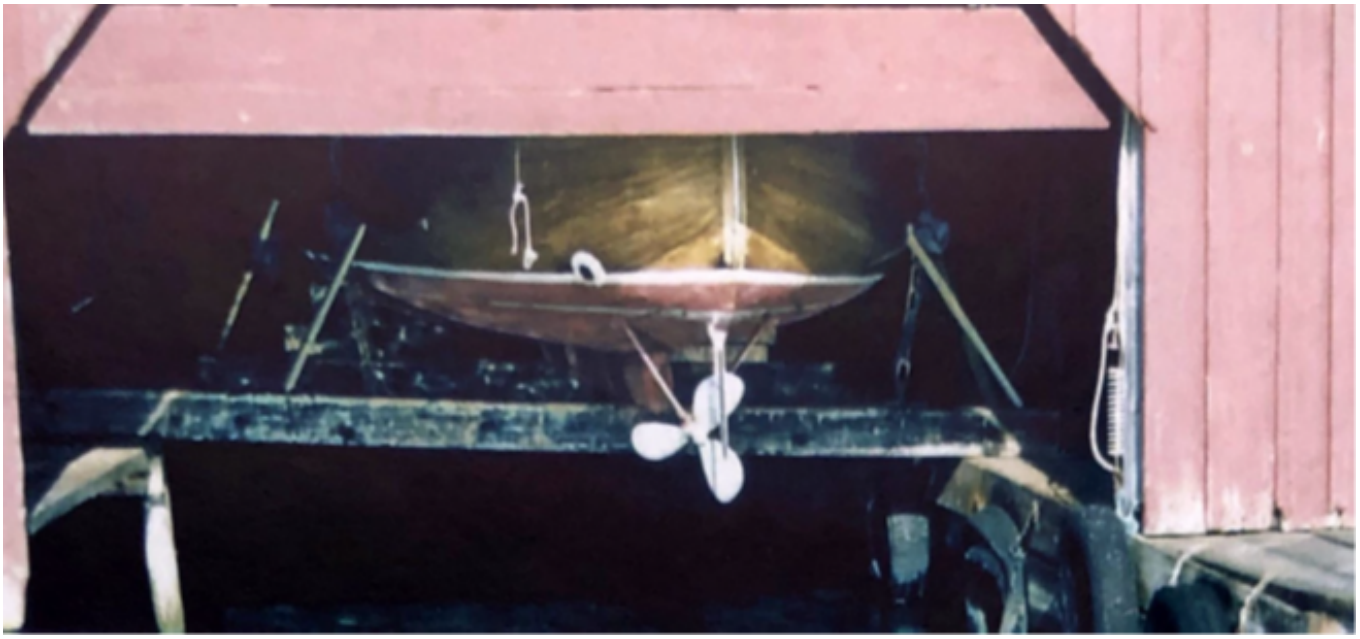
L8 DEN VACKRASTE
RUFFADE SNIPA JAG SETT
-kraftfull och gracil på samma gång



Detta hände i november, så båten var upphängd i sitt hus och bilderna blev därefter — ingen överblick men intresseväckande nog för att ta kontakt med ägaren, som skickade mig bättre bilder och information. Han berättade att hans far varit mästerlots och köpt båten i Stockholm 1953 och kört den till Stedsholmen utanför Loftahammar. Där hade den sedan dess bott i sitt båthus.
Jag föll direkt för båtens linjer. Min första åtgärd var att kontakta Anders Værnéus för att han via sitt kontaktnät skulle hjälpa ti l l att hitta en köpare. Han nappade med sin vanliga entusiasm.

Efter ett par dagar trillade polletten ner: Jag och makan åkte allt mer sällan med SEXAN



som hade blivit lite för obekväm att bo i för oss som hade blivit 55+. Kanske vore snipan något för oss?

Återbud till Anders. Vi åkte ner och besökte båten och ägaren, ålfiskare Göran Stenberg.

Det är märkligt hur mycket större en 8 x 2 meter båt är än en som är 7,7 x 1,6!

Volymmässigt känns den dubbelt så stor. SEXANS mittskott delar också av båten, så att endast den aktre hälften blir boutrymme. Inredningen i L8 (båten är uppkallad efter hustru Lotta) var i original mycket spartansk: Förruff med två kojer, i sittbrunn två säten med skåp bakom, motorhuv och aktersoffa. Resten var som ett dansgolv. Där såg jag möjligheten att bygga in allt som saknades i SEXAN: pentry, kyl, rinnande vatten med avlopp, vattentank i förpiken, värme med mera. Vi bestämde oss — L8 ville vi ha! Under vintern tog jag kontakt med Djursholms Båtvarv på Skraggen för att om möjligt få tag på ritningar. Varvets arkiv fanns hos fru Gunborg Fager- man, änka efter Tore Fagerman, en av C-A:s söner. Ritningsarkivet förvarades i en pappersväska och en ICA-kasse. Gunborg bjöd Lotta på kaffe medan jag försik tigt rullade upp den ena rullen efter den andra. Tyvärr inget napp. "Då får vi ringa till Nils", sa Gunborg. Nils är Tores bror. När jag beskrev båten som spetsgattad nappade Nils direkt. "Jasså spissgattern, finns den kvar, kul! Den spika de brorsan och jag ihop 1939 åt en elektriker Bergman i Djursholm. Han hade sommarnöje på Möja och där åkte gubbarna i spetsgattade båtar, så det ville han också göra. Det är den enda snipa vi någonsin har byggt. Vi tog ut den ur en enda stock, la i en Gray 4:a — den gick som ett ’skott!



Vem kan motstå en snipa som inte sätter sig i sin aktervåg?
Den kommer ju upp en båtlängd bakom!

Pang! På någon minut fick jag fakta som Nils hade haft lagrade i minnet under 63 år! Själv var han 84. Nåväl, ingen ritning, men båten var i orört originalskick så när som på motorn.
I maj 2002 åkte Lotta och jag ner för provtur och köpslående. Ålfiskare Göran hämtad oss i L8 (som då ännu inte hade något namn, bara registreringsnummer). Båten fungerade, men allt mekaniskt, från styrning till maskineri, var svårt slitet. Vi gjorde upp affären i ålfiskarens kök och jag passade
även på att inhandla tre av hans väl inrökta men avlagda pipor. Väl landsatt i Loftahammar plåtade jag L8 när hon stack i väg.
Renoveringsbehovet visade sig vara ganska säreget — över vattenlinjen helt intakt, under var rostskadorna jättestora. Allt järn, som spant, bottenstockar och kölbultar, hade tokrostat. Troliga orsaker: båten hade varit bruksbåt, använts långt in på hösten, sedan hängts upp i båthuset någon halvmeter över vattenytan. Där fick den hänga tills isen hade gått upp — på med bottenfärg och ner i sjön. Båtstackarn hade inte fått torka ur på femtio år! Det finns ingen galv i världen, särskilt i ek, som klarar det



Ruttet spant

Över vattenlinjen var det som sagt desto bättre. Tack vare förvaringen i båthuset hade hon renskrapats endast en enda gång. Då är det mycket båt kvar!
En stor lycka för mig och alla andra träbåtsdårar var, när Thomas Larssons mästerverk
Träbåtsrenovering kom, därtill just när jag som bäst behövde den. Att byta ut samtliga

stålspant och bottenstockar är ingen lek. I boken finns kompletta anvisningar för alla moment. Dem följde jag utom på en punkt: I stället för att skeva de rostfria vinkeljärnen för anliggning mot bordläggningen monterade jag dem mot en sula av förtjockad epoxi mot plastfolie. Fördelar: Perfekt passform utan skevning. Nackdelar: Spanten fick skruvas fast under härdningen, tas bort igen för putsning och borttagande av folien och därefter slutmonteras.



Akterut isärplockat



Slaget före renovering



Akterut renoverat

Delar av kölen midskepps och akterut samt båda stävknäna fick bytas på grund av rostskador. Samborden byttes i samband med detta. Särskilt tack till Anders Wretling som jag hade nöjet och nyttan av att ha som granne på varvet, där han så där i förbigående renoverade en av sina 5:or.
När jag skriver detta erinrar jag mig att Anders och jag var grannar även på Margretelundsvarvet, när jag gjorde i ordning SEXAN och han renoverade AIRAWATA. Vi höll båda på lika länge i antal år räknat, skillnaden var den att hans båt var nio gånger större! Räknat i volym alltså. Då förstår ni hans kapacitet. Ett par sambord?
Lappri...
När renoveringen av bottnen var klar försåg jag båten med ny rodergenomföring i brons samt hjärtstock och kvadrant från Capella Marin, som naturligtvis fick leverera även propellern. Ny rostfri bensintank med pump och filter installerades, styrlinor och block i rostfritt monterade jag också.
När det kom till den nya inredningen jag planerade, fick jag bekymmer med att anskaffa mahogny. Båten var ju byggd av en enda stock, så färg och textur var ju viktigt. Här kommer Thomas Larsson åter in i bilden. Han gjorde vid den här tiden en underhandsbesiktning av båten, så jag kunde få ett försäkringsvärde. När jag berättade för honom om problemet med virket, sa han att han hade ett större parti av samma slags mahogny. Han hade köpt det från ett nerlagt orgelbyggeri i Torshälla! Det var bara att specificera vad jag behövde så kunde han leverera hyvlat och klart. Snacka om flyt!

Inredningen blev, efter mycket skissande, som jag hade tänkt mig — utdragbar dubbelkoj i sittbrunnen (att krypa in i den lilla ruffen, utan några ventiler, var inte aktuellt), pentry med

gasol och kyl, avlopp och rinnande vatten. Den gamla bensintanken sammanbyggd med en tvåstegs trappa ersattes av en rejäl trestegsdito (bensintanken skrotades förstås.
Ny motorhuv anpassad till den nya inredningen konstruerade jag också. Den oregelbundna oktogonen tillverkades som byggsats hos Thomas Larsson.
En fin kommentar i reportaget i Vi Båtägare (nr 12/2008) signerat Anders Jelving, är att "allt ser ut att vara original". Tack för det och tack för mahognyn från Torshälla!
Den motor som satt i båten var en marinkonverterad Volvo B 16 som aldrig varit sötvattenkyld, så den åkte ur. Genom en annan kontakt från mitt jobb på Sifvert fick jag tag på en fin B 4 B motor med ett udda dubbelt förgasararrangemang som givit den beteckningen B 5 B. Den återfinns inte i någon sammanställning av Volvomotorer. Den byggdes nu om till enkel stigförgasare (höjden!) och försågs med direktbackslag.
Lasse Beijner (LB Motor) gick igenom motorn och gav den rostfria ventiler (blyfritt) och balanserade hela maskinen. Under den välisolerade huven susar den nu mycket trivsamt. Den är sötvattenkyld och har rostfri avgaslimpa. Benny på Margretelundsvarvet installerade helt nytt elsystem.
Ett strålande jobb utfördes av min gamle vän kapellmakare Lasse Almér, som sydde upp 22 kvm kapell som har ståhöjd för mina 1,77! Båten är faktiskt biffig nog att inte se fånig ut trots så stort kapell. Lasse sydde även upp samtliga dynor till full belåtenhet.
Sjösättningen blev sista veckan i augusti 2007 och avsikten var att köra L8 till nya hemmahamnen Stallmästaregårdens Båtsällskap. Krångel med förgasaren gjorde att jag snöpligen fick ta bogsering dit. Tack igen Anders Wretling!
Lotta och jag är jättenöjda med L8. Komfort, sjövärdighet och — kanske viktigast — hon är den vackraste ruffade snipa jag har sett. Kraftfull och gracil på samma gång.

Ulf Henrikson