställe får aldrig glömmas.

Under krigsåren, då gjutjärn var dyrt och svårt att anskaffa, experimenterades på många håll med att gjuta kölar av cement. Man gjorde en stark form av galv. plåt, fyllde den med cementblandning, sten eller skrot, om sådant fanns, och fick på så sätt ett surrogat för järnköl. Fanns tillgång till skrot, kunde den ju göras tämligen smäcker och ändå få önskad tyngd. Cementen blandades då med tjära, för att inte skrotet skulle rosta och så småningom spränga fodralet eller plåtlylsan.

Bygg själv Eder båt,

**Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960**

Jag har också ritat några sådana kölar, men jag tror inte att de blivit så värst populära och de ha nog, i många fall ersatts med massiva järnkölar.

16. Pojkbåtar.

Alla pojkar intressera sig inte för båtar. Men om vi säger att de flesta pojkar, som ha tillfälle därtill, göra det, så ljuger vi inte mycket. Ty de allra flesta ungdomar, som ha någon möjlighet att få handskas med farkoster, ha även intresse för desamma och detta intresse växer med åren. Det brukar t. o. m. växa för fort. Man tror sig nog i regel vara både duktigare och kunnigare i de åren än man i verkligheten är.

Jag minns från min egen barndom hur roligt vi hade vid stränderna, hur många äventyr av skilda slag, hur mycket ofog vi ställde till och hur vårdslöst vi experimenterade med båtar, rodde, seglade och plumsade i, hur vi hemma fick förmaningar, bannor och stryk, och hur innerligt väl vi förtjänade både det ena och det andra.

Vårdslöst och riskabelt handskades vi både med oss själva och med fartygen. Vi rodde, vrickade och seglade på stenar och skär, vi vaggade och gungade med de stackars farkosterna för att få relingen under vatten och hade det inte varit så bra båtmaterial som det var, så hade vi nog provocerat fram olyckan mer än en gång.

Någon allvarsam olycka råkade vi dock aldrig ut för, när jag var med.

Trots all dumdristighet, eller kanske på grund av densamma, lärde vi oss att hantera en farkost, lärde oss att få den vighet och den stadighet i de mjuka kalvbenen som fordras i en båt, lärde oss att handskas med densamma så att vi kunde sköta både båt och segel långt innan vi hade slutat skolan. Och det man lär sig i barndomen det sitter i, livet igenom.



Fia 53. V-bottnad poikbåt.

Men nog var det riskabla läroår och nog lekte vi ofta med faran.

En båt, som skall sättas i händerna på pojkar, borde därför vara både okanterlig och osänkbar, två egenskaper, som äro ganska svåra att förena, enär en liten båt, som inte skall kunna kantras, måste vara försedd med så tung barlast eller järnköl, att den ofelbart går till botten om den på ett eller annat sätt blir vattenfylld, antingen det sker genom en störsjö eller genom en läcka. En pojkbåt borde därför vara så beskaffad, att den antingen kan seglas utan barlast eller så att barlasten kan uppvägas genom flyttankar av något slag, vattentäta fack eller dylikt.

Den bör ha stor bredd i förhållande, till längden och helst vara däckad vid sidorna

samt ha relativt små segel.

Flyttankar kunna bestå av plåtburkar, som äro riktigt täta och väl målade. De kunna variera till form och storlek och placeras på undangömda platser i en däckad eller halvdäckad båt. De kunna även göras av masonit eller vattenfast plywood och placeras under tofter och sitsar även i öppna båtar. Men de måste vara absolut täta, annars göra de mera skada än nytta.

En pojkbåt bör inte heller vara alltför stor. Den bör kunna skötas av två eller i nödfall av en ensam person och skulle det hända att man kör på grund, så är det alltid en tröst om båten är liten och lätt.

Riggen skall helst kunna nedtagas och seglen rullas på masten och tagas hem när man lägger upp för dagen.

De minsta pojkbåtarna, som endast segla i de "stilla vattnen", kan man rigga med ett enda trekantigt segel, så anordnat att det kan rullas runt masten, när det skall revas. Masten har då en fyrkantig tapp i nedre ändan eller också kan den vara fyrkantig eller på annat sätt fastlåst i tofthålet, så att den ej kan vrida sig förrän man vill.

Det är en enkel och behändig rigging till små båtar.

Bygg själv Eder båt,

**Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960**

Av de i denna bok upptagna båttyperna kan n:r 14, 15, 29, 32, 35, 41 och 42 vara lämpliga segelbåtar för pojkar.

17. Arbetsritningar.

Till allt arbete fordras, såvida det skall bli av värde, att man från början har klart för sig, huru det skall se ut och hur det skall vara när det blir färdigt. Annars kan det bli alldeles odugligt och vålla sin mästare förlust och skada.

Skall man bygga en båt och ej har tillgång till en dylik att använda såsom mönster, bör man först rita sin båt sådan man önskar sig den. Ritningen bör vara så tydlig som möjligt och i bestämd storlek eller skala återgiva alla former och dimensioner som önskas och som bilda båtens konstruktion.

Det enklaste och lättaste sättet är att göra sig en liten modell av trä exempelvis i 1/10 eller 1/20 av båtens naturliga storlek. Denna modell bör göras mycket noga, enär små fel på densamma bli respektive 10 à 20 gånger förstörade i verkligheten. Man behöver endast göra modellen halv, enär båda sidorna skola vara absolut lika och det är mycket svårt att göra en modell, som är absolut lika å båda sidor.

Som en gammal regel må nämnas att en båts huvuddimensioner i förhållande till varandra äro ungefär så, att bredden är 1/3 av längden, och djupet midskepps inombords är 1/3 av bredden. Detta är en beräkning som man kan utgå ifrån, då man gör sin modell eller uppgör sin ritning, och så får man härifrån göra de avvikelser som man finner önskvärda eller som typen kräver.

Efter denna modell är det ganska lätt att uppgöra ritningen. Själva konstruktionsritningen eller profilritningen erhålles då genom att lägga modellen på papperet och rita runt omkring densamma. Så ritas man ut kölens och stävornas bredd. Därefter uppmärkas mallarnas plats på kölén.

Sedan ritas relingens form, sedd uppifrån (planritningen).

Båda relingarna skola vara lika. Det är här, såväl som i modellen, tillräckligt med ena halvan.

Nu återstår det sista och viktigaste, spantrutan, eller utslaget för båtens tvärsnitt, för mallarnas form.

Man gör modellen sådan som man tänker sig båtens form på insidan av bordläggningen. Alltså utslutas de partier av köl och stävar som äro utanför spunningens innerkant. På modellens flata sida ritas man ut en linje från för till akter, ungefär där man tänker sig vattenlinjen skall bli. Denna som på en vanlig segelbåt är belägen på ungefär en tredjedel av båtens höjd, nedifrån räknat, bör helst göras parallell med kölspunningen och tagas till utgångspunkt vid båtens konstruktion. (Denna är ju i huvudsak redan given om modellen är väl gjord, men en del mindre justeringar torde i alla fall tarvas för att få alla linjer att sammanfalla väl på ritningen.)

Så kan man såga sönder modellen, skära den vinkelrätt tvärs av på de ställen där man vill ha mallarna eller modellspanten, först och främst på båtens största bredd, det s. k. "nollspantet" och sedan med bestämda avstånd för och akter om detta.

Nollspantet på en vanlig segelbåt bör vara beläget för om mitten, men hur långt för om är väl svårt att med bestämdhet säga, och kan vara ganska varierande för olika typer. Utgår man vid sina båtkonstruktioner från fiskens form, bör det vara ganska långt för om mitten. Så blir det konstruktörens sak hur många mallar man vill ha.

Mallar vid båtbyggnad äro ting på ont och gott. De äro bra att ha och oftast nödvändiga även för fackmannen, för amatören äro de alltid nödvändiga, men de äro alltid i vägen, och därför bör man inte ha flera än nöden kräver.

Jag brukar på de enklaste båttyperna ha en mall på varje meter, åtminstone räcker det midskepps. Vill man ha tätare mallar i för- och akterskärpen kan man göra efter godtycke därvidlag, men ur man äntar sina mallar är huvudsaken den att man placerar dem rätt och på de ställen där de äro avsedda.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

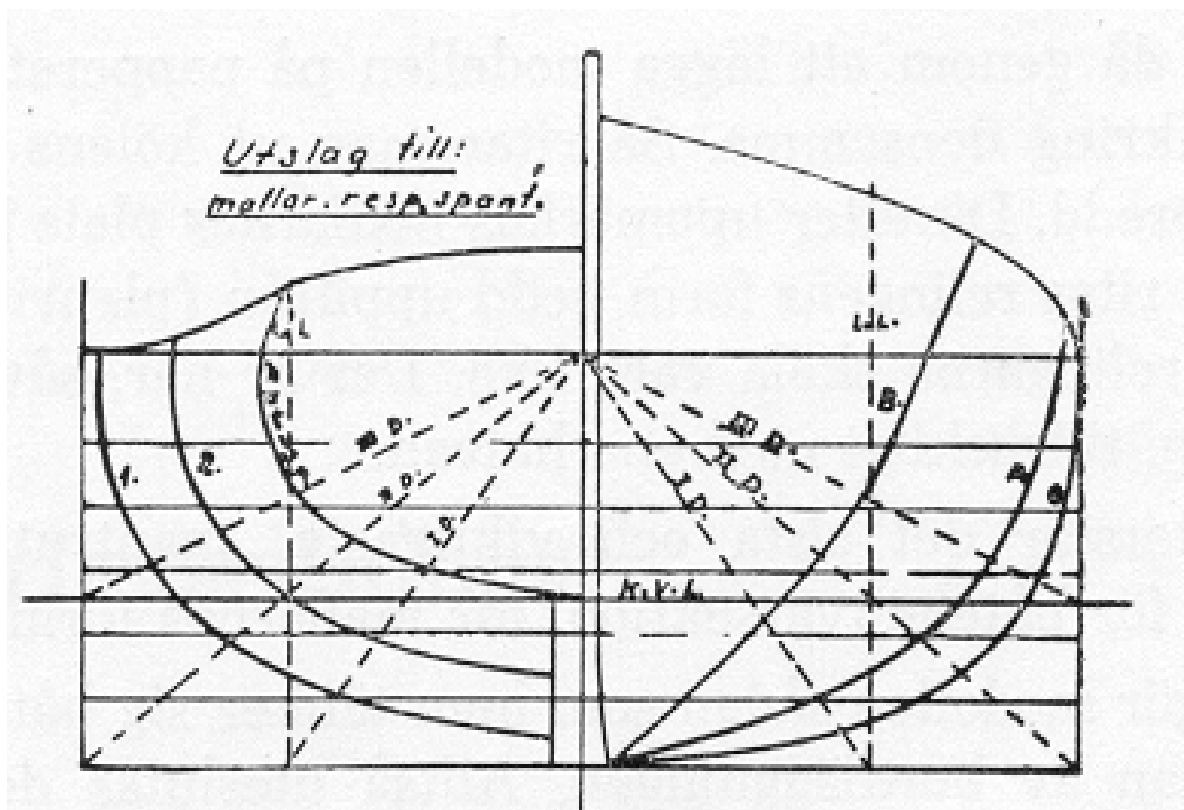


Fig. 54. Utslagsruta (En av ritningens viktigaste detaljer.)

Utslagsrutan är kanske det viktigaste på hela ritningen.

Den kunna vi göra på följande enkla sätt: En mittlinje uppritas. De modellbitar som avsågats vid båtens största bredd läggas nu intill varandra så att den ritade mittlinjen kommer just mellan båda halvorna. Därpå ritas runt modellbitarna och vattenlinjen uppmärkes. Vid båda sidor ritas lodlinjer parallella med mittlinjen. Under ritas baslinjen vid spunningen, vattenlinje och relingslinje utsätts på sina respektive platser, vilka alla erhållits av modellen. Nu ha vi rutans yttre konturer givna, och vi kunna ytterligare efter godtycke inrita en del linjer, som bliva till nytta när vi skola kontrollera våra övriga figurer och sedermera utföra det viktigaste: förstora vår ritning.

På ömse sidor om mittlinjen göra vi först en linje – spunningslinjen – och ytterligare två eller flera lodlinjer kunna ritas på lämpliga avstånd. Därefter kunna vi rita ytterligare ett par vattenlinjer eller våglinjer kunna vi säga, för att inte förväxla dem med den verkliga vattenlinjen. Så är det dessutom lämpligt att ha några diagonala linjer inritade, dvs. från hörn till hörn, ty dessa äro de allra säkraste måtten när spant eller mallar skola förstoras. De bör tagas så nära vinkelrätt som möjligt från bordläggningen räknat, och bliva därför en smula strålformade. När nu rutan är färdig kan vi taga fatt på våra modellbitar igen och fortsätta med att rita runt om dessa. Vi lägga förskeppet till höger och akterskeppet till vänster och så ha vi ju utslaget färdigt med undantag av eventuella små justeringar.

Å profil- och planritningarna inritas sedan alla de linjer vi fått på utslagsrutan och justeras samman så att de stämma överens på alla håll. Göra de detta så är ritningen användbar och felfri i så måtto att den är i överensstämmelse med modellen, vilken som förut nämnts bör vara felfri.

Att uppgöra en båtritning på så sätt, är att gå en genväg förbi alla de matematiska labyrinter, vilka för den oskolade amatören i många fall äro invecklade, med alla formler och beräkningar.

Men förutsättningen för att kunna göra en ritning på ovan beskrivet sätt är dock att man naturligtvis vet hur farkosten skall vara beskaffad. I annat fall gör man klokast i att köpa en lämplig ritning, utförd av fackman.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Gamla vana båtbyggare använde i många fall varken ritningar eller mallar. De bygga sina båtar på fri hand, efter ett vant öga, och många av deras alster äro ganska präktiga, men det fordras naturligtvis lång övning och en säker blick, och många båtar ha blivit missformade innan skickligheten kunde kallas kompetens. Sådana båtbyggare ha också var sin speciella typ. Skola de avvika från den, misslyckas de i de flesta fall och kunna ej heller garantera att två av deras alster bli fullkomligt lika. Men övning ger färdighet och många av dem äro verkliga mästare.

Jag kände i min ungdom en gammal båtbyggare som hette Håkansson. Han hade byggt flera hundra småbåtar i sin dag och riktigt präktiga sådana, trots det att han inte hade det minsta begrepp om vare sig lateralplan eller deplacementkurvor.

Ritningar kallade han för "tjabb och konklimganger" och skalor voro för honom onödiga. Men en slängd baddare var han att bygga sjödugliga och granna farkoster.

Han byggde dem utan både ritningar och mallar, men han hade sina beräkningar och han tog sina mått, och trollade fram välskapade alster i massor, trots sin avsaknad av teoretiska formler.

Jag vill nu inte precis rekommendera okunnigheten som ett företräde, men man kan jonglera med volymer och tabeller tills man får fram ett missfoster.

Den viktigaste egenskapen hos en farkost är förstås inte att den är vacker, välformad och tjusar ögat. Viktigare är att den är bärig, stark och tät, samt i möjligaste mån fyller sitt ändamål.

De flesta av de i denna bok beskrivna ritningarna äro utförda i 1/10 skala, som ju är mycket lätt att arbeta med.

Dessutom kan man - åtminstone tillsvidare - få köpa mönster av papp, till mallar, stävar och akterspegel, i naturlig storlek, och slipper då ifrån alla både mått och beräkningar till dessa utan har båtens form ögonblickligen given.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

18. Olika båttyper.

De i ritnings- / prislistan upptagna båttyperna torde, som förut nämnts, tillgodose de flesta fordringar på båtar för diverse bruk och vara lämpliga som mönster för den farkost man behöver. För dem som önskar sig en mycket billig farkost och nöjer sig med en enkel sådan, vill jag rekommendera typerna n:r 1 och 2. De äro dessutom goda sjöbåtar, som med fördel kunna användas i många fall och mången gång speciellt nödvändiga.

Beträffande övriga båtar har, jag efter bästa förmåga sökt utvälja sådana farkoster som lämpligen kunna rekommenderas för amatörbyggare, dels på grund av sin praktiska användbarhet och dels därför att de ej äro alltför svåra att bygga, eller betinga höga priser, varken i materialhänseende eller i tillverkningskostnad.

De äro kanhända inte förstklassiga som kappseglingsbåtar, men bli de väl byggda äro de goda seglare och som allmogebåtar torde de vara detta i bästa mening och urvalet bör kunna tillfredsställa ganska skiftande anspråk.

Typerna n:r 10, 11, 12, 16 och 18 samt 25 och 26, äro naturligtvis i största laget för en alldeles oerfaren amatör att våga sig på, men den som är något van och i övrigt har resurser och möjligheter, tid och platsutrymmen, kan lyckas bra även med så stora företag, och mången fiskare har byggt nr 10 eller liknande till verklig belåtenhet.

Till alla dessa båtar har jag själv gjort ritningar och dels byggt eller låtit bygga en del, och av dem som byggts av amatörer och jag haft tillfälle att prova, har jag i regel inte funnit något anmärkningsvärt mot själva båttypen, men möjligen mot försök att förbättra densamma, eller att gå "genvägar" vid byggan- det, vilket i båda fallen är riskabelt.

Av segelbåtar ha ritningar till n:r 3 och 5 varit mest efterfrågade, av pojkbåtar har ritning n:r 14 sålts i massor. Till alla segelbåtar har jag med avsikt ritat seglen i minsta laget. Jag önskar nämligen ej med vilja bidra till några olyckor. Tycker någon att hans båt borde haft större segel, så må det bli på egen risk om de göras större, men jag hyllar principen att det är bättre med en riskfri seglats med små segel, än en riskabel med stora.

Av motorbåtarna har i synnerhet n:r 11 rönt stor efterfrågan. Den är ju även en stabil båttyp, som med sin rymliga ruff erbjuder fördelar och den är även lämplig för en bilmotor.

Motorbåt n:r 18 är ett verkligt litet familjehotell, med vacker stil och goda utrymmen. Det är därtill en mycket bra sjöbåt och särskilt lämplig för en bilmotor, enär motorn ligger nästan vågrätt.

Så är det till sist en sak: Masonitbåtar.

Även dessa båtar ha rönt allmänt intresse, på grund av att de äro bekväma att bygga och lätta att göra täta.

I vissa fall kunna de ju därför vara bättre än farkoster av trä, men i andra fall kunna de väl knappast, åtminstone beträffande själva botten, mäta sig med de hårdare träslagen, och en grundkänning under fart kan ju vara ödesdiger för en masonitbåt, om olyckan är framme.

Jag har därför ritat de större masonitbåtarna med själva botten av trä, och sidorna av masonit, en mycket lämplig kombination för övrigt.

Till de mindre båtarna däremot, till kanoter, kan hela skrovet göras av detta material, likaså däck och övrig inredning.

Respektive båttyp redovisas med lite förklarande text och i många fall bild under www.jsbat.se/ "Ritnings- och prislista".

19. Båtar av masonit eller plywood.

För masonitbyggnad har jag ritat ett antal farkoster, avsedda för såväl hand- som maskindrift.

Då detta material först kom i marknaden, blev jag strax intresserad av detsamma, och byggde på prov en liten kanot tillsammans med en båtbyggare vid Pukaviks skeppsvarv.



Fig. 102 Kanot av masonit. Längd 4 meter.

Min medhjälpare provade den, för övrigt bär den tre personer, och min dotter har sedan haft den i många år vid ett av sydkustens havsbad. Den används ännu, efter 25 år. Den är ännu tät och det enda som kostats på den är lite färg. Vi ha alltså inte haft några obehagliga erfarenheter av det båtbygget, men så har båten också skötts så att den inte blivit utsatt för några svårare påfrestningar och jämfört med segeldukskanoten är masonit överlägsen, såväl i stabilitet som varaktighet. Jag har

också från flera håll fått besked om att de farkoster som gjorts, helt eller delvis av masonit, blivit till belåtenhet, särskilt för att de äro lättbyggda och lättrodda. Men de äro också – just på grund av sin lätthet – mera ranka än farkoster av trä och kunna på så sätt bli farliga för oerfarna ungdomar, som ofta äro oroliga och dumdristiga i en liten båt, och jag har fått bevittna hur balda sjöfågeljägare kajkat iväg i små, dåliga masonittråg eller pråmar, lång ut till sjöss.

Masoniten är bra – rätt använd. Den har emellertid lockat till fabrikation av en del små badpråmar, som nog fylla sin uppgift på en långgrund badstrand som även åstadkommit olyckor genom att de använts med oförstånd på djupt vatten.

Masonitbåtar kunna även byggas för maskindrift. De böra då givetvis vara V-bottnade för att materialet skall kunna användas med fördel. Bottnen bör dock göras av trä om den skall vara pålitlig. En grundkänning mot en skarp sten eller annat föremål, skulle annars, under fart, riva hål i bottnen.

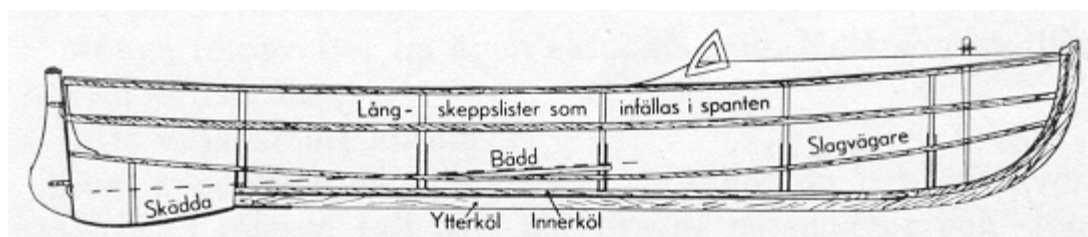


Fig. 103. Motorbåt av masonit.

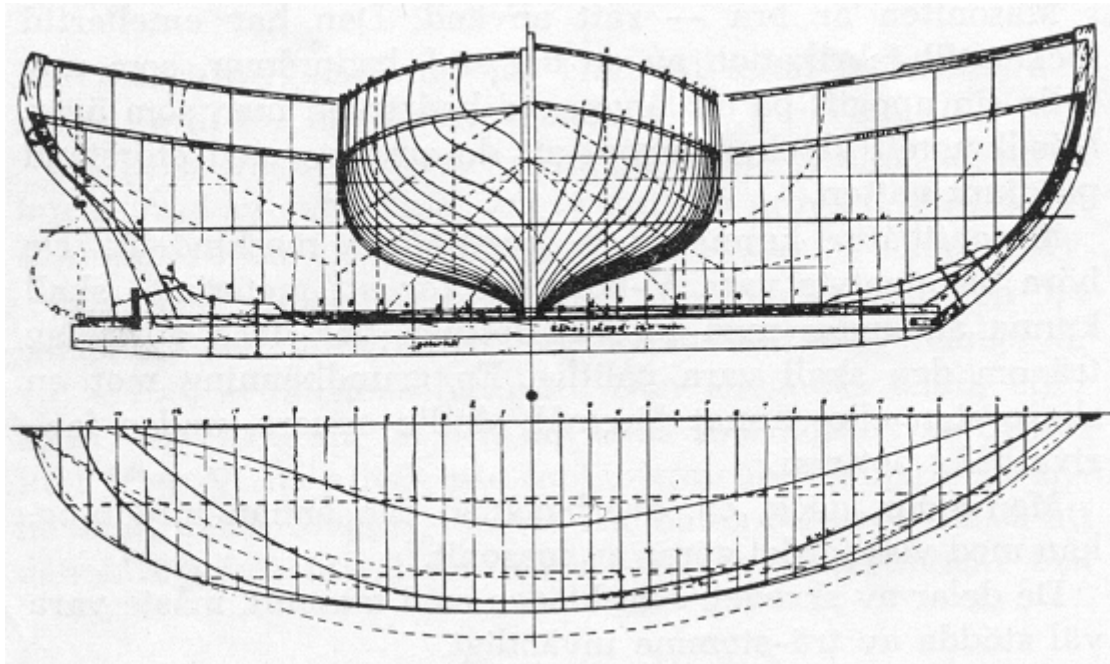
Men sidor, däck, ev. överbyggnad och inredning, kan med viss fördel göras av masonit. De delar av skrovet, som klädes av masonit, måste vara väl stödda av trä-stomme invändigt. Masonitbåtar tåla dock inga starka maskiner och de få aldrig samma värde som båtar av trä. Som förut nämnts, kan masoniten utbytas mot vattenfast båtplywood, som är masoniten överlägsen, både i styrka och pris.

Ritningar finns även till några större båtar, som dock torde vara för stora för vanliga amatörer att komma tillrätta med. Men boken läses också av fackmän då ritningar till större båtar ofta efterfrågas, har även ett prov av dessa här medtagits.

Ritningar nr 104 - 111 finns endast i begränsat antal. Prisuppgifter erhålls på begäran.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960



*Ritning nr. 109.
12 meters fisketrålare.*

20. Färdiga alster.

Som i förordet antytts, har jag haft nöjet mottaga en massa omdömen om de båttyper som här beskrivits, berättelser om hur arbetet varit, hur resultatet har blivit och hur kritiken bemött byggmästare och båt.

Det har varit vackra brev, roliga brev och intressanta brev. Brev som talat om arbetets nöje och dess besvärligheter, ty det har naturligtvis även vållat en smula huvudbry för den som, alldeles ovan och främmande för dylikt arbete, skall sätta igång med att bygga en båt. Brev som varit både tankvärda och lärorika beträffande synpunkter, resurser och möjligheter, som utnyttjas på olika sätt. Brev från människor i alla möjliga yrken och samhällsställningar och det har blivit kontakt med många som varit mig både över- och underlägsna i frågan om båtvetande och båtbyggeri. Otaliga vänskapsband ha knutits på alla håll i vårt land och jag tror att jag skulle kunna resa i många år och vara välkommen till båtänner.

Det enda som vållat mig bekymmer är, att många kanske frestas att missbruka sina kära båtar genom att ta stora risker och under dåligt väder göra resor med små båtar i stora vatten.

Många fotografier ha även skickats till mig. Kort som tydligt bevisa ordspråket: "Att vilja är att kunna".

Som synes har den personliga möjligheten och väl även smaken, i många fall satt sin prägel på arbetet och dess utseende.

De första bilderna å dessa sidor, fig 112 - 114 visa samma båt, byggd efter ritning n:r 2, men med något olika utseende. Jag har valt dessa bilder för att visa detta. Storlek och form är ju detsamma hos dem alla, men utseendet varierar i alla fall något. Det kan naturligtvis i någon mån även bero på kameran, på hur fotot är taget.

Den ena bilden visar ett verkligt mästerverk. Denna båt är nämligen byggd av en invalid, fotograf till yrket. Han saknar högra armen och vänster hand äger endast två fingrar, lillfingret och ringfingret. Med dessa två fingrar har han, enligt uppgift, ensam byggt denna farkost, som blev både bra och vacker. Med hjälp av protes på höger arm, kan han själv ro sin båt.



Fig. 112. Båttyp n:r 2. Byggt av en invalid.

En annan bild, fig. 115 som visar flera stycken båtar av samma modell, visar även hur båtintresse kan skapas, växa och frodas. Även där man knappast räknat med något dylikt.

En lantbrukare som behövde en liten båt, skrev efter en ritning, byggde båten och blev så intresserad av detta arbete att han sålde sin gård, köpte maskiner och grundade en liten båtindustri, som utvecklats med åren och blivit ganska givande. Han var ingen fackman när han började, men han blev. De båtar som avbildas å närmast följande sidor äro alla byggda av amatörer på området, alltså icke fackmän.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960



**Fig. 113. Båttyp n:r 2. Byggd av
hr K. Johansson, Urshult..**



Fig. 114. Båttyp n:r 2 med motor.



**Fig. 115. Massfabrikation av båt
n:r 2.**



Fig. 116. Båttyp n:r 35.



Fig. 117. Båttyp n:r 34.



Fig. 118. Båttyp n:r 35.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960



Fig. 119. Blekingeseka med loggertsegel.



Fig. 120. Blekingeseka.



Fig. 121. Båttyp n:r 6..



Fig. 122. Båttyp n:r 10 på verkstaden.



Fig. 123. Båttyp n:r 7.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

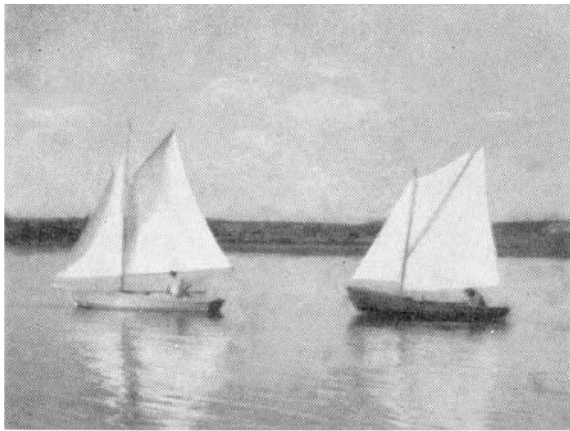


Fig. 124. Båttyp n:r 14 och 3.



Fig. 125. Båttyp n:r 8. Byggd i Sölvesborg.



Fig. 126. Båttyp n:r 8. Byggd i Norrland.



Fig. 127. Båttyp n:r 9.

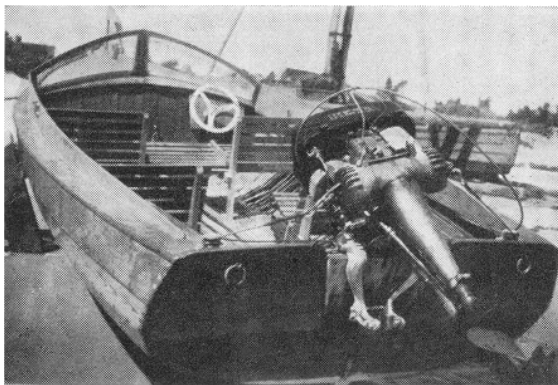


Fig. 128. Båttyp n:r 17. Byggd i Skurup.



Fig. 129. Båttyp n:r 17. Byggd i Alingsåstrakten.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960



Fig. 130. Båttyp n:r 25 på Dalälven.



Fig. 131. Båttyp n:r 26 på västkusten.



Fig. 132. Båttyp n:r 46.



Fig. 134. Paddelbåt av masonit..



Fig. 133. Båttyp n:r 47.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

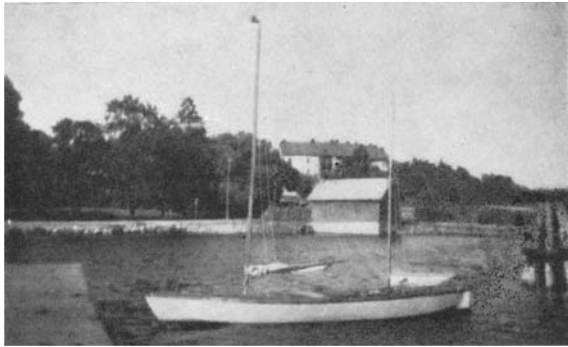


Fig. 135. Båttyp n:r M/4.



*Fig. 136. N:r 11, byggd av herr
A. F. Lindgren, Finspång.*

21. Reparationsarbeten.

Allting föråldras med tiden. Vad fartyg och båtar beträffar, kunna de vara underbart starka och synas trotsa både naturen och dess lagar.

Men förr eller senare uppstå dock skavanker och skador, hur väl man än vårdar sin båt. Rena olycks-händelser kunna ju åstadkomma skador på den allra präktigaste farkost.

Mindre reparationsarbeten kunna alla båtänner utföra. Det faller av sig självt, om man värderar sin båt, att man själv håller den i ordning, putsar, målar och pysslar om den. Men även större brister bör man själv kunna avhjälpa.

Att sätta i ett nytt "bord" t.ex. är ett arbete som ofta erfordras. Man måste då först taga bort det "gamla" på ett sådant sätt, att man ej skadar de intill sittande borden. Kan man lyckas att med en mejsel kila upp eller lossa nitbrickorna, så att spiken kan "jagas" ut, är det det bästa sättet. Man får då loss det gamla bordet någorlunda helt, och kan då begagna detta som mönster för det nya, även om man måste kapa det på något ställe.

Lyckas man ej på detta sätt, måste man splittra sönder det, bit för bit, eller medelst borrhög och sticksåg såga bort det.

Då bordläggningen skall förstyckas, måste man taga hänsyn till var man placerar skarvarna, så att dessa ej komma för nära några andra, utan bliva så spridda som möjligt "Stumma" skarvar äro lättast att åstadkomma vid reparation.

Skall man insätta ett nytt timmer, lyckas det sällan att få bort det gamla någorlunda helt, utan det är säkrast att från början splittra sönder det. Så gör man en mall av tunt trä och ritar så ut det nya timret efter denna.

Å gamla kravellbyggda båtar som ej äro täta, kan man påskruva tunna ribbor mellan timren för att stoppa "drevet".

En ny stäv är det svåraste av allt reparationsarbete. All försiktighet är då av nöden om man skall lyckas bevara bordläggningens ändar och båtens form, både när man tager bort den gamla stäven och när man passar till den nya. Då kan man få erfara att en båt är stark. Den gamla stäven måste splittras sönder, bit för bit. När man så fått riktigt rent, och fått bort alla spikar, gör man en mall av en bräda och inpassar den. Därefter ritar man ut den nya stäven och inpassar densamma.

Båten bör under detta arbete stå stadigt fast och helst lodrätt sidovägen, för att den ej skall ändra form.

Att i detalj beskriva alla eventuella reparationer, torde vara både överflödigt och tröttande, och även de här gjorda anmärkningarna finna kanske sin kritik. Men det kan tilläggas att en båtvän alltid finner det kärt att själv pyssla om sin båt och hålla den i ordning, och visst är, att har han byggt den själv så är det så mycket kärare.

Man har sagt att i Finland kan varje bonddräng bygga en båt. Det betvivlar jag förstås, men att hundratals båtar byggas där varje år av amatörer, det äger nog sin riktighet.

År 1910 var jag anställd ombord å en av våra större lastångare. Vi lågo i Trångsund i Finland och lastade trä till London. Under lastningen råkade en av sågverkets bogserbåtar i kollision med vår ena livbåt, som låg förtöjd vid sidan av fallrepet. Bolaget tog därför livbåten i land för att reparera. skadan och undertecknad skulle kontrollera arbetet. Då jag kom i land stod en finne och högg i båtsidan med en yxa. Så gott jag kunde göra mig förstådd, frågade jag finnen vad han tänkte göra med båten, ty att han kunde reparera den på det sättet kunde jag inte tänka mig. "Jo, den skulle lagas", påstod han, och pekade på sina övriga verktyg, en vedsåg och en gammal tång, jämte en handfull 3-tumspik. Större resurser hade han inte och han tog gladeligen itu med arbetet. Båten blev på sätt och vis hel igen, så att den kunde flyta, vilket ju var huvudsaken. Men snygg blev den inte. Jag kasserade därför, elakt nog, finnens arbete, och på resan till London plockade jag bort hans brädlappar och gjorde båten i ordning igen.

22. Att malla upp en båt.

Får man se en båt som man tycker om, både i fråga om form och storlek, kan man på ett tämligen enkelt sätt erhålla formen av denna genom att taga vissa mått och göra några mallar, eller som det heter "malla upp" båten.

Det är enklast att taga mallarna invändigt, såvida man kan komma åt, men inredningen kan ju lägga hinder i vägen, där man helst skulle vilja komma till.

Man bör nog helst ta så många mallar som möjligt, för att vara säker på att få skrovets form riktig, och man måste under alla förhållanden ha minst tre mallar, en där båten är bredast, och en på vardera sidan om denna, ungefär mitt emellan stäven och mittelmallen. Detta är som nämnts minsta antalet för att någorlunda få ut den huvudsakliga formen, men skall man vara noggrann, eller vara säker på att få sin farkost absolut lika den önskade förebilden, bör man ha en mall på varje meter.

Kan inte mallarna tagas invändigt, går det även att göra mallar efter utsidan om båten står på land. Då kan man komma åt var man önskar, men man får komma ihåg att alla mallar skola tagas i absolut rätt vinkel med kölen, långskepps räknat, ty annars "ljuger" mallen. Materialet till dessa mallar kan vara tunn plywood eller annat tunt trä, som är lättarbetat, och det är tillräckligt att malla upp en sida, då det sedan går lätt att göra arbetsmallarna fullständiga, dvs. båda sidor. Å mallarna utsätts bordens bredder. Arbetsmallarna bör vara av stadigt virke (1") och väl sammanspikade så att de tål att böja bordläggningens virket emot.

Äro mått och mallar tagna utvändigt, måste hänsyn tagas till detta och avdrag för bordläggningens tjocklek göras då arbetsmallarna ritas ut.

Även för köl och stävar är det lämpligt att göra mallar, och å kölen utmärka de punkter där sidomallarna tagits. Så uppmätes båtens längd mellan stävarna eller, om man så vill, mellan spunningarna för och akter, i de fall akterstäven går upp till relingen, vattenlinjens läge, samt båtens språng. Finns däck, ruff, vindskydd, sargar, motorbädd o. d. måste man även ihågkomma att på lämpligt sätt, t. ex. genom att skissa upp detaljer, taga vara på alla mått och märken man kan, likaså dimensioner på köl, stävar, förtimring och bordläggning.

Har man allt detta klart för sig, kan man tryggt gå till verket och bygga sin båt, med utsikt att få en säker kopia av den man mallat upp, och klara sig utan både ritning och arbetsbeskrivning.

Skall man däremot göra ändringar eller avvika från de givna måtten, bör man vara försiktig och helst inte göra för stora ändringar.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson –
Från sjunde upplagan utgiven 1960

23. Båtmotorer.

Motorn anbringas i de flesta fall akter om midskepps på ett fast och stadigt underlag. Den injusteras mycket noga och det viktigaste är att få propellerhysan rätt placerad.

Motorn bör helst inmonteras av fackman och maskinbädden bör ej göras förrän motorns typ och storlek är bestämd.

Å öppna båtar inbygges motorn på lämpligaste sätt, så att den blir väl skyddad och så att den blir åtkomlig samt med rymlig plats för start och smörjning. Hela denna överbyggnad eller huv bör helst vara fästad så, att den vid behov kan borttagas. "Locket" bör lämpligen ha form av ett "skylight" och kunna öppnas på glänt under gång i vackert väder.

Ett annat sätt är att göra den flat ovanpå då den kan användas som bord, Härvid kan den personliga smaken bestämma.

Priserna å de olika fabrikaten variera ganska väsentligt, beroende dels på effektivitet och dels på konstruktion. Men alla äro de små präktiga maskiner och ingen kan med skäl klandra dem, Det är endast priset, som ibland blir föremål för kritik.

Amatörer försöka därför ofta skaffa motorn på billigare sätt. En använd bilmotor kan ju köpas ganska billigt, och i många båtar ha därför dylika motorer kommit till användning.

Bli de riktigt inmonterade och lyckas man få en passande propeller, kunna de gå bra en tid.

Men man tröttnar i regel snart på sin billiga motor. Den blir för dyr i drift och krånglar ofta, är svår att reparera och blir på så sätt otrevlig och dyrare än en ny motor som är avsedd för båtdrift.

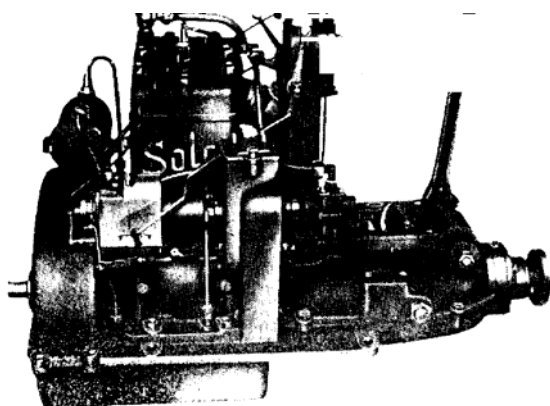
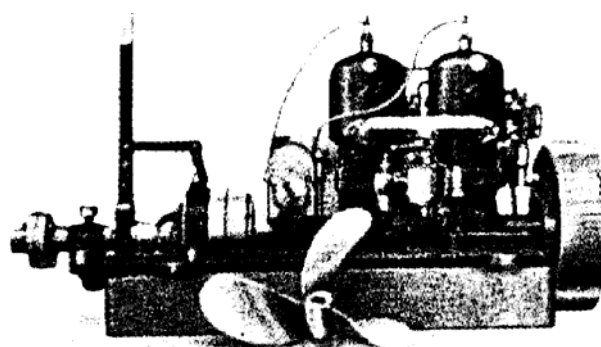


Fig. 137. Inombordsmotor.



*Fig. 138 Tvåcylindrig båtmotor.
"Göta".*

Utombordsmotorer kunna bekvämt på- och avmonteras och äro mycket fördelaktiga som hjälpmaskiner i segelbåtar där de kunna instuvras som barlast vid segling och tjänstgöra som drivkraft i stiltje.

Fiskebåtar äro numera i regel utrustade med både segel och motorer och även andra segelbåtar ha i många fall en mindre motor som reserv, att användas i motvind eller stiltje.

Man talar om segelbåtar med hjälpmotor och motorbåtar med hjälpsegel, de senare i reserv om motorn strejkar. De segelbåtar som äro försedda med hjälpmotor, böra ha en tvåbladig sådan, med ställbara blad, som kunna ställas så att de utgöra minsta möjliga hinder vid segling.

En propeller med fasta blad, blir ju en ganska kraftig broms i vattnet, när den inte är i rörelse. Många typer av segelbåtar kunna därför med fördel använda utombordsmotorer som reservkraft.

Utombordsmotorerna ha kommit allt mer i ropet. De finnas nu i kraftiga modeller och kunna därför användas även i ganska stora båtar.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Fördelen med dem är ju att de inte tar någon plats i båten, man slipper allt besvär med "bädd" och inmontering och om en olycka skulle inträffa, så kan man i värsta fall göra sig av med motorn och kanske bevara båten flytande, vilket knappast är möjligt om man har en tung inombordare.

Rattstyrning och motorreglage kan anordnas så att "styrmannen" kan placera sig var som helst i båten.

Utombordsmaskinerna ha blivit både effektiva och omtyckta.

24. Inläggning av inombordsmotorer.

Att inlägga motor i en båt är i de flesta fall ett svårt arbete för en amatör. Det fordrar nämligen den största noggrannhet samt en smula kännedom om rörarbeten och mekaniska detaljer.

"Bädden", på vilken motorn skall stå, och som utgör dess fasta underlag bör vara stark och väl förbunden med skrovet. Ju längre, grövre och bättre sammansatt och förenad med båtskrovet bädden är, ju mindre frestas såväl motor som båt. Detta är en sak, som ofta förbises, och tyvärr ofta måste förbises, därför att utrymmet i en mindre båt inte tillåter att bädden är större än den nödvändigtvis måste vara. Men där så ske kan, skadar det ej om den räcker från för till akter.

Den lägges så, att motorn får den lutning som propelleraxeln fordrar, såvida man ej skall ha Polhems-knut eller annan växel å axeln. I sådant fall kan motorn läggas i vågläge. Detta inverkar emellertid väsentligt på motorns kraft. Då bädden är i ordning, borras hålet i kölen eller akterstaven. Det beror på båtens typ var hylsan skall gå igenom. Man borrar först igenom med ett mindre borrhull eller navare, riktar och justerar borret väl på alla håll med tillhjälp av en linjal eller rätlist. Man kan även borra från två håll, för att vara säker på att träffa rätt. När man så fått hål, sticker man in en lämplig list i hålet och övertygar sig om att det har fått den rätta riktningsen, varpå man rensar upp det med ett större borrhull. Man kan i nödfall bränna med ett varmt järnrör tills man fått hålet stort nog. Är man en smula häändig, kan man göra sig ett praktiskt verktyg för detta ändamål, ett s. k. stångborr, som göres av ett $\frac{3}{4}$ " järnrör eller 1" rundjárn cirka 1½ meter långt. Ett stycke från ena ändan (50-60 cm) borras ett par hål vari fästes ett litet skär eller tand, som nedslipas och böjes så, att den kan skära som ett vanligt borrhull. Denna tand kan man kila eller skruva fast, på så sätt att man får den önskade dimensionen. (Stångborret bör vara gängat och medelst ett vanligt och ett gängat lager injusteras borret så att hålet kommer rätt. Genom att efterhand öka borrets dimensioner och borra flera gånger kan man få hålet alldeles precis och hylsan att gå lagom trögt och i rätt läge). Om det hål man först borrar är riktigt inriktat, blir även det större rätt. Hålet bör inte vara alltför stort. Men den absoluta riktningsen är ju ganska svår att erhålla varför man ibland nödgas kila hylsan en smula åt något håll. Motorn injusteras nu. Detta tillgår så att man spänner ett snöre, som går mitt igenom hylsans centrum och bort till motorn, som placerats å bädden. Då motor och hylsa fått sitt någorlunda riktiga läge, instickes axeln, sammankopplas och jämkas så, att man kan vrida runt axeln med handkraft, då motorn är frikopplad. Bänder det på något sätt måste man ändra på motorn. Man kan lägga vanlig takpapp under motorn, eller flytta den i sidled eller hugga bort en spåna på bädden om det visar sig vara nödvändigt.

I de fall då axeln måste vara så långt akterut att stödlager är nödvändigt, kan det vara lämpligt att låta hylsan gå ut till detta, Man tätar denna vid staven medelst därtill avpassad fläns. Stödlagret måste försees med bussning av vitmetall eller pockenholz.

Backslaget är en detalj, som det ofta kan vara besvärligt för den ovane att få väl justerat, om det, ligger fritt från motorn. Många motorer ha inbyggt backslag och då ligger det ju alltid i rätt läge. Men det kan krångla på annat sätt, och man bör därför göra sig förtrogen med detsamma, med dess justerskruvar och "inredning" i övrigt, samt lära känna dess verkningssätt, så att man kan avhjälpa ett eventuellt uppkommande fel, innan man ger sig ut på större vatten.

Bränsletankar är en annan sak, som även den tarvar lite beräkning.

De bör läggas uppe under däck, så att det blir fall till förgasaren under båtens olika lägen i sjögång, och på betryggande avstånd från varma rör och annan eldfara.

I regel lämna motorfabrikanterna beskrivning på inmonteringen. Beträffande inmontering av båt-motorer kan i övrigt hänvisas till "Hubendick och Petterssons handbok i motorbåtens konstruktion och skötsel", vilken ganska utförligt behandlar detta ämne.

25. "Långfärder" med småbåtar.

Att göra längre färder med mindre farkoster kan ju exempelvis i likhet med långturer på cykel, ha sin speciella tjusning, sin sportsmannacharm och sitt nöje.

Är båten så beskaffad, att man kan ha sin bostad – om än primitiv sådan – i densamma, så kan man ju bo billigt som en snigel, ha hotellet med sig var man drar fram och det kan bli verkligt trevliga och "fria" resor, nota bene om de arrangeras med vederbörlig hänsyn till båtens resurser, och lämplighet.

I vårt vattenrika land finnas ju otaliga mål för dylika färder, antingen man väljer kustleder, eller man föredrar "inrikes" kanal- eller insjö- och flottleder.

Är båten så stor att den ger någorlunda bekväm sovplats för ett par tre personer, kan det bli en både billig och angenäm semester, om man har tur med väder, vind och farvatten. Skillnaden mellan en båtresa och en bil- eller cykelresa kan vara både stor och liten, vad trevnad och säkerhet beträffar. En båt har i regel friare färdvägar och rymligare svängplats än en bil eller cykel och risken för kollisioner är mindre på vatten än den numera är på land, där utrymmet blir allt mindre och fordon av alla slag få trängas med varandra som våglängder i etern.

Men å andra sidan är det naturligtvis alltid tryggt med fast mark under fötterna om ett missöde inträffar, då man i värsta fall kan lämna fordonet åt sitt öde och ta sig från platsen på annat sätt.

Detta vare sagt som en jämförelse.

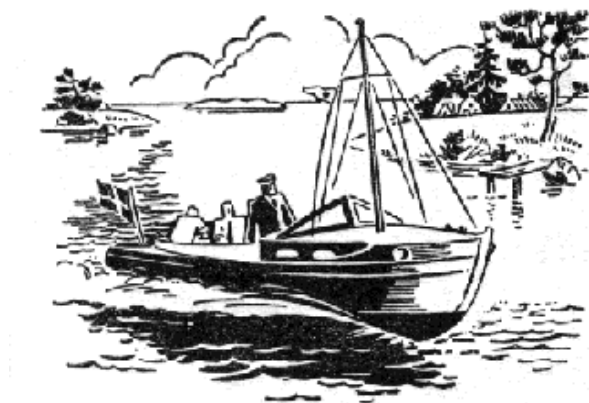


Fig. 139.

Skall man alltså göra en längre eller kortare färd pr båt, så bör man antingen välja lämpligt farvatten för sin båt, eller lämplig båt för sitt farvatten, Inte ta onödiga risker, som kunna förstöra nöjet eller bli verkligt farliga. Inte ge sig ut på öppen sjö med en liten båt med undermålig utrustning, och inte heller ge sig in bland obekanta farleder, med en stor, snabbgående båt. Bådadera kan vara lika osäkert. Inte bör man heller ha mera bråttom än att man har tid att krypa i lä, när vädret så fordrar. F. ö. bör man alltid försöka inhämta de råd man kan få, såväl av sjökort som av skärgårdsbefolkning.

Tyvärn måste, jag erkänna att jag själv ofta burit mig både oförståndigt och dumdrigt åt, då jag med en 6-meters motorbåt vid flera tillfällen trotsat hårt väder, på resor mellan Trelleborg och Blekinge, för att kunna tillbringa semestern i skärgården. Att kunna krypa tätt under land går inte alltid, då Skånekusten är ganska väl försedd med både sten och sandrevlar. Enär min fru och dotter i regel voro med, försökte vi väl att välja passande väder, men även om det artade sig bra när vi lämnade hamn, så river sydvästen fort upp på sydkusten, där öppna havet ligger på och sjön växer ganska fort. Nödhamnarna ligga inte heller så lätt och väl utkommen får man försöka klara sig genom förståndig segling, i värsta fall medelst drivankare, om man är tillräckligt långt från land.

Det gick i alla fall bra för oss, både på fram- och återresorna, ehuru de sistnämnda voro mest nervösa, då vi måste hem på bestämd tid, även om vädret inte var så inbjudande. Men vi voro dock alltid belåtna med våra resor, fast vi kommo överens om att de voro för långa och för vågade med en så liten båt. Och vi lyckades ju klara både båten och livhanken, fast det berodde kanske mer på tur och änglavakt än på skicklighet och omdöme.

Jag kan knappast undgå att i detta sammanhang berätta om ett tilltag, som lätt hade kunnat sluta illa.

Det var under den värsta kristiden. Det var ont om mat och några kamrater hade varit ute ett par nätter och pilkat torsk med ganska gott resultat, varför jag och ett par goda vänner beslöt försöka att på så sätt skaffa ett litet bidrag till kosthållet. Vi skaffade oss nödig attiralj till kristidspris och litet matsäck, embarkerade på kvällen en öppen segelsnipa och seglade iväg en timmes färd från land, Vi skulle ha

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

ett par märken överens, hade man sagt, men väl utkomna började det disa till och vi såg snart varken land eller märken. När vi trodde oss vara tillräckligt långt ut, var det alldeles tjockt. Kompassen hade vi naturligtvis inte fått med oss och det stillnade så småningom alldeles, så vi hade intet som helst rättesnöre. Det enda vi kunde ta pejling på var att alla fartyg gick i ungefär samma riktning. Men de voro närgångna ibland och det blev oroväckande många som höllo på att segla på oss. Vi förstodo att vi hade kommit mitt i segelleden Falsterbo – Sandhammaren och vi kunde inte göra någonting för att avvärja en kollision, vilken knappast hade märkts på ett större fartyg. Napp fick vi inget och då vi tyckte oss höra trelleborgsfyrens signaler i en viss riktning, beslöto vi att försöka förflytta oss åt det hållet. En annan signal hördes emellertid i motsatt riktning och vi förstodo att vi även kommit i färjans kurs. Snart hördes bogbruset och vi förstod att det kunde gälla livet, då färjan med hög fart styrde rätt på oss. Vi vågade inte företaga någonting och tur var det, ty det stora skrovet strök förbi oss på några meters avstånd. Så fort den faran var över, rodde vi med all kraft i färjans kölvatten och ledda av hennes skarpa sirentjut kommo vi så nära land att fyren tydligt kunde höras och vi hamnade med ett litet brak på yttre bojen.

Fisketuren slutade alltså lyckligt på det viset, fast vi inte fick någon fisk, men vi kom hem med livet.

Nåja. Det var ju ingen lustresa. Nej, men det var en båtresa och det kunde varit en, både rolig och nyttig sådan, om vädrets makter hade varit oss bevågna och torsken velat nappa.

Jag har, även från båtänner och amatörbyggare fått intressanta skildringar om härliga långresor med småbåtar, resor som varit både trevliga, givande och riskfyllda, men som slutat lyckligt och sålunda givit erfarenhetsrön i utbyte.

Ja. Båtexpeditioner kunna vara både roliga och lärorika, men de böra aldrig vara förknippade med dumdristighet eller övermodig djärvhet, den sanningen försöker jag inpränta både hos mig själv och andra.

Givetvis bör den som tänker ge sig åstad på längre turer eller på okända farvatten, vara förberedd för sådana resor. Vara försedd med nödigt reservtillbehör till båten. Om det är en motorbåt, med åror och reservsegel, kompass, sjökort, kikare och något slags mistlur, som kan ersättas av en skarp visselpipa, samt vidare med kläder, proviant och dricksvatten, varjämte nödig kunskap måste finnas om sjömärken, prickar, bojar och fyrar,

Och så ett livbälte för varje person.

26. Seglarspråk och facktermer.

Inom alla fack eller yrken förekomma särskilda till facket hörande uttryck eller termer, ofta egendomliga för den utomstående. Sjömansspråket är särskilt rikt på sådana, och att försöka uppräknat dem alla skulle föra för långt. Vi nämna därför endast en del som kunna vara av intresse för amatörbåtbyggaren, båtseglaren.

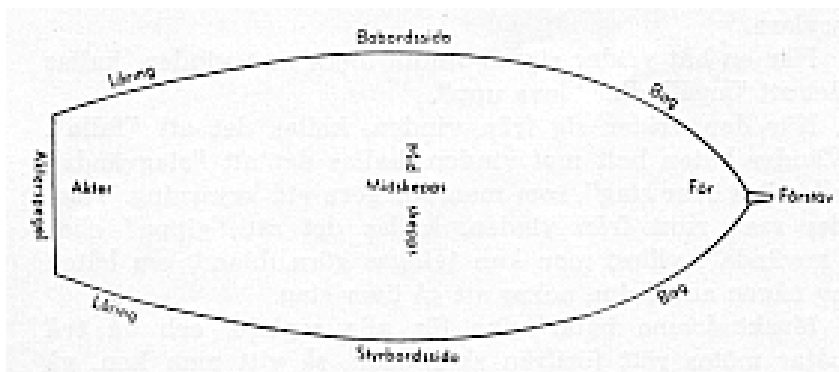


Fig. 140.

Högra sidan av ett fartyg kallas styrbord, vänstra babord. Främre ändan kallas för, bakre akter, och mitten midskepps. Den översta kanten av ett fartygs sidor kallas reling. En skjutlucka över en nedgång till en kajuta eller hytt kallas kapplucka. Allt rundhyvlat virke, såsom master, bommar, gafflar, bogspröt, åror m.m. kallas rundhult.

Riggen eller tacklingen består dels av "fast" gods såsom vant, barduner, stag

m. m., dels "löpande" gods såsom fall, skot, gigtåg och taljor. Den sida från vilken vinden kommer kallas lovart, den andra lä. Seglen anskotas i läsida, och på så sätt att när t. ex. vinden kommer förifrån styrbord (styrbords bog) anskotas hårt babord. Man säges då ha bidevind styrbords halsar. Kommer vinden babord har man babords halsar, kommer den från aktern kallas den god. Då två seglare mötas på kryss, viker alltid den som har babords halsar. Godvindseglare vika för alla bidevindseglare.

När en båt vrider sig en smula mera mot vinden, kallas det att "lova" eller "lova upp".

.När den vrider sig från vinden, kallas det att "falla". Väder båten helt mot vinden, kallas det att "stagvända" eller "gå över stag", som man bör göra vid kryssning. Vänder man runt från vinden, kallas det att "gippa" eller "kovända", vilket man kan tvingas göra ibland, om båten av någon anledning nekar att gå över stag.



Fig. 141. Bidevind, styrbords halsar.

Maskindrivna båtar vika för alla seglare, och då två båtar mötas rätt förifrån skall man så vitt man kan gå till höger om den mötande, samt i övriga fall alltid vika för babords röda lanternerna, alltid gå akter om denna, och göra det i god tid.

Öva Er att på ett elegant och sjömansmässigt sätt lägga till vid bryggor och kajer, med lagom stor sväng och lagom hård fart, antingen det är en rodd- eller motorbåt.

Tänk på att båten skadas vid törn mot kaj och tänk på att backslaget eller motorn kan strejka i det viktiga ögonblick man vill ha back. F. ö. ser det illa ut med en slarvig angöring och röjer okunighet eller dumhet.

En segelbåt fordrar än mera uppmärksamhet och övning vid angöring av kaj eller brygga.

Här gäller det att beräkna avstånd, vindriktning och vindstyrka, för att kunna få lagom fart och inte komma vare sig för fort eller för sakta till kaj, i vilket senare fall man kanske inte når fram utan driver till sjöss igen och får göra om försöket på nytt.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Det är f. ö. ett stort nöje att lära sig angöring och en ädel konst att kunna. Ibland har man ju också ett antal mer eller mindre kritiska åskådare vid en dylik manöver.

Då tacklingen eller riggen har de flesta benämningarna ombord på ett fartyg hänvisas till kap. 14, fig. 49, vilken torde giva erforderliga upplysningar om de flesta termer, som kunna förekomma på en mindre segelbåt.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

27 Båtens våd.

En båt, såväl som varje annat redskap och nyttoföremål, bör vårdas och skötas, dels för att den inte skall förfaras och fördärvas i förtid av väder, vind och sol, dels för att det kan medföra verklig fara att slarva med en farkost, och slutligen dels för att det är oekonomiskt samt skvallrar om en slarver till ägare – ”sådan herre sådan hund”.

De dyrare båtarna i våra sjöstäder äro ju i regel väl hållna, målade, putsade, väl förtöjda och väl försedda med fendrar, kapell o. d., men de enklare farkosterna, isynnerhet vid mindre insjöar, skvallrar ofta om oerhört slarv. De borde i många fall röna en ömmare vård.

En ren och snygg segelbåt, isynnerhet om den är ljusmålad, är en kär syn, evad den är under segel, eller den ligger gott förtöjd, med seglen avriggade eller väl beslagna, och en motorbåt är ju en relativt dyr sak, som frånsatt det praktiska att ha den väl iordning, blir mera driftsäker, mera sjövärdig och mera värdefull och kär för sin ägare, om den vårdas väl.

Maskinen bör hållas ren, justerad och omsedd. Alla lager smörjas och efterses före, under och efter gång. Man lyssnar på motorns ljud och vänjer sig vid att höra om något mankerar. En skruv kan lossna, ett rör gå loss eller stoppa, eller bara en vattendroppe i förgasaren. (Ett så enkelt fel gjorde att jag en gång kom till Kiviks marknad utan egen förskyllan eller värdighet. Vi var ett litet sällskap på resa från Pukavik i Blekinge till Trelleborg, med en 6 meters motorbåt. Motorn var ny och gick bra. Meningen var att vi skulle hålla oss längs land hela vägen, men när vi kom till Hanö blev det tjocka, varför vi satte kurs tvärs över Hanöbukten rakt på Simrishamn. När vi hade hunnit halvvägs, började motorn krångla och efter en stund stannade den. Det var tjockt som i en säck och rätt grov sydostlig dyning, och sällskapet började besväras av sjösjuka. Jag undersökte motorn från köl till topp, men fann inget godtagbart fel på den. Som väl var låg vinden mot land och med reservsegel tog vi oss in till Kivik, där jag bl. a. öppnade avtappningskranen till förgasaren. Sen gick motorn till Trelleborg. Det var 1938. Den går nog än.)

En liten obetydlighet, slarv eller glömska kan vålla obehag, ja kanske olycka.

Se ofta efter att kylvattnet går och att inga lösa föremål, verktyg e. d. i sjögång ramla in i maskinen. Var aktsam om elden. Pumpa läns så att inte det smutsiga kölvattnet spolans uppåt sidor och durkar. Håll däck och durkar rena, lackerade, målade eller oljade. Mässingen blankputsad. I sjön skall allt ”löst” vara väl surrat så att det inte rullar omkring, förstöres eller faller över bord.

I hamn utläggas fendrar och frihult, så att båten ej skamfilas mot kajer och mot andra farkoster, samt förtöjes väl. Glöm ej att stänga bottenkranen. Täck över sittrummet med kapell och presenningar när båten ej användes. Pumpa läns efter regn. Tappa av allt vatten ur motor och ledningar vid frost.

Gå inte i land från båt, åtminstone inte vid en trafikerad kaj, utan att ha städad upp efter förtöjningen, använda segel beslagits och allt tågvirke skjutits upp i runda, vackra bukter, så att det verkar både ordningsamt och prydligt.

Beträffande seglen, så bör man vara mån om att beslå dem på ett snyggt och ändamålsenligt sätt, väl surrade så att de inte blåsa upp, och med slätduk ytterst, så att det inte regnar i dem.

Däck, luckor och rufftak skola ej vara onödigt belamrade med grejor som kunna stuvas under däck.

Och glöm inte att låsa för objudna gäster på både två och fyra ben. Isynnerhet de senare kunna ställa till stor skada och bli svåra att få bukt med.

På hösten när båten tages ur bruk och uppdrages, bör den övertäckas, maskineriet söndertagas, rengöras och insmörjas. Skrovet rengöres in- och utvändigt. Seglen torkas väl och upphängas luftigt.

På våren skrapas, lackeras och målas samt ev. repareras och utrustningen kompletteras.

Det är vackert att vårda sin båt.

Och det betalar sig.

28. Olyckor med båtar.

Dagligen förtäljer tidningar och radio om olyckor eller olyckstillbud med fordon på land eller vatten, de flesta beroende på oförsiktighet, dumdristighet eller slarv. Statistiken är skrämmande och det tråkigaste är att alla varningar för allt som kan vara farligt, nonchaleras och när man iakttar hur vårdslöst, isynnerhet ungdom, bär sig åt, så kan man förvåna sig över att det inte sker något ändå värre.

Beträffande båtar så kan, dess bättre, inte olycksstatistiken därvidlag tävla med motorcyklar eller bilar, men det behövde inte ske så många olyckor på sjön heller, om man läte förståndet råda lite mer.

Det borde t. ex. på ansvarigt håll vara förbjudet att låta småpojkar ge sig ut i ranka kanoter eller andra små dåliga farkoster.

Det borde inte tillåtas pensionat eller sommarhotell att hyra ut mer eller mindre vanskapta roddbåtar till större eller mindre sällskap sommargäster, som i de flesta fall sakna båtvana, utan någon som helst garanti för att inte båten blir överlastad och utan säkerhet för att det finns någon enda bland sällskapet som har en aning båtvet.

Så trevligt som det kan vara med en båttur på en vacker insjö en stilla sommarkväll, lika otrevligt eller lika farligt kan det vara om båten kapsejsar under manövern, vilket kan ske av en så enkel anledning som att man bär sig lite drulligt åt om man skall byta plats vid årorna, eller om två båtar träffas på sjön och någon skall flytta över från det ena sällskapet till det. andra. Båda dessa förehavanden böra därför undvikas, åtminstone om sällskapet är stort och båten liten,

En annan sak som jag inte kan låta bli att varna för är de s. k. badbåtarna. Dessa små tråg, som blivit en massartikel, kunna vara trevliga att ha på långgrunda stränder, där de äro relativt ofarliga, och där de ha sin givna plats. Men användas de vid djupa stränder, eller annars på djupt vatten och av oförståndiga ungdomar, kunna de vara livsfarliga, då de lätt vattenfyllas och ha mycket liten bärkraft i marvatten.

Detsamma skulle jag vilja säga om de smala tävlingskanoter, som ställt till många tråkigheter när de kommit i händerna på otränat och okunnigt folk. Ja även en van kanotist kan kantra och få svårt klara sig från att bli insnärjd, och kvävd i sin ranka farkost.

Seglingsolyckor med allmogebåtar har väl minskat på senare tid, huvudsakligen beroende på att motorerna tagit överhand och att nöjesseglingen med dylika båtar minskat. Men segel användas alltjämt, både för nytta och nöje och de fordra alltid samma vaksamhet och samma intresse av sin rorsman, som främst har ansvaret för en lycklig färd.

Man kan naturligtvis råka ut för olyckor utan egen förskyllan och utan att det behöver kallas slarv. En kastby eller ett häftigt och oberäknat vindkast kan slå ned en båt, trots all försiktighet. Är vädret byigt eller stormigt bör man inte ge sig ut på nöjessegling med öppen båt. Det kan nog ha sitt tjusning, åtminstone för en van seglare att segla hårt, men man bör aldrig underskatta faran, eller ta risken att segla omkull.

Den som av sitt yrke tvingas att vara på sjön i såväl gott som dåligt väder, slarvar nog inte i onödan utan har fått träna sig i att, vara både uppmärksam och försiktig vad slags farkost han än använder.

Skulle emellertid en olycka inträffa, så att båten kantrar eller på annat sätt vattenfylls, så är det dock möjligt att den kan hålla sig flytande och kan då vara räddningen för sin besättning, ty den bär alltid något, även om den ligger i marvatten. Man bör därför inte övergiva sin båt i första hand, om man inte är alldeles säker på att kunna simma i land eller bärga sig på annat sätt.

En mindre motorbåt går ju i regel till botten, om den blir vattenfylld, och därför bör, man ju, för alla eventualiteters skull, vara försedd med nödig attiralj ifall man skulle råka illa ut. Här finnes t. ex. sittdynor som kunna användas som livbälten, samt livbojar av olika slag. Dessutom kan en lös toft, en skåpdörr, bottentrall, tilja, åra eller t. o. m. ett båtshakeskaft bära upp en smula, om man behöver något att flyta på.

Ja nu får vi bara hoppas att allt detta resonemang om olyckor för vår del är överflödigt, men en förständig båtmänniska försöker alltid skydda sig mot obehagliga överraskningar och en båt som inte är försedd med utrustning för livräddning, kan knappast sägas vara riktigt färdig.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Beträffande varningar för slarv på sjön, så kunna de inte heller upprepas för ofta, även om sådant resonemang blir tröttande.

Jag har nämligen som pojke varit med om så mycket dumheter på sjön, så mycket dumdristiga tilltag och så mycket självsvåld med åtföljande olyckstillbud så jag vet vad jag talar om och jag anser mig ha rätt att varna andra.

29. Några ord om båtsegling.

Då denna bok i huvudsak är adresserad till amatörer i själva byggkonsten, får man väl anta att en del av dessa även äro nybörjare eller mindre vana att använda en farkost och att somliga blivit båtägare, möjligen kunna behöva en smula ledning eller råd för användandet av sin båt.

Att ro eller paddla sig fram är en ganska lättlärd konst, som inte ställer höga krav på vare sig uppmärksamhet eller skicklighet och man kan, utan större risk, kajka sig fram, ehuru det nog syns skillnad på en van roddares tysta, vackra årtag, med stadig kurs, eller när en ovan roddare blaskar sig fram i slingrande krumbukter.

Att lära sig segla en båt är däremot en svårare konst, som man inte lär sig på en gång.

Det är så många faktorer att ta hänsyn till och så många saker att uppmärksamma, att det nästan är omöjligt att i ett begränsat kapitel ge en uttömmande undervisning om seglingskonst.

Dels beror det på vad båt man har, dels om man är ensam eller hurudan kamrat man har och dels på hur farvattnet är beskaffat.

Det bästa sättet att lära sig sköta en segelbåt och lära sig segla, är givetvis om man har en kunnig seglare med på första försöken, så man får lära sig att sätta segel, göra båten segelklar samt i övrigt lära hur skot och andra tåg skall ha sina fästen, hur de skotas an för olika vindriktningar, få lära sig kryssa och hålla bidevind, slöra, länsa och stagvända. Anskotningen är en av de viktigaste detaljerna i seglingskonsten. Skotens anspänning för kryss eller hårt bidevind, för slör, läns eller god vind, dess fastsättning vid knapar medelst s.k. ryckstek, så att man kan rycka loss skotet vid en ev. kastby. (I byigt väder är det f.ö. tryggast att endast lägga skotet en törn eller bara en halvtörn om knapen och så hålla det i handen, så att man ögonblickligen kan fira ut på det och mildra vindtrycket om så skulle behövas.)

Är man ensam och inte har tillgång till någon kunnig kamrat eller lärare, får man försöka lära sig själv och det går även det, om man har lust och anlag.

När Ni skall lära Er att segla så välj då vackert väder, med jämn, svag vind. Segla ej långt ut från stranden och aldrig ut på öppen sjö, innan Ni är säker på att kunna manövrera båt och segel på rätt sätt. Lämna aldrig stranden med god vind innan Ni vet att Ni kan kryssa hem igen.

Tag gärna en kamrat med i båten, men inte fler. Sitt alltid i lovartsidan när Ni styr. Där har Ni bäst utkik, bäst kontroll över vind och vågor, båt och segel. Dessutom håller man rorkulten säkrare och mera händigt, när man har denna i lä om sig och man styr säkrare och vänder lättare på kryss. Vid hårt eller byigt väder håll gärna skotet i den ena och rorkulten i den andra handen. Skotet givetvis med en törn om skotknapen i lä. Lova upp i vinden om den friskar byvis när Ni kryssar eller har bidevind. Det är just med skot och rorkult man håller båten på rätt köl. Man lovar upp för ett hårt vindkast, men man tvingas "släcka" skotet och "falla av" för en hårdare stormby. Det är just för att kunna parera sådana ojämnheter i vindstyrkan som man måste vara uppmärksam när man seglar en öppen båt. Detta vad vind och väder beträffar.

Men man skall även vara uppmärksam på annat. Det kan möjligen finnas blindskär eller andra grund i farvattnet och dem bör man ju helst låta vara ifred. Det skulle ju även kunna hända att man inte är alldeles ensam sjöfarare, utan där kan finnas andra farkoster i närheten och det gäller att hålla reda på och i god tid veta var man har sina gelikar på sjön, veta hur man skall "ta" dem och hålla på rätt sida om dem.

Segelsporten är ett av de äldsta nöjen som existerar, och i motsats till annan sport narrar den inte sin man in på avvägar, som det tyvärr ofta händer inom andra sportgrenar.

Naturligtvis kan även segelsporten missbrukas och genom slarv och oförstånd bli farlig.

Några goda råd torde därför ej skada åtminstone för de unga och oerfarna seglare. Man bör alltid tänka på att en båt är svagt föremål gentemot vind och vågor. Seglingen fordrar därför oavbruten uppmärksamhet.

Bygg själv Eder båt,

Handbok i enklare båtbyggeri av John Svensson – Från sjunde upplagan utgiven 1960

Att vara djärv är ej det samma som att vara oförsiktig, och att vara djärv på sjön kan vara en dygd, men det kan även vara en odygd. Djärvheten får ej gränsa till slarv eller övermod. Båda dessa ovanor böra bannlysas av seglare.

Segla aldrig i storm för nöjes skull.

Segla aldrig för fasta skot.

Ha alltid barlast och inventarier väl stuvade och i ordning, så de ej rubbas av båtens rörelser.

Överlasta aldrig båten med folk. Det är den farligaste barlasten man kan ha i en liten båt.

Vid kryss och stark sjögång bör man undvika att vända just då särskilt stora vågor komma.

Undvik helst att gippa (kovända) ty det är en farlig manöver

Följ med oavbruten uppmärksamhet vind och vågor i synnerhet i byigt väder.

Glöm aldrig några inventarier i land.

Alla lösa ändar och allt "löpande gods" bör vara väl i ordning och alltid ligga klara på sin plats, så att de ej bli tilltrasslade.

Man bör sträva efter att få "känn" på sin båt, veta vad den tål och hur den skall skötas.

Ett livbälte eller livboj bör alltid finnas för varje person i en farkost och om man än går ut i det vackraste väder bör man vara väl försedd men nödig attiralj.

Gå aldrig till sjöss utan kompass.

Var alltid stilla i en liten båt.

Håll alltid god utkik och var alltid uppmärksam vid rodret.

Kom ej nära land eller bryggor med hög fart.

Dessa enkla ord äro som nämnts i huvudsak ägnade åt nybörjare och amatörer i segelkonsten. För vana seglare äro de överflödiga.

30. Båtvett.

När man vistas i en farkost, den må vara stor eller liten, får det inte glömmas att man är hänvisad till ett begränsat utrymme på ett vanskligt och oroligt element och att ett felsteg eller en oförsiktighet kan få ödesdigra följder.

I en liten båt i synnerhet gäller det att vara "balanserad", dvs. att under båtens ofta oväntade rörelser alltid stå på säkra ben. Skall man nödvändigtvis byta plats i en liten båt, är det bättre att försöka krypa förbi varandra än att gå upprätt, med risk att förlora balansen.

Man bör aldrig hoppa ner i en båt från en kaj eller brygga, ty även om båten är förtöjd, så kan den glida undan så att man förlorar balansen och faller i vattnet. Dessutom kan båten på så sätt få en läcka om man hamnar på ett ömtåligt ställe.

Men har man plumsat i, med eller utan slarv, och skall försöka ta sig upp igen, med eller utan hjälp, så bör det inte ske mitt på båtsidan utan vid ena ändan.

Är man ute och ror eller seglar, så skall man inte hänga ut över relingarna eller hålla armar och ben i vattnet. Inte vagga vårdslöst med en liten rank båt eller försöka trycka ner relingen under vattnet. Inte leka med faran. Sådant är inte båtvett.

Båtvett betyder först och främst:

Att man kan sköta en båt, eller på ett vettigt sätt försöker lära det.

Att man är försiktig i en båt under alla förhållanden.

Att man tar hänsyn till andra båtar i farvattnet, och ej försöker skrämja dem genom att segla nära, stjäla vinden från dem, eller vika i sista ögonblicket.

Att man inte sätter en ära i att vara dumdrigtig, vilket oftast är det samma som okunnig.

Att man inte går till "vädens" i en liten segelbåt.

Att man ej seglar vårdslöst för att visa sig dristig, vare sig man har passagerare eller ej.

Att man håller sin båt väl i ordning, ren och snygg.

Den som inte har båtvett, är en båtdrulle och typen förnekar sig inte, om den anträffas på land eller vatten.

Äger man däremot båtvett – och praktiserar det – är man en "gentleman på sjön", vilket inte vill säga litet.

För att inte bliva alltför tröttande skall jag ej fortsätta längre, utan endast uttala en förhoppning om att denna lilla bok måtte fylla sin uppgift, nämligen den, att var och en som har intresse därför, på egen hand skal kunna bygga och lära sig sköta en liten båt på ett tillfredsställande sätt.

Båtsporten, rätt använd, är ett av de ädlaste, sundaste och mest fostrande nöjen.

"Det är roligt at segla så länge man är ung, och det blir kärare för varje år", säger en känd båtvän.