

VÅRT VACKRA NYA TEAKDÄCK - EN KATASTROF

Vi har seglat runt kusten från Stockholm till Bohuslän tur och retur. Det har varit en mycket lyckad segling. Hon är nio år gammal. Att skiljas nu känns otänkbart. Vi bestämmer oss för att satsa på en gemensam framtid. Året är 1983. Vi, min hustru och jag, har haft henne i vår ägo i åtta år. Hon är fransyska, en Dufour 34 från La Rochelle, årgång 1974. Hon är en utomordentligt välbyggd båt av mycket hög kvalitet, rymlig och lättseglad. En idealisk "sommarstuga" för ett par vars barn är utflugna. Att hon dessutom är det enda exemplaret i Sverige och väcker en del uppmärksamhet bidrar naturligtvis till att vi tycker det är roligt att vara hennes ägare.

Vi bestämmer oss för att försöka hålla henne i bästa tänkbara skick och att investera i en rejäl ansiktslyftning. Trots plastens höga kvalitet kommer däcket med sitt antihalkmönster att bli svårt att hålla snyggt på lång sikt. Hur skulle det vara att lägga ett teakdäck? Det skulle säkert bli snyggt och kanske också höja värdet på båten.

Eftersom vi sedan många år har henne vinterförvarad på ett mycket namnkunnigt och meriterat fullservicevarv i Stockholms närhet, börjar vi höra oss för hos varvsledningen om priser m m. Vi har ett mycket stort förtroende för dem, dels för att de med mycket gott resultat lackat om vår båt ett par år tidigare, dels för att de historiskt är kända för träarbeten av hög klass.

Jag gör en ritning i skala 1:10 av däcket (ribba för ribba) som underlag för en offert. I denna skall även ingå priset för att byta motor. Det pris vi får verkar rimligt. Vi beslutar oss för att slå till och gör en beställning av de offererade arbetena. Vi erbjuder oss sedan att själva demontera och återmontera alla beslag, pulpitar och skotskenor utan att det skall påverka offerten. Med tanke på att detta är ett ganska tidskrävande arbete, tänker vi att varvets vinstmarginal (som kanske är pressad) skall förbättras och därmed också deras möjlighet att hålla sin utlovade höga kvalitet.

Vilken fantastisk känsla att se det färdiga resultatet. Däcket är verkligen vackert och hon känns som en ny båt! Men redan ett par dagar efter sjösättningen drabbas jag av en upptäckt som gör mig bestört: Jag håller på med att avsluta återmontaget av beslag. Det är solsken och varmt, men några timmar tidigare har det regnat rätt ordentligt. När jag borrar genom teaken på rufftaket, sprutar det vatten ur hålet. Varvsledningen förklarar, att det inte är något att oroa sig över. Man har lagt många däck med samma metod och har aldrig haft några klagomål. Det befintliga halkmönstret har man alltså inte slipat ner. Nivåskillnaden mellan de mönstrade och de omönstrade ytorna är ca 3 mm och detta har man lämnat helt utan åtgärd. Man har bara tätat med Sikaflex runt ruffsidorna och ut ut mot skarndäcken och med en "klick" vid varje skruv. Vatten som tränger in under

teaken förvandlar i princip hela det underliggande plastdäcket till en våtyta med mängder av skruvhål. Detta innebär t ex att om vi seglar på kryss för babords halsar i frisk vind med sjö som blåser in över fördäck, så tränger efter några timmar vatten upp genom nåten längst akterut på styrbordssidan. Vatten som alltså tagit sig fram under teaken i hela båtens längd. Efter ytterligare någon timme börjar det rinna in och ner i stickkojen på samma sida. Denna läcka är ju så uppenbart en följd av något fel i däckläggningen, att varvet går med på att åtgärda den. Man bryter upp en del av däcket vid sidan av sittbrunnen och kan konstatera, att vatten läcker in genom ett gammalt bulthål som man inte har tätat ordentligt. När detta är åtgärdat tycker man från varvets sida, att man verkligen har ställt upp och att vi bör vara nöjda.

Vi inser att vi får nöja oss med detta. Alternativet är att driva kravet på att hela arbetet skulle göras om, vilket naturligtvis är orealistiskt. Det skulle dessutom totalförstöra vår relation till varvet, där vi för övrigt stortrivs både med människorna, miljön och den i övrigt fina servicen. Det är uppenbarligen också så, att man tycker sig ha gjort ett fullgott arbete. Och både de och vi får ofta påtalat hur snyggt däcket är. På ytan går det inte att ana eländet.

Vi bestämmer oss för att hålla god min tills vidare. Hon tas varje år upp i mitten av augusti, alltså i god tid innan det blir frost. Hon står inomhus i en hangar, som soliga dagar i augusti och september blir mycket varm, så att allt vatten under teaken rimligtvis hinner dunsta bort.

Så hankar vi oss fram sommar för sommar. Vi har naturligtvis många fina upplevelser och njuter av båtlivet, framför allt de somrar som är torra och regnfattiga. Men besvikelsen lämnar oss aldrig helt och vi grubblar mycket på hur vi skall komma tillrätta med problemet. En lösning som teoretiskt lovar gott är att injicera tunnflytande epoxi avsedd för bl a sprikor i betongkonstruktioner.

En vår i början av 90-talet känner vi oss mogna att göra ett försök. Ett stort antal hål borrar i teaken. Fyra hål, strategiskt belägna, förses med rörnippel. Sedan blandas fyra enliterssatser långsamhårdande epoxy i droppflaskor som hängs upp och ner i droppställningar och slanganslut till rörnippelarna. Teorin är, att man genom de övriga hålen skall se hur epoxyn sprider sig under teaken. Hålen skall då pluggas med teakplugg vartefter. Det blir inte ens en halv framgång. Epoxyn sprider sig visserligen, men inte så som vi har tänkt. I en av droppflaskorna sjunker innehållet på ett sätt som inte motsvaras av den utbredning vi kan avläsa i hålen. Det visar sig att epoxyn letat sig genom rufftaket och långsamt rinner ned utefter ett skott inne i båten. Dessvärre tvingas vi konstatera, att det som på pappret såg lovande ut, inte håller i praktiken. Det enda positiva är att storskotsskenans infästning på rufftaket som alltid läckt vid regn, har blivit tät. Men grundproblemet kvarstår och vi kan inte göra annat än att fortsätta som förut.

Både min hustru och jag nalkas pensionåldern och har bestämt oss för att försöka trappa ner vårt arbete för att få mera tid att vara i båt. Vi har till och med tankar på att byta till en större båt som ger möjlighet till åretruntboende. Dilemmat är då att den båt vi äger vågar vi inte ha i sjön när hösten kommer och vi kan inte heller sälja henne. Att sälja henne utan att nämna hur det står till med däcket är otänkbart. Alternativet är att saluföra ett renoveringsobjekt vilket innebär, att vi under överskådlig tid inte kommer att ha råd att köpa någon ny och större båt. Alltså återstår - som vi ser det - bara ett alternativ: Riva av däcket och lägga ett nytt! Ett nytt teakdäck? Eller finns det något alternativ? En sak är i alla fall säker, denna gång skall vi själva göra underarbetet och se till att vi har full kontroll över resultatet.

Vi skriver nu våren 1996 och har sedan flera år lämnat varvet som lagt däcket. Vi vinterligger nu på Tufa Marin i Mälaren - fortfarande inomhus. Vi har beslutat att riva bort däcket till hösten. Vi tar in offerter på en nytt teakdäck från olika håll, men vi letar även efter alternativ till teak. Då, vid exakt rätt tidpunkt, har På Kryss (nr 3/96) en artikel om ett nytt däcksmaterial, "Marinedeck 2000". Det är framtaget av ett holländskt företag, Stazo Marin, som alternativ till däck av trä på stålåtar. Materialet är ett polyurethanbundet korkgranulat. Det läggs i ribbor precis som teak men behöver inte skruvas utan limmas med Sikaflex. Det verkar nästan för bra för att vara sant. Jag ringer omedelbart till Holland, hänvisar till artikeln och ber dem skicka materialprov, beskrivningar och prisuppgifter. När vi efter några dagar har materialet i våra händer förstår vi, att detta verkligen är ett alternativ. Dokumentation och beskrivning ger ett mycket seriöst intryck. Inte minns det faktum att man får fem års garanti, om däcket läggs av auktoriserad personal. Problemet är, att det i Sverige inte finns någon sådan och ingen återförsäljare. Det går några veckor medan vi funderar på hur vi skall gå till väga. Vi börjar planera en resa till Holland för att på plats diskutera en lösning och för att se hur ett färdigt däck ser ut. Vi får då ett brev från ett företag i Västerås, HM Montage AB, som just blivit återförsäljare i Sverige. Dessutom har man ordnat så att några unga båtbyggare, just utexaminerade från Storebro, fått auktorisation av Stazo Marin. HM Montage erbjuder oss ett mycket fördelaktigt pris (introduktionspris) på material och arbete. Vi åtar oss då att själva göra hela underarbetet. Ett kontrakt upprättas. Arbetet med att lägga däcket skall ske de två första veckorna i maj 97. Det känns nästan osannolikt.

Sista sommaren med teakdäck blir kort. Efter en osedvanligt regnig försommar, då vi upptäcker nya läckage, bestämmer vi oss för att avbryta seglingen. Vi tar kontakt med Tufa Marin, förklarar läget, undrar om man kan ta upp båten den 19 juli trots att det är mitt i semestern. Svar: "Inga problem. Kom ni bara". Den 20 juli står hon i hangaren och arbetet med att riva bort teakdäcket kan börja. Ett arbete som vi räknar med att klara på en vecka. Till att börja med gäller det att

med stämjärn hugga bort alla teakpluggar och att med skruvdragare skruva ur alla skruvar, ca 2000 st. Och sedan att med stämjärn och bräckjärn bryta loss teaken, som på sina ställen sitter mycket hårt fast. Ett arbete långt slitsammare än vi trott. Nu har också det fina sommarvädret kommit med högsommarvärme.

Temperaturen stiger varje dag till över 30 grader i hangaren, vilket innebär att vi tvingas avbryta arbetet vid tolvtiden. Detta i sin tur betyder att en vecka blir nästan tre. Det positiva med värmen är att fukten i sandwichen drivs ut. Genom att borra i de gamla skruvhålen kan vi genom att besiktiga balsaspånen bedöma var fukten trängt in. Lyckligtvis kan vi konstatera att balsasandwichen, med undantag för ett begränsat område, inte är angripen av röta. Genom borrproven kan vi konstatera att rötangreppet har en utbredning av ca 18 kvadratdecimeter. Med hålsåg (100 mm) skärs ett antal hål i platsen så att det går att krafsa ut den ruttna balsan. Den ser ut och känns som våt torv och vi inser med fasa hur omfattande skadorna kunde varit.

I augusti kan vi avsluta rivningsetappen. Nu skall hon ligga och bli riktigt torr. Senare på hösten flyttas hon till en annan hangar som hålls frostfri hela vintern. Hon ser nu för bedrövlig ut, men i mars månad nästa år skall renoveringen börja.

Underarbetet blir krävande. Först att slipa ner det gamla, i plasten uppbyggda halkmönstret. Sedan att bredspackla hela däcket och slipa det igen. Eftersom korkribborna är mycket lättböjliga, följer de ev ojämnheter i underlaget. Det är alltså mycket viktigt att underarbetet görs med stor noggrannhet. Avslutningsvis grundas hela ytan med epoxigrund. Men vi är nu säkra på att däcket är helt tätt. I början av maj 97 kan de båda båtbyggarna från HM Montage (Kim och Mattias) programenligt starta läggningen av det nya däcket. Hela arbetet tar ca två veckor. I månadsskiftet juni-juli är hon äntligen färdig för sjösättning och känns då som en helt ny båt. Nylackad, med ny avvisarlist av teak, botten helt renslipad och epoxigrundad, nytt ankarspel monterat, självslående fock, ny värmare, vindkraftverk, solpaneler och slutligen det nya däcket.

Efter en säsong i sjön med upptagning i slutet av oktober tycker vi, att resultatet är över förväntan. Vi tycker dessutom, att däcket är mycket snyggare än vi väntat oss. Det är underbart att gå och sitta på. Halkskyddet är perfekt och ljudisoleringen bättre än med teak. Det är otroligt lätt att hålla rent och helt okänsligt för t ex olja eller annat som man kan spilla.

Efter ett år ser det precis ut som när det var nytt, möjligen en aning blekare. Och sist men inte minst: När vi sjösätter i år har vi fortfarande fyra års garanti!

Vi ser nu framtiden an med tillförsikt, medvetna om att vår båt tål att ligga i sjön även om vintern, om vi så skulle önska. Och skulle vi bestämma oss för att sälja, så kan vi nu göra det med gott samvete, men just nu känns det inte som vi vill!

Gunnar Steneby, april 1998