



Ju gladare amatör desto buckligare plåt

Jag får regelbundet ett tiotal förfrågningar per år om att besiktiga plåtbåtar, och med plåtbåtar menar jag stålplåt. Till sist blir det inte så många som ändå blir besiktigade. Av skäl som jag berättar om här.

Det förekommer egentligen bara två kategorier av förfrågningar. Den vanligaste gäller amatörbyggda plåtlådor, läs motorbåtar, tillverkade i något industriområde av en person som är hyfsat duktig på att svetsa men inte alls kunnig i maritima eller hydrodynamiska former. Under svetsningsfasen slår sig plåtarna våldsamt och det ser mer än illa ut. Inte sällan saknar dessa personer total insikt om vad som är vackert utan ser mer till vad som är rymligt och praktiskt. Något professionellt ritningsunderlag förekommer på sin höjd någon enstaka gång, och finns det någon som vågar stå för linjerna är det som regel en helt okänd person i sammanhanget, men troligen en med ett gott självförtroende.

Många av projekten blir bara färdiga till däckshöjd. Andra får både däck och en installerad lastbilmotor, några med överbyggnad och alla tankarna färdigbyggda. Men där är det ofta stopp. Efter det inträder några ångestfyllda år för självbyggaren medan rosten gräver sig allt djupare in i plåten. I det läget dyker nästa glada amatör upp och köper rosthögen med hur mycket energi som helst, förvissad om att det mesta och det värsta är gjort. Men nästan alltid leder det till någon form av resultat, och det skapas både ytbehandling, inredning och någon sorts »elsystem«, sen fort som tusan i sjön. Jag vågar påstå att ingen amatörbyggd plåtbåt någonsin sjösatts helt färdig. Det byggs och snickras hela tiden under åren som går.

Efter ett antal år är hon till salu igen och det är nu som det ringer i min telefon. Köparen är nu en helt annan person till läggningen och helt övertygad om att en plåtbåt är lika med ett pansarskepp. Därtill det bästa man kan ha när man har fyra barn och en stor hund. Jag har aldrig förstått vad det är som lockar folk till en amatörbyggd plåtbåt. Om de förstod skillnaden mellan en modern professionellt varvsbyggd stålplåtbåt gjord för tuffa tag på havet och det som annonseras ut som flytande sommarstugor där inget fattas i utrustningsväg, inte ens pelargonior, skulle de inte ens överväga ett köp. Skillnaden är nämligen som regel avgrunds djup. Nio av tio amatörbyggda plåtbåtar är nämligen från början till slut absolut inget annat än ett snålbygge.

Hela idén med en amatörbyggd plåtbåt grundar sig på att det ska bli så billigt och så rymligt som möjligt. Jag brukar säga att ju gladare amatör ju buckligare skrovsidor, och när jag möts av ett sådant skrov är jag beredd på precis vad som helst. Där finner man både bilrutor, takluckor modell husvagn, vedkaminer, vanliga spoltoaletter, avloppsrör i plast,

galvaniserad styrvajer, stora rostfria diskbänkar, köksluckor, frigitisolering, spånskivor, simpel furuplywood, oljad masonit, träimitationer, vinylmattor, bas-tupaneler, våtrumstapeter, tapetväv och till och med gamla tretexskivor i taket. Så långt från båt som det kan bli, i stället är atmosfären påtagligt lik den i en enklare sommarstuga från 1960-talet.

Den andra varianten av plåtbåtar är som regel större och kan liknas vid mindre fartyg. De är från början varvsbyggda yrkesbåtar i någon form och byggda av professionellt folk, men det var kanske 1912. Här förekommer ytterst lite svets utom det som likt ett lapptäcke är påsvetsat vid senare tillfälle. Allt annat är nitat med tusentals nit. De här båtarna är som regel ännu mer att likna vid sommarstugor eller mindre hus. Här saknas ingenting som vi finner hemma i bostaden, inklusive blomlådor, och inte sällan är intressenterna unga par eller ensamstående personer. Men när jag frågar efter den senast utförda röntgenundersökningen blir det ofta tyst i telefonen, eller så berättar man att det inte har gjorts sen 1997.

»Jag brukar säga att ju gladare amatör ju buckligare skrovsidor, och när jag möts av ett sådant skrov är jag beredd på precis vad som helst.«



DET SKULLE BLI DRÖMBÅTEN. Men drömmen sprack och stålskrället såldes till en som också närde en dröm, som kroknade och sålde vidare till en obruten entusiast som ...

Härom dagen berättade en köpare att skrovet, som var byggt 1936, nyligen varit uppe på varv och ytbehandlats men att det inte gjordes någon röntgenundersökning för att det enligt säljaren inte behövdes. Vågar man köpa den båten, undrade han? Ofta får jag frågan »kan du göra en besiktning av bottenplåtarna?«. Ja visst kan jag det, men du får ta upp båten på varv, och jag måste slipa mig ner till ren plåt på varje mätställe, det vill säga förstörande mätning, och det är inte särskilt hälsosamt för skrovplåten. Då är det bättre att blåstra av bottenplåtarna och omgående mäta tjockleken på massor av ställen varefter blästern går och sen göra en fullständig ytbehandling innan rosten tar över. Finns det ingen annan lösning? Jo man kan hyra en röntgenutrustning med förare som mäter genom färglagret, men det kostar minst 10 000 kronor bara i mätkostnad. I det här

läget har romantiken som regel bleknat en smula. Därför blir det inte så ofta som jag besiktigar plåtåtar.

Några plåtåtsägare har en vanföreställning om värdet på båten och ser chansen att få ut ersättning för sitt amatörbyggande, vilket också på ett fullständigt ohemult sätt kan återspegla sig i salupriset. Det värsta jag råkat ut för var ett 8,40 meter långt skötbåtsliknande skrov som var direkt kopierat från en båt byggd i ek. Det var självklart smakfullt i linjerna, om än kantigt, men med en överbyggnad som var två nummer för stor och så tung att man varit tvungen att höja friborden över tio centimeter, men ändå var de för låga. Motorn var en gammal Volvo Penta MD21, enligt uppgift nyrenoverad 2005, men med en hemmagjord avgaslimpa och värmeväxlar och till denna kopplade livsmedelslangor för kylvattnet, med mera. Båten

var till salu i våren 2007 till ett pris av 300 000 kronor, vilket var att betrakta som ett rånförsök.

Min kund, som var mer än novis, hade redan gjort upp kontrakt och lagt sedvanlig handpenning, men som tur var hade han använt sig av en av mig rekommenderad klausul som jag bifogar med min information vid köp från privatkunder. Båten var ett uselt bygge med de flesta av ovan uppräknade ingredienser, jag värderade den till absolut maximalt 100 000 kronor. Jag bad att få avbryta besiktningen och tog den häpnadsköparen med mig därifrån. Jag förlorade fem tusen kronor i inkomst den dagen, men min kund fick tillbaka sin handpenning. ■

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se