



På det här blöta däck och på lite håll kan man inte misstänka några grava skador. Men den fortsatta bildserien kommer att visa hur det ser ut inne i båten.

Teakdäck – potentiell rysare



Balsaträet i sandwichlaminatet är blött. Efter uttorkning valde kunden ett korkdäck.

Helt klart är det många som bara bläddrar vidare då det i annonsen framgår att salubåten har teakdäck. Och visst, det kanske är lite generellt och väl negativt betraktat. Men nästan alltid när jag har teknikafton med båtägare så kommer frågan om teakdäck upp. Man vill att jag ska berätta om "ry sare" och sådana finns det många exempel på.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

Jag känner en duktig båtbyggare i Roslagen, cirka 47 år i branschen, med smeknamnet "Alfredo". För övrigt syftande till hans efternamn. Han berättade att en båtägare ringde honom och hade en underlig fråga. Saken var den att båtägaren, som nyss hade köpt ett äldre begagnat Orustbygge, kunde inte förstå alls varför det varje gång som stäven doppat djupt i en mötande svallvåg efter några minuter

EXPERT PÅ BESIKTNING



Ronald Rybbe

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

började rinna ut vatten i aktern mellan plastdäck och teakdäck. Det visade sig att teakdäcket i stäven gapade som en gädda när stäven dök och vattnet tryckte på. Alfredo visst ju vad han gav sig in på, trodde han, för han hade ju lagt minst 150 teakdäck. Det var på nya båtar förstas, men han tyckte nog att han tog i så det skulle räcka, när han begärde 100.000 kronor för jobbet. Säljaren och köparen tyckte det var okej och

► delade broderligt på kostnaden, så han skred till verket. Men för Alfredo gick det inte bra, herrejösses vilket jobb. Det gick till och med back ekonomiskt för honom.

– Jag borde ha tagit 150.000 kronor för att få lite i företagskassan och gärna lite lön också, menade han. Tråkigt nog visar detta på ett mycket konkret sätt att man aldrig kan veta exakt var det kan sluta när det gäller ett teakdäck, inte ens när ett proffs räknat.

Nu är det inte fel på varken teaken som trävara eller teaken som däcksmaterial. Teak är ett av de mest motståndskraftigaste trämaterialen i världen och det har använts långt tillbaka i tiden som båtmaterial, både invändigt och utvändigt. Förmodligen är det ett av de bästa material man kan tänka sig att ha på ett båtdäck.

Jag brukar säga att det är inte fel på teaken utan snarare på den som lagt teakdäcket. Och varför är det så? Jo det är ganska enkelt, för det handlar ofta om utrymme i produktionslokaler och produktionsplanering. Tidigare, från runt 1970- till -90 talet, när en kund önskade teakdäck på sin nya båt och den var färdigbyggd, så körde varvet ut båten från lokalen och ställde den på gården. Sedan ringde de till någon lokal teakdäcksläggare som kom dit och lade däck. Den billigaste läggaren, läs arbetskostnad, fick jobbet. Teaken höll varvet med. Ibland kunde man komma överens om ett pris med teak, upp till 3.000 skruv, pluggar, fästmassa, bottentejp och nåtmassa. Med andra ord; den som snålade kunde stoppa pengar i egen ficka istället.

Orustbåtarna har ju rykte om sig att vara av hög kvalitet och det ska jag inte alls klaga på. Men teakdäcken från den här tiden är inte alltid i paritet med den övriga kvaliteten, det kan jag lova. Samma sak gäller självklart i hela landet där man bedrev den här typen av del-entreprenad. Jag har sett fullständigt uselt lagda däck. Sådana som får en yrkesman att rygga bakåt. Det har hänt att man under 2000-talet ringt från både båtägare och reparationsvarv, där man renoverat eller bytt ut gamla teakdäck, och bett mig komma och titta på eländet. Orsaken är att

varvet helt enkelt behöver diskutera lösningar eller vill ha ett vittne som kan bekräfta för båtägaren vad som är verklighet.

Det allra vanligaste felet från den här tiden är att man inte helspacklade fästmassan. I bästa fall lade byggaren bara en ”kaviarsträng” där teaklisten skulle skruvas fast. För det mesta missade man så klart att få fogmassa just där skruven gick ner i däck. I sämsta fall använde man ingen fästmassa alls!

De som inte tror mig kan ju titta på bilderna här intill. Det är självklart inte roligt att råka ut för en sådan båt. Men hur undviker man det? Som båtköpare av en ny båt är det ju bara att fråga varvet/båtfabriken hur, eller på vilket sätt, de lägger teaken. Är båten begagnad, ja då kan det vara lotteri. Alfredo gör av med mellan fyra och sex kartonger fästmassa på en 35 fots seglare, då lägger han ingen teak alls på rufftaket. Kartonger tänker ni kanske, ja varje kartong innehåller sex stora tuber vilket gör minst 24 tuber på ett teakdäck.

Idag finns det flera olika sätt att lägga teakdäck. En del kör med den gamla metoden, det vill säga helklistra och 2.000-3.000 skruv, andra vakuumlimmar teaklisterna på en plywoodskiva som sen i sin tur sugas fast, och till sist finns det något enstaka varv som helklistrar tre stycken teaklister i taget på varje sida om mittfiskan som de pressar fast helt utan skruvar. Bättre än så kan det nog inte göras. Problemet är att man bara kan lägga sex stycken lister per dag för att klistret ska hinna härda. Det finns egentligen ganska många vägar att gå för att fasställa skicket på ett teakdäck och jag tycker nog att man om möjligt bör utnyttja alla metoder. Den bästa men definitivt inte den enklaste är att montera ner alla innertak.

För att på ett pedagogiskt vis förklara alla metoder väljer jag att visa bilder istället för att beskriva med ord. Ibland är det uppenbart var man ska leta. Om man tänker efter lite. Även för en oinvidig i ämnet. Därför har jag valt foton med väldigt tydliga exempel för att alla ska förstå. □



Ofta saknas taggarnering inne i skåpen, bra vid fuktmetning av sandwichlamina-tet i däck.



Till vänster om knivbladet, ser man ny nåt med synlig skarv till den gamla nåten som lossnat.



Detta är beviset på att man inte ens använt fästmassa. Undrar hur mycket köparen fick betala för teakdäcket när han beställde båten?



Närfoto på nåten visar att här kan det vara risk för läckage under lång tid.



Det här är också en varningssignal; tätmassa runt vantinfäsningen.



Visst är det en snygg navigationsplats. Men notera det grå området på navigationsskottet.



På andra sidan av skottet ser det nästan likadant ut och det är lite svart runt skruvsallen. Men då är det inget lackfel. Tittar du riktigt noga ser du att hållaren/bygeln till högtalaren rostas där den ligger an mot garneringen.



Här finns det anledning att till och med mäta fukthalten direkt på innergarneringen och som ni ser blir det fullt utslag.



Tre saker är påtagliga. Självklart utslaget på fuktmatören. Men fränsett den kan du se att taggarneringen hänger på navigationsinstrumentet. Notera kanten på taggarneringen och dess vita linje som kröker mot trälisten till höger samt att fästknappen i hörnet har gulnat.

När man sen försiktigt kollar närmare så rasar det ruttnande materialet ner på navigationsbordet.



På andra ställen i båten upptäcks mer fukt rakt igenom taggarneringen och fler gula knappar; katastrofen ett faktum. Här handlar det inte bara om att byta teakdäcket, hela sandwichlamina-tet är kanske uppruttet. Vi talar om mycket stora reparationskostnader.