

Från smedja till båtvarv

Min far Carl M Risberg, som hade smedjan på Nedangårdsvägen 1, hade i sin ungdom arbetat på en bilverkstad i Ängelholm. Han berättade ofta om de många båtar som seglade på Rönneå, vilken slingrar sig genom Ängelholm och mynnar ut i havet vid Skälderviken.

Senare drömde jag väl också om en båt, som kunde ta mig ut från sommarstället i Mäsinge till Hallands Väderö. År 1966 fick jag möjlighet att låna en form till en 5 m lång snipa, far var inte svår att övertala och vi satte igång och plastade upp en båt. Den utrustades med en encylindrig Volvo Penta dieselmotor och en enkel överbyggnad i trä.



Många var de båtturer, som jag gjorde med familjen och goda vänner, till den underbara Hallands Väderö. Båtens djupgående var inte större än man kunde lägga till vid stranden nästan överallt.

Efter några år med den båten började jag fundera på en lite större segelbåt, att köpa en färdig båt var inget alternativ, den skulle vi bygga själv. Far hade uppnått pensionsåldern men ville hålla rörelsen i gång till hans mångåriga medarbetare Sture Nilsson också uppnått pensionsåldern, sedan kunde båtbygget startas. Två av mina arbetskamrater på ritkontoret i Stockamöllan var också intresserade att vara med, så vi blev en grupp på fyra. Att rita båten själva kände vi oss inte mogna för så 1977 gav vi Båtkonstruktören Knud Reimers, Stockholm, uppdraget att rita vår båt. Reimers hade ritat många segelbåtar och var känd för sina vackra båtskrov.



Fars ungdomsdröm gick i uppfyllelse, när han här styr båten på Rönneå på väg från Ängelholm till hemmahamnen i Ramsjöstrand.

Samma år startade vi vårt båtbygge, vi visste att det skulle ta lång tid så vi bestämde oss från början att endast arbeta lördagar och måndag kvällar. Vi bokförde våra individuella arbetstider, så att det inte skulle uppstå någon osämja då någon hade förhinder någon dag under de många år som arbetet pågick. Slutsummeringen visade att våra arbetstider var väldigt lika.

Nu var det ingen liten båt vi gav oss i kast med. Det var en havskryssare, 9,6 meter lång och 2,98 m bred, masthöjden 12,4 m över däck, med storsegel 23 m² och försegel 20m². Först skulle vi bygga en så kallad plugg, d v s en båt av trä i full storlek, som vi sedan skulle gjuta av i plast och för att få en negativ form. I denna form skulle så den "riktiga" båten plastas upp. För att pluggen inte skulle ändra sig under byggets gång, valde vi att bygga den i spånplatta, som är relativt stabil vid variationer av luftens fuktighet. Det visade sig vara ett lyckligt val, för inte någon gång under hela byggtiden fick vi någon torrspricka.

Reimers ritningar av spanten var ritade i skala så vi ritade in ett rutmönster på hans ritningar, som vi sedan förstörde upp i full skala på en spånplatta. Skärningspunkter-

na där spantkonturen skar vårt rutmönster mätte vi upp och överförde dessa punkter till spånplattans rutnät. Sedan lade vi en lång böjlig linjal genom punkterna och ritade upp



På motsatt sida lite längre akterut håller Ove Nilsson på med bordläggningen.



Bilden visar de utsågade spanten, som försetts med pålimmade träförstärkningar vid konturen, för att vi skulle ha något att spika fast bordläggningen i.



Ribborna till bordläggningen är 50 mm breda och av spånplatta, som vi limmade och spika. Vi hade fräst spår i ribborna där vi lade in en smal remsa av masont. På så sätt blev det som spåntade bräddor. Här ses far och i förgrunden jag då vi håller på med bordläggningen.

konturen. Här lade vi ned den största noggrannhet vi kunde åstadkomma, en felmätning kan resultera i en in eller utbuktning på skrovet.



Nu är bordläggning snart färdig och här håller Krister Nilsson och jag på med partiet närmast kölen. Den är tvådelad, närmast båten är kölen av plast och under den är en blyköl fastbultad. Det gör att man kan gå på grund riktigt ordentligt utan att få någon skada på skrovet, blykølen tar "smällen". (Det har vi testat).



Pluggen är grovslipad och här ser vi för första gången det Reimerska skrovet färdigt med sina mjuka fina former. Nu skall det spacklas och slipas i många omgångar så alla ojämheter försvinner. Sedan är det tid att gjuta av den i två halvor, som blir de formar vi kommer att använda, då vi plastar upp den "riktiga" båten.



Knud Reimers kom på besök för att godkänna pluggen innan vi går vidare. Att döma av hans minspel var han rätt nöjd med vårt resultat.



Formen som är i två halvor är färdig och här rullas den ena halvan ut från varvet.



Efter avslutad plastning gällde det att tvätta av redskapen i aceton. För att skydda oss mot styrenångorna från plasten, bar vi alltid andningsmasker med kolfiberfilter och naturligtvis gummihandskar på händerna. Ändå när man kom hem fick man höra: "Usch din andedräkt luktar plast".



Den tunga blykölen göt vi utomhus i en form av betong. Smältugnen värmdes vi med en oljebrännare från en villapanan.

Totalt byggdes det 5 båtar och alla seglar ännu. De flesta har nya ägare, som håller kontakt med varandra via mail. Självt sålde jag min båt på grund av hälsoskäl. Jag fick för några månader sedan ett mail från den nuvarande ägaren av min gamla båt, där han vill ha lite uppgifter om dess tillkomst. Jag citerar: "Eftersom inredningen är av högsta kvalitet har jag antagit att det varit ett professionellt utfört varvsjobb helt i klass med Hallbergs-Rassy båtarna." Nog känns det hedrande att vi har blivit jämförda med ett av Sveriges absolut bästa båtvarv.



Zuleika nr 2 Foto: Bo Hansson, Bjuv.

Text och foto: Carl Risberg, Stockamöllan.