



Segelsällskapet Fram  
Museistiftelsen

Märtspikgatan 4F, 414 57 Göteborg

ÖVERLÅTELSE  
~~KÖPEBREV~~

SKÄNKEN

Härmed ~~salper~~ jag ..... Björn Ramél.....

Segel/kosterbåten typ ..... Koster K-25, ..... ca. 7 m x 2.40 m .....

Med senaste kända namn ..... S / Y MONSUNEN S S F - 18.....

Till Segelsällskapet Fram, Museistiftelsen.....

~~.....~~:-.

Ort:

Datum:

Adr:

Bergkvara ..... 03 10 12. Bergkvara Formgiveri .....

SKÄNKARENS

Säljarens namn:

<sup>98</sup>  
385 ~~1~~ BERGKVARA .....

*Björn Ramél*

Namnförtydligande:

Björn Ramél.....

Köparens namn :

Adress:

*Nisse Dunér*

Skagens Fyrs V. 9, .....

Namnförtydligande:

423 40 TORSLANDA.....

Nisse Dunér .....

## MONSUNEN:

### MÅTTSPECIFIKATION:

LÄNGD: 7.0 meter i spunning.  
BREDD: 2.4 meter.  
DJUPGÅENDE: 1,3 meter.  
KÖLVIKT: 900 kilo Gjutjätn. Har även haft 100 kg invändig ballast.  
SEGELYTA: 20 kvm. Har varit omriggad till 22 kvm men återförts.  
MASTHÖJD:  
BYGGD ÅR: 1943.  
BESTÄLLARE: Åke Eliasson.  
REG. NR: S S F - 18, K-22-1.  
ÄGARE: Åke Eliasson,  
Kjell Molde, Saltsjöbaden.  
Ola Skogler, Kalmar.  
Tomas Kinning, Kalmar.  
Björn Ramél, Bergkvara. Som skänkte henne till Stiftelsen  
Fram's Museistiftelse.

### HANTVERK:

KONSTRUKTÖR: Arvid Laurin / Åke Eliasson.  
BÅTBYGGGARE: Arvidsson & Karlsson.  
BYGGPLASTS: Svineviken.

### MATERIALDATA:

KÖL OCH STÄVAR: Ek.  
HUVUDSPANT: Ek.  
BASADE SPANT: Ask.  
BORDLÄGGNING: Ek.  
UPPHÖJT VALDÄCK: Mahogny. Dukklätt  
DÄCK: Pine. Dukklätt.  
SARGAR: Mahogny.  
INREDE: Ek, Mahogny och Fur.

### BEHANDLING:

Museistiftelsen har behandlat båten enligt följande:  
Mindre reparationer har utförts på: Roder, durkar och skotpåle.  
Däcket ursprungligen belagt med masonite med baksidan upp har varit dukat, och var trasigt.  
Nu belagt med glasväv som ger nästan samma utseende som den ursprungliga masoniten.  
Valdäck av mahogny, som senast varit belagt med tjock vit plast för att hålla tätt trots solsken  
har belagts med duk lagd i epoxy och har målas vitt.

## MONSUNEN:

### Rapport om hur vi fick henne, och arbetet med att konservera och snygga upp henne:

#### HUR VI FICK HENNE, 2003:

Flera år tidigare var det meningen att vi skulle få placera MONSUNEN i STENA Linjens avgångshall, men när allt var nästan helt klart och bara skulle klubbas på ett styrelsemöte, sammanföll detta med att ett hundratal personer skulle sägas upp p g a att spritförsäljningen ombord på Danmrksfärjorna skulle upphöra. Det stälpte idén. Båten var då till salu, och jag hade i samband med detta haft mycket nära kontakt med Björn Ramél genom flera samtal över telefon.

En kväll på våren 2003 ringde Björn och sa att vi kunde få båten till Stiftelsen. Han hade tydligen inte lyckats sälja henne. Eftersom han mestadels bodde tillsammans med en frilla i Stockholm var han angelägen att få bort den från Bergkvara snarast. Ingemar Fredriksson kände till och tipsade om en lastbil för båttransporter som han lånat för att kappsegla Folkbåt på olika ställen, den fick vi hyra, och Erik Benjaminsson erbjöd sig direkt att köra, för han hade lastbilskort. Det blev en rask tur genom Sverige och MONSUNEN hamnade på Tångudden där Morgan fixade en träställning under henne, ställd ovanpå en av de båtagnar Alf fått av Grefabs vakter i Hinsholmen.

Under tiden hade jag fått löfte av Peter Hartzell på Grefab att få stå gratis inne i en hall på Torslanda under sommarmånaderna. Det innebar korta arbetsresor under de hektiska dagarna med mer än 100 besök. I Tånguddens träställning var det helt omöjligt att arbeta med henne, och det blev oenighet i styrelsen om vagnens lämplighet, men jag ordnade helt själv en ombyggnad så att den blev ett underbart praktiskt och helt perfekt arbetsredskap. Hela ytan var tillgänglig utan något hinder! Sedan gick jobbet som på räls. Vagnen har senare byggts på ytterligare, för att göra den lämplig för vägtransporter. Den är nu så jättebra och lätt att arbeta i, att jag kommer att ha den som arbetsvagn för alla kommande båtar, medan färdiga båtar får lyftas över till mindre ändamålsenliga vagnar för inrullning i Sjöfartsmuseets lager. Där måste alla båtar stå i rullbar vagn för att kunna ta's emot.

Hämtning och återlämnande av lastbil i Nossebro, och hämtning av båt i Bergkvara tog 30 tim netto med 2 man, och ombyggnad av vagn och transport till Torslanda tog 15 tim. Med lastbil fick vi sedan fraktat henne till Lagunen i Torslanda när den hallen blivit tömd för sommaren.

#### RENSKRAPNING:

Ca 85 gubbtimmar netto exklusive resor etc gick åt för att skrapa och att få ordning på utsidan. Det började med skrapning med värmepistol och båtskrapa 65 tim. Då hjälpte Janne Pålsson till, men fribordet var i så bedrövligt skick att det måste hyvlas. Trähyvel gick inte och Stanleyhyvel fick raskt belägg av lackrester som bildade "lim" på sulan, som dels gjorde den tung att dra över ytan, och dels fäste hyvelspån under som omöjliggjorde vidare arbete. Man fick skrapa sulan i ett och tvätta med thinner. Efter inköp av en kutter som skar bort en till två mm, gick det åter att handhyvla fram en draglig yta. Därefter kom slipning av fribordet med roterande skakmaskin och 50 – 80 papper. Botten lämnades utan slipning. Hyvlingen tog 20 tim netto, och allt blev klart mellan 18 / 6 till 9 / 7 2003.

## KONSERVERING:

OBS! Virket i alla våra båtar är ek.

Sedan började PEG-behandlingen med hjälp av roller. Botten sög så att varma dagar kunde man i bland göra 2 strykningar per dag. Fribordet kunde varma dagar ges upp till 4 strykningar. Förmodligen på grund av att botten hade färgrester som hindrade inträngning medan fribordet hyvlats till rent trä. Möjligen hade ytstrukturen (skrapad resp. slipad) också inverkan. All PEG hade koncentrationen: 85 % PEG och 15 % vatten. Allt virke ek.

Från 10 / 7 till 28 / 7- 03 fick hon 25 strykningar i botten och 50 på fribordet. 25 – 27 hade vi svalt och regnigt väder och då gick inte PEG-en in alls lika fort. Ytan behöll sig våt länge och omöjliggjorde ny behandling, dessutom blev det små PEG-pölar här och var under båten. Dessa kunde man lätt fånga upp med rullen och återanvända, för vätskan som är vattenblandad trängde inte igenom asfaltgolvet. Varma torra dagar blev ytan däremot snabbt torr och fick en vitnande beläggning, som dock försvann så fort ny vätska kom på. Den här tendensen med varierande hastighet av **inträngningen** ser jag ofta, dels mellan dag och natt och vid olika temperaturer. Ändå har jag all PEG i dess "stabila" koncentration, d v s 85 %.

Tidigare har vi bara haft klinkbåtar som fått PEG-behandling, den första började jag med 80 strykningar, efter att ha fått lite goda råd från folk som arbetat med PEG, men ingen av dem med torrt virke, utan bara med sjödränkt surt. TÄRNUNGEN och BORTA fick 50 strykningar och det gick bra. All denna behandling gjordes enligt de goda råden enligt följande mönster: 10 ggr med 40 % PEG, 10 ggr 60 %, 10 ggr 80 % och därefter ren PEG. Tidigare båtar skrapades till största delen ur även invändigt, i fallet TÄRNUNGEN hade hon bara fått olja men ingen lack på insidan. För att komma åt att PEG behandla invändigt måste all inredning lyftas ur. Det är ett stort jobb.

MONSUNEN är en kravellbåt där borden genast ger springor vid torkning, vilket inte syns så väl på ett klinkbygge, men jag försöker ändå att slippa lyfta ur inredningen, och har kompenserat med 100 strykningar utifrån på fribordet, och 50 i botten. Man får experimentera lite, för det tycks inte finnas något orakel att rådfråga som kan ge säkra svar. MONSUNEN är inte limmad i bordläggningen. Byggsdes 1943 innan vattenfasta lim fanns.

---

## PROVNINGAR:

För att få bättre grepp om bästa metod i användningen av PEG, började jag redan i maj 2002 med att slå upp mätta mängder PEG i glasburkar som ställdes öppna i söderfönstret. De vägdes med jämna mellanrum och värdena noterades. Det var dels ren PEG (97%) och dels en mängd utspädd PEG med 40 % vatten. Det visade att ren PEG tog till sig vatten från omgivande luft tills en stabil mättnadspunkt ca 90% uppkommit. Den utspädda däremot släppte från sig vatten med stor hastighet tills ungefär samma stabila blandning uppnåts. Det verkade ju intressant, och nya prov med exaktare ingångsvärden kom igång i slutet av mars 2003. Burkar av Hammarplast i storlek ca 10 x 10 cm, vätskedjup ca 5 cm vid start. Prov med rent vatten i likadan burk gjordes även. All PEG av typ: 400.

Sedan en "stabil" blandning uppnåts, har i stort sett inget hänt på ett stort antal månader, bara lite vågor. Det är därför min förhoppning att vår mycket enkla konserveringsmetod skall visa sig klara förhållandena i en utställningshall, även utan någon kontroll av temp. och luftfuktighet. Alla uppnådda provvärden har ritats in på diagram och listats i sifferform.

---

## DEN FORTSATTA KONSERVERINGEN:

Med ledning av de vunna erfarenheterna blev MONSUNEN enbart behandlad med 85% PEG redan från första strykningen ( som gjordes med rulle, hon var ju kravellbåt.). Nu var det sommar och mina prover hemma stod i ett hus med dygnet runt öppna fönster och balkongdörrar. Då visade det sig att PEG är lite oberäkneligare än väntat. Både båten och provburkarna visade sig reagera på hög luftfuktighet i värmeböljorna och vid disigt och regnigt väder. Den stabila blandningen var inte riktigt så stabil som jag trott. ( Lite vågor).

Båten stod i en av GREFAB:s ventilerade båthallar i Torslanda, portar öppnades i bland. Efter en 15 graders natt under värmeböljan var båten våt till långt fram på dagen, och det hade blivit pölar på golvet trots att inget påförts. Vid disigt väder var man glad om det gick att få till en enda strykning på fribordet och i botten fick jag hoppa över vissa dagar. Vid ett tillfälle sparade jag några kvadratdecimeter av de översta två borden en hel dag, och ytan på dem blev vitaktig och torr, men samma yta hade blivit våt morgonen efter p g a ändrad temperatur och luftfuktighet. Även mina provburkar blev klart oroligare ! Det här var en ny lärdom! Mina tidigare prov pågick under en kallare årstid med stängda fönster. Det var alltså i ett inomhus klimat! Tidigare behandlade båtar har inte visat någon sådan tendens, efter någon tid sedan PEG-en väl sugit in och ytan blivit helt torr. Då går det att måla eller lacka efter den här behandlingen. Ekvirke blir dock lite mörkare av PEG.

Det var framför allt efter 20 strykningar i botten och 40 på fribordet som den här tendensen blev riktigt tydlig. Insugningen hade väl också bromsats en del i det läget. Det visade sig alltså att även en tidigare torr yta kan rycka till sig så mycket fukt ur atmosfären att den blir helt våt, och att det kan bli pölar under båten. Förmodligen med lägre koncentration, men det kunde jag med mina enkla medel inte mäta. Vid de tidigare klinkbåtarna där PEG påfördes med pensel, som dels droppade friskt, och där insidan av samma skäl påfördes efter utsidan, med läckage genom nåt, hade det här inte märkts. Jag hade en gammal presenning under för att samla upp, men detaljerna om varifrån vätskan kom var inte klar.

Ännu klarare blev detta när vi 4 / 8 drog ut båten ur hallen för att svetsa på vagnen. Kl 10 var hon ute och kl 13 var hon så torr att sidan mot solen börjat vitna. Kl 14 påfördes PEG på fribordet som då var torrt, och kl 16 på botten, som emellertid redan då blivit något lite fuktigare. På prov fick hon stå kvar ute till nästa dag. Kl 08 5 / 8 var botten helblöt och fribordet delvis fuktigt, men på begynnande solsida i aktern torrt. Under båten flöt stora sjöar! Nattfukten vid 14 grader (efter 25 grader i skuggan på dagen) tycks ha blandat sig med PEG från skrovytan, och blandningen hade runnit ner under båten. Sjöarna på vagnens balkar och på marken verkade starkt utspädda med vatten! Det här fenomenet hade jag inte kunnat observera vid tidigare utomhus behandlingar med ett underlag av gräs, eller vid mina inomhus prov. Kl 10 var det åter dags att påföra PEG på fribord och botten, och det blev ny strykning kl 14 över hela skrovet, som då stått ute i solen på dagen. Hon togs sedan åter in i hallen. På kvällen var hon fuktig och ingen mer PEG kunde påföras.

Den 9 / 8 var det kappsegling på Framnäs, och hon var helt torr ( fribordet nästan vitt ) vid enda strykningen kl 17. Säkert 35 grader i hallen! Den 13. hade jag annan sysselsättning och kl 15 var fribordet torrt och vitnat över stora ytor, så även efter 77 strykningar suger träet in den 85%-iga blandningen friskt. Den dagen 22 grader, sol / mulet och dis.

Den här behandlingen pågick till den 29 / 8.- 03 Hon hade då fått 100 strykningar på fribordet och 50 i botten. Medan hon stod nära till, hade även "valdäcket" renskrapats från en mycket tjock vit målning / plastbehandling ?? Där blev hon dock inte slipad, eftersom slipdammet skulle fastnat i den blöta PEG-en på fribordet.

29 / 8 rullades hon med traktor till Säveskjulet, och 30 / 8 blev vagnen uppallad på plats. Sedan lämnades hon att suga in och få en torr yta. Totalt har 70 liter PEG och 100 gubb-timmar netto exkl. restid gått åt till den behandlingen, och de små mängder PEG som bildat pölar under, har återanvänts till största delen. Det var lätt att suga upp dem från asfalten med rollern.

En av de sista dagarna i Lagunen hade jag hämtat Åke Eliasson och visat upp henne. "Om man vore 25 år yngre (han är nu 89) leker det i hågen att rusta upp henne till segelbart skick" var hans spontana reaktion, och han hade en drömmande blick och berättade om händelser när enorma brottsjöar kommit rullande akterifrån, men just som dom nådde båten delade de sig åt sidorna, och inte en droppe kom in! Kölvattnet efter båten dämpade sjöarna! MONSUNEN har inte självläns, men det fanns luckor att delvis täcka brunnen med, och rorsman hade då tygskydd som i en kajak.

Sedan båten kommit bort blev området där hon stått redan dagen efter spolat och borstat för att få golvet uppsnyggat. Efter ett par dagar tittade jag till baka i hallen, men det var fortfarande en tydlig fläck på golvet. Då hämtade jag en spann varmvatten med mycket VIA tvättmedel i, och borstade på nytt, samt sköljde med flera spanner färskvatten. Golvet blev efter det betydligt bättre. Totalt gick väl ett par timmar åt.

10 / 9 slipades valdäcken. Kl 10 var båten fuktig och hallen hade varit stängd, men när ett par portar stått öppna blev fribordet torrt med stora vitnande fält, och valdäcken kunde slipas. Hon fick sedan en extra strykning med den PEG som stått på toppen av PEG- fatet. Procenttal okänt. Bara ett par obetydliga PEG pölar fanns då under aktern.

### **RENOVERINGSARBETET:**

Så fick hon stå i Säveskjulet och suga in tills 17/ 12, när hon pallades av skrabben och hjulen pumpades upp till drygt 3 kp, och vagnen drogs ut, vändes och ställdes tillbaka innanför porten klar för traktorn att koppla. 18 / 12. drog traktor över henne till Ostindiefararhallen på Eriksberg, och dagarna efter ordnades skyltar runt henne och SPARTA som också kommit in i hallen samtidigt. Hela utsidan var vid den tiden vitnande torr, men det har varierat en del olika dagar. Ostindiefarargänget bad oss ta dit våra museibåtar sedan deras fartyg gått i sjön och hallen stod ganska tom.

När jag efter ett par dagar satte upp skyltar kring båtarna, var MONSUNEN ganska torr på ytan, men hon hade då blivit alldeles tät i bordläggningen, som tidigare släppt igenom ljus som ett spjalstaket. Förre ägaren hade drivit in drev upp till ca 5 mm i många bordskarvar, men så mycket som möjligt av detta hade tagits bort. PEG- en hade gjort stor nytta. Av de 70 liter PEG som gått in i skrovet hade träet svällt till ursprungsmått, men detta kunde inte ses under själva behandlingen, utan tog lång tid att åstadkomma. Det resultatet hade man väl hoppats på, men ingen kunde ju förutsäga något med bestämdhet. Det skall bli mycket intressant att se utvecklingen till sommaren. Lacka över utsidan och insidan, och därmed i någon mån "låsa in" PEG- en, kan inte göras förrän då. Proven har ju visat att PEG inte dunstar bort, och eftersom en "stabil" blandning använts från början, är det bara PEG och möjlig fukt ur omgivande luft som kan ha skapat svällningen. Volymen av det mesta av de 70 litrarna bör ju då bli permanent kvar i virket. Vi hoppas!

## Rapport om vår museibåt MONSUNEN, och det vi vet om henne:

MONSUNEN är den 7 m kosterbåt som Åke Eliasson, Gunnar Hildebrand och Thor Wulf seglade från Karingön till New York 1947 – 48. 2004 jobbar jag på en ca 100- sidig bok om resan tagen från Åkes och Gunnars dagböcker (ca 150 sidor). Vi fick båten av Björn Ramél i Bergkvara 2003 på våren, åkte ned med lastbil och hämtade.

Skrovrutningen är av Arvid Laurin, men valdäcket är Åkes ritning, som Arvid 1948 "justerat" in på den gamla ritningen från 1942, d v s när grabbarna kommit hem! Ritningen fick vi i april -04. Båten är byggda av Bröderna Arvidsson i Svineviken 1943.

Båten var då i mycket dåligt skick. Hon var isärsprucken som ett "spjälstaket" både i botten (som var hårt drevad) och i fribordet när vi började med den. Troligen har hon legat på land i flera år, sannolikt delvis med avblåst täckning. Duken på däck var i lösa stycken och lacken till stora delar borta och ytorna grå. Gott om björklöv och frö invändigt. Nästan alla basade spant är avdragna i skärpet, några även i slaget.

Sommaren 2003 fick vi ha henne i en hall i Lagunen, och hela båten blev utvändigt skrapad. Fribordet hade inte varit limmat (vattenfasta lim kom efter kriget), och i fogarna hade svart trä skrapats många gånger under de 60 åren, med resultat att det bildats "diken", så att fribordet måste hyvlas om. Invändig renskrapning hanns inte med, utan jag startade med PEG-behandling endast utvändigt så fort det gick. Hon fick då 100 strykningar på fribordet, som sög bra, och 50 strykningar i botten, som inte sög lika bra (färgrester?). Därefter rullades hon till Säveskjulet för att suga in och vila p g a bristande arbetskraft. Total åtgång av PEG 70 liter 85%- ig blandning ( från början till slut ).

Januari 2004 rullades hon till Ostindiefararhallen på Eriksberg. Fribordet hade nu av PEG-behandlingen blivit närmast helt tätt. Där fick hon ytterligare 6 strykningar på fribordet och en i botten. Åtgång 4 liter PEG.

April -04 fick vi besök av en stockholmare som seglat med Åke på seglarskola kring 1950. Han gav oss ritning och foto på ca 1 meter lång seglande, skalenlig radiostyrd modell som han byggt. Laurin- ritningen visar ett skrov med linjer daterat 1942, men den ursprungliga utformningen av däcket med en däcksbukt a lå Ljungströms cirkelbåge, som utgick från en fribordshöjd vid avvisarlisten har här ritats om i likhet med verkliga utförandet som Åke själv ritat. Nedtill på ritningen står: **Justerad 1948**, d v s när MONSUNEN kommit tillbaka efter färden! Arvid var inte sämre än att han kunde lära sig!

3 maj fick hon rulla tillbaka till Säve p g a kalas i hallen.



## Segelsällskapet Fram Museistiftelsen

Märtspiksgatan 4F, 414 57 Göteborg

**Bosse Berg,  
Kronängsvägen 12,  
185 31 VAXHOLM.**

### Betr: Båten MONSUNEN.

Refererande till vårt lilla samtal över det gamla ålderdomliga kontaktmedlet telefonen översänder jag lite material som belyser våra ansträngningar på det museala området. Till dessa kan jag i dag tillägga att grundning med amerikansk "Lignu" epoxi gick superbra, den sög in direkt, trots Benaroljan, och härdade. Tyvärr finns den inte längre att få tag i, men ett samtal med tekniker på N M gav att även deras epoxi kan förtunnas med rödsprit "till angenäm styrka och smak" så att den inte lägger sig utanpå, utan suger in. Jag fick komplettera med lite sådant för den amerikanska räckte inte riktigt till. Sedan har båten fått fyra strykningar med poleuretanlack utan problem.


Det finns starka krafter igång i Uddevalla för att skapa en stor lustbåtshall med takhöjd för riggade segelbåtar, som tillbyggnad till den nuvarande lilla runda småbåtshallen på Bohusläns Länsmuseum. Vi rycker i många tåtar och försöker peppa upp beslutsfattarna att komma fram till beslut innan tiden alldeles runnit ut. Bl a ett gäng kommungubbar som jobbar i samma riktning på Orust. Vårt kära Orust är ju Sveriges genom tiderna klart ledande båtbyggarcentrum, och måste ju vara med på en kant. Vi har gjort några planscher i kvadratmeter format för att visa vad vi håller på med, och har lyckats få dem uppsatta i den nuvarande lilla hallen i Uddevalla. Här kommer dom i A 4 för info.

Att få med en presentation av MONSUNEN i den kommande upplagan av "Dom Rena Skönheterna" skulle självklart vara en pluspoäng. Ju mer skrivelser och ju mer uppmärksamhet i ämnet Museiebåtar, dess bättre. Kommungubbarna måste ju fås att tro på att det kommer att bli så intressant för svenska folket och turisterna att dom strömmar in på Bohusläns Museum och tittar på Skönheterna, så att Museets besöksiffror växer i höjden! I dag har jag beställt boken på vårt lilla bibliotek. Det skall bli intressant att se och läsa om skönheterna.

Synd om Dej att Ni har tråkigt väder på baksidan. Här på framsidan har det varit "tropiskt väder" enligt gängse officiella definition, d v s nattetemperaturen har varit över 20 grader i långt över en vecka, och när jag nu sitter och plitar ned de här raderna kl: 22:40 är det fortfarande 22 grader, spegelblankt och sol har vi haft hela tiden. Balkongdörren framför mej är 180 grader öppen, trots att SMHI pratat i nattmössan och spått regn och svalt väder. Framsidan har en del klara + poäng!

Jag kan hälsa från min lilla rådjursfamilj som tycker om att ligga och idissla på min gräsmatta, och äta lite på rönnbärsbusken och björnbärsriset. Nu i sommar har dom sprängt och byggt fem nya hus i närheten, och det har gjort de små live'n mer försiktiga. Men om en månad när alla äppleträden strör godsaker omkring sig blir det nog återgång till de dagliga besöken. Små rara varelser som inte stör. Jag har inga blomsterodlingar som dom käkar av knopparna på! Här är dom alltid välkomna! Jag har haft den här familjen som fasta gäster i flera generationer, och utöver den gamla mamman återkommer alltid de förra ungarna år efter år, men dom får inte följa mamma och årets unge utan komma själva.

Med Seglarhälsningar...

Vänner 

11 07 05.

N D.



Märtspikgatan 4F, 414 57 Göteborg

## Segelsällskapet Fram Museistiftelsen

**Bengt Jörnstedt,  
Lövsta 9 – Sjöstugan,  
150 23 ENHÖRNA.**

### **Betr: LUNKENTUS och andra klenoder:**

Refererande till telefonkontakten översänder jag här lite material om vår verksamhet i Frams Museistiftelse som kan vara av intresse vid konserveringen av LUNKENTUS. Jag har jobbat med den här verksamheten i över 15 år nu, och fyra båtar är klara medan en femte är under arbete.

LUNKENTUS är ett mycket lätt objekt både att konservera så att hon inte spricker isär vid uppställning i ett torrt varmt utrymme, och att restaurera till hygglig standard för visning. Hon har dels ett klinkbyggt skrov, vilket är lätt att åtgärda relativt kravellskrov som lätt tenderar att bli "spjälstaket", och hon har inte varit i sjön på många år och är därför inte direkt sjödränkt. När det gäller restaurering till visbar standard är det givetvis enklare med en målad båt där lite mörka fläckar på bordläggningen helt döljs av målefärgen. Det blir lite känsligare på en lackad båt.

Vår metod för konservering bygger på samma material PEG som använts för VASA, men eftersom bordläggningen är betydligt tunnare på lustbåtar än gamla örlogsfartyg går ju det jobbet lite raskare, och kräver inte 7 år som för VASA. Om man kommer åt är det en fördel att påföra PEG från båda sidor, men i vår båt MONSUNEN med 22 mm ekbordläggning gick det bra att enbart rulla på från utsidan, som var i så dåligt skick att jag fick börja med att köra över henne med en kutter och sedan hyvla efter med Stanleyhyvel (utan att en enda propp föll ut!). Inredningen hann jag inte lyfta ur medan jag hade henne på kort avstånd.

MONSUNEN fick 100/ 50 pårullningar med PEG, och varma dager kunde jag rulla på två gånger, och ibland till och med tre gånger per dag. Vid kylig och regnig väderlek dock bara en gång. Läger man en presenning under skrovet kan man återanvända den PEG som rinner av. Den går lätt att fånga upp med rullen. Undervattensskroppen hade bara skrapats, och där sög skrovet mycket långsammare, högst en gång per dag. Total åtgång av PEG ca 70 liter för ett 7 x 2.4 meters skrov. Arbetet utfördes i en vinterupplägningshall av plåt. När arbetet påbörjades var hon "spjälstaket", men efter en vinter i vila hade PEG fått bordläggningen helt tät.

Just nu jobbar jag med båt nr 5 som är en mahogny kravell koster som har gett enorma extra arbetstimmar. Hon har aldrig varit lackad invändigt, och var när vi startade upp närmast "grå som ett ödetorp i skogen", men slipades vackert mahogny rödbrun med grovt papper – 60 – i roterande skakmaskin. När PEG påfördes visade det sig ta ca 10 gånger så lång tid som tidigare på MONSUNEN. Nu en gång var tredje dag! Skrovet har tidigare behandlats med Benarolja, som vi nu gissar att det är den som bromsar inträngning. Något liknande har vi inte sett! Det är möjligt att även andra behandlingar kan ha liknande effekt. Vi kan bara varna. Linolja ser inte ut att ge sådan effekt.

Den båten fick under vinteruppehållet svartmögel på alla invändigt PEG behandlade ytor som blev mörkgrå, men det kunde kureras med "Biokleen Alg & Mögel Bort". Ett prov med "Tralltvätt" blev en stor katastrof! Rengöring med Ajax disk- och köksrengöringsmedel fungerade däremot bra. Benaroljan som inte torkar helt hade gjort båten enormt smutsig invändigt.

## Sid 2:

Efter PEG behandlingen och sedan den sugit in så att ytan är torr kan man måla och lacka i vanlig ordning. Den krångliga båten jag just nu jobbar med har jag just gett ett lager av en amerikansk Epoxi som en grundning på prov för att se om det kan överbrygga Benarolje problemen. Epoxin sög in bra. Hon får sedan Internationals tvåkomponent lack.

En helt annan fråga i samband med Dina planer i tidningsartikeln är vad som kan göras beträffande båten MONSUNEN. Din artikel ger en ny infallsvinkel på begreppet K-märkning, att en så totalt förändrad båt kan komma i fråga. Tidigare har krävts minsta möjliga ingrepp från originalutförande, men här är det en båt vars däck och all inredning tagits bort, skrovet höjts ett bord, helt däck lagts från för till akter, en lucka utgör nergång i båten och den som styrde satt uppe på däck, allt detta för att förhindra vattenfyllning av överbrytande sjö! Det är tydligen ombyggnaden som blir K-märkt, inte originalbåten!

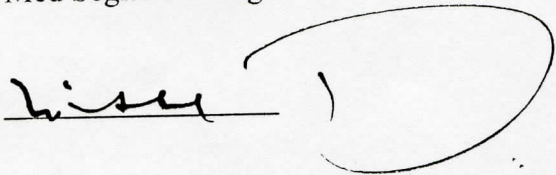
I MONSUNEN har Åke Eliasson löst risken för vattenfyllning genom att tillverka luckor + ett kapell över sittbrunnen, och det fungerade utmärkt vid våldsamt överbrytande sjö vid det ökända stället utanför Cape Hatteras på amerikanska östkusten. Du nämner att LUNKENTUS kommer att ges ett tiosidigt kapitel i kommande upplaga av boken "Rena Skönheter II". Jag undrar om inte MONSUNEN som seglade 10 000 sjömil över Atlanten ända till New York 20 år tidigare utan GPS och andra moderna hjälpmedel, och var den så vitt känt första lilla lustbåt som vågade sig på det äventyret, bör vara väl så kvalificerad för en presentation i den boken? MONSUNEN hade ingen motor! Jag fick av Åke låna deras 150-sidiga dagbok, som jag renskrev på discett och det blev en intressant bok av det. Bokhandeln skulle ha 50% av försäljningspriset, så vi sålde den helt ideellt i 600 ex med 50:- till Museistiftelsen och 50:- till Bryggfonden på vår klubbholme Framnäs. Det gav oss alltså 60.000 sköna kronor till verksamheterna. Lasse Lindström ha några ex av boken i sin försäljningslåda. Den finns också på biblioteken.

MONSUNEN var dessutom den första valdäckade båten. Idén var Åkes, men på Laurins ritning hade Arvid gjort ett däck a la Ljungström i en cirkelbåge mellan avvisarlistor, det gav inte sitthöjd bordvarts och var omöjligt att gå på. Åke ritade själv valdäcket, eftersom han var rädd att en ruff kunde krossas av grov sjö. På Laurins ritning av 1942 har Arvid raderat däcksdelen och ersatt den med Åkes utformning. Nedtill står med svarta bokstäver: "Justerad 1948" d v s när killarna och båten kommit tillbaka! Den modellen kallas därefter "Laurinare"! Den resan blev en enorm sensation, och Generalkonsul Gunnar Carlsson i Transatlantic bjöd på hemresa med transaren INNAREN. Grabbarna antog erbjudandet för det var ju bara vatten, och dom hade redan sett så mycket vatten! Därmed fick dom också tid till en seglingsommar i Bohuslän!

Min fråga till Dej är därför: Är detta något som Du kan bidra till att lösa, eller vart vänder jag mej?

Jag bifogar även ett par ex av tidningen "Kostern" som ger en del inblickar i våra ansträngningar på museiområdet.

Med Seglarhälsningar ...



11 06 27

N D.

**NISSE DUNÉR**  
Skagens Fyrs Väg 9  
SE-423 40 TORSLANDA  
Tel. 031-92 10 56





Sjöhistoriska museet

Intendent Fredrik Blomqvist  
08-519 549 38

**BESLUT**

Datum/Date 2009-11-12  
Vår beteckn/Our reg No. Dnr 933/09-54  
Ert datum/Your date 2009-09-10

FRAM:s Museistiftelse  
c/o Nisse Dunér  
Skagens fyrs väg 9  
423 40 TORSLANDA

**Intyg om K-märkt fritidsbåt**

Överintendenten vid Statens maritima museer har efter föredragning den 12 november 2009 beslutat att fritidsbåten "Monsunen" är att betrakta som *K-märkt fritidsbåt* eftersom den anses kulturhistoriskt mycket värdefull.

Segelbåten "Monsunen" färdigbyggd 1943, har både en unik historia och en särpräglad konstruktion. Det rundade valdäcket behövdes eftersom båten skulle kunna segla över Atlanten. Utformningen blev mönsterbildande för de så kallade Laurinkostrar som byggdes senare. Statens maritima museer har därmed bedömt att båten uppfyller vad som krävs för att anses vara en *K-märkt fritidsbåt*.



Kenneth Condrup  
Stf överintendent



Fredrik Blomqvist  
Intendent

**Bilaga:** Motivering av K-märkningsbeslut.

Sjöhistoriska museet

Intendent Fredrik Blomqvist  
08-519 549 38

## BESLUT

Datum/Date 2009-11-12  
Vår beteckn/Our reg No. Dnr 933/09-54  
Ert datum/Your date 2009-09-10

Bilaga till intyg om K-märkt fritidsbåt

## MONSUNEN

Typ: Kosterbåt (K-20/K-22)

Konstruktör: A Laurin och Å Eliasson

Byggd: 1943 hos Arvidsson och Karlsson, Svineviken

Material: Trä

Ägare: FRAM:s Museistiftelse

## Motivering

”Monsunen” är en segelbåt av kostertyp med skrov konstruerat av Arvid Laurin. Tanken var att båten skulle kunna seglas på en långresa över Atlanten av Åke Eliasson, Gunnar Hildebrand och Thor Wolff. Av den anledningen ritade Eliasson en överbyggnad med valdäck och utan ruff eftersom ett annat utförande, enligt honom, riskerade att krossas av grov sjö. Denna typ av överbyggnad, blev mönster för de så kallade Laurinkonstrar som Arvid Laurin senare skapade.

K-märkningen motiveras av att ”Monsunen” har en unik historia som en av de allra första svenska nöjesseglarna över Atlanten. Båttypen blev även en förebild som senare blivit mycket populär. De förändringar som gjorts har påverkat båtens utseende, men sådana förändringar har gjorts under resans gång redan från båtens första år. ”Monsunens” betydelse som mönster för senare Laurinkonstruktioner tillsammans med den i någon mån historiska resan motiverar som sagt k-märkning. Den nuvarande ägaren har dels tagit väl hand om båten, bidragit till att en bok givits ut om dess amerikaresa samt har ambitionen att båten på sikt ska bevaras och vara tillgänglig för allmänheten. Vid eventuella framtida renoveringar kan glasfiberduken och epoxibehandlingen av valdäcket tas bort – åtgärder som ytterligare skulle påverka det kulturhistoriska värdet positivt.

Statens maritima museer anser sammantaget att segelbåten ”Monsunen” är mycket värdefull och uppfyller vad som krävs för att anses vara en K-märkt fritidsbåt.