



Märklig utveckling...

Som liten grabb var jag ofta vid Edsvikens Båtklubb utanför Stockholm. Särskilt på våren då tanterna strök blymönja och fernissa och gubbarna var nerskitade av allt från axelfett till motorolja. Alla var mycket kunniga och framförallt, de älskade att sköta sina båtar. När man sålde sin båt för att byta upp sig var man ärlig och stolt och kanske grät man också en skvätt, och kom det då ett skambud så hängde smockan i luften.

Idag är situationen en helt annan. Nu kommer den nya medlemmen ner till klubben i slips och vit skjorta och frågar vilken som är hans boj. Någon av de äldre medlemmarna tar gärna chansen och förklarar för vederbörande att det här är ingen marina, det är en båtklubb. Jag har mött många av den nya typen genom åren och minnen kommer tillbaka.

Jag besiktigade en mycket fin snipa, en Monark 690, som en gammal man med stor vanda skulle sälja för att han inte fick med gumman längre. Han var en pensionerad torpedmekaniker i flottan. De senaste 25 åren av sin pension hade han ägnat åt sin fina snipa. Bland annat hade han helt nyligen bytt motor och satt i en trecylindrig Kubotadiesel marinconverterad av Nanni. Det var en mycket praktisk man, men genom sin ålder hade han tappat lite av finliret. Därför fanns det lite småfel här och där och varje gång jag tog fram kameran för att dokumentera så skämdes han lite och ville förklara. När köparen senare ringde och frågade om han vågade köpa båten svarade jag: Absolut. Och gör det fort innan någon annan gör det. Så det var inga fel på båten menar du. Inga fel? Jo, men det var bara småfel,

förklarade jag. Kan du räkna upp felen? Nej det tar för lång tid, du får dem på rapporten. Var det så många fel? Nu började det bli jobbigt. För att få honom förstå att jag pratar om småfel sa jag att locket till säkringsdosan saknas. Han var tyst en stund, sen sa han. Är det allvarligt?

Här om dagen när jag gick igenom besiktningrapporten med köparen av en risig Bayliner pekade jag på två foton. Den ena visade maxvarvtalet, den andra visade fartloggen som visade 12 knop. »Som du förstår, påpekade jag, »är det fel på loggen för båten gjorde 26 knop enligt hand-GPS:n vid 4 400 varv.« Han var tyst en lång stund när han studerade de två bilderna varpå han sa. »Vad har man en logg till?«

Men det finns folk av den gamla stammen också. Stefan är en sådan person, han gillar att meka med motorbåtar och göra dem fina. Han har haft sex båtar genom åren. Han har också kört skiten ur en Croupier på Mysingen en gång i tiden. Han byggde en ny boten som fungerar än idag. Stefan är volontär i en båtklubb på Gålö där han sliptagit och sjösatt båtar i över tio år. Helt nyligen ringde han mig och ville ha en besiktning på en Princess 35:a från 1990. En veteran som vill ha hjälp, tänkte jag. Det är ju nästan smickrande. Men lagen kräver att köparen informerar sig om båtens kondition. Och det handlade om mycket pengar, 1 250 000 kronor. Stefan hade kollat båten två gånger och ville ha den, men priset var på tok för högt. Han var villig att ge

900 000 kronor för den och behövde min hjälp att få säljaren att förstå det verkliga skicket och den rätta prisnivån.

Jag brukar säga att varken besiktningssman eller säljare bestämmer priset. Det gör köparen.

Hur som helst, jag besiktigade båten och hittade en del intressanta fel. Skrovet i botten var målat med sju lager epoxi. Enligt säljaren. Men inte enligt min uppfattning. Bordläggningen var i gott skick, men skarndäck var fuktigt på grund av otäta installationer av räcken. Vidare var det fukt på fördäck runt takventiler och även läckande infästningar av ankarspel, knapar med mera. Frontrutornas tätningsmaterialet var mycket åldrat. Det tyder helt säkert på ett kommande läckage. En ompackning av frontrutorna var helt nödvändigt.

Styrbords propeller gick trögt och stödlagerbocken läckte, troligen efter en grundstötning som säljaren tvingades erkänna. Och helt säkert förelåg även delamineringar i plastmaterialet runt infästningen i skrovet, ty fuktmätaren signalerade vilt. Förmodligen var skadan också orsaken till vibrationerna vid provkörningen. Hjärtstockslagringarna på båda rodren var också glappa och orsakade förmodligen också vibrationer. Vidare var två stycken axellagringar i styrmekanismen föremål för ombussning.

Dynorna på akterdäck och toppbrygga var alla förvisso torra utom en, men trots det inne på sin 17:e säsong. Lika slitna var också de övriga dynorna. Gasolanläggningen fick nyttjande-

förbud på grund av en massa enkla fel. Värmaren var relativt ny och fungerade fint, så även kylskåpet. Septiktanken var av aluminium och på sin 17:e säsong partiellt lätt oxiderad. Men det

»Jag brukar säga att varken besiktningssman eller säljare bestämmer priset. Det gör köparen.«



BILDEN VISAR DE INVÄNDIGA FÄSTBULTARNA för stödlagerbocken. Notera färgskillnaderna på bultförbanden och att gelcoaten lossnar.

HJÄRTSTOCKSLAGRINGARNA VAR GLAPPA likväl som bussningarna i parallellstaget.



STORA DELAR AV FÖRDÄCK var fuktigt i sandwichmaterialet.

BILDEN VISAR DEN lösa stödlagerbocken.



luktade skit under durkarna. Samtliga slangar var av fel sort och det fanns ingen återvändo: bara att byta ut mot riktig septikslang, ett rejält skitjobb om uttrycket tillåts. Vattentanken var av aluminium och prydligt förankrad, men saknade manlucka för rengöring. Dieseltankarna var av syrafast plåt, sa säljaren. Min tveksamhet var välgrundad, »swåpp« sa magneten. De var tillverkade av vanlig stålplåt och lika gamla och någon jordförbindelse existerade inte. Startspänningen på startgruppen var okej. Laddspänning uppmättes okej för babords motor, men styrbordsmotorns generator var helt död.

Två Volvo Penta TAMD 41B med

1 500 timmar och 18 000 nautiska mil, således 12 knop i snitt, provkördes. Styrbords motor varvade fullt ut 3 850 varv medan babords bara med nöd varvade 3 650 varv. Babords motor tappade också mer varvtal vid belastningsprovet än styrbords, men lustigt nog svarade den snabbare på häftiga gaspådrag än styrbords och den läckte också sjövattnen. Alla komponenter runt motorerna som pumpar, filter, bränsleslangar, kylvattenslangar, gummiskydd för elektriska komponenter, all elektrisk kabel, torrspäckor och rostangrepp med mera framkallade en tydlig önskan om stor dyr översyn, för 17 vintrar sliter mer än 1 500 timmar.

Stefan räknade reparationskostnader och kom lätt upp i 300 000 – 400 000 kronor. Han kopierade rapporten och överlämnade den till säljaren och sa, du får 850 000 kronor. Efter tre dagar ringde säljaren och meddelade att han fått ett bud som var »flera hundra tusen över« Stefans bud. Frågan infinner sig omgående: Hade säljaren informerat köparen om alla fel? Jag har min uppfattning klar för det har skett en märklig utveckling bland båtfolket, så mycket är aldeles klart. ■

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