



Bygga böjd båt

En stor dos envishet och rätt virke på rätt plats. Det tog bröderna Ravanis tre månader att hitta den perfekt buktande eken till sillabåten Bessies förstäv.

**Text Jonatan Malm Foto Martin Gustavsson,
Mathias och Martin Ravanis**

NÄR DE FÄLLT den gamla krokiga eken såg de att den var rötskadad i mitten. Då hade en arborist varsamt plockat ner kronan för att inte dess tyngd skulle spräcka stammen i fallet. Själva hade de grävt med maskin runt roten för att kunna fälla trädet så långt ner som möjligt. Dystra i hågen drog de stocken till sågen och började skiva upp den. Bröderna minns känslan. Martin Ravanis berättar:

– Vi såg ju att rötan försvann med en gång, och när vi kommit ner till den del av stocken där vi tänkt oss att kunna få ut ämnet enligt förstävans mall började det bli spännande. Jag lyfte av den övre plankan och såg att det var perfekt växt.

Mathias Ravanis fyller i:

– Det var fullständigt makalöst! Träfibren följde formen precis, och där fanns inte en enda kvist som kunde äventyra styrkan. Här hade vi sprungit runt med mallen

i tre månader på gods och i skogar i halva Skåne, och så hittade vi den perfekta eken fem minuter från verkstaden.

BRÖDERNA RAVANIS firade med oxfilé den kvällen. Nu kunde deras pågående båtrenovering äntligen komma vidare. Kölen var rest, och ämnet till akterstaven hade de redan i sitt stora förråd av krokvuxen ek. Allt hade hängt på att de också hittade rätt ämne till förstäven, vars krumma form en gång valts för att ge godast möjliga seglingsegenskaper.

Och nu hade de det.

Att använda annat virke än sådant som vuxit i rätt form är uteslutet, säger de, precis som det var för båtbyggarna på varven vid 1900-talets början då båten ursprungligen byggdes.

Mathias och Martin återkommer till ordet kvalitet. Att alltid använda det bästa träet verkar lika självklart

för dem som njutbart. Om styrkan ska vara optimal är det därför krokvuxet som gäller där det ska vara just krokigt. Idag är sökandet efter sådant krumvirke det mest besvärliga momentet i båtbyggandet. Men på den tiden, när människor fortfarande var beroende av pålitliga bruksbåtar och trä var enda materialalternativet, var de krokiga stockarna det bäst betalda segmentet av skogens råvaror.

Mathias och Martin berättar:

– Då var bedömning av krumvirke en viktig del av jägmästarutbildningen. Idag är det mesta av ekskogen ersatt med gran, de stora gamla ekarna ska sparas till skalbagarna och den ekskog som ändå säljs går urskillningslöst till parkettfabriker.

BÅTEN SOM NU restaureras grundligt är en så kallad sillabåt, en 25 fot eller 7,5 meter lång snipa byggd helt i ek i Limhamn utanför

Malmö år 1909, konstruerad för att seglas och fyllas med sillfångster på bort emot 2 ton. Båten heter Bessie och är den äldsta bevarade sillabåten i Sverige. I 20-årsåldern brukade Martin och Mathias Ravanis åka till fiskeläget i Svanshall och beundra den, just för att den var ett så fint exemplar av den gamla sortens allmogebåt. Djup och skarp i formen för att kunna kryssa bra, segla snabbt och klyva vattnet nästan utan att ge svallvågor. Bullig över vattenlinjen för att kunna ta mycket last, kort köl för att vara lätt att vända i sundet med många kastvindar.

Några decennier efter Bessies tillkomst såg det däremot annorlunda ut. Då litade fiskarna så mycket på motorerna att skroven byggdes mer för motordrift än för segling, vilket förändrade formen åt det mindre smäckra hållet.

Bessies nuvarande ägare tog kontakt med bröderna Ravanis sedan pappa sjökaptanen gått bort, och sedan båten fått stanna på land några somrar. Den var i så dåligt skick att den varit på väg att förlisa flera gånger. De över 40 blyplåtar som tätade skrovet gav inte den styrka som krävs på Öresunds vågor. Tillslut räckte det att rigga båten för att den skulle börja sjunka.

De flesta andra träbåtar har slutat som en stor brasa. Men Bessies ägare hade starkare band än så till båten. I den hade de lärt sig segla och fiska, den årliga kappseglingen var en återkommande höjdpunkt, och kanske fanns känslan av att pappa levde kvar i båten. Antingen skulle den restaureras. Eller så skulle en kopia byggas.

MATHIAS OCH MARTIN föreslog en restaurering. Det skulle inte bli billigare, men värdet i att bevara en så unik båt var stort, menade de, och de fick ägarna med sig. Hur båten var seglande för fem år sedan



Förstävsmallen har fått följa med på många utflykter på jakt efter den perfekta eken. Den visade sig finnas nästgårds.

förefaller som en gåta, nu när renoveringen pågått i ett år och är snudd på färdig, för allt som gick att behålla av det gamla skrovet var två spant i fören och några få bord.

– En del kanske skulle hävda att vi bytt så mycket att det inte är samma båt längre. Men du och jag har ju inom loppet av sex år bytt ut samtliga av våra celler, och det är ingen som skulle tvivla på vår identitet för det. Enligt vår logik är det samma båt så länge vi håller oss till rätt genetik. Detta är tveklöst Bessie, slår Mathias fast.

BÅTENS GENETIK, menar han, handlar om att vara trogen materialet, dimensionerna, metoderna. Visserligen har de bytt ut järnspikar och galvade skruvar mot koppar och syrafasta, eftersom de har sett att järn och ek inte fungerar bra ihop. När det gäller virke har de varit minutiöst noggranna. Allt trä har de sågat själva i sin liggande ramsåg;

den sågtyp som var populär på skeppsvarven förr för att den lämpar sig så väl just för krumvirke. Kvartersågning kallas metoden som ger brädan stående årsringar, med avsevärt mindre känslighet för fuktväxlingar än det virke som har liggande årsringar, som rör sig mer och spricker lättare. En avgörande skillnad, inte minst i båtsammanhang, där träet utsätts för särskilt hårda prövningar i brytningen mellan hav och sol. Beslagen från 1909 har de fixat till och lagat om det behövs. De byggde en ässja för att kunna smida i den takt bygget krävde. Nu funderar de på om de inte ska skaffa vad som krävs för att galvanisera själva också.

BRÖDERNA RAVANIS arbetsplats är rymlig och kanske den stiligaste verkstad som byggts i modern tid. Virket har de sågat upp själva, till allt från takstolar till de spröjsade fönstren med sinkade karmar. På planen runt omkring trängs ett tjugotal gamla träbåtar, insamlade under 1990-talet, i grevens tid. Nu finns bara tjugisga bostadsområden där fynden gjordes. De båtar bröderna inte tog hand om schaktades ut och begravdes under fyllmassor. Och en förlorad båt är en för alltid förlorad båt, konstaterar de; båtbyggarna gjorde aldrig några ritningar. Mathias förklarar sin samlariver:

– Om du kommer till en bilskrot och får höra att om inte du tar hand om Rolls Roycen från 1914 så mals den ner; då tar du ju hand om den.

Martin spetsar till resonemanget:

– Fast en bil har ju alltid någon form av förlaga. En uppeldad allmogebåt går aldrig att rekonstruera.

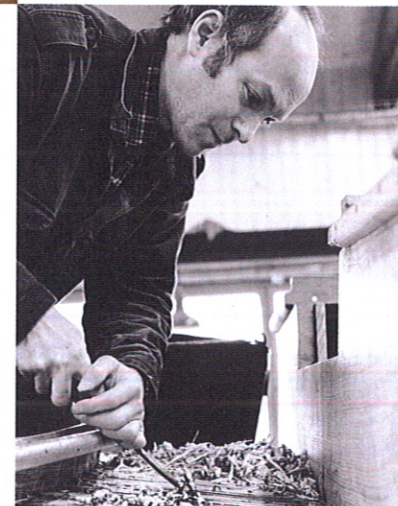
Några av sina båtar har de hunnit mäta upp. Planen är att alla ska kunna arkiveras på papper. Det finns drömmar om att restaurera de bättre exemplaren och göra repliker av de sämre. En av sniporna i sam-

Hemslöjd 3 • 2016



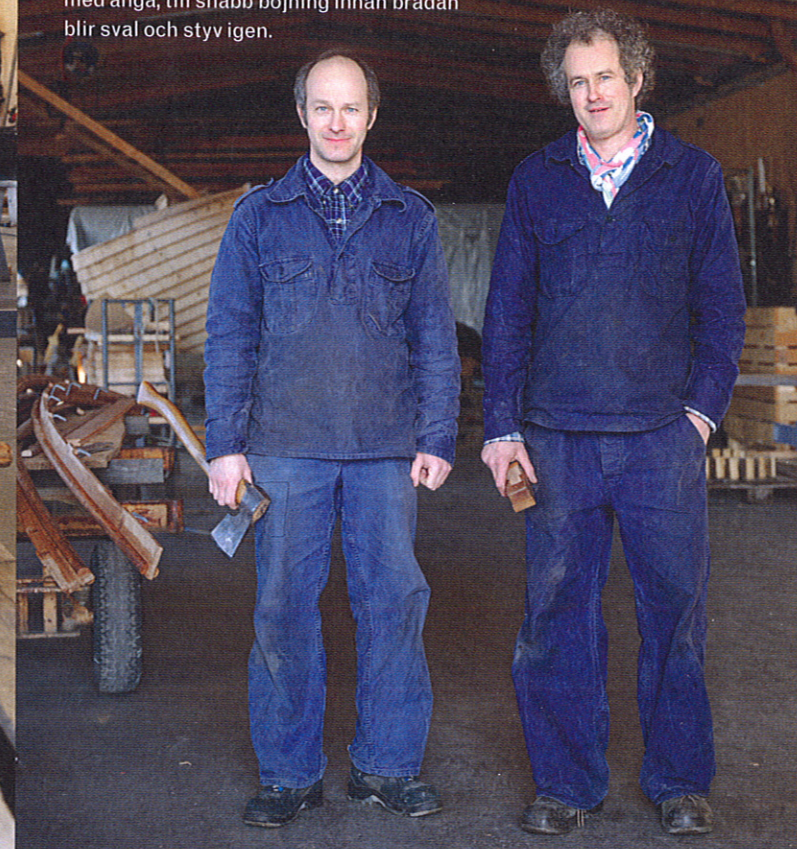
»Djup och skarp i formen för att kunna kryssa bra, segla snabbt och klyva vattnet nästan utan att ge svallvågor. Bullig över vattenlinjen för att kunna ta mycket last.«

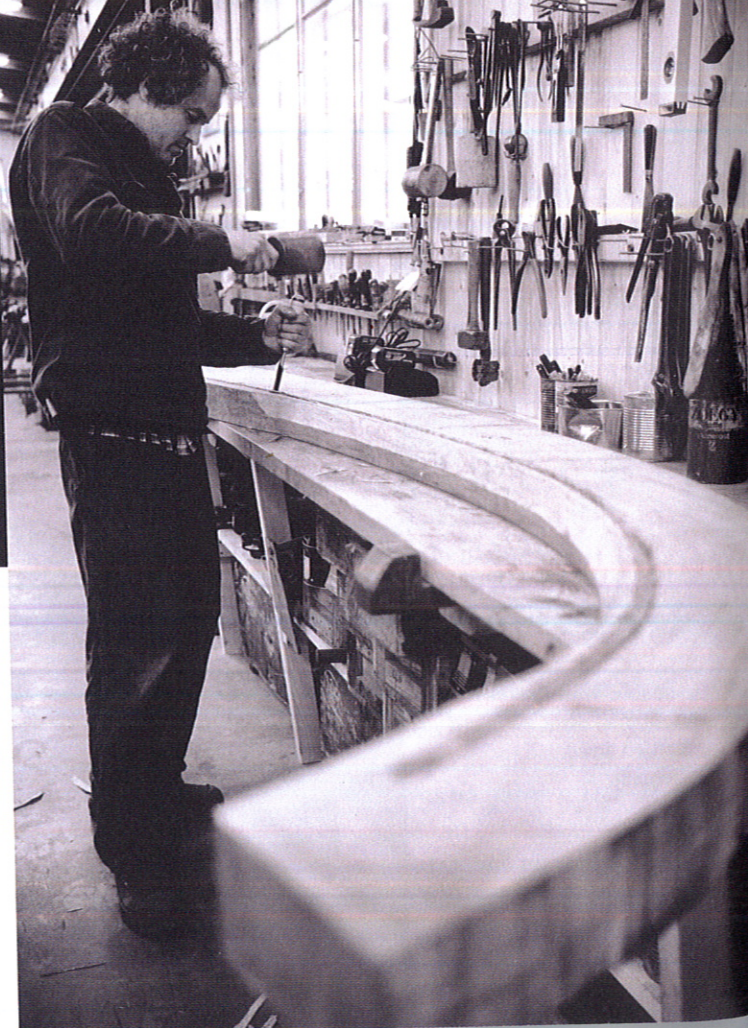
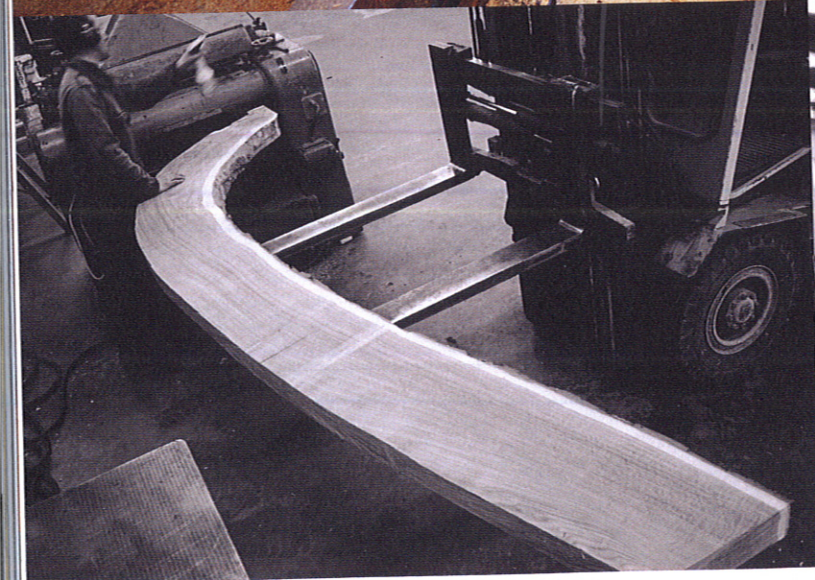
Om man vill kan man se spanten som båtens revben och borden som dess hud. Här har samtliga spant formats ur krokvuxna ämnen. Även de flesta borden är svagt bågformade.



Hemslöjd 3 • 2016

T. v: På de skånska sniporna är däckets öppningar och sarger ovala. Att svepa de breda, grova ekbrädorna i snäva radier kräver skickligt hantverk från virkesval och värming med ånga, till snabb böjning innan brädan blir sval och styv igen.





– Det var som att väcka en dinosaurie till liv.

Den jämförelsen gör bröderna Ravanis när de berättar om första gången de startade den liggande ramsåg som de rustat upp från kasserad, rostig skrot. I den har de sågat till Bessies förstäv.

– Ek torkar med runt en tum per år. Det fanns inte tid att vänta. Men eftersom ämnet till förstäv tagits ut med stående årsringar, och eftersom ändträ och kanter med liggande årsringar har förseglats med rådjurstalg, har vi undvikit både sprickor och skevheter.

Falsen som Martin Ravanis hugger ut i stäven kallas »spunning« på båtspråk. Här ska borden fogas in.

lingen är en sillabåt, något äldre och kortare än Bessie. Den har bröderna byggt en kopia av, som de seglar med varje sommar. Men när det är kappsegling använder de sin andra båt; den legendariska Capella, som de efter ordentligt sökande hittade i ett dike i bedrövligt skick för 25 år sen. Idag seglar hon galant förbi moderna båtar och är lika praktfull som hon en gång var.

DET ÄR AV DESSA gamla båtar de lärt sig hela hantverket. Några mänskliga lärare har de aldrig haft. Längtan ut på havet ledde till en risig eka, en plastbåt hade de inte råd med. Att laga ekan visade sig vara väldigt roligt. Fler båtar behövde lagas, folk började höra av sig, beställningar trillade in. Nu har de restaurerat nästan hundra båtar, och byggt ett antal från grunden. Till dessa kan nämnas de skeppsbåtar som följde med Ostindiefararen Göteborg för att frakta dess besättning iland på de kritvita stränderna på andra sidan jordklotet.

Behovet av rätt virke fick dem att renovera ett hoprostat sågverk, som de funnit i Småland, halvt nedsjunket i jorden. När de väl hade det, började beställningar på kilformade golv och andra specialprodukter strömma in. Förra året beställde statens fastighetsverk 700 kvadratmeter av sådant furugolv, vars form följer det ursprungliga trädets; bredare vid basen, smalare uppåt kronan. Så nu sover Bockstensmannen i Varbergs Fästning på Ravanis golv.

MEN HUR SER statusen ut för träbåten i Sverige idag? Många säger att de är förtjusta i träbåtar, men att de aldrig skulle klara av att sköta en.

– Men det är en myt!, nästan ryter Mathias på sin slimmade skånska. Han fortsätter:



»Om båten ska målas är linoljefärg gjord på kimrök favoriten; den behåller sin seghet, spricker aldrig sönder.«

– Det är ett missförstånd som bygger på en tid då folk köpte träbåtar byggda av dåligt virke på 50- och 60-talet, som legat på land och torkat sönder, en sån är det klart att man måste jobba en del med för att komma ikapp! Men om båten är av rätt virke och behandlad med tjära, linolja och linoljefärg räcker det lätt med två dagar för att vårrusta båten. Plastbåtsägarnas putsrondeller surrar ju i veckor. Om en plastbåt ska hållas i vettigt skick är den långt i från underhållsfri. Och om den i alla fall chanserar och spricker slängs den på tippen som restavfall.

TRÄTJÄRA BLANDAD med 60–70 procent fin kallpressad linolja rekommenderar han som det mest lättvindiga underhållet för en ny eller renskrapad båt. Blandningen kan slaskas på flödigt, den tar sig in överallt. Om båten ska målas är linoljefärg gjord på kimrök favoriten; den behåller sin seghet, spricker ald-

rig sönder. Men så länge båten ska användas i havet går det inte att komma undan en mer giftig bottenmålning om man vill undvika skeppsmask, hävdar han. Bessies botten kommer strykas med modern primer och bottenfärg, ändå bra mycket mera harmlös än den stenkolstjära som användes tidigare. Inte ens gamle Noak kom undan det där momentet, menar Mathias: i bibeln står att han strök sin ark med jordbeck, alltså en typ av asfalt som kan komma upp i dagen naturligt.

BESSIE BYGGDES 1909, bara några år innan den stora sillboomen, när också Limhamn blev Sveriges största fiskeläge. Medan första världskriget pågick levde de skånska fiskarna sina rikaste år. Brist på mat i landet och kopiösa mängder sill blev i kombination med deras sjödugliga båtar en framgångsfaktor. Sillabåtarna användes till drivgarnsfiske. På kvällen seglade hundratals båtar ut i sundet med lanternor, revade seglen, fällde masten och låg och drev med flytgarnen hängande från fören. Mathias och Martin får något drömskt i blicken när de talar om denna sillabåtarnas guldålder.

Men drygt hundra år efter att Bessie byggdes, är hon nu redo för ytterligare hundra år på havet. Mathias och Martin har några timmars finputs kvar. Sen återstår den stora festen där alla inblandade ska bjudas på grekisk mat med retzina. Bröderna kan inte nog berömma Bessies skönhet. Martin förklarar fascinationen:

– Traditionen med klinkbyggda båtar är typisk för Skandinavien, den äldsta man funnit är från bronsåldern. Det är häftigt, att Bessie är en fortsättning på två tusen års kontinuerlig förfining av en och samma båttyp. *