



# Klassisk renovering av välkänd träbåt

Idag finns det många specialprodukter för våra gamla träbåtar. Båtliv har renoverat friborden på en campingbåt i mahogny från 1960-talet med 1-komponents produkter som i huvudsak innehåller olika typer av oljor. Text & foto: Lars H Lindén



**TRÄ HAR VARIT** det klassiska båtmaterialiet i årtusenden och det finns fortfarande gott om fritidsbåtar i mycket gott skick. Träets naturliga fiende är rötan, men denna ”process” kan förhindras med hjälp av alla nya produkter i form av oljor, fernissor och lacker som numera finns på marknaden.

Vi har följt en totalrenovering av friborden på en över 50 år gammal klinkbyggd campingbåt i mahogny. En så kallad Electro-luxbåt, som är urtypen för den

klassiska campingbåten och ritad av välkände CG Pettersson redan i slutet av 1940-talet.

Vår båt har varit epoxibehandlad i ett tidigare skede, men dessa 2-komponentslacker är för ”hårda” och tättslutande för vissa träslag som ständigt är lite ”rörliga”. Resultatet blir sprickor i lacken och här letar sig vatten in. En förruttelse hade startat längs friborden och framför allt i stävparket.

Men båten kom in och fick vård innan det hade gott för

långt. Dan Snöbohm, träbåtsnickare och utbildad vid båtbyggarsskolan i Storebro, fick uppdraget att totalrenovera friborden. Proceduren tog åtskilliga veckor inomhus, där den mesta tiden gick åt till torkning.

**DENNA GÅNG FICK** båten en 1-komponentsbehandling i flera steg med produkter från holländska Epifanes. Det var en procedur som omfattade renskrapning, slipning, avfettning, betsningsimpregnering och slutligen klar-

lack i flera omgångar. Den sistnämnda är en traditionell blank, oljebaserad klarlack med ett extra UV-filter. En elastisk lack som passar ”rörliga” träslag och som tål en hel del slitage.

Hela arbetet bör utföras i en uppvärmd, dammfri lokal med en temperatur på minst tio grader och en luftfuktighet som inte överstiger 85%. Undvik direkt solljus.

Renoveringen av båten beskrivs i sin helhet i våra bildtexter på nästa sida. ☛





Alba

YAMAHA

40



Renoveringen börjar med renskrapning av den gamla lacken. Dan Snöbohm arbetar helst med varmluft och en vass sickel (= skrapa) som normalt används till parkettgolv. Fernissan får inte bli bränd, utan endast bubbla upp lite grund. När allt är klart går man på med parkettsickeln ytterligare en gång (utan varmluft) eftersom detta ger mindre sliparbete i nästa steg.



Slipningen börjar med maskin som bör vara kopplad till en dammsugare. Man börjar med ett grövre 80-papper och fortsätter i flera steg ner till ett finare 180-papper. Sedan samma procedur för hand med flera olika papper för att få bort diverse ojämnheter (gropar) som maskinen brukar skapa. Slipa i träets fiberriktning.



När båten är färdigslipad kan man välja antingen impregnering eller betsning. Dan Snöbohm föredrar betsning först, ty det är lättare att göra förändringar i kulören när ingen olja ligger på. Man betsar för att få tillbaka ungefär samma "ton" som man har i det äldre virket i båten. Normalt räcker det med ett lager betsnings, men vill man ha mörkare stryker man på ytterligare ett lager. Blanda aldrig betsnings med klarlacken, och låt betsen torka ordentligt innan nästa behandling.



Impregneringens uppgift är att skydda träet mot fuktupptagning och minska dess rörelser. Man lägger på så många lager vått i vått så att friborden blir mättade och inte suger längre. Torka av eventuellt överflöd efter cirka tio minuter, annars kan det bildas en hinna som ger problem när man skall lägga på slutlacken. Vår båt behövde åtta strykningar innan friborden var mättade.



Sist, men icke minst, den viktiga slutlackeringen, och här använde vi en 1-komponents högblank klarlack. Den är elastisk och ger ett bra skydd mot vatteninträngning. Efter åtta lager var friborden mättade och alla porer i mahognyn välfyllda. Mellan varje lager behövs minst ett dygns torktid. Mellan varje lager måste man vatten- eller torrslipa.



Efter flera veckors torkning, renovering och ytbehandling av friborden är Electrolux-båten klar för sjösättning. På akterspegeln hänger en ny fyrtakts utbordare på 40 hk.

### Fakta om Electrolux-båten

Campingbåten gjorde att "vanliga" människor hade möjlighet att komma ut på sjön. Dess historia börjar redan i slutet av 1930-talet då semesterlagstiftningen ledde till ett nytt, folkligt nöje – campingen, till lands och till sjöss.

Electrolux-båten, ritad av C.G. Pettersson, är urtypen för den klassiska campingbåten. Men det var först efter andra världskrigets slut (1945) som Electrolux kom in i bilden. Företaget hade samarbetat med motortillverkaren Archimedes under krigsåren 1939–1945. År 1941 köpte Electrolux Archimedes-fabriken och 1944 övertogs tillverkningen av Penta utombordsmotorer.

Här föddes tanken att sälja en komplett båt med motor, till vanliga människor och till ett lågt pris. Succén var given och vissa år såldes mer än 1000 båtar om året. Båttypen kallades "Archimedes-Penta" och såldes av Electrolux båtsektion, men i folkmun blev det "Electroluxbåten" rätt och slätt. Denna populära campingbåt grundlade faktiskt den design – med akterspegel, fördäck, vind- och sidorutor – som kom att stå sig ända fram till 1960-talet.



Produkterna som vi använde är från Epifanes. Från vänster Easy-Flow impregneringsolja, 1-komponents högblank klarlack och till höger en betsnings i mahognykulör.

#### Fakta om produkterna

##### Epifanes Easy – Flow Impregneringsolja

Framställd av naturliga oljor i huvudsak linolja och kinesisk träolja. Produktens molekyluppbyggnad gör att oljan har mycket lätt att tränga djupt in i träet. Volym 1 liter. Pris 275 kr.

##### Epifanes Mahogany Bets

En ljusåkt specialbets för klassiska mahognybåtar. Volym 0,5 liter. Pris 120 kr.

##### Epifanes Högblank Klarlack

Traditionell högglanslack som är baserad på en blandning av linolja, kinesisk träolja och fenol resiner. Den tränger djupt in i trä och har ett effektivt UV-filtre. Volym 0,5 liter. Pris 220 kr.