

Nälden, 2012-04-16

Wetseras Vänner.

Jag heter Lars Holm, och min far hette Åke Holm. Pappa drev Holms Skeppsvarv och bland de uppdrag han hade var renoveringen av Wetsera i början av 1960-talet. Pappa skrev ett föredrag om sina år på varvet, vilket jag bifogar, och på sidan 3 handlar det om Wetsera som dock ej nämns vid namn.

Pappa lämnade över till min bror Bengt som drev varvet vidare. Dessvärre gick Bengt bort 2008 och eftersom det inte fanns någon lämplig och kunnig att ta över fick varvet upphöra, efter 110 år.

När varvet upphörde fick jag ett antal ritningar, bland annat en på Wetsera, och denna donerar jag härmed till Wetseras Vänner.

Bästa hälsningar till er alla,



Lars Holm

Ytterån 130 D

835 95 Nälden

Föredrag hållet på Frimurarnas Seniorträff 1980-09-03

Av Åke Holm

Mina år på AB Holms Skeppsvarv

Vår utomordentlige ledare för de här trevliga sammankomsterna, br Gunnar Andersson, har ju redan talat om att jag heter Åke Holm, om nu någon till äventyrs inte redan visste det. Jag är skeppsbyggare i minst fjärde generationen. Jag säger minst därför att jag inte vet vad mina tidigare förfäder sysslade med. Raus församlings kyrkoböcker lär ha brunnit upp någon gång i början av 1800-talet så min fars farfar är den äldste som vi vet vad han hade för sig.

Mitt varvsarbete började den 10 jan. 1926. Jag har gått den långa vägen och började följaktligen som lärling, ett i frimuraresammanhang inte helt okänt begrepp. Närmare bestämt som skeppstimmerlärling.

Detta berodde på att jag inte trivdes i min klass på Högre Allmänna Läroverket för Gossar, här i stan, som det hette på den tiden. Då jag, när vårterminen skulle börja, talade om för min far, att jag inte ville fortsätta i skolan, blev han naturligtvis ledsen, men sade, att ville jag inte gå i skolan, skulle han inte tvinga mig. Men kom ihåg, du har fått chansen och kom aldrig och säg att du inte fått studera. Och så tillade han: kunskapen är inte tung att bära. Du kan börja på varvet på måndag, och det gjorde jag.

Mitt första jobb blev att hjälpa till att bygga sjösättningsbädden för ett nybygge, en liten galeas, som var färdig för stapelavlöpning. Den lastade ca 90 ton och kan sägas vara en typisk representant för de skutor vi byggde på den tiden. De här småskutorna på mellan 40 och 150 ton dödvikt var egentligen föregångare till vår tids långtradare. De minsta gjorde relativt korta resor och de större lite längre på den svenska och danska kusten, precis som lastbilarna gör nu. Jag kommer ihåg ett par små jakter, som under många år bara gick med cement mellan Limhamn och Helsingborg. Lastbilarna har ju nu helt övertagit denna trafik och det är ju inte att undra på.

För varvets del var det angeläget att ha ett nybygge för att reglera arbetskraften. Hade man ingen beställning sattes det upp ett bygge på spekulation som såldes under byggnadstiden. Att det är nödvändigt med ett långsiktigt arbete beror på, att man måste ha en viss arbetskraft för att kunna hinna med ett större reparationsarbete på rimlig tid. Mellan de större jobben kom det ofta ett antal småbåtar, som bara skulle rengöra och måla botten, och till det behövs inte så många man, och då måste man som sagt ha något för återstoden.

Det hände allt emellanåt, att ett fartyg gick på grund, och då kunde det helt plötsligt bli stora jobb, och då gällde det att ha resurser för en reparation, inte endast arbetskraft utan också material. Skadornas omfattning kan aldrig bedömas förrän fartyget ifråga blivit torrsatt. Det hände ofta att det bara var löskölen, en skyddsplanka, som ligger under den egentliga kölen,

som var skadad men det kunde också hända att en stor del av botten måste förnyas, och, naturligtvis, alla varianter däremellan.

Att reparera ett träfartyg är en helt annan sak än att med dagens teknik reparera ett stålfartyg. I ett träfartyg måste hela den skadade delen förnyas. Man får nämligen inte skarva något, som ingår i själva skrovet, hur som helst. Dessutom måste de enskilda bitarna eller plankorna ha en viss minimilängd. Allt detta bestämmes av de olika klassificeringssällskapen, som har sina byggnadsreglementen och de är i huvudsak i överensstämmelse med varandra. De allra flesta träfartygen byggdes till klass i Bureau Veritas, ett franskt sällskap, och i deras reglemente står t.ex. att kölens delar inte får vara under 16,5 m och ingen bordläggningsplanka under 6,6 m. Mot fartygets ända tillåtes dock kortare längder. Idag verkar det ju otroligt hur man kunde få fram sådant virke, men så sent som 1952 förnyade vi bordläggningen i en av de större träskutorna, den lastade ca 500 ton. Det var ett stort antal plankor av ek, som varierade i längd mellan 6 och 14½ m. De var 11 cm tjocka och ca 25 cm breda. De var alltså inte några småbitar de heller.

Jag kan också nämna att 1952 hade vi enligt fartygsregistret 7 fymastade motorseglare i Sverige. Härav låg tre samtidigt för reparation vid vårt varv.

Vid alla haverier skall det utföras en besiktning och upprättas en spec. över de uppkomna skadorna, och så skall skadorna värderas och det skall också fartyget i skadat skick. På den tiden det fanns magistrat kallades en sådan besiktning magistratsbesiktning för det var magistraten som varje år utsåg ett antal besiktningsmän och de kallades magistratsbesiktningsmän. När magistraten upphörde tog tingsrätten över för några år och nu är det sjöfartsverket som tillhandahåller en förteckning på lämpliga personer och de kallas numera för sakkunniga. Magistratsbesiktningsmännen skulle alltid vara tre. Att försäkringsgivarens och ägarens representanter kunde ha olika mening om hur mycket, som skulle förnyas är ju inte så märkligt och i tveksamma fall var det klassombudet som hade störst inflytande.

Det var naturligtvis inte alla fartyg, som gick på grund eller kolliderade, som kunde bärgas och repareras. Många förliste och förstördes på så sätt och en del höggs upp. Då togs allt av värde och som kunde användas på nytt iland och sedan, när endast skrovet var kvar bogserades det t.ex. till Torekov där stormarna såg till att det blev kaffeved. Där har många stolta seglare haft sin sista destinationsort.

Var och en, som har drivit någon form av rörelse, vet hur viktigt det är med goda medarbetare. Ett dåligt utfört arbete kan avskräcka många från att anlita en verkstad eller ett varv. Likaså kan ett väl utfört arbete bli den bästa reklam och som gör att man får ett gott rykte och tillföres en hel del arbete.

Vi har haft lyckan att ha goda medarbetare under alla år, och det underlättar givetvis arbetet i högsta grad. Skall en arbetsledare hela tiden behöva tala om för en arbetare inte bara vad han skall göra utan också hur han skall utföra det uppstår lätt irritation, som kan förstöra arbetsglädjen. Allt sådant har jag varit förskonad ifrån. Tvärtom har jag haft mycket skickliga arbetare och arbetsledare. Jag kan nämna en episod, då vi skulle sätta motor i en segelskuta. Då skall man ju borra ett hål för propelleraxeln eller rättare sagt hylsan. Akterstäv och köl sammanbindes med något, som kallas resning, och det är flera kraftiga träbitar som bultas till stäven och köl. Nu är det inte alltid alla bultarna går helt igenom utan slutar 2/3 in i sista träbiten, i detta fallet själva akterstäv. När vi

skulle borra hålet till hylsan kom vi på något järn, och det märks med detsamma. Vi kunde först inte förstå vad det var men kom så småningom fram till att det måste vara en s.k. stukbult, alltså en sådan som inte gick helt igenom akterstäv. Den var inslagen inifrån. Arbetaren, som höll på med jobbet, ritade på utsidan var han ansåg bulten gick, borrade ett hål utifrån och kom mitt på bulten, och sedan var det en enkel match att jaga ut den. Låt vara att det var en del tur med i spelet, men jag kallar det yrkesskicklighet. Det rörde sig dock om en bult på 60-90 cm i längd, som slutade ca 20 cm från stävens ytterkant.

När ett fartyg går på grund, är det oftast förkanten på kölen eller skarven mellan förstäven och kölen, som får den hårdaste törnen. Då reparerar man detta med att lägga ett knä mellan förstäv och köl, och detta kallas ett kri. För varje grundstötning blir detta kri lite större och till slut kan det bli upp till ett par meter långt mot kölen och en eller halvannan m upp på stäven. Under mina första år hade vi en man som nästan alltid fick göra de här krien och en gång sade min far till mig: Ja Sandström, som han hette, sliter ut en tumstock på vart kri, men du kan tro, att det passar när det kommer dit. Tyvärr var jag för ung då, så jag förstod inte riktigt finessen, men det har jag förvisso lärt mig sedan dess. Men det hände att det inte gick så lyckligt också. En gång hade vi förnyat ett kri och satte skutan i sjön på kvällen. Det var på den tiden skansen var förut under däck, och när besättningen vaknade på morgonen stod det vatten på durken. Dan, som gjorde kriet, och det var inte Sandström, hade glömt att täta de gamla bulthålen, och så rann vattnet in den vägen.

Jag kommer också ihåg ett tillfälle, det var i början på senaste kriget, vi blev påringda av Kockums i Malmö, som ville ha 5 st 6 m ekstockar. De skulle vara till en reparation av en Köpenhamnsfärja, och det var mycket bråttom. Jag svarade att det kunde vi inte stå till tjänst med, men ville de ha 2 st 12 meters och 1 st 6 m så gick det bra. Det var på den tiden lastbilarna inte fick köra hur som helst, så de skickade en stor bärgningsbåt, som skulle ta stockarna på däck, och de skulle lastas kl. 4 morgonen efter. När den här båten kom visade det sig, att den var så stor att den inte flöt in i vår sliphamn och vi kunde följaktligen inte använda vår kran. På den tiden fanns det inga mobilkranar, men vi fick ändå lastat så småningom. Den transporten blev inte billig.

På hösten 1960 fick vi ett intressant jobb. En kille i Stockholm kontaktade oss och frågade om vi kunde förnya bordläggningen och en hel del spant i en gammal skuta. Det kunde vi naturligtvis och vi kom överens om dag och tid när jag skulle komma till Stockholm för att se vad det var fråga om. Skutan låg förtöjd vid en privat brygga vid Tyresö, och sedan jag och en f.d. lots gått igenom den fick jag träffa ägaren. Det första han sa sen vi hade hälsat var: "Säg nu inte att det blir billigare att bygga en ny för det vet jag". Vad tänker man då? Den kom hit lite senare på hösten och vi byggde praktiskt taget en helt ny skuta. Den var inte så stor. Knappt 16 m. Men det intressanta var att den riggades så som den sannolikt hade varit från början då det var en ren segelskuta. Med rår på främsta masten. Den fick storsegel och dubbla märsegel på förmasten och några år senare fick den t.o.m. bramsegel. Ombyggnaden tog hela vintern och den f.d. lotsen och jag blev mycket goda vänner. När vi träffades några år senare frågade jag honom hur det kom sig att vi fick göra den ombyggnaden. Jo, sade han, när det blev aktuellt att vi skulle göra det jobbet, gick vi först till ett varv, och där svarade de, skall ni göra ett sådant arbete får ni gå till Råå. Reaktionen blev "jaså". Men när svaret blev ungefär det samma på tre-fyra andra varv tyckte de att det var på tiden att ta reda på vad vi var för några. Det är roligt att ha ett gott rykte och få goda rekommendationer av sina kolleger.

En annan gång höll jag på att ta mig vatten över huvudet. Vi fick förfrågan på en liten lustbåt, en motorseglare på ca 13 m. Den skulle byggas helt av teak, det var bara spant, köl och stävar som fick vara av ek. När vi hade hunnit en bit på vägen fick jag ärende till Göteborg. När jag var färdig med mitt ärende besökte jag en god vän, som heter Hjalmar Johansson. Han är en av landets i särklass förnämsta lustbåtsbyggare. Efter lite allmänt prat talade jag om, att vi höll på att bygga en båt av teak. Skall bordläggningen också vara av teak? Ja, det skall den, svarade jag. Efter en liten betänketid sa han: "Det skulle inte jag våga". Det gick kalla kårar utefter ryggen när jag tänkte på vad som skulle hända. Men vi hade en skicklig verkmästare, Frans Gustafsson, och han klarade alla problemen.

1945 levererade vi den sista fraktskutan, byggd av trä. Sedan dess har det varit större fiskebåtar och specialfartyg, som t.ex. en minsvepare. Vi deltog också i de större leveranserna av 45 fiskebåtar till Island och till Ryssland.

Det är ju alldeles klart, att när man arbetar med trä i den storleksordningen skeppsbyggnadsvirke utgör, kan man inte alltid få helt felfritt material. Det är också helt i sin ordning att t.ex. hugga ut en knast eller annan defekt och lägga i en frisk bit istället. Det kallas att man lägger en spuns. Jag tror inte att det finns några regler för hur stora sådana spunsar får vara. Det är mera en omdömmesak.

En skicklig timmerman lägger en spuns så fint att det inte syns. När vi byggde en av båtarna till Ryssland hade en däcksbalk en dålig knast, och balken blev kasserad av den ryske kontrollanten men inte av mig. Jag sade till Frans Gustafsson att den där knasten skall du se till att reparera så att det inte syns, och så glömde jag det hela. Nästa gång kontrollanten kom, tog han fram sina anteckningar, och där stod om en balk, som var kasserad. Javisst, sade jag, och så hoppade jag ner på en dålig ställning och såg att balken inte var vidgjord, utan såg ut precis som förra gången. Men när han såg hur snabbt jag hoppade ner trodde han att allt var OK och jag beundrade mig själv, som kunde hålla masken. Ryssarna var inte särskilt trevliga att ha att göra med, men det var däremot islänningarna.

Vi har under alla åren också reparerat stålfartyg. Förr, när allting måste nitas ihop, var det mera likt en reparation på ett träfartyg, såtillvida att det oftast var hela plåtar och profiler som förnyades. Numera skär man bort precis så mycket, som är skadat, och svetsar dit en ny bit. Det blir aldrig tal om några förskjutningar av skarvar, för att det hela skall hålla ihop. Svetsning blir som helt gods. Man hör ju nu inte längre det välkända ljudet av nithammare, som var så karakteristiskt för storvarven förr. Ingen kan göra sig en föreställning om hur det var att göra ett jobb i en botten tank, när 3-4 gäng nitare höll på i samma tank. Men så var också de allra flesta plåtslagare och nitare mer eller mindre hörselskadade.

Nu bygger vi nytt i stål också, och just nu håller vi på med den fjärde lotsbåten i en serie på 4 st 15 m stålbåtar.

Brytningstiderna är alltid problematiska. Skall man hålla på med det gamla eller skall man övergå till det nya. Och hur skall t.ex. relativt nya båtar behandlas, om de är byggda efter de gamla principerna. Vi hade ett exempel härför en del år sedan. Vi skulle reparera en båt, som var nitad. Vi ville svetsa dit de nya delarna, men det gick inte klassinspektören med på. Var det nitat tidigare så skulle det nitas. Som väl var hade vi en nitare så det gick, men naturligtvis till betydligt större kostnader. På första resan, sedan båten lämnat varvet, gick den på grund igen och blev reparerad på ett annat varv och en annan klassinspektör, och där gick det bra att svetsa.

När jag började på varvet, för mer än 50 år sedan, var tiderna annorlunda. Det fanns inte radio och TV, inte de fina hjälpmedel som navigatörerna nu har till sitt förfogande, t.ex. ekolod och radar, för att nämna några, och det inträffade då också mycket fler sjöolyckor, och det var ju till stor del sådana varven förr levde på.

Träet har ju mer eller mindre spelat ut sin roll som material till själva skroven. Till mindre båtar användes ju numera plast. Även vi har börjat använda detta material. Jag skall inte närmare gå in på plastbåtsbyggen bara säga det, att plast är bra för bygge i stora serier men inte för enstaka ex. Och en sak till, när man bygger en plastbåt börjar man med finnishen. När man bygger av andra material slutar man med det, och det gör jag nu. Tack skall ni ha för att ni har lyssnat.