

LÄRKTRÄDEN I HAGA  
GAV  
TRETTIO ÅR VID BANDSÅG OCH SKOT.

Karl-Erik Leeb, 2013-12-26

Jag byggde en liten engelsk kutter som jag döpte till Elin av Värmdö och sjösatte henne 1982.

Namnet var mig särskilt varmt om hjärtat eftersom det är efter vår yngsta dotter, Elin, som föddes några år tidigare. Elin av Värmdö var jobbigare att tillverka, men det var behagligt och jag tröttnade aldrig.

Initieringen av bygget skedde år 1969, då naturens makter ställde till en ovanligt kraftig storm, som fällde många stora träd i skogarna. Bland dem också 6 stycken jättestora lärkträd som planterats av Kung Gustav den tredje, när Hagaparken anlades.

Kalabalik rådde i parken efter stormen. Fallna träd låg huller om buller över allt, en del halvfallna, lutande och var farliga att gå under. Slottsträdgårdsmästaren lät mig därför förvärva de magnifika lärkträden förmånligt, särskilt eftersom han nog tänkte att det finaste som kunde hända var att de skulle förvandlas till ett skepp, när de nu inte fick stå kvar i sin majestätiska tillvaro.

Innan stormen kom hade jag beundrat träden många gånger och fantiserat om att kunna bygga en båt av dem. Fantasierna hade sin rot i erfarenheter från renovering av en dansk snurrevadskutter på 18 tons displacement, vars namn var Donna\*. Då jag ofta, trött, tänkt att det vore bättre att bygga en ny båt i stället för att riva och lappa i en gammal.

När jag så började röja och stycka de jättestora träden, tretio meter höga och med en diameter av närmare en meter, fick jag flera gånger besök av en gammal man, boende i de närliggande finnstugorna, Han iakttog mitt arbete intresserat och berättade att träden planterats under Drottning Kristinas tid. Det har jag trott, emellertid har jag nu efter alla år fått anledning att undra om trädens ålder verkligen kan stämma.

\*Se uppsats i SXX:s årsbok 1973, "Med Donna i holländska kanaler".



Kung Gustav den tredjes lärkträdsallé, med träden som är kvar och Elin, Sylvia samt kungspudlarna Tiger och Joppe, år 1992.

Hagaparken anlades av Kung Gustav den tredje med hjälp av parkarkitekten Piper, för 250 år sedan. Den visionäre Kungen ville utforma parken, enligt vad modet bjöd, som en engelsk park med kurviga skogskanter och stora gräsytor som öppnade sig mot sjön.

Man kan tänka sig att Kungen kunde se sig färdas genom raka alléer med den kungliga kortegen i fonden, vid den stora gräsytan. Som en teaterscen, i en uppvisning för folket.

Tyvärr fick scenen ej bli verklig eftersom Ankarström inte hade samma visioner och inte stod ut och satte stopp genom en laddning krut och skrot i magen på Kungen.

Kvar är nu den vackra parken, men som inte blev riktigt färdig, synd att vi inte fick se Kungens fantasi, på grund av Ankarström. Sådär kan man ju fundera medan man bygger en båt av kungliga trä. Med tiden har jag kommit att ifrågasätta, om det verkligen kan vara möjligt att lärkträna är från Drottning Kristinas tid, som den gamla mannen sade, det vill säga för 350 år sedan. Gustav den tredje verkar vara mer troligt. Å andra sidan har jag läst att "Hagaparkens vänner" anser att träden trots de enorma dimensionerna är avsevärt yngre.

Lärkträden ingår i en allé som löper från finnstugorna i riktning mot vattnet och Gustav den tredjes paviljong. De största träden är av liknande storlek och alltså lika gamla. Det är beklagligt att jag inte tog tid till att noga räkna årsringarna medan jag kunde, innan uppsågningen till plank skedde. Det är inte så lätt man bör helst ha mikroskop och vara noga. Nu har jag emellertid, sent om sidor, hört mig för hos den kungliga parkförvaltningen om det skulle vara möjligt att ta ett prov från en av stubbarna som finns kvar och då visade det sig så turligt att ett av de kvarvarande träden nyligen avverkats, på grund av en skada, och genom välvillig hjälpsamhet av Daniel Hedin och Henrik Niklasson vid Kungliga slottet, Hagaparken, har jag erhållit en skiva av trädet tagen i brösthöjd. Skivan har en diameter av 800 mm och nuvarande ålder är 230 år. Kungen mördades för 222 år sedan.

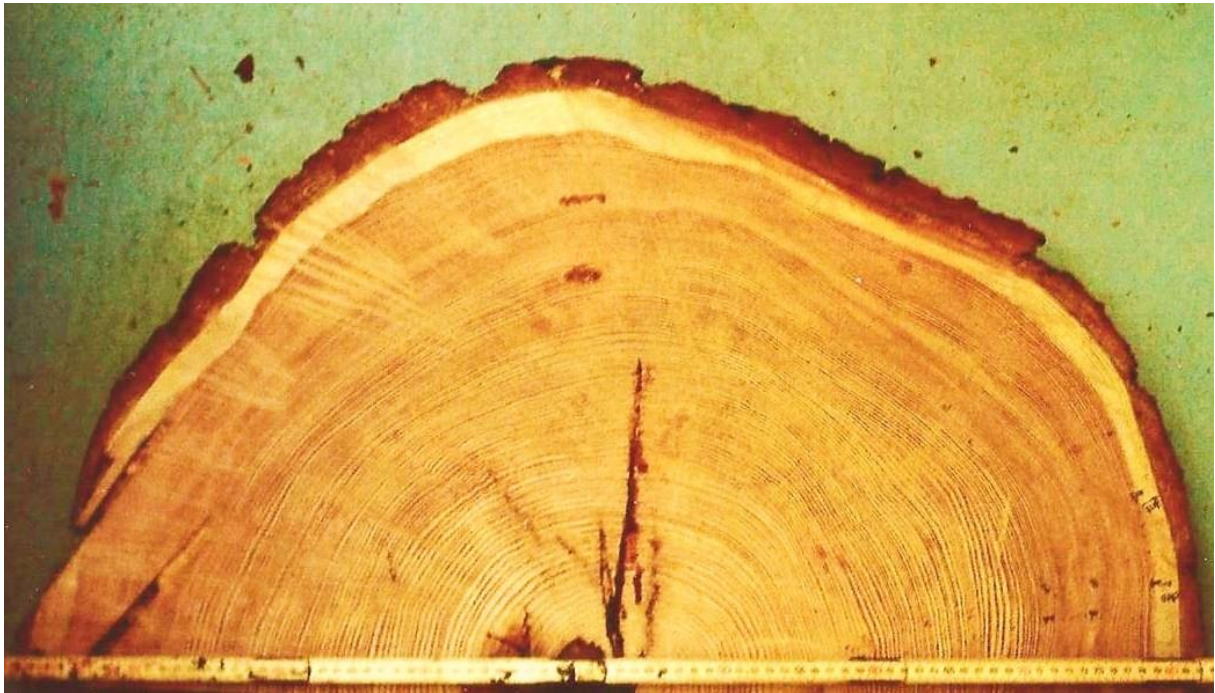


Slipning för att tydligt se årsringarna.



Räkning av årsringarna i mikroskop

Lärkträ är ett bra båtbyggnadsvirke som skänker ett mycket gott rötskydd.



Tvärsnitt av en lärk tagen i brösthöjd och med en diameter av 82 cm. Praktiskt taget hela diametern består av kärnved.



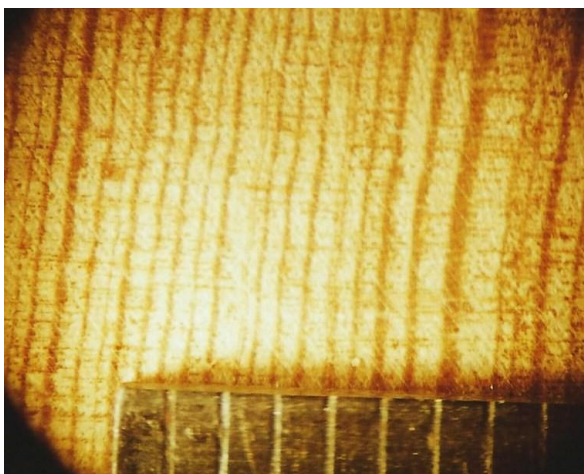
Årsringarna sitter mycket tätt där trädets ålder närmar sig 100 år.

Engelsmannen Edgar J Marsch har noga undersökt och beskrivit hur fiskebåtar byggdes i England och Scotland i slutet av 1800-talet och i boken "sailing drifters" beskrivs fantastiska

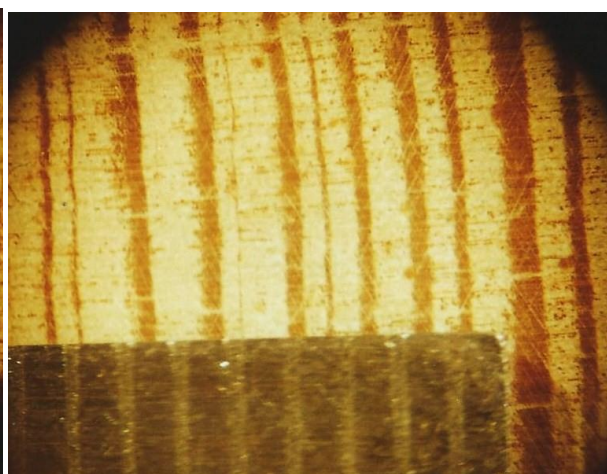
30 meter långa båtar "zulus", som i Scotland alltid byggdes med kavelbordläggning av lärkträ. Precis som med furu är det emellertid så att mogna träd med mycket kärnvirke är nödvändigt, om det är så att man önskar en båt som inte skall ruttna.

En egendomlighet med lärkträ är att det innehåller mycket garvsyra, precis som ek. Om man lägger sågen eller yxan på nyfällt virke blir stålet snabbt rostigt och träet svartnar genom garvsyrans reaktion med järnjonerna.

För den som funderar på träbåtbygge kan kanske sibirisk lärk vara en möjlighet, men ett tips är i så fall att försöka välja kärnan och att plocka igenom plankhögen och välja tunga plankor och naturligtvis får ju virket vara torrt.



Tätvuxet parti vid 120 år, mätskalan i underkant visar 1 mm för varje skalsträck.



På några ställen finns svaga ringar som är Svåra att tyda. = 10 års osäkerhet.

När mina plankor sågades ur de flera ton tunga timren, genom ett närmast heroiskt arbete av besättningen på Djurgårdsförvaltningens såg vid Fiskartorpet, fick jag njuta av doften från de stora fuktiga, honungsgula plankorna som staplades till torkning, fram till 1975 då bygget påbörjades. Under tiden studerade jag olika båtmodeller, i gamla böcker och på museer samt ingenjörskonsten för skeppsdesign och konstruktion.



Några av Gustav den tredjes lärkträd som fortfarande står i Hagaparken.

Strax före byggstarten inrättade jag och min pappa ett båtbyggeri på mina föräldrars tomt vid Stavsnäs. Vi hade tur vid inköp av bandsåg, kutterhyvel och andra verktyg för båtbyggnad. Några veckor innan vi skulle påbörja bygget av snickeriskjulet, härjade en pyroman bland brädgårdarna i Åkersberga och vid en genomresa fick jag syn på de svarta brädhögarna. Försäkringsbolaget var precis där och inspekterade förödelsen och då fick jag köpa en stor hög för 200 kronor. Precis som jag hade tänkt, såg högen värre ut på utsidan än inuti, där plankorna var felfria. Det märkliga var att virket räckte precis till huset, reglar, takstolar och paneler. Mycket lite fattades och inget blev över. Det var som en välsignelse från ovan. Stormen med drömtimret för båtbygget, virket till huset och på det sättet fortsatte det med kompletterande båtbyggnadsvirke i form av alm, ek och furu från Hagaparken, kärnfuru från skärgården och magnifika, med hjälp av proppborr särskilt utvalda furubjälkar från det stora, hundra år gamla, tullmagasinet som revs på stadsgården.

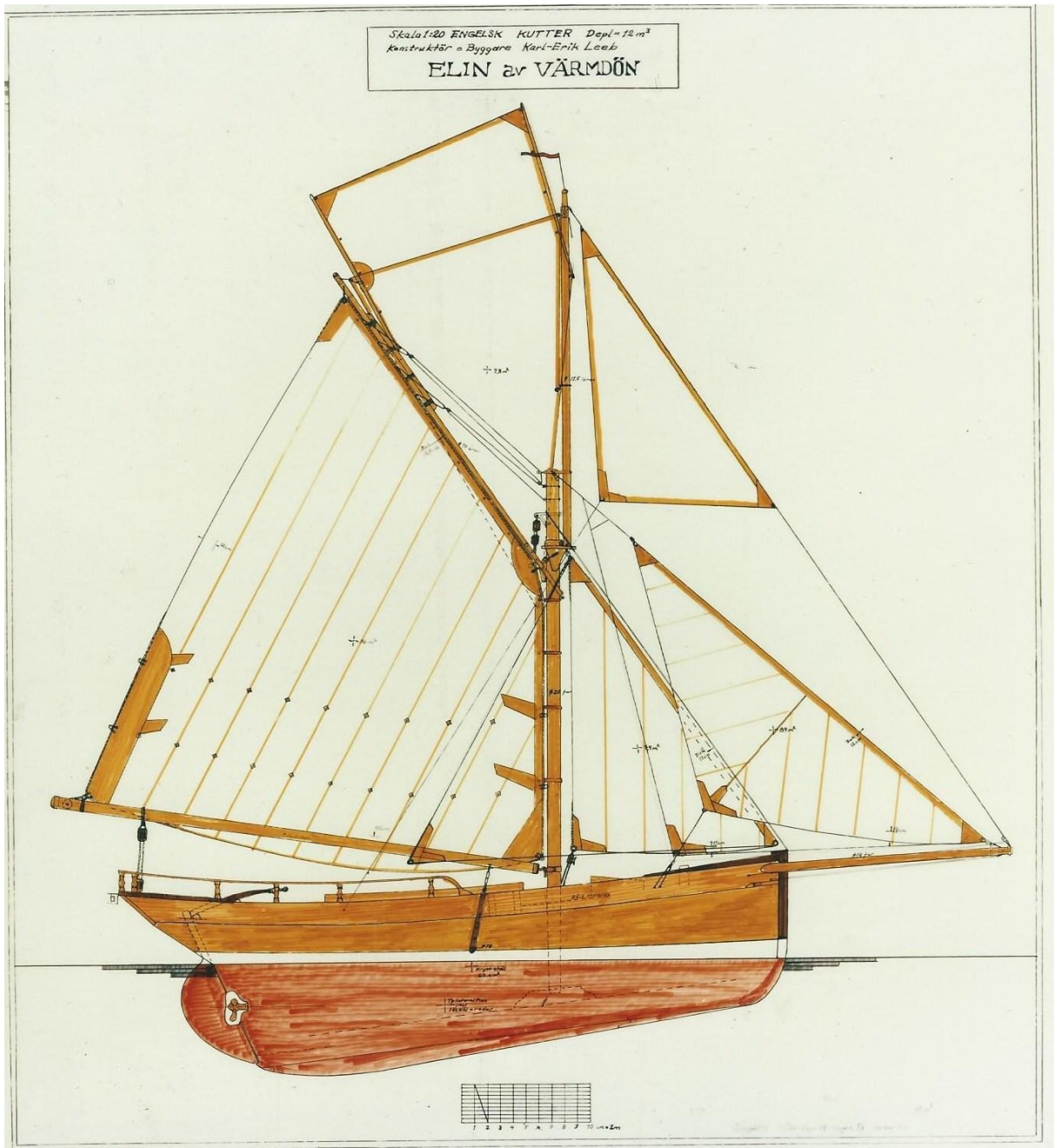
Medan virket torkade, så ritade och beräknade jag flera olika båttyper. Ett tag var jag inne på en jättestor katamaran eller proa. När jag berättade det för Lars Lennmor, skutspecialisten och besiktningsmannen på Yxlan, skrek han "Å fy f-n ska du bygga en sådan där flotte" och när jag berättade för en annan god vän som jag har om hur fort proan kommer att segla, sade han, "vad skall det vara bra för"? Jag tänkte på detta och mycket annat och sedan blev det en engelsk kutter eller som dom säger i England, en fishing smack.



Bandsågen, stor nog att klyva 300 mm.



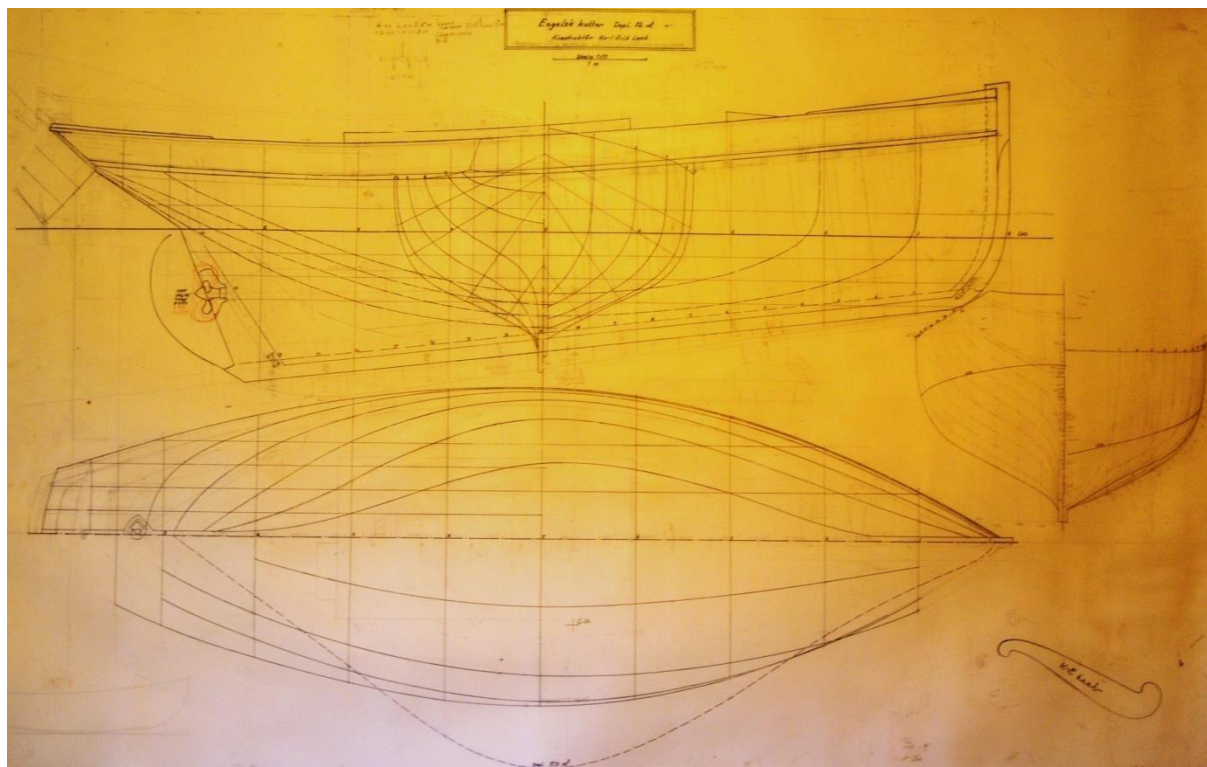
Ångpanna och baslåda.



Segelritning på Elin av Värmdö.

Båtkonstruktion och beräkningar är, ingenjörsmässigt sett, avancerad konstruktionsteknik, men det finns gamla etablerade metoder, exempelvis för beräkning av volymsfördelning. Numera används datorer men båten blir inte bättre för det.





Linjeritning och displacementskurva på Elin av Värmdö.

Smackens linjer är jag förälskad i och jag fann dessutom en rad sakliga argument för beslutet, att påbörja mitt bygge. Det berättas hur dessa fartyg utvecklades runt Nordsjön och Engelska kanalen under en period då sillen gick till och fisket var en blomstrande näring, då fiskare kunde låta bygga och utrusta fartygen med stolthet. De byggdes i tusentals i Lowestoft, Yarmouth, Brixham och Plymouth, i alla storlekar. De mindre användes i kustnära nätfiske, så kallade drifters och de större trålarna fiskade lång tid till havs under de vresigaste omständigheter som tänkas kan.

Skeppsdesignen influerades av Englands marina traditioner, lotsar och yachter. Sjösäkerhet var naturligtvis en livsnödvändighet och snabbhet eftersträvades eftersom de först hemma med fångsten fick bäst betalt på fiskeauktionen. Varje år kappseglades det i stora regattor bland de största proffs på segling som existerat, nämligen de som sommar och vinter, år ut och år in, i generationer, förtjänat sitt levebröd på havet. De som i vräkande kuling och kolmärker hittade varje tamp och som många gånger fått erfara att det skoningslösa havet tagit kamrater och släktingar vid varje misstag och brist. Ödmjuka men som inte orkar höra på hur nöjesseglare romantiserar. Bland samhällets intelligentia fanns skeppskonstruktörer, designers och byggmästare som fick en mycket stor erfarenhet och som vann regattorna.

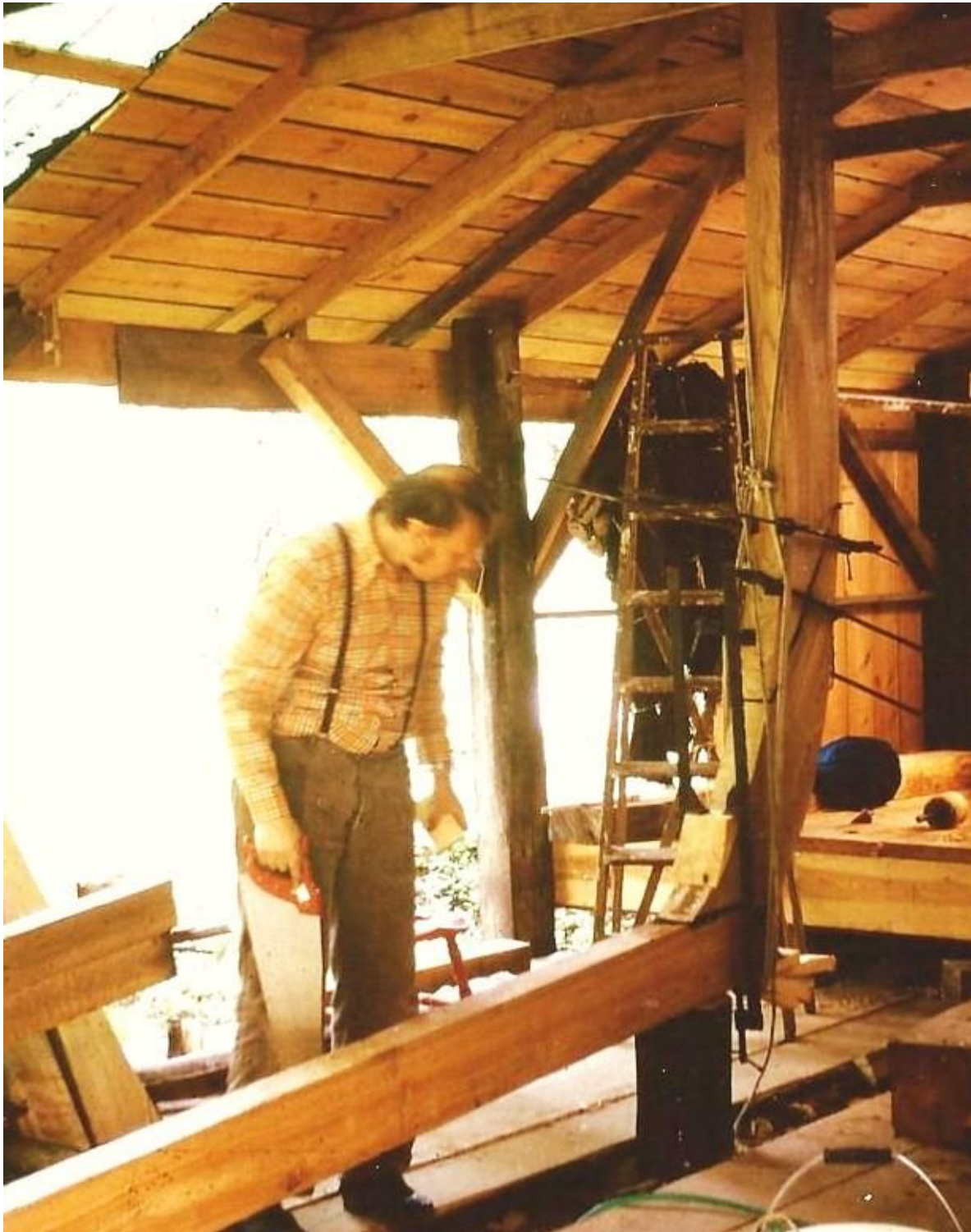


samtida etsning från regatta. London News Sept.17 1887. Brixham regatta.

Mot denna bakgrund förefaller det som om modellen är beprövad, sjösäker, relativt snabb och de är rymliga i skrovet samt på många sätt lättbyggda.

Varför skulle jag då inte bygga en smack? Det frågade återigen min vän Lars Lennmor och om han trodde att jag skulle klara jobbet. Han uppmuntrade mig och jag satte igång med kölen på sommaren 1975. Jag förstod att det, minst sagt, skulle bli ett maratonlopp och ett sådant är ju inte lämpligt att springa i sprinterfart. Jag tog därför en rejäl arbetsdag varje lördag och vilade på söndag, och ungefär halva semestern. Jag brydde mig inte om att rikta in mig mentalt på den färdiga båten, utan först på kölen, sedan på stävarna, sedan på spanten o.s.v. steg för steg.

Efter varje dag hade det inte hänt så mycket, men efter ett år hade det blivit en hel del och efter sju år var det klart för sjösättning. Varje arbetsdag har farsan hjälpt mig och lagat lunch i stugan. Det viktigaste var, aldrig hoppa över en enda dag. Upp och hoppa hur motigt det än verkar, inte ge upp, annars hade projektet varit i fara, det viste jag från början



Starten, kölen av alm och förstäven. Stävknät är ännu ej monterat.



Maria 5,5 år och Lisa 3,5 år tittar på, när pappa lägger upp första spantet på utslaget, 1975.



Spantresningen sliktad och klar och spunningen huggen. Lisa 4,5 år, 1976.

Under dessa sju år har jag haft stor nytta av beskrivningar över gamla metoder för utslag och byggnad, och jag har varit tvungen att lösa en lång rad detaljproblem. Ibland har jag inbillat mig att jag kommit på något smartare sätt att lösa ett visst moment, än vad som är traditionellt. Men det har ofta visat sig att det gamla sättet var det enklaste och mest effektiva. Jag har därför fått en ökad respekt för gamla metoder som vuxit fram genom en blandning av intelligens och evolutionsliknande utveckling.



Laskbricka nitas med hjälp av en specialtving, vintern 1977.

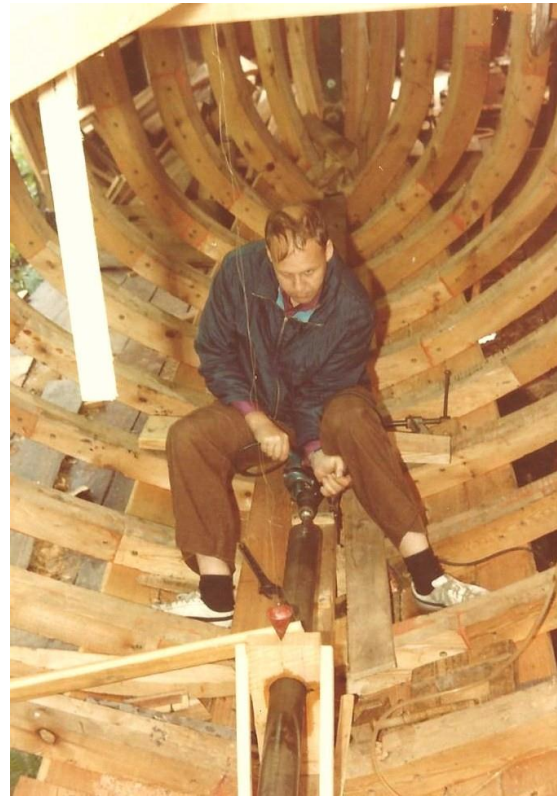
Med detta intet ont sagt om moderna material och metoder, som ju numera kan förefalla oundgängliga. Kruxet är ofta att veta hur gamla båtbyggmästare gjorde. Man kan ju läsa lite här och lite där och prata med gamla båtbyggare. Man skall ha klart för sig att en del författare kan prata i nattmössan och att olika metoder kan ha använts av olika byggare. Man måste tillfoga eget omdöme och fundera, men många böcker är bra och ha boken i ena handen och mitt i spånhögen försöka förstå. Man kan då uppfatta väsentligheter, kanske bara genom att iaktta en bild. Kombinationen av olika beskrivningar och handgripliga erfarenheter är effektiv. Det är inspirerande och avkopplande att arbeta med beprövade metoder. Vid tidpunkten för åbygget var jag anställd för att utveckla den nya telekommunikationstekniken. Den utvecklingen flöt stilla och segt. I mitt eget båtprojekt var resurserna mindre men energi och kreativitet blomstrade.



Sambordet passas in i spunningen.



Bordet i slaget är 50 mm tjockt och innanför spantet finns slagvägaren som också är 50 mm dessa är hopdragna med genomgående bronsbultar.



Ett stålrör filas till en borr, som riktas, varmed hålet i akterstaven borras för prop.-hylsan.



Propellern och reverseringsmekanismen monterad.



Undermasten huggs ur en furubjälke från tullmagasinet 1980.





Tor, min pappa knipsar av pluggar med en skarpslipad hovtång 1978



Sylvia monterar däcksbelysningen i spridarna.



Lisa 7 år och Sylvia skär kopparplåten till förhydning i vattenlinjen.

På den stora sjösättningsdagen stod regnet som spön i backen. Jag hade lovat äta upp mössan om hon inte flöt på vattenlinjen. Därför hade jag målat en ovanligt bred vattenlinje, så jag slapp äta mössa. Elin av Värmdö var en aning tung i gumpen men det justerades lätt genom justering av ballasten. Annars har allting fungerat, hon är välbalanserad och kan alltid seglas med ena handen på rorkulten. Hon är ingen lättvindsbåt men i styv bris går hon som tåget, nästan lika högt som moderna båttyper.



Skarndäck och brädgångsstöttor av lärk och däck av kvartersågad kärnfuru.

. Segelsömnad av tjock bomullsduk.





Sylvia och Elin 3,5 år, båten fernissad 1982.



Sylvia och jag vinschar ut Elin av Värmdö, 1982.

Sedan sjösättningen har vi under tolv semestrar seglat utmed ostkusten till föräldrarnas sommarställe på Listerlandet i Blekinge. Vi har seglat utmed Norrlandskusten och genom Götakanal och runt Skåne. För övrigt har Stockholms skärgård varit det mest självklara rekreationsområdet.



Till segels med de första hemgjorda bomullsseglen på Nämdöfjärden. Foto: Sigvard Eklund



Utanför Nordingrå, vid Höga kusten 1985.

De första åren var Elin bestyckad med en liten tvåcylindrig tändkulemotor av Bolinders fabrikat, på 20 Hk. Den maskinen var i nyskick och kunde, när andan föll på, poleras så att mässingpumparna sken. Maskinen var emellertid i minsta laget och när det blåste motvind, blev den överbelastad och koksade igen i tändkulorna. Detta ledde till att effekten minskade och ibland tillstötte sotbrand i skorstenen. Ett fenomen som är ytterst effektivt, eftersom oerhört kompakt vit rök väller ut i otrolig mängd. Vid vår resa till Höga kusten förvånade vi Furusunds befolkning med en sådan "attack". Numer är Bolindern utbytt mot en kraftig lågvarvig fyrcylindrig Valmet, som i allmänhet endast behöver köras för halv maskin och alltid håller farten.

Med åren har vi hittat en del smultronställen, där vi ofta kan vara för oss själva. Vi ankrar alltid på svaj. Numer har vi en jaktkanot till jolle, den är lätt att ro och fiska ifrån. Långa sträckor har vi funderat ut och testat egna "farleder", där vi ritat in enslinjer i sjökortet.

Favoritställen är exempelvis skärgården utanför Påskallavik och Blekinge skärgård. Även Hanöbukten och Hörvik har periodvis blivit trivsamma tillhåll.



Elin 4,5 år promenerar i blåbärsskogen på Vällö utanför Påskallavik.



Elin, 11 år, fiskar abborre vid Solstaström 1990.



Jag och Sylvia motionerar skeppsgästarna Tiger och Joppe vid Solström. 1990.



Elin och Sylvia pilkar torsk vid Almagrundet hösten 1983.



Ambitionen att segla lugnt och fridfullt i egna "leder" ökar naturligtvis risken för grundkänning. Det är därför en fördel att Elin är urstark och att propellern sitter väl skyddad.



Elin av Värmdö på slip i Hällevik i Blekinge 1982. Pappa sitter i aktern.

Det fotograferas ofta från andra båtar när vi kommer till segels. Det vore roligt om man kunde få del av en del bilder som tagits. När vi ligger i hamn frågas det förstås ofta om båtens ursprung och ålder och det är ju naturligt att svaren är förvånande, men kanske mest när Elin var alldeles nybyggd. Som medlem i skutföreningen blev jag nobbad och anledningen var att jag byggt båten själv?! Man borde kanske förmoda att jag brottats så mycket med problematiken rörande den här sortens farkoster, att det skulle vara kul och kanske tekniskt givande, med ett medlemskap, åtminstone för mig.

En synpunkt som ofta hörs är att Elin skulle vara en "nerskalad" Engelsk kutter, vilket är alldeles fel. Till Sverige inköptes ett antal segeltrålare från England runt sekelskiftet. Dessa var bra fartyg som blivit över när ångmaskin började användas vid trålning. I Sverige kallades dessa för Engelska kuttrar och de var omkring 23 m långa. Vid alla andra länder runt

Nordsjön fanns även mindre båtar med liknande utseende, rak förstäv, relativt djup V-formad bottenvärsnitt, sluttande köl och antingen häck eller akterspegel. De mindre båtarna kom sällan hit. En båt som Elin av Värmdö var alltså vanlig och kunde vara 11-15 m lång och ha stor likhet med de så kallade Engelska kuttrarna. Emellertid, måste en båt som är kortare alltid ha förhållandevis större brädd. En Engelsk Kutter som är omkring 20 m lång, är ungefär 4,1 gånger så lång som den är bred. Det vill säga bredden är då 4,8 m. Smackar av Elins storlek är 3,3 gånger så långa som de är breda. Alltså, en kort båt måste vara förhållandevis bredare än en lång båt. Detta kan man se än tydligare om man iakttar ett klipperskepp som är oerhört smalt i förhållande till längden. Även viktfördelningen och ballast har betydelse. Vid sekelskifte dök det upp relativt små yachter som hade ungefär samma längd-bredd förhållande som 20 m långa smackar och hade rak förstäv och häckakter och för att bli tillräckligt styva gjordes skrovet djupt med mycket ballast, Dessa kallades "planka på kant kuttrar". I båtsportkretsar kallades de även Engelska Kuttrar. Deras beteende i sjö var helt annorlunda än en fiskesmack.

Förklaringen till detta är att skalorna på längdmått, yta och volym förändras olika. Om man ökar längden till det dubbla, så ökar ytan till  $2 \times 2 = 4$ , och volymen till  $2 \times 2 \times 2 = 8$ . De faktorer som bestämmer en båts uppförande är: Seglens yta och båtens styvhet. Styvheten är beroende av undervattenskroppens volym multiplicerat med längdmåttet mellan volymen vid båtens krängning och vikten på båten. Då kan man kanske förstå att förändringar i båtens längd kommer att medföra helt andra relationer mellan längd, volym, vikt och segelyta. Problematiken är komplicerad och därför är det ofta enklast för en designer att efterlikna andra liknande båtar av samma längd. Vikten och undervattenskroppens volymtyngdpunkt samt deras förskjutning vid krängning, är de faktorer som har betydelse för båtens styvhet. Segelytan och placeringen av ytans tyngdpunkt gånger vindtrycket ger den kraft som balanserar mot båtens styvhet.

Det ovanstående är alltså ett försök att förklara varför de inte är möjligt att "skala ner" en båt likformigt i alla dimensioner. Elin har alltså en design som överensstämmer med andra traditionella fiskesmackar av samma storlek och är alltså varken en nerskalad engelsk kutter eller eller plankapå- kant kutter.

Elin av Värmdö är en vacker plattform för avkoppling och en påminnelse om vad man kan skapa av ståtliga trä. Jag tycker om att se på båten, jag kan ligga inne i kogen och titta på kraftiga spant och vägare, jag kan sticka in skallen under durkar och skrymslen för att knacka på lärkplankorna, alldeles friska och täta och jag kan förvånas över vad jag åstadkommit.



Elin med lättvindssegel på Kanholmsfjärden, med August Åström till rors, år 2010-

Formgivningen är resultatet av en evolution frammatad av generationer av intelligenta människor, som med sina liv varit beroende av skepp för att fiska på havet. Det sagolika virket som ramlade ner för mina fötter och om vilket jag drömt, hur skall man förstå det?

Det var "bara" att koppla ihop dröm och verklighet. Fatta beslut och försöka tillämpa hantverket. Konstruera linjeritning, beräkna displacement och dimensioner, skaffa bronsskruv och rätt verktyg, lokal, och lära sig hur man gör. Böcker om gamla metoder är bra. En bok som varit omistlig är "Sailing Trawlers" av Edgar J. March, och när det gäller formgivningen och dimensioneringen har även "Sailing Drifters" av samma författare varit värdefull. Även "Lloyds rules and regulations for the construction and classification of wood and composite yachts" har varit vägledande. Alla materialdimensioner överstiger klassningsreglerna.

Att lära sig något nytt är tillfredställande, att svettas och kämpa och sedan ta ett steg tillbaka och se hur fint det blev. Klart man blir glad när någon tycker att jag har gjort en vacker båt, för då tycker vi likadant. En stor Kutter kan man beundra på ett nära nog perverst sätt. Allt utstrålar en fullständigt absolut ändamålsenlighet, styrka och anpassning, på ett sätt som är svårt att definiera. Det är bara så man blir förälskad. En gång var jag på vippen att vilja skaffa mig en sådan. Men jag insåg att det skulle vara för mycket. Jag ville bygga en ny och då var jag tvungen att anpassa mig till min förmåga. Men Elin av Värmdö är fin, eller hur?



Soluppgång i slätbaken

Värderingsutlåtande

På uppdrag av K E Leeb, Åkerbärsvägen 32, 139 00 Värmdö, har jag den 16 april 1981 besiktigt hans båt i Stavsnäs, där den sedan några år tillbaka varit under tillverkning av honom själv.

Båten, som han även själv ritat, är av typ Engelsk rakstävad fiskekutter med måtten 10,3 x 3,2 x 1,7 m. Hon kommer att föra c:a 62 kvm fördelat på storsegel, foc, klyvare och toppsegel och är således gaffelriggad.

I båten sitter en Bolinder V 3 på 25 hkr.

Hon är byggd på 44 st huggna dubbelspant i furu, bordläggningen är helt i lärk, stävar och köl i alm, däck i spontad furu.

Arbetet med skrov och överbyggnad är avslutat, mast med toppstäng klar men inredning saknas.

Stor omsorg är nedlagd i virkesval och skrovet är skruvat med bronsskruv, som barlast finns blytackor och betongsegment allt demonterbart. Träarbetet är av högsta klass och motorinstallationen vittnar om fackkunskap.

Stocksund den 22 april 1981

INGEMAR WESTMAN BÅTBESIKTNING  
Tel 08/85 79 72, Postgata 19 56 85-3  
Klostervägen 3 B  
182 76 Stocksund

Värderingsutlåtande

Komplement till mitt utlåtande av den 22 april 1981, betr. S/Y "Elin av Värmdö".

Tidigare besiktning gjordes när båten låg på land hos K E Leeb. Nu besiktigades båten i sjön förtöjd vid Skeppsnolmen.

Hon är nu fullt utrustad, segelklar och sjövärdig för överhavsegling, endast en del ytbehandling och smärre kompletteringar återstår.

Rundhult, stående och löpande rigg är av betryggande dimensioner och utförande, seglen är av kraftig bomull och består av storsege foc, klyvare och toppsegel. Hon är riggad med gaffel och masten har toppstäng.

Värmen ombord ombesörjes av en "Reflex" kamin.

Den elektriska installationen är i marint utförande och varje detalj ombord är genomtänkt.

Kallhäll den 7 september 1982

INGEMAR WESTMAN BÅTBESIKTNING  
Tel 0758/566 09 Postgata 19 56 85-3  
Trolovägen 2, Kallhäll  
175 70 Järfalla