

Köpa träbåt? Del II.

Det är lätt att bli kär i träbåtar och det uppstår lätt ett "vill jag ha" begär. I förra numret varnade jag för de romantiska följderna om man inte ser upp vid köpet av en träbåt, och att skillnaden kan bli som en jämförelsen mellan arbetsläger i forna Sovjetunionen eller en paraplydrink i solen på Wai Kiki Beach.

Av Ronald Rybbe (text & foto)



En riktig pärla – på håll och ovan vattenlinjen.



Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbekräftning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / Marin utbildning.
- Värnpliktig sjöofficer. Maskinist grad motorpedbåtar.
- Maskiniering för inriktning förbränningsmotorer.
- Fartygsbefäl klass 8 och Maskinbefäl klass 8 Chalmers.
- Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
- www.batbesiktning.se
- www.marinkontroll.se

Visst! Allting är relativt så Albert och så är det. Ingen klok människa i världen säger emot Einsteins teorier, de står fast. Med andra ord, om du är duktig på att snickra så kan det vara rena nöjet att byta alla bottenbord på en klinkbygd motorbåt. Det är klart att även den händige kanske får lite bryderiska veck i pannan redan innan han skrider till verket när han funderar på om han skall vända upp och ner på hela båten för att göra det lättare vid bytet av bottenbord jämfört med att själv ligga under båten och göra det.

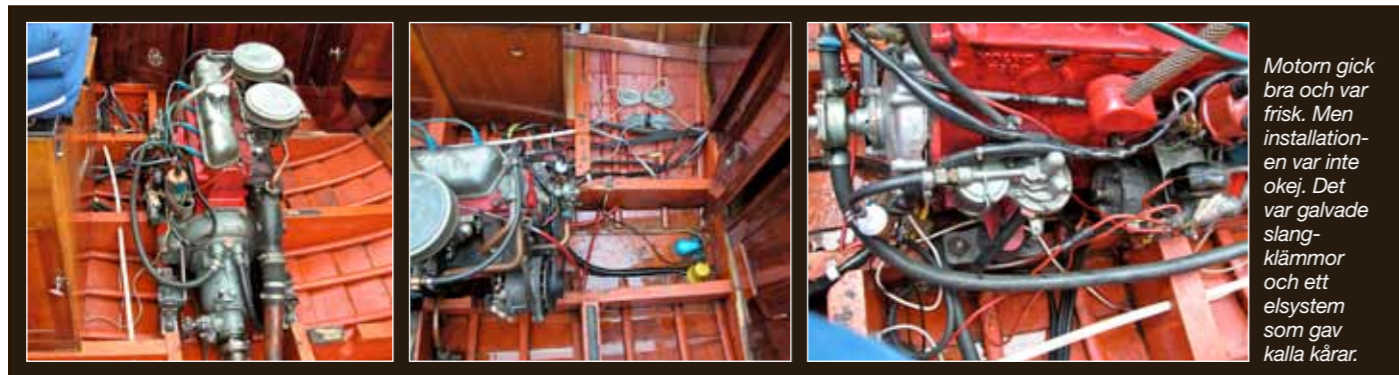
Ja, är det en liten båt så går det kanske bra. Fast det är klart, inombordsmotorn måste ju ur förstås, och pentryt ... hänger det kvar upp och ned? Och alla tankarna måste ju också plockas ur, och hur mycket och var skall jag ha stöttningen vilande mot delar av däck för att inte förstöra det? Och håller skrovet formen? Det kanske är enklare i alla fall att jobba underifrån. Har du en segelbåt skall du nog inte ägna dig alls åt den här tanken att vända skrovet, utan palla upp högt om du kan och skapa rörliga sittplatser för arbete underifrån.

Motorbåten som figurerar på bilderna i den här artikeln fick jag i uppdrag att besiktiga våren 2005. Det var en kvinna som ringde och hon var stormande förälskad långt upp över öronen, det hördes redan i telefonen. Hon berättade med stor inlevelse att båten var byggd 1955 och att hon var mycket vacker att se på beträffande mahognyn och fernissan, och linjerna var också underbara som hon liknade vid en något förminskad Solö. Och motorn var en trygg Volvo Penta 4-cylindrig marinmotor.

När en kvinna har eldat upp känslorna på en träbåt då är det allvar tänkte jag och ursäkta alla kvinnliga läsare men det är förlåtet att fundera över om vederbörande klarar av att basa ett spant eller göra en laskskarv. Slipa och fernissa är ju bara det en konst. Näväl det fanns en hane med i bilden också, men om han ägde de nödvändiga kunskaperna blev jag sedermera tvivlande över, jag upplevde det som så att det var kvinnan som var den mest "sålda" på båten och nu skulle den besiktigas.



Besiktningen sker på land. Det är bäst så. Och i detta fall avslöjade det en hel del.



Motorn gick bra och var frisk. Men installationen var inte okej. Det var galvade slangklämmor och ett elsystem som gav kalla kårar.

► **Ja hur gick det då?** Ja enklast är utan tvekan att kort och gott presentera rapporten för er, och så här löd den.

Skrovdelen över vattenlinjen och däck är i betsad mahogny. Ytbehandlingen består av helt täckande fernissa, enligt uppgift 9 lager Epifanes, och i mycket fint skick.

Beträffande skrovet och akterspegeln under vattenlinjen har jag följande synpunkter:

Bottendelen på båten var obehandlad och i mycket dåligt skick. Enligt uppgift inte rörd sedan 2003.

Om mina uppgifter stämmer är inte klargjort. Bottendelen är enligt uppgift renskrapat för tio år sedan. Båten var sjösatt i maj månad och det läcker enligt min mening troligen mer än vad som är önskvärt av en träbåt. Vid torrsättningen rann det som runnit in ut och därtill på många ställen, se fotografier.

Massor av gammal färg, blymönja och tätningsmedlet Ettan förekom frekvent i bordläggningsskarvar och i andra skarvar av trädelar och gav ett sorgligt intryck. Detsamma gällde stödlager, stödlagerskena och rodret där för övrigt

rodret hade ett stort axialglapp. Stäven i övergångslaskan till kölen strax under vattenlinjen har misstänkt mjuk struktur. Kölen i sin helhet visar inga tecken på detta men större sprickor förekommer i längslinjen med en riktning ner mot kölskenan.

Kölplankan förefaller vara i relativt gott skick sett mot bakgrund av att skrovet är 50 år gammalt.

Samborden är partiellt dåliga.

Resterande bottenbord nummer 1 till 5 är partiellt dåliga och då mestadels är detta förekommande under bottenstockarna.

Bottenstockarna är troligen av ek och placerade intill spanten, men oklart om skicket i sin helhet och om de är skruvade eller spikade genom bordläggningen.

Bordläggningen mot akterspegeln har tappat kontakten och ägaren tätar med Ettan vilket är ett dåligt tecken. Invändigt förekommer svartmögel och i akterspegelramen finner man även där svartmögel och Ettan. Här förekommer fukt- och kanske frysskador emedan det är ett blött ställe som det är svårt att hålla torrt.

Invändigt är bordläggningen



När allt annat misslyckas – använd tätmassa...



Invändigt i kölsvinet bubblar fernissan på grund av instängd fukt i träet. Det finns särskild kölsvinsfärg som andas. Man ska inte fernissa ett kölsvin, då ruttnar till sist botten.



Tjocka färglager, Ettans tätningsmedel och gammal blymönja ger en botten i stort behov av renovering.



Flera bord faller under klubban



Rodret glappar och det är massor av Ettan, färg och blymönja även här. Tarvar omvårdnad.

Jag kan förstå att det lockar att stå här i den vackra, blanka mahogny som ser frisk och fräsch ut. Men en båt är mer än det som ses ovan ytan.

fernissad och full med blåsor efter instängd fukt och har inte fått någon form av restaurering under den nuvarande ägarens tid, d.v.s. inte på minimum 14 år. Fotografier visar på stort behovet av detta.

Sammanfattningsvis är det så, att skrovet med all tydlig önskvärdhet visar alla tecken på att det nu är 50 år gammalt och båten i det här avseendet står inför en framtida renovering.

Beträffande motor och kraftöverföring är det gamla beprövade delar med god funktion. Men det förekommer ymnigt med oklamra-

de elkablar ,galvaniserad klammer och oklamrade slangar. Helt enkelt ett slarvigt utförande. Motorn svarar mycket piggt på gaspådrag och går fint på tomgång. Bränslesystemet är ordinarie, men här vill jag varna för koppertanken som av vibrationer kan självhärda och därefter spricker. Lämpligt med ett byte till rostfri tank av säkerhetsskäl.

Elsystemet i båten är bedrövligt dåligt med hängande, slängande och liggande elkablar över allt. Med andra ord inte det minsta sjövärdigt ur säkerhets- och servicepunkt. Föreslår en rejäl genomgång, alter-

nativt fullständigt byte och ny dragning av alla elkablar.

Kylskåpets kondensator och kompressor saknar helt genomluftning och ventilation. Detta bör åtgärdas emedan dessa komponenter belastas hårt på grund av detta.

Eldsläckningsutrustningen något påverkad och behöver byggas ut på lämpligt sätt.

Ja Förnamnet, som du märker finns det en hel del saker att bekymra sig över om du skall köpa den här båten och därför blev också rapporten mycket omfattande. Båten är fantastiskt vacker

och charmig exteriört och ger ett fullständigt älskvärt intryck med sin lyster och glans i fernissan. Därför kan det kanske låta magstarkt att påstå att den här båten nog ändå inte har fått den omvårdnad de senaste åren som man som båtköpare så gärna vill mötas av. Men det gör jag av följande skäl. Allt är vackert som du ser, men när du tittar under durkarna eller under vattenlinjen, ja då ändras bilden totalt och med stor förvåning. Därför finns det anledning att vara lite skeptisk. Helt uppenbart behöver den här båten en ny ägare med mycket kärlek och kunskap, men till rätt pris. □