



Veteranbåten

Tidning för svensk veteranbåtskultur

Nr 4
2016



Renoveringen av Bessie



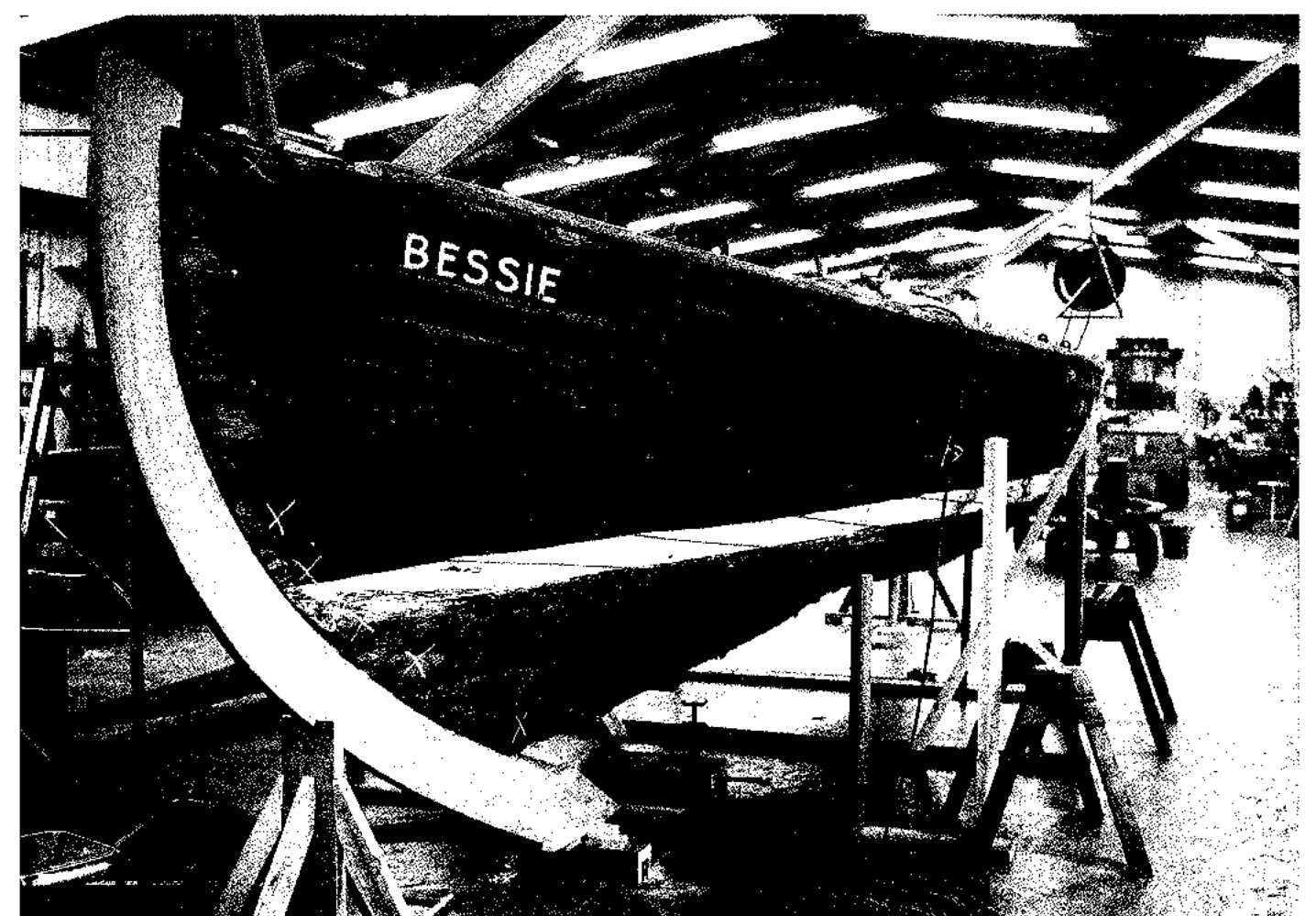
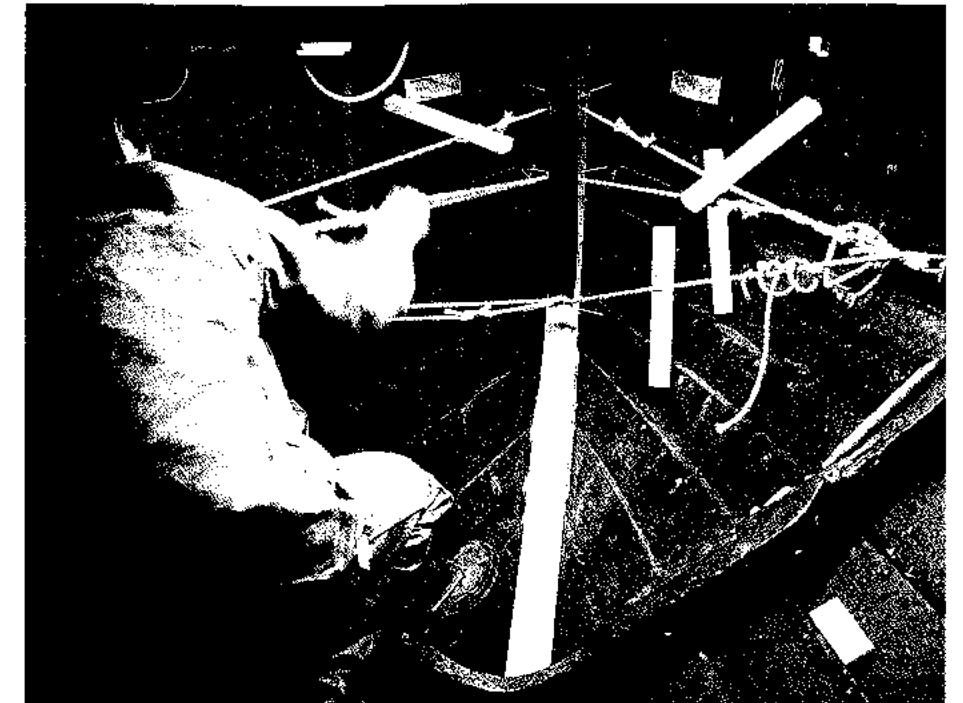
Nu börjar Bessies andra liv – redo för nya fisketurer

Efter ett drygt år och 1 859 arbetstimmar börjar Bessies andra liv. Den 107 år gamla fiskebåten från Limhamn är redo för ytterligare ett sekel på sjön.

– För oss är det fortfarande samma båt, säger Mathias Ravanis, som tillsammans med sin bror Martin driver Nyhamns Säg & Båtbyggeri i nordvästskånska Bräcke. I mars avslutade de sin största renovering hittills – av sillabåten Bessie, byggd i Limhamn 1909 till fiskaren Anders Matsson. Då hade båten beteckningen MÖ 347, idag är det HG 52.

– Om man är trogen konstruktionen och linjerna, visar respekt för de skickliga yrkesmän som byggde henne och använder virke av samma höga kvalitet som de gjorde – då är det i allra högsta grad samma båt, säger Martin Ravanis.

Det enda som finns kvar av den ursprungliga Bessie är nio bord och två





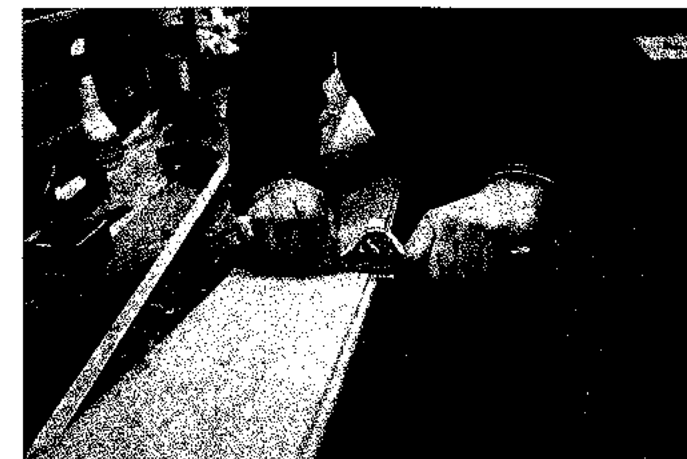
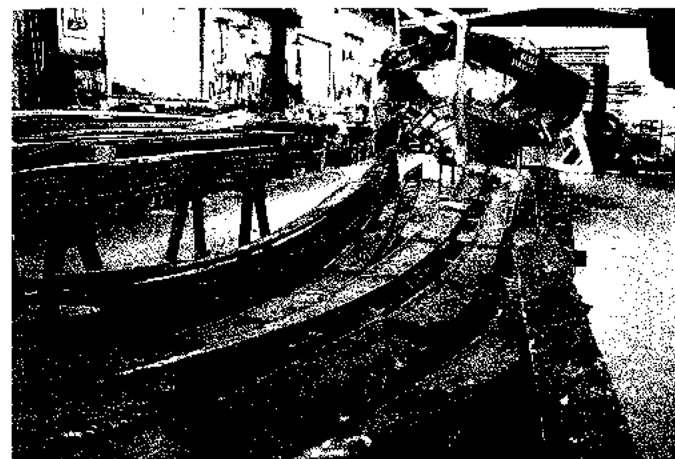
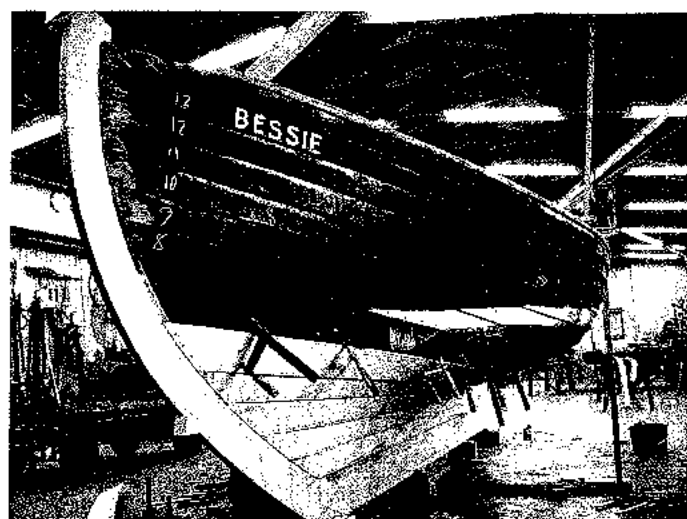
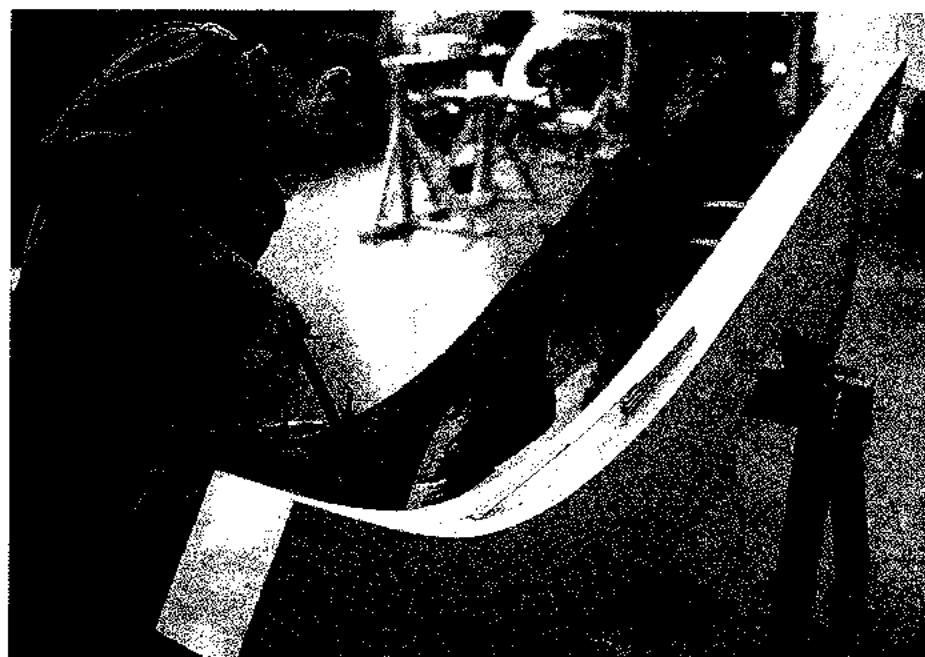
små spant i fören. Allt annat är nytt, inklusive beslag som Martin själv smitt utanför verkstaden.

All bordläggning är av kvarterssågad ek, spanten av krumväxt ek som torkat två och ett halvt år på den egna brädgården och däckets är tillverkat av kvarterssågad kärnfur från Värmland.

– Många tror att det är Oregon pine, men det är svensk fur. Helt utan ytved, förklarar Mathias.

1909 när Bessie byggdes var man inte så noga med kvaliteten just på däckets, det fungerade mest som stänkskydd. Idag vill bröderna Erik, Svante och Petter Wallin, som ärvt båten efter sin far Sven Wallin, kunna övernatta i båten och därför ha ett däck som håller tätt.

I övrigt var Per Persson, båtbyggaren i Limhamn som byggde Bessie, lika noga med virkeskvaliteten som Martin och Mathias är.



– Hon var synnerligen välbyggd. Det var krumvirke överallt och kvarterssågad bordläggning. Båtbyggarna i Limhamn var oerhört kunniga, de byggde båtar som var perfekt anpassade efter fiske i det strömrika Öresund.

1914 var Limhamn Sveriges största fiskeläge, efter Råå utanför Helsing-

borg. Knappt 30 år senare fanns det över 170 verksamma Limhamnsfiskare och de traditionella träbåtbyggerierna upplevde sin glansperiod. I fiskeläget fanns tre båtvarv och bröderna är överens om att Per Persson var en av de främsta.

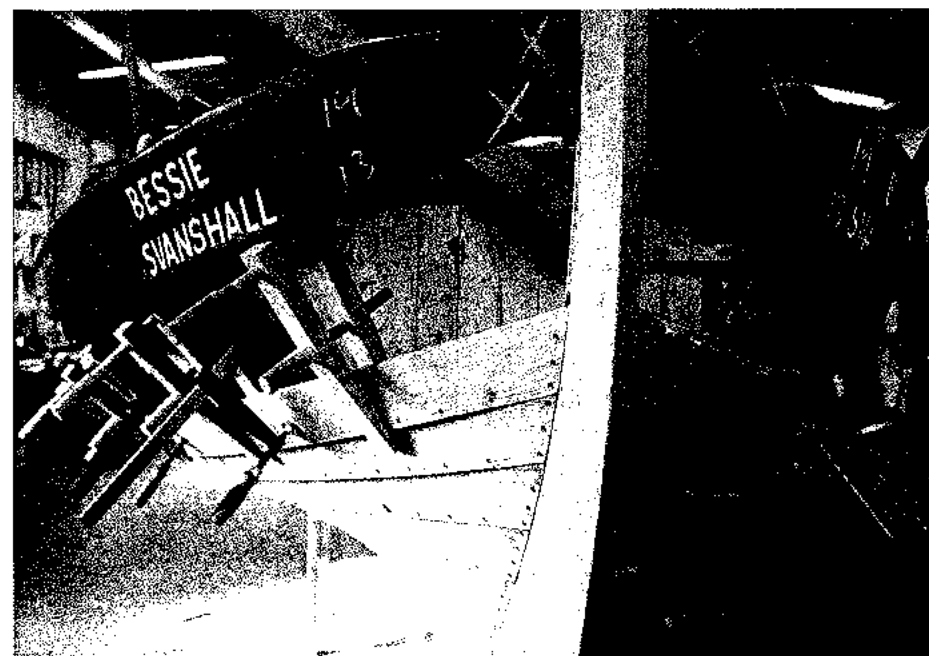
– Han var en enormt skicklig båtbyggare. Öresundsbatarna är klinkbyggda och

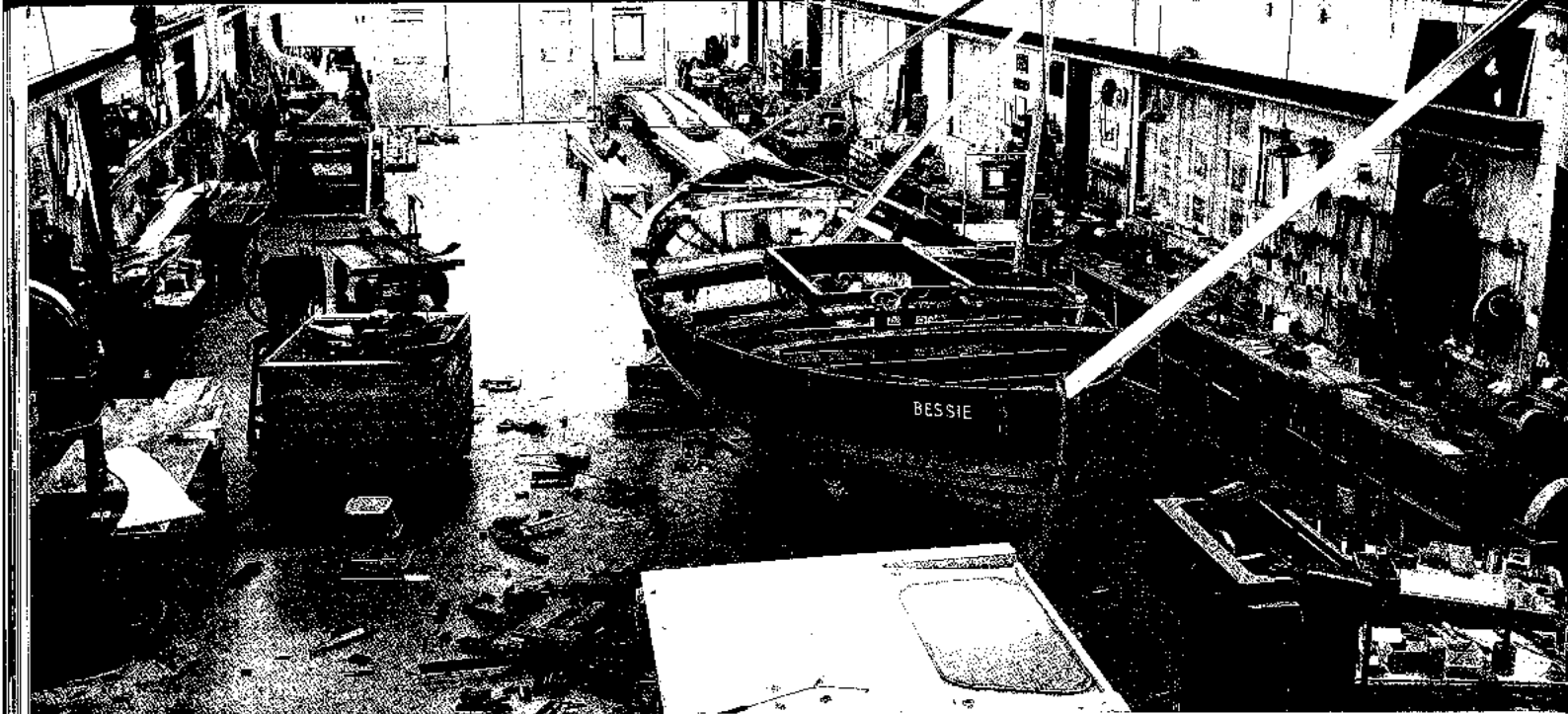
gjordes alltid utan ritningar. Istället gjorde man en halvmodell i en bit trä och skar fram en skrovform som man tyckte om. Modellen sågades sedan upp i skivor, som det gjordes mallar av och på så sätt fick man fram den invändiga formen. Utan ritningar är det genom bordläggningen man får fram de linjer man eftersträvar. Sedan byggs båten från kölen och uppåt, där varje bord överlappar det förra en aning.

– De harmoniska och vackra linjerna är en stor del av utseendet på en klinkbyggd båt, säger Martin. På Bessie hade man bytt en del bord tidigare och andra var i så dåligt skick att det var svårt att se exakt hur bordläggningen hade gått från början.

Den 5 februari 2015 börjar arbetet med att rikta upp båten och låsa den med stag upp i taket. Ett par dagar senare lossas förstäven och mallas av.

– Först trodde vi att vi hade en bit på lager som vi skulle kunna använda. Men förstäven är väldigt speciell, nästan 90 grader mellan topp och rot och tre och en halv meter lång. Istället börjar nu en två månader lång jakt på exakt rätt bit krumväxt ek. Bröderna åker runt till skeppsvarv och sågverk i Danmark och är ute med mallen på olika skånska slott och herresäten, för att försöka hitta ett





träd som kunde passa. I mitten av april råkar Martin köra med skogsmaskinen genom Stubbarp, ett par kilometer från det egna båtbyggeriet. Plötsligt ser han en ek som verkar ha rätt krum i rotbenet.

– Vi åkte dit med mallen och det såg helt rätt ut. De fick köpa trädet, men det krävdes en hel del grävarbete för att kunna fälla det tillräckligt långt ner för att få ut biten till förstäven. När de sedan började såga upp eken i den egna horisontella ramsågen, visade det sig att den innehöll en hel del röta.

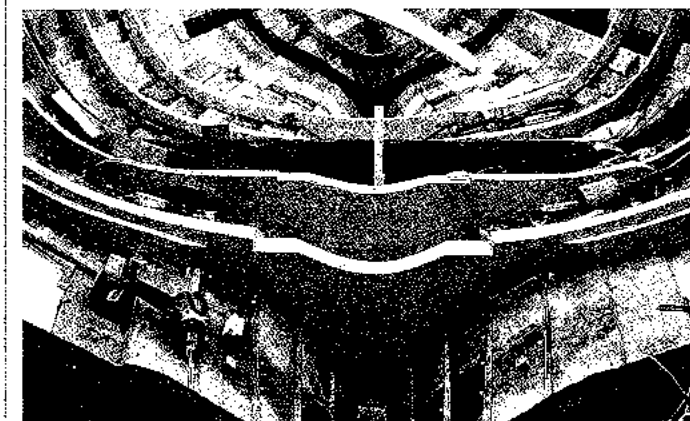
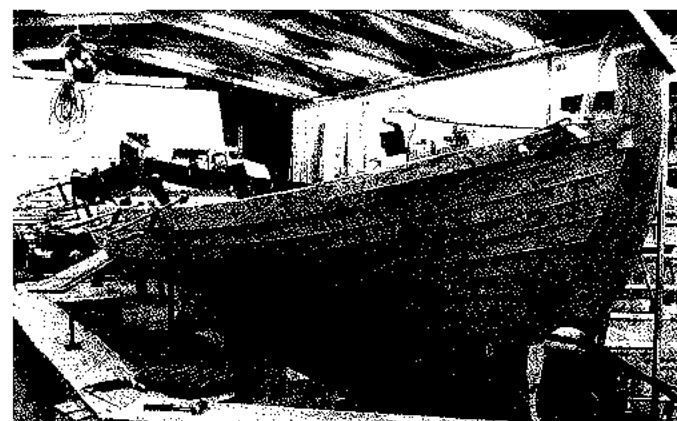
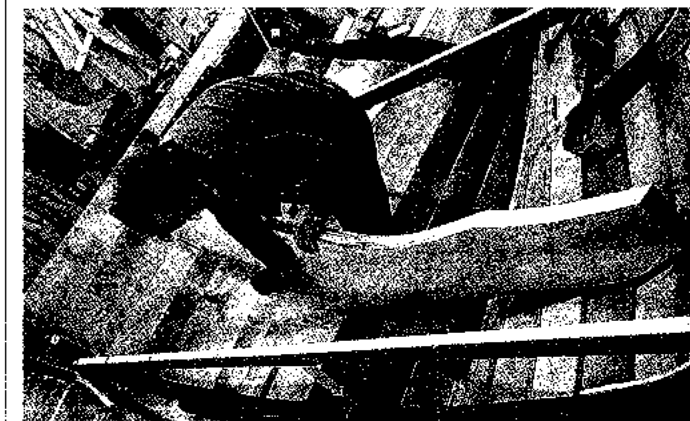
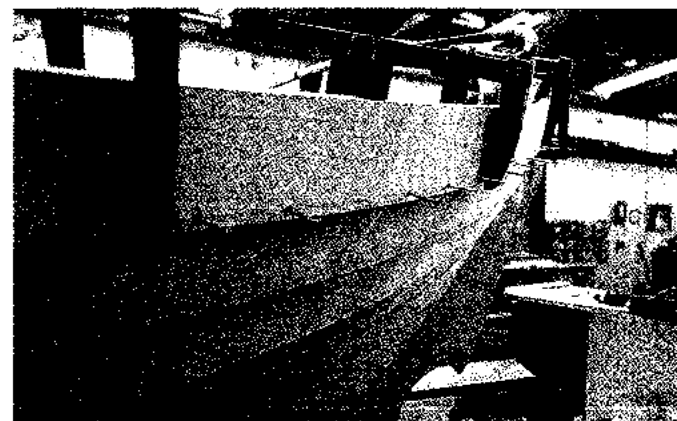
– Men rotbenet var alldeles friskt, krummen var perfekt, det var stående årsringar överallt och biten visade sig vara bättre än vi hade vågat drömma om.

En vecka senare sitter den nya förstäven på plats, kölen byts och akterstaven lossas. Både växt ek till spant och ekvirke till kölen hämtas från det egna lagret. Egentligen ska en bit ek, som den till förstäven, torka fem år innan den kan användas. Men genom att stryka ändträet och in- och utsidan av stäven, där märkestrålarna står tangentiellt mot ytan, med talg, förhindrar man att för mycket fukt försvinner ur träet för snabbt.

– Kvarterssågning och talg på de utsatta ytor där märkestrålarna inte löper horisontellt, gör att fukten försvinner lika långsamt ur hela biten och då spricker den inte, som den annars riskerar att göra, förklarar Mathias.

När bordläggningen lossas faller spanten nästan isär, de är i extremt dåligt skick. Spiken är helt upprostade och i renoveringen använder man därför enbart kopparnit och rostfri skruv, inga galvade spik alls.

– Ek och järn är en förödande kombination.



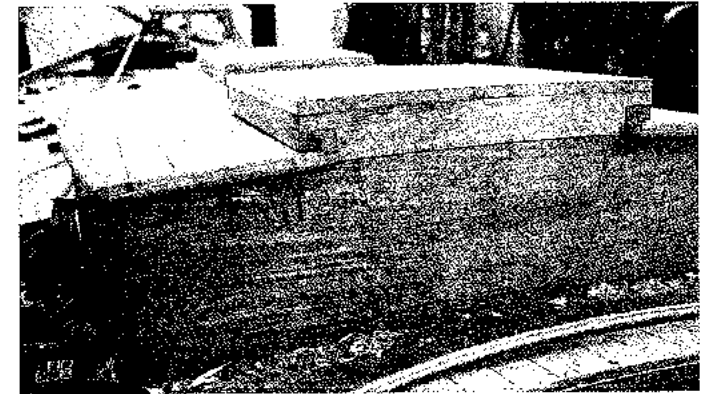
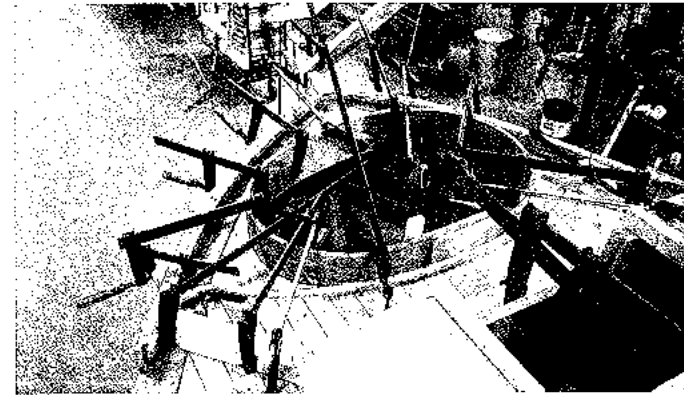
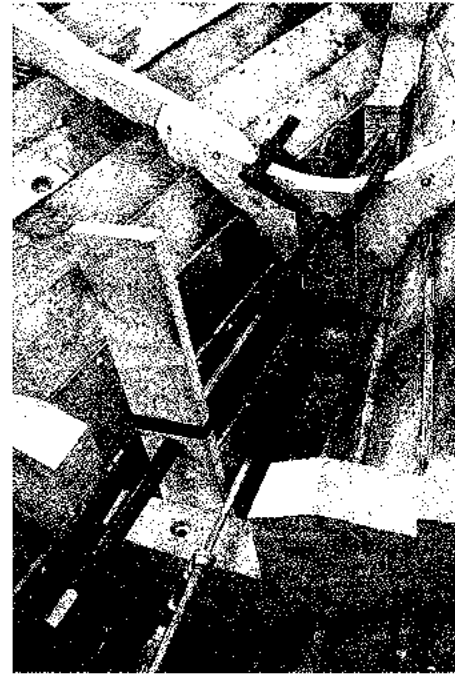
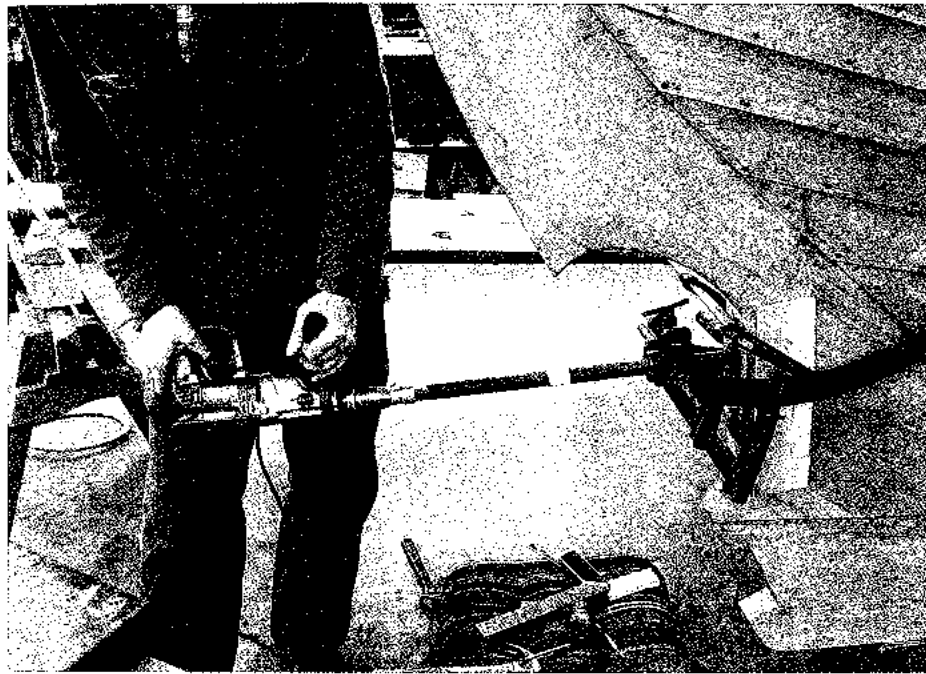
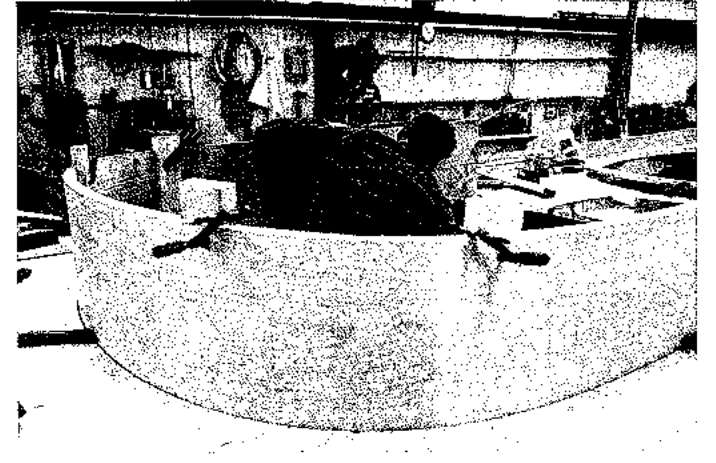
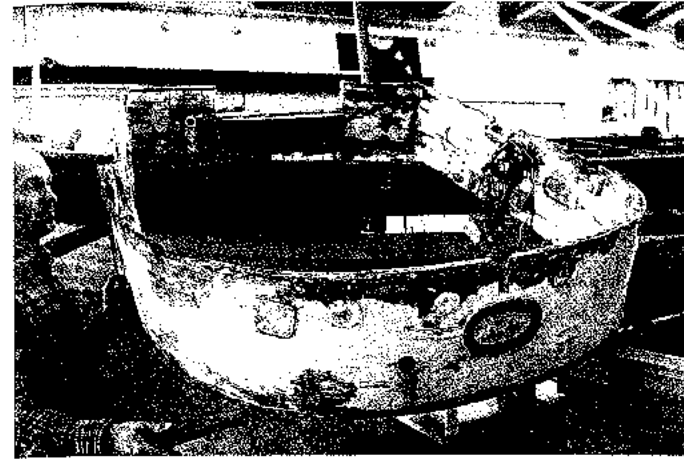
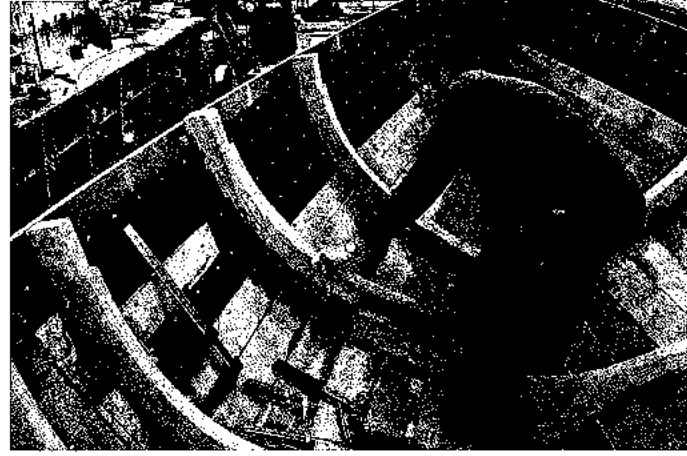
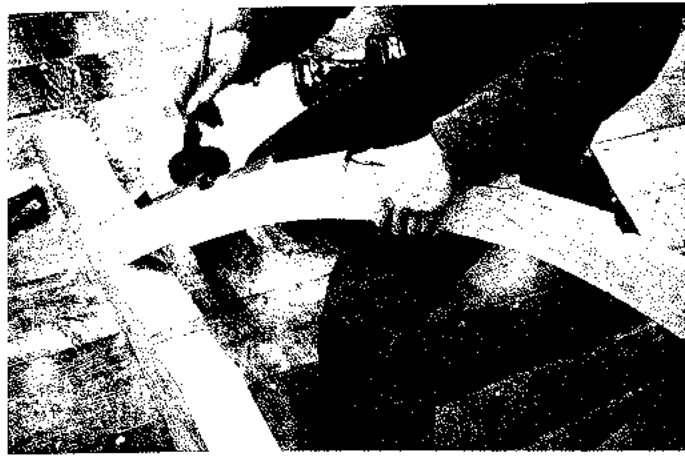
För att fästa bottenstockarna i kölen hade man tidigare galvade trögbultar, som visar sig ha sprängt sönder både bottenstockar och köl. Martin och Mathias har kommit fram till att syrafast, rostfri, fransk skruv är en bättre metod. Skruvarna är extra långa, men inte genomgående, och kan skruvas fast med stor styrka.

– Det blir en enormt stark ryggrad för båten, samtidigt som skruvarna kan lossas om man skulle behöva byta en bottenstock.

I övrigt är bröderna trogna båtens ursprungliga konstruktion, bland annat har man pärlhyvlat däcksbalkarna, precis som Per Persson gjorde 1909.

– För oss är det självklart att göra på





samma sätt idag som när man byggde båten för hundra år sedan.

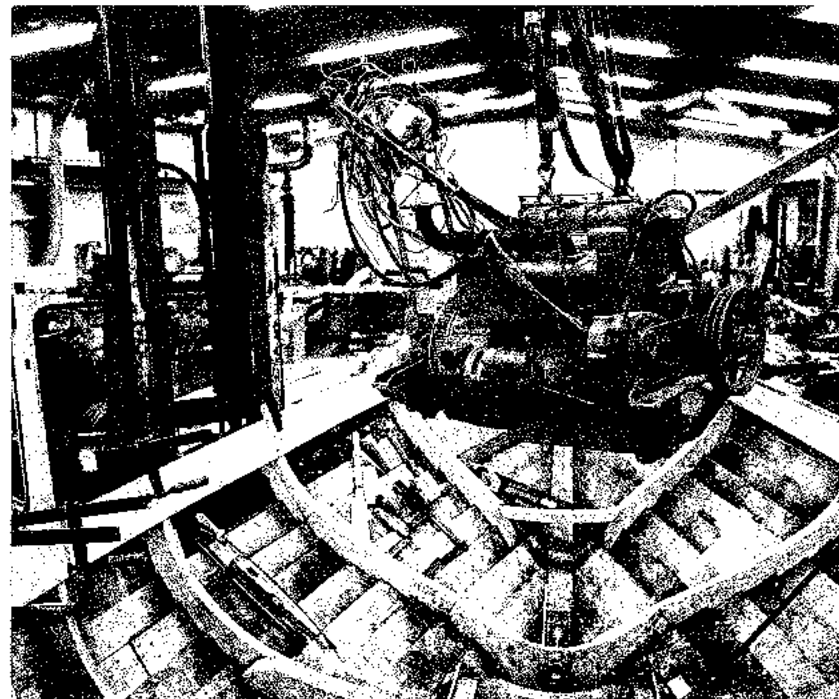
Den tretton tum höga och tre och en halv meter långa sargen runt kappen i aktern är gjord av en tum tjock ek och basad till sin ovala form. Bröderna bygger en mall av öppningen som de böjer den heta plankan runt. Sedan får sargen svalna flera timmar, innan man tar loss den och monterar den på båten.

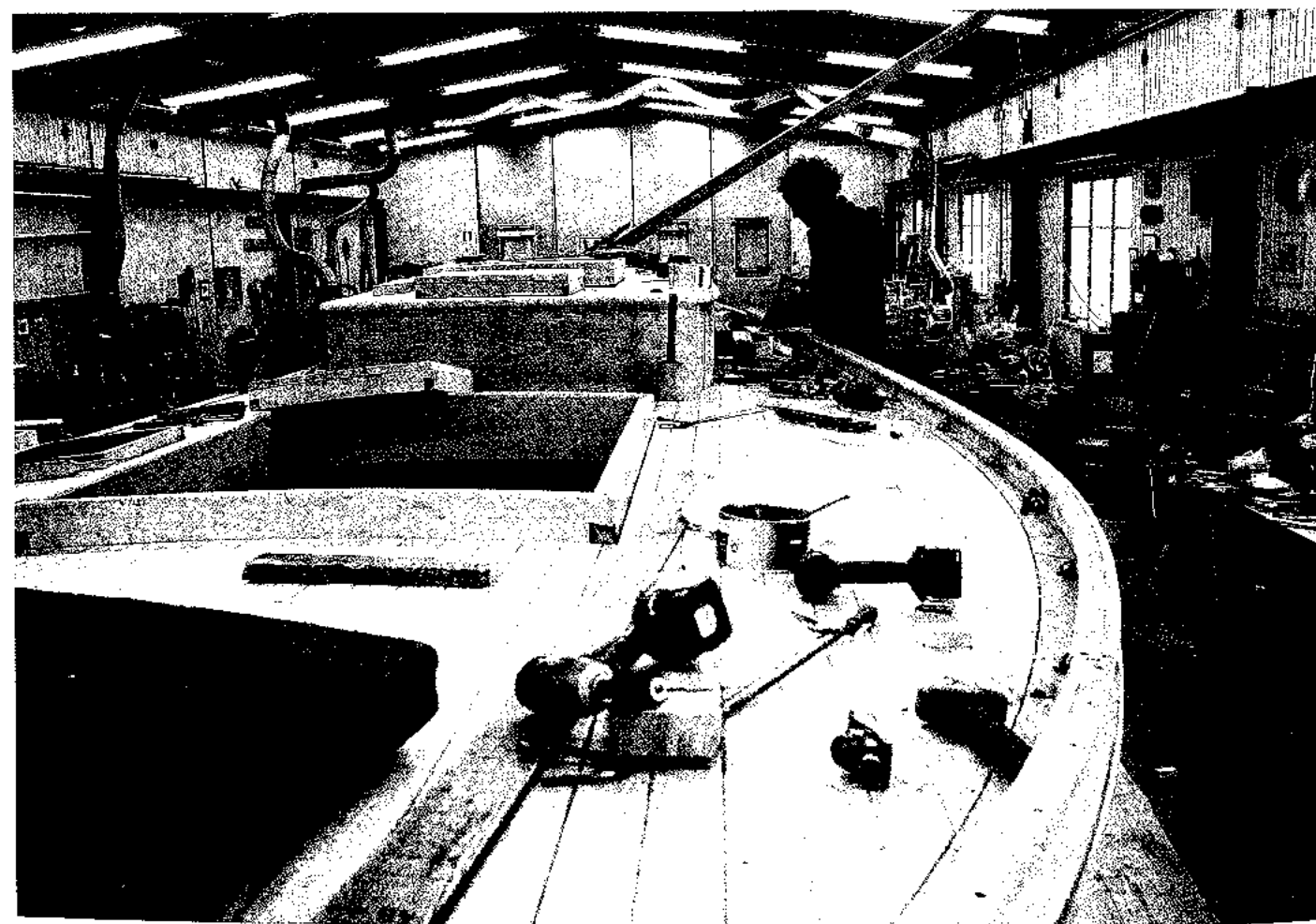
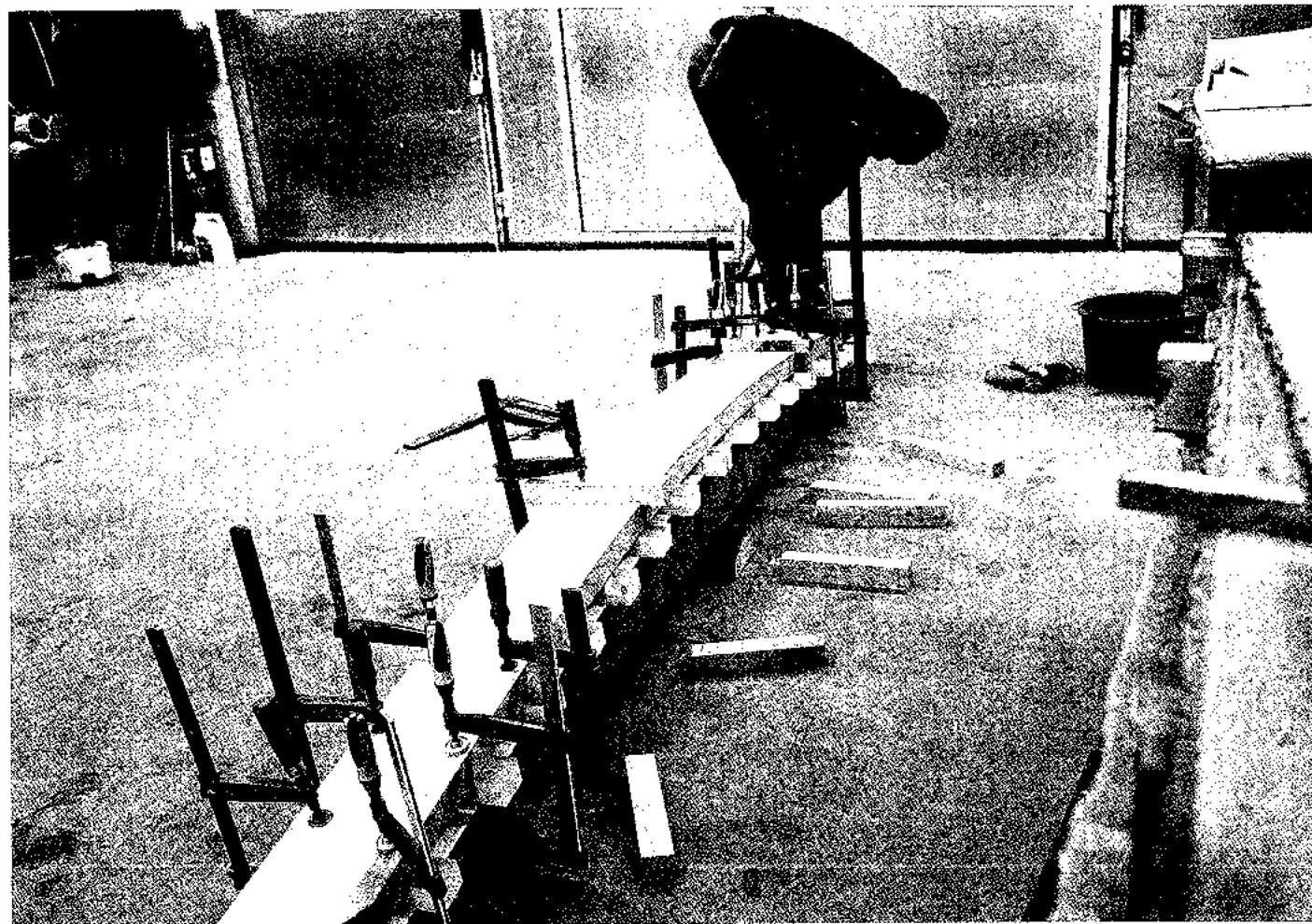
– Det är inte helt enkelt att vränga en så bred bräda, som dessutom ska passa på millimetern när den väl kommer på plats. Efter en timmes uppvärmning i ånga och med högt tryck, har vi tre, fyra minuter på oss att böja och fästa den runt mallen, berättar Mathias.

Bessie är den äldsta kvarvarande fiskerbåten från Limhamn som byggdes för segling, även om hon hade en Svedala-

motor installerad. Den första motorn överhuvudtaget kom till fiskeläget utanför Malmö 1904, men först tio, femton år senare anpassades båtarna på allvar för de tunga motorerna.

Anders Matsson, som beställde Bessie av Per Perssons varv, tyckte inte om att gå för motor, den förde bara ett förfärligt hallå, var hans bestämda åsikt. Först i 80-årsåldern slutade Anders





fiska med Bessie, då med barnbarnen som "ögon", eftersom hans egen syn var kraftigt nedsatt.

– Farfar kunde segla så att båten aldrig fick någon sjö över sig, han parerade varje vågkam och hade även varit ute i storm med Bessie, berättade barnbarnet Harry Matsson 1979 för Per Lindskog, en av södra Sveriges främsta experter på allmogebåtar.

Limhamnsbåtarna byggdes för de speciella förhållanden som är i Öresund, med hård ström och krabb sjö. De behövde vara lättdrivna, djupa och rejält skarpa för att kunna kryssa mot vinden. Fylligheten i skrovet gör att de kan vaka över stora sjöar, istället för att gå genom vågorna, och dessutom bära sin tunga last av nyfångad sill.

– En bohusslänsk kravellbyggd båt står bara och stampar i sundet, medan Limhamnsbåtarna klyver vågorna, säger Martin.

Sillafisket var grunden för Limhamn och de tre båtvarv som fanns i början av 1900-talet. Under första världskriget gick sillen plötsligt till i Öresund och eftersom man inte kunde fiska i samma utsträckning i Nordsjön på grund av kriget, inleddes en guldålder för både fiskare och båtbyggare längs Skånes västkust.

– Man bedrev traditionellt drivgransfiske. Båtarna gick ut på kvällen, satte flytgarnen i skytningen och fällde masten, så att det inte skulle kränga så



mycket. Man hade två fotogenlampor, en i garnets kobb och en på båten.

Så drev båtarna på disken, strax utanför Limhamn, i flera timmar. De tre männen ombord drack kaffe och fick något att äta och vid elva, halv tolv drog man in de tunga garnen och seglade hem, förhoppningsvis med båten full av sill.

Bessie var kvar i Limhamn till 1963, då Sven Wallin, sjökaptan från Svanshall på Kullahalvön i nordvästra Skåne, hittade henne på land och bestämde sig för att det var fiskebåten han ville ha. Och

i sitt nya liv ska Bessie fortsätta ligga i Svanshall och användas till fiske av bröderna Erik, Svante och Petter Wallin.

– För oss är det väldigt speciellt och lärorikt att ha fått renovera den äldsta bevarade sillabåten från Limhamn. Nu kan Bessie användas för fiske i minst hundra år till och det är unikt att bröderna Wallin – som lärt sig fiska med Bessie – nu ska fortsätta göra det med samma båt.

Text o foto: SUSANNE RAVANI

