

Det gamla båtbyggeriet på Sollerön

Företal

Båtbyggeri har sedan ett otal generationsväxlingar varit ett av de hantverk som dominerat på Sollerön. Öns välbyggda båtar har även utanför sockengränserna varit berömda för god sjövärdighet och Solleröborna har fått goda vitsord för sitt hantverk.

År 1933 publicerades en artikel i Dalarnas Hembygdsbok av Johan Svensson. Med författarens tillstånd och genom välvilligt bistånd från Dalarnas Fornminnes- och Hembygdsförbund återges artikeln i Sool-Öen — redaktionens hyllning till Johan Svensson, som under år 1987 fyllde etthundra år. Fotomaterialet till artikeln har ställts till förfogande av Håll Nils Mattssons rättsinnehavare i Kulåra.

Med anledning av den betydelse båtbyggeriet haft på Sollerön, såväl för samfärdsel under äldre tid och som främsta hantverk, har det ansetts av särskild betydelse att återpublicera den undersökning som Johan Svensson gjorde i början av 1930-talet.

Red.

När den strövande vilden första gången förirrade sig fram till Siljan vid Gesundaberget och stod där kraftig och högrest, häpen och förundrad, skuggande med den ludna handen för pannan och såg bort mot Soller-

ön, tänkte han med ens eller instinkten sade honom, att där borde han vara. Hans skarpa öga såg, att ön bestod av väldig urskog och där måste det finnas gott om villebråd och vid stränderna gott om fisk. På denna plats skulle han vara fredad från fiender och vilda djur, och där ville han bygga en hydda för sig och sin maka med de guldgula lockarna, som nästan räckte till marken. Med det höga vattenstånd som då troligen rådde, syntes Sollerön mera skild från fastlandet än nu. Hur skulle det gå för vilden att komma över? Visserligen hade han flera gånger med några sammanflätade stockar tagit sig över mindre vattendrag, men detta var någonting värre. Men djärv som han var, beslöt han att våga försöket. En stor och kraftig flotte skulle sammanflätas med vidjor, och i soluppgången då det var alldeles lugnt skulle försöket vågas på det smalaste stället.

Så ungefär vill man gärna tänka sig den första överfarten till ön, och denna bild kommer osökt för en då man står vid någon av de många båtplatserna på Sollerön eller fastlandet, där för 10—20 år sedan mera än nu de typiska Solleröbåtarna stodo uppdragna i rader, tjärade, välvårdade, stödda med en sten på vardera sidan och två å tre stenar placerade i båten så att vinden ej skulle ta den. På en av dessa båtplatser, nämligen Kulåra har man ibland räknat ända till 60 båtar samtidigt. På vissa ställen där man landade och drog upp båtar, hade en kanalliknande ränna mot stranden upptagits, vilken kallades för ”stadi” eller ”båtstad”.

Huru gammal är båttillverkningen på orten och hurudan såg den första båten ut? Därpå kunna väl aldrig lämnas några säkra svar, men en del vägledande upplysningar. Några rester i jorden av denna båttyp ha ej anträffats och sannolikt kan den i ålder mäta sig med riksbekanta nätstickan som hittats i Agnmyren — 7 000—8 000 år. Karl Trotzig anser *emellertid*, att det finns väsentliga likheter mellan de på Soll gjorda kyrkbåtarna och de gamla vikingaskeppen och håller före, att Sollkarlarna *redan* på den tiden voro kunniga båtmakare, samt att konsten fortlevt kanske från ännu äldre tid fram till våra dagar. Såsom talande bevis härför anser han, att den översta delen av framstamman kallas ”ansiktet”, motsvarande drakhuvudet i förstäven på vikingabåtarna. Man kan därför fastslå, att båtbyggeriet stod på en hög ståndpunkt redan då gravhögarna lades på Bjärså kern eller för omkring 1 000 år sedan. Av de olika båttyperna torde den mindre vara äldst, därför att bå-



Typisk smäcker och lättrodd Solleröbåt, tillverkad av Mås Olov Jönsson (Markus Ull) i Bodarna.

ten troligen i början endast var avsedd för "persontrafik". De sk storbåtarna "Sturbåter", som användes för "bufföring" till och från fäbodarna, voro åtminstone relativt yngre, ty enligt vad de gamla berättas skulle man till att börja med använt stora flottor vid transport av kreatur och hästar mellan ön och fastlandet. En plats som ligger mellan "Levsnes" och "Långbanken", och vilken använts till landningsplats för dessa flottor, kallas än i dag för "Flåtånes" (Flottenäs).

Att Sollerön upptog båttillverkningen som en hemslöjd och ett yrke var ej någon tillfällighet, utan en naturlig utveckling ur det egna behovet. Båten var för dem ett existensmedel. Vad var då mera naturligt än att de även skulle tillverka båtar för den kringliggande bygden och även för avlägsna orter. Själva formen av den typiska Solleröbåten eller den i Siljan förut vanliga är också produkten av en lång tids erfarenhet och

ständig vistelse på sjön. Den fulländade form den nu äger, har således kommit fram så småningom. Vilka fordringar ställde då våra förfäder på en båt, vilken för dem var uteslutande en färdebåt? Den skulle bli vara lätt och snabb att färdas med, bärkraftig och så byggd att den kunde trotsa storm och vågor, vilka ej alltid äro att leka med på Siljan. Snabbheten fick man genom den smäckra formen med de sneddade långsträckta stammarna, varigenom båten vid liten belastning formligen flöt ovanpå vattnet, och bärkraften erhöll den genom bredden, framför allt i botten. Den uppsvängda fören och aktern hade till uppgift att taga emot vågorna. Hade båten varit så byggd, att den kluvit vågorna (obs motorbåtstypen) och ej tagit emot och lyfts av dem, skulle den, fullsatt som den ofta var, lätt ha spolats över av den första kraftiga våg den mött.

Båtmakeriet var ej någon hemslöjd, som utövades i varje gård, utan för det mesta av skåpbåtmakare (''båtmakrer''), men undantag funnos dock. Den vanligaste tiden för båttillverkningen var tidigt på våren, så snart vintern gett sig så pass att man kunde börja. Det var nämligen ej någon uppvärmd lokal, vari båtbyggeriet utfördes, utan tvärt om ett kallt och dragigt ''båtlider'' (lider = byggnad med endast tre väggar). Ett båtlider, som var helt och hållet öppet framtill, var för det mesta placerat mellan stugan och en bod eller loftbyggnad och vette för det mesta mot söder. Över båtlidret förvarades båtbräder och annat virke, och nere funnos några hyllor och skåp för diverse redskap, en primitiv hyvelbänk samt en lång bänk varpå båtbräderna hyvlades. Dessutom funnos några speciella inventarier för båtbyggeriet m m.

Virket till båtarna skulle givetvis huggas på hösten eller tidigt på vintern, och det virke, som ansågs bäst att såga bräder av, var småväxt, slät och kärnfull hedtall. Senare har dock även gran använts. Dessa stockar, vilka kallades för ''båtkabbär'' (kabbä = stock), togos till de vanliga roddbåtarna 9—11 alnar långa och 6''—8'' i toppdiameter, samt helst något svängda. Till ''storbåtarna'' torde längden ha varit c:a 15—17 alnar och av samma grovlek. Det säger sig självt att det särskilt till de senare fordrades ovanligt jämn skog. För skutbygget finnes ej några mått, men troligen har skarvning av bräder måste ske och kraftigare virke användas. Hemkörning av virket skedde mest på vinterföret. Ett annat viktigt material till båtarna, som det alltid borde finnas lager av, var ''rånger'' (n uttalas som ng-ljud och g med hårt g-ljud) eller den själv-



”Sturbåt” från Sollerön med last av två hästar. Foto: Håll Gustav Nilsson.

växta träspanten. Krokiga stammar och rötter av olika form och grovlek, som skulle inpassas i båten och ge den stadga. Dessa krokarna gällde det att hugga, var helst och vilken tid man såg dem.

Sönderdelningen av virket har att börja med skett genom klyvning, och så jämförelsevis sent, så att gamla Ryss Anders (f 1843) minns det, har man varit väster om Vådsjön och huggit virke till en kyrkbåt, klivit det till 6” och därpå täljt det till bräder, vilka slutligen hyvlats. En förbättring av klyvningen var kransågningen, vilken gick så till att stockar rullades upp på några höga bockar med ställningar, varpå en man ställde sig ovanpå stocken och en under. Kransågen, som liknade ett ramsågblad med tvärhandtag i vardera änden, drogs därpå upp och ned genom stocken. Ett mödosamt arbete. Sedan strömsågarna kommo till blev det naturligtvis mycket bättre att få virket sönderdelat. Stamvirket togs helst av en mot roten böjd tall till en längd av $2 \frac{1}{2}$ alnar och grovlek i rot 10”–12”, något olika efter den modell som användes. Virket klövs sedan och täljdes. Den färdiga stammen (eller stammen) var något

olika efter den stil eller form ("gärd" med hårt g-ljud) som båtmakaren använde. Längden var dock omkring 4—5 fot, tjockleken $2\frac{1}{2}$ " och bredden 3" nedtill och 5—6" uppe vid "ansiktet" (stammens övre del). Kölen togs av en 6—7 tums stock till den längd som behövdes (4—5 alnar) och täljdes i sin form 5" × 5" samt en aning uppsvängd mot ändarna, vilka avsågades snett.

Nu är virket iordningsställt, och en dag i april då solen skiner så det droppar av båtlidret sträcker kölen. På två stadiga träklumpar ("kölkabber") vari skåror för kölen äro upptagna, ställes denna. I den inre väggen av båtlidret sitter ett stöd med en fördjupning, mot vilken den ena stammen reses och på samma vis i den andra ändan av kölen, i båtlidrets främre del, reses den andra stammen mot en flyttbar bock. Sedan båtens längd blivit bestämd, vilket mått tages mellan stammarna, ihoppassas stammarna med kölen utan att fastsättas. Storleken på en båt eller längden hade olika benämning efter det antal rånger (spant) den hade, 9, 10 eller 11-rångebåt, vilka voro de vanligaste. En 11-rångebåt var avsedd för två årpar och hade en längd av 11 alnar och en bredd på 3 alnar. Nu skola de första bräderna fastsättas, men dessförinnan hyvlas de, vilket tillgår så att brädet placeras på en lång bänk och två man sätta sig gränslö över bänken, vända mot varandra, gripa tag i hyveln med båda händerna samt dra och skjuta sedan växelvis. Den hyvel som användes, kallas "sugga" och är försedd med två tvärsöver fastsatta träskaft. "Suggningen", som denna hyvling benämnes, var ett arbete varmed båtmakarna och deras medhjälpare kunde erhålla en mången gång nödvändig uppvärmning. Det förekom också att kvinnfolket fick hjälpa till med detta arbete. Bräderna hyvlandes till en tjocklek av c:a $1\frac{1}{2}$ tum, mot ändarna något tunnare. Det första brädet, som benämnes "nistbordä" (nederstbord), fastsättes på så sätt, att kölen vändes upp och ned, brädet inpassas i den urfasade delen av kölen och fastspikas. Nu vändes kölen åter rätt, fastspännes mot underlaget med två stöd mot taket och sammanfogas med stammarna medelst en 3"—4" lång krampa i vardera änden. Därpå inpassas brädets ändar i den i stammen upptagna trekantiga skåran och fastspikas med särskilda spikar (flata och med stora huvuden). Vid detta senare arbete användes en kniv med två skaft, vilken kallades "tvåskaftknäven", och detta arbete är en mycket viktig detalj av båtbyggeriet. På det fastsatta brädet drages nu med ritmått längs ytterkanten på undersidan till en bredd av c:a 1 tum, varpå kanten



Påbörjad båt med "rångger" resta mot väggen i lidret. Denna båt byggd med "tverbak" av Trapp Jöns Olsson, Gruddbo.

avsneddas till samma bredd. Denna snedning kallas för "sömfar" och utföres med "skåvå" (skave) eller "yvil" (hyvel). Nu synes det, som om det skulle vara lätt att fortsätta, men i stället är det nu som konsten börjar. Det skulle ta alltför stort utrymme att i detalj redogöra för alla de småsaker, knep och finesser, som användes för att få den rätta formen på båten, och vilka stundom äro rena yrkeshemligheter eller till och med personliga hemligheter. Till ledning för formen, som uteslutande gått efter ögat, har dock en s k "mäster" använts, vilken utgjorts av ett rundat trästycke eller rång, som spikats fast vid kölen i mitten på båten och angett formen ungefär hälften uppåt sidorna. Regel har dessutom varit, att i början vändas de på kant svängda bräderna nedåt och sedan uppåt. Nästa bräde hyblas som det föregående och fastsättes därpå med trä-

klämmor ("tröjklämmor"). Med tillhjälp av dessa spännes och vikes brädet efter önskan, ritas därpå av efter det andra, samt tages sedan loss, varpå kanten formas och sneddass, som på det föregående (utföres med "skåvå"). Detta "sömfar" eller brädets snedning bestrykes nu med tjära och en tott med lintov ("duntång", sista n som ng-ljud och g med hårt g-ljud) spunnen direkt på en trädgren ("krykäl") lägges på. Detta för att göra båten mera tät och oberoende av torka och väta. Nu sättes åter brädet fast med klämmor, och så borras det med en särskild syl för kramporna, vilka slås i först på mitten och sedan mot ändarna. Vid stammen fasthålls bräderna av en krok, benämnd "stamkrok". Kramporna eller sinkorna klipptes av bandjärn 1/4 tum breda och vikas därpå (med en särskild tång) c:a 1 tum vida och med olika långa spetsar. Att börja med smiddes kramporna. Då brädet är fastsatt "nydjas" kramporna (spetsarna, som gått igenom vikas och slås till). På samma sätt fortsattes med alla bräderna tills det översta, som kallas för "yftbord" (överstbord) är ditsatt. Båten "bordas upp". För varje sida åtgår vanligen 7 bräder. Nu skall båten "rångas" (insättning av träspant), och en lämplig krok utväljes och formas i huvudsak, varpå den ställs på sin blivande plats i båten medan draget ("klippdraget") föres på vardera sidan. Nu göres rången färdig, varpå den fastspikas utifrån, med undantag av den nedersta spiken, som inslås sedan båten är färdig och upp och nedvänd. Denna sista spikning kallas att "båttnspjåk". Avståndet mellan rångorna kan variera från 15 till 21 tum, det sista mest vanliga. Tjockleken ganska olika, men omkring $1 \times 1 \frac{1}{2}$ tum. De rångor, som sitta i för och akter kallas "lisslrånger", och de närmaste, på vilka de trekantiga bräderna i för och akter vila, "rotrånger". Dessa trekantiga bräder återigen kallas, "lillstyljo" i fören och "styrstyljo" i aktern. Bräderna på vilka roddarna sitta kallas för "tyljo" och åra för "år" (bestämdform "åri"). Årtull för "ån" eller "båtån", och den 2—3" smala list, som kläder båtanten på yttersidan, för "kvard". I bakre delen av båten borras ett hål ner genom kölen. Så att vattnet skall avrinna då båten är uppdragen. Detta hål benämnes "dävitjolä", och den buss av en trasa, som stoppades i hålet när båten är i vattnet, för "dävitjo". Att ro kallas att "ru". Den som satt i aktern på båten, "så ati styri". Båtarna såldes för det mesta utan inredning men sådan gjordes på särskild beställning.

Båtarna såldes till kringliggande socknar, men ganska ofta även till



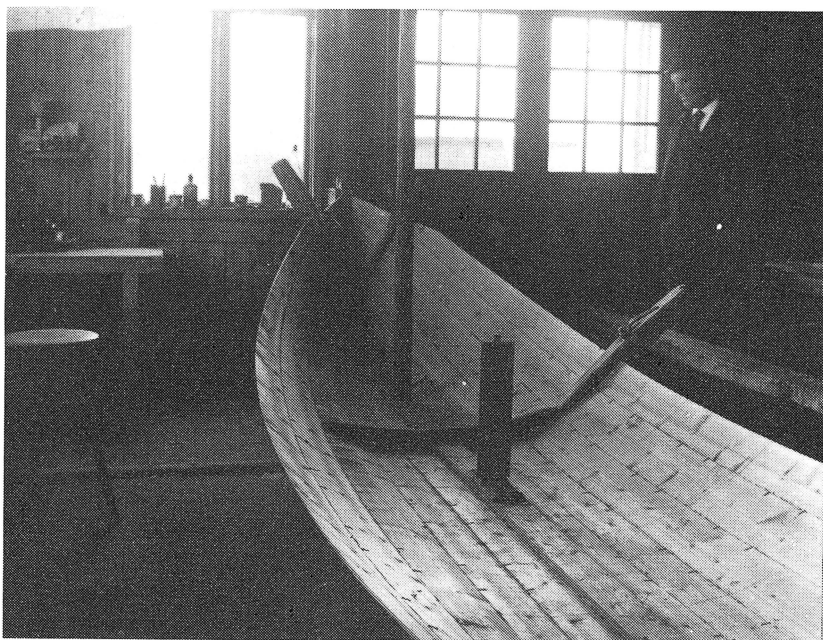
Gammelt båtlider hos Knuts Jöns Märtensson i Bodarna. Kölen har sträckts och stammarna resta. Utanför detta båtlider har en del av skutorna (se artikeln) byggts.

Falun, då de foro dit för att hämta fora. Och priset har ibland varit så lågt som 15—20 kr, kanske även lägre, varför man kan förstå att det ej blev någon stor förtjänst för ett arbete, vilket krävde lika många dagsverken ibland jämte material.

Byggandet av kyrkbåtar har väl också i stort sett gått efter samma grunder, som vanliga roddbåtar. Deras längd har dock gjort det nödvändigt att förlägga byggandet helt eller delvis ute på gården, och dessutom så högt från marken att man även kunnat arbeta under båten. Ryss Anders berättar, att då man gjort en kyrkbåt, som han minns i den norr om honom liggande Flintgården, har man haft Lars, farfar till den nuvarande Flint Nils och far till den skicklige båtmakaren Flint Lars Larsson (f 1849, d 1911), att såsom varande särskilt kraftig i armarna, ligga under båten och slå i rångspikarna. När Sollerön blev eget pastorat för-

lorade kyrkbåtarna sin största betydelse och så vitt är känt finns ej någon bevarad från den tiden, varför ej heller några exakta mått på dem kunna lämnas. Men troligen ha såväl utseende som storlek ej avviki nämnvärt från de som ännu finnas i grannsocknarna. Deras längd håller sig omkring 28—30 alnar (16—18 m) och bredden knappa 3 alnar (1,75 m) med omkring 28—30 rångar eller spant. 8—10 årpar är det vanligaste, och en man för varje åra. Som förut nämnts har ej heller någon skarvning av dessa bräder förekommit, och då man i de gamla strömsågarna hade sågat så långt det gick, användes kransåg. Kyrkbåten lämnade ej plats för något stort antal utom roddarna. En i fören och en i aktern, som styrde, och dessutom några platser. Med dett tjugotal roddare omkring 25 personer. Med denna form och denna bemanning blev denna båt nära nog en kapplöpningsbåt. För endast några år sedan fick man också bevittna ett lag friska Nusnäspojkar som med kyrkbåt kapprodde med ångaren Gustaf Vasa mellan Sollerön och Nusnäs. En ej föraktlig fart för en roddbåt. Ehuru bruket av kyrkbåtar för Sollerön i stort sett upphörde i slutet av 1700-talet, har dock byggandet av dem fortsatt ännu ett århundrade. Den sista kyrkbåten på Sollerön har troligen tillverkats 1877—1878 i Utanmyra av Dunder Olov Mattsson (f 1836, d 1894). Denna båt kördes på vintern till Falun och såldes där. Dessutom vet man att kyrkbåtar tillverkades något tidigare hos dåvarande kyrkovärden Böl Jöns Andersson i Häradsarvet samt på den förut omtalade Flintgården i Gruddbo. Kyrkbåt kallas för "tjörtjbåt".

De s k storbåtarna ("sturbåter") byggdes väl också i huvudsak på samma sätt som kyrkbåtarna, ehuru dessa båtar till det yttre voro helt olika. Kyrkbåten var en snabbbåt, men storbåten en transportbåt, byggd för att bära tung last och stå emot storm och vågor. Och var den förra någonting gemensamt för alla Siljanssocknar, så var storbåten med största säkerhet en båttyp endast för Sollerön. Själva färderna med dessa båtar, fullastade med hästar och kreatur, ibland i glittrande solsken, ibland i storm och vågor, vore ett rikt kapitel för sig, men rymmes ej inom ramen för denna redogörelse. Var kyrkbåtarnas öde beseglat för Sollerön genom skilsmässan från Mora, så kom turen till storbåtarna omkring 100 år senare eller år 1892, då broförbindelsen med fastlandet blev färdig. Nu finnes endast en sådan båt ("Lovänsbåtn") kvar, vilken användes av några Gesundabor, som ha jordbruk på Lövön. Denna är dock mindre än somliga voro och ej av samma typ som de för-

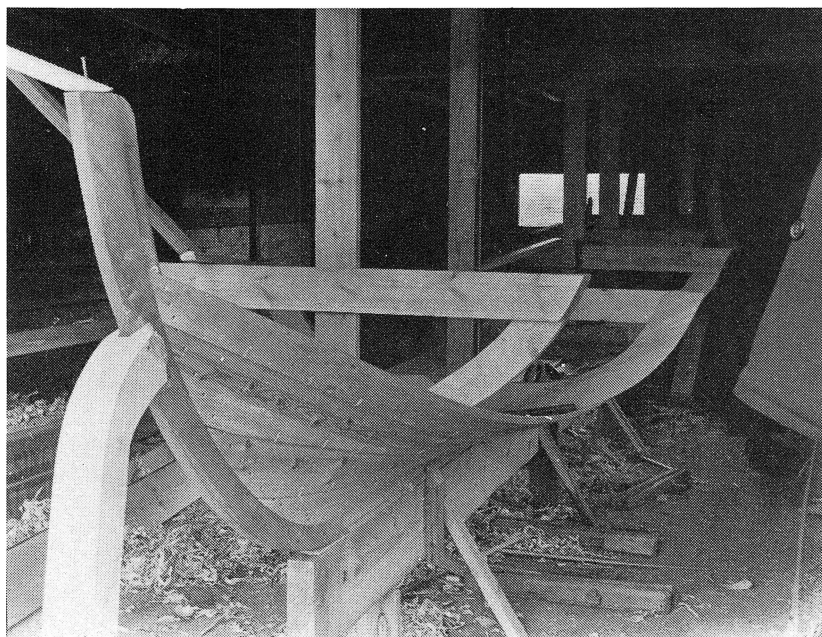


Rull Anders Olsson, Gruddbo, vid en av sina båtar som är byggda inomhus.

nämsta storbåtarna. Lövönsbåten har en längd av 16 alnar (9,5 m) och en bredd av $4 \frac{1}{2}$ (2,7 m). Djupet i mitten av båten är c:a 32 tum (c:a 80 cm). Brädernas tjocklek omkring $\frac{3}{4}$ " och deras antal 9 i vardera sidan. Stammen är 2" tjock och 4" bred i hela sin längd och utan ansikte. Att det även funnits storbåtar med ansikte är dock ganska troligt. Kölens dimensioner äro $5'' \times 5 \frac{1}{2}''$. Rångarnas tjocklek 2" och deras bredd nerevid kölen 4" och något smalare uppåt liksom på andra båtar. För att möjliggöra kreaturstransport har båten en särskild inredning. I vardera ändan av båten 2,2 m från stammens spets är ett tvärslag lagt över båten och fastskruvat i sidorna. Mellan dessa tvärslag och i båtens längdriktning sitta två kraftiga stänger med 1,35 m mellanrum. Dessa stänger hakas först fast i en ring i det bakre tvärslaget och fastsättes sedan i det främre med en krampa och en träpinne. Mellan de båda tvärslagen är

båten invändigt klädd med 1'' bräder och ovanpå dessa, med små mellanrum, smala bräder, vilka skola hindra djuren att halka vid ur- och påstigning. Vid denna tages stången bort på den sida varifrån påstigningen skall ske, och fastsättes därefter, varigenom en kätte bildas omkring djuren, som stå tvärsöver. Båten lämnar endast plats för två årpar, ett i fören och ett i aktern, vilka hava en längd av 3,3 m. Såväl i för som akter finns en kraftig järnkrok insatt i stammen, för vilken en häst spännes då båten skall upp eller ned i vattnet. På bakstammen finns dessutom en 4''-ring, vari styråran (''styråri'') insättes. På dessa storbåtar äro sidorna nästan i nivå med stammarna, varför båtkanterna inte får den nedåtsvängda linje som på de vanliga roddbåtarna. I denna båt kan man lasta 4 hästar eller 8 kor. Båtarna ha i allmänhet haft tvärbak, vars övre del fälldes ner, då man lade till vid någon stenbrygga och ledde i eller ur kreaturen, vilket var betydligt bättre än att leda dem över sidan. Det säger sig självt, att en sådan båt med full last och plats för endast 4 roddare ej kunde göra så stor fart. I vackert väder gick det dock bra, och i de flesta fall även andra gånger. Att hålla upp mot hård storm med en fulllastad storbåt var så gott som omöjligt. Det berättas att en gång då vädret låg på från storsjön eller från sydost, drev en fullastad storbåt ohjälpligt mot Gesundalandet, och en olycka syntes oundviklig, då med ens, som genom ett under, vinden kastade om så häftigt till nordväst att det formligen blev ''tuvor'' på sjön och båten var räddad. Som ett bevis på den djärvhet och säkerhet att färdas på sjön, som kunde förekomma förr, kan anföras, att Mås Olov Jönsson (''Markus Ull'') i Bodarne alldeles ensam rott en häst i vanlig roddbåt över sjön.

Men det var ej nog med tillverkningen av de nu uppräknade båttyperna; även skutor tillverkades, och därmed måste väl också erkännas att de gamla båtmakarna verkligen också voro skeppsbyggare. De sista skutorna byggdes 1865 — 1870. Någon bestämd uppgift om storleken av dessa har ej kunnat erhållas, men givetvis voro de mycket större än de förut omnämnda storbåtarna. Vid byggandet av dessa har 4 — 5 av de kunnigaste båtmakarna arbetat tillsammans. Vanligen kyrkovärden Bøl Jöns Andersson (f 1814. Flyttat till Gustafs 1893) och fjärdingsmannen Bråmå Jöns Jönsson från Häradsarvet (f 1812, d 1894), samt Knuts Mårten Matsson (f 1825. Flyttat till Torsång 1890) och Knuts Lars Ersson (f 1814, d 1884) i Bodarne. På den sistnämndes gård utfördes byggandet och därom finnes ej några bestämda uppgifter, men trolig-



Solleröbåt, byggd med mallar hos Dunder Anders Olsson, Utanmyra.

gen har det gått efter samma grunder som det andra byggandet. Man ställde upp ute på gården och hade domkrafter av trä, varmed båten kunde lyftas och sänkas efter behag, och givetvis så högt från marken att man kunde arbeta under den. Det var kraftigt virke som användes, vilket kransågades, och troligen har skarvning varit nödvändig. Träspanten som användes, var riktiga jätterångar, och ett litet begrepp om dessa skutors dimensioner får man, då man vet att till "kölspik" (spik som slås genom spanten ner i kölen) använts 10 tums ekspik. Där bräderna hopfogades, ej något "sömfar" (kantens avsnedning), utan bräderna lades om varandra till hela sin tjocklek. För att rången sedan skulle passa till sidorna, måste det huggas avsatser i rången. Då båten eller skutan kördes från gården till sjön, ställdes en drög under fören och 4 hästar spändes för. Den sista och troligen även den största av dessa sku-

tor byggdes vid sjöstranden söder om Kulåra på en plats, benämnd "Slogkitt" och då den var färdig bogserades den ut i vattnet av ångaren "Prins August". Denna skuta fick öknamnet "degtrug" (degtråg) varav namnet "Degtrugsskål" uppkommit. Vilka uttryck ovänskapen och hämnden tog sig på den tiden framgår av följande. Under byggandet av en av dessa skutor, råkade någon av byggarna komma i ovänskap med soldaten Per Lund i Bodarne, vilken för det mesta hade något otalt med rättvisan. Följden blev att Lund gick bort på gården till förutnämnda Knuts Lars Ersson och högg yxan in genom båtbrädden. Man reparerade emellertid och lät nåd gå före rätt den gången.

Så har de gamla båtmakarna arbetat i sina båtlider, mången gång blåfrusna, stela i fingrarna och med droppande näsa, medan de mätt, ristat och täljt. Men då båten var färdig kände mästaren sig nöjd, på samma sätt som konstnären, vilken fullbordat sitt verk, och det kunde också bli en liten slant.

Innan den nuvarande båttillverkningen och dess representanter beröras, skall några namn bland den senare tidens skickliga men nu avlidna båtmakare nämnas. Fjärdingsmannen Bråmå Jöns Jönsson i Häradsarvet tillverkade båtar som voro berömda för sin lättroddhet. Dunder Olov Matsson i Utanmyra var blid, försynt och saktmodig men ovanligt ordfyndig och träffsäker i sitt tal, god berättare och en skicklig båtmakare. Flint Lars Larsson i Grudbo, framstående båtmakare, var över till Leksand och gjorde båtar och enligt en dels påstående lärde han bort konsten. Han var även skicklig smed. Allt hans arbete var självgjort. Bråmå Jöns ("Grömings Jons") i Bråmåbo, var ovanligt tystlåten, och en av den gamla båttillverkningens bästa representanter. Han var även sadelmakare. Mås Olov Jönsson ("Markus Ull") i Bodarne (f 1844, d 1929). En äkta kärnkarl och en man av gamla stammen, som söker sin like. Självständig och envis till ytterlighet gick han sin egen väg utan att påverkas av den nya tiden. Det var ej ofta han anlidade handelsboden, utan tillverkade själv de varor han behövde. Anlidade sällan läkare och tog ibland själv lavemang med brandsprutan, då det behövdes. Talade sakta och tänkte sig noga för innan han sade något. God berättare om upplevda händelser. Ättling av den kända "Gamelbrutern" och passionerad jägare. Led på sista tiden av svindel, vilket ej hindrade honom att utföra det arbete, han hade för hand. Under potatisupptagning stöp han en gång omkull på grund av svindel, men reste sig strax och tog potatis-



Båtbyggeri hos Trapp Jöns Olsson, Gruddbo.

hackan med ett "Nej, så fan". Utom skicklig båtmakare, god smed och slöjdare.

Hur är det med båtmakeriet den dag som är på Sollerön? Har det i likhet med en del övriga grenar av hemslöjd och hantverk försvunnit eller industrialiserats? Intetdera. Det bedrivs alltjämt av närmare tioalet mästare och i stort sett efter samma grunder och med samma metoder som förr, dock av en del något olika. För ett tjugotal år sedan byggdes visserligen på Lerön, då där även fanns en ångsåg, en båtfabrik, vilken emellertid nedlades. Dels fanns väl ej en jämn avsättning, och dels kunde båtarna ej tillverkas billigare där än hemma på gården. Beroende därpå att båttillverkningen ej fordrar något stort och dyrbart maskineri, och även därpå att en hemslöjdare ej behöver räkna med räntor, amorteringar, arvoden eller vinster utan endast på sitt eget arbete. Kunna vå-

ra nuvarande båtbyggare uthärda en jämförelse med de gamla mästarna? Denna fråga kan ej nöjaktigt besvaras, därför att de nuvarande ej ställts inför uppgifter att bygga större båtar, men att döma av den vanliga nu förekommande båttypen, särskilt de bättre motorbåtarna, skall man finna både form och arbete så fulländat att även de gamla skulle varit förvånade. Denna förbättring får delvis tillskrivas bättre verktyg och större fordringar på själva finarbetet.

Men har yrkeskickligheten bibehållits och även förbättrats på vissa områden, så kommer dock den typiska Solleröbåten att försvinna. Som färdbåt har den förlorat sin betydelse. Den blir mer och mer undanträngd av motorbåtstypen, som anses mera lämplig både vid fiske och längre förflyttningar. En följd av utombordsmotorerna. Stammen blir smalare, mer uppåtstående samt utan ansikte, och för att vid behov kunna använda utombordsmotor göres båten med tvärbak. I fråga om tillverkningen kan den uppdelas i två metoder. En del, särskilt de äldre båtbyggarna, bruka den gamla metoden med självväxt spant eller "rånger" samt sinkor eller krampor vid sammanfogandet av bräderna. Vid den andra brukas ekspant, som först göres mjuka med ånga eller varmt vatten och sedan vikas efter båten och fastnitas med kopparspik. I stället för krampor användes även kopparnit vid sammanfogningen. En ny metod, som börjat användas om ej så ofta, då det gäller att kopiera en annan båt eller få fram en standardtyp, är att använda mallar, vilka uppställas och fastsättas sedan kölen blivit satt i sitt läge. Dessutom sättes båten så högt att även undersidan blir åtkomlig för arbete.

Till sist kan det även vara på sin plats att nämna något om de nuvarande båtbyggarna, både äldre och yngre, vilket dock på inga villkor får betraktas som någon klassifiering av dem, som nu utöva yrket, utan endast ett omnämnande av några bland dem vilka bidragit till att den gamla förnämliga skeppsbyggnadkonsten på Sollerö ännu lever och kanske till och med börjar blomstra upp på nytt.

Av dessa är Kals Anders Andersson i Bodarne med sina 82 år den äldste. Han tillverkar alltjämt båtar och har obestriddligen gjort de flesta båtarna. Han har därvid förvärvat en sådan skicklighet, att arbetet rent går av sig självt. Hans båtar äro enligt gamla metoden med rångar. Originell till sin läggning. Lider ej av någon självkritik, utan vet att uppskatta det egna arbetet och ringaktar de andras, särskilt nymodigare metoder. Han kan på sin höjd halvt ironiskt medge att den andres båt är li-



Gedigen Solleröbåt med stadig spant, "rångger", och årtullar av trä. Foto: Håll Nils Mattsson år 1919 med barnen Maria, Anna, Karin och Gustaf som passagerare. Kulåra i bakgrunden.

tet mera "fejad". Genom en annonsering blev han känd långt utom socknens gränser. Han har även blivit omnämnd och förevigad i Forsslunds Solleröhäfte av "Med Dalälven från källorna till havet", samt för ej länge sedan införd i Falukuriren. För att ta dem efter ålder så ha vi därnäst Flint Anders Nilsson, i Utanmyra, skicklig båtbyggare, såväl efter den gamla som nya metoden, och därtill far åt fyra söner, vilka alla varit eller äro båtbyggare, och av sådan klass, att själva mästaren blivit efter. I Gruddbo har vi Trapp Jöns Olsson som jämte sina söner göra välgjorda båtar efter den gamla metoden, samt bröderna Rull Olov Olsson och Rull Anders Olsson, vilka också tillverka båtar efter den gamla metoden eller med självväxta rånger. Den sistnämnda är för övrigt en både intressant och originell personlighet och därtill utrustad

med envishet, tålmod och uthållighet utöver vanliga mått. Så har han t ex byggt sig en stor stuga alldeles ensam, utan att någon hjälpt honom ett handtag, varken med grunden, som består av kilad sten eller den två våningar höga stommen. Gör efter det den som kan. Men dessutom har han hunnit syssla med perpetuum mobile, ett problem som varken tålmod eller snille kan lösa. Även om det finnes flera båtmakare, måste denna karakteristik begränsas och avslutas därför med Bond Anders Andersson eller Anders Bondesson i Utanmyra, vilken obestriddligen jämte några andra bildar eliten av de nuvarande båtmakarna. Han hör till den yngre generationen, var med vid den förut nämnda båtfabriken på Lerön och har gjort många motorbåtar, både inom- och utombords. Hans arbete behöver ingen reklam, de som har sett hans båtar veta, att de stå i en klass för sig. Tillverkningen är förlagd inomhus och gäller mest motorbåtar med ekspant och kopparnit. Det är först och främst hans förtjänst, den ovannämnda Flintfamiljen, Dunder Anders Olsson (dotterson till förutnämnde Dunder Olov) m fl att båtbyggeriet i våra dagar förts upp på ett högre plan, som obestriddligen fordrar större skicklighet än förr.

Båtmakeriet, som har tusenåriga anor på platsen bedrivs således alltjämt av fullt värdiga yrkesmän, och vi hoppas att konsten skall gå ytterligare framåt. Visserligen har även hemslöjden och annan yrkesutövning något standardiserats, och efterapning förekommer mera än förr, då varje tillverkad sak vittnade om sin skapares formsinne och skicklighet. Men trots detta blir det nog i de flesta fall nu som förr och särskilt i fråga om båtmakeriet, att arbetet förråder mästaren. ”Gärdi dämmas syns”. Det har förr mer än nu varit ett allmänt talesätt när det gällt en tillverkad sak, såsom en båt: ”Ä syns att ä e onums gärd”. Det synes att det är hans (en viss person) verk. Och det är ”gärdi” efter våra förfäder som våra nuvarande båtmakare skola bevara och om möjligt förbättra.

En av de mera kända berättelserna om båtbyggarnas bedrifter är f d soldaten Bråttare (”Gambelbrutern”) och hans deltagande i finska kriget. Historien berättar, att trupperna kommo till en flod, som skulle passeras, men där endast några odugliga båtar kunde uppbringas. Här voro goda råd dyra, särskilt att få material att reparera med. Det blev känt att ”Gambelbrutern” var båtmakare, varför han blev kallad inför befälet som rådgivare. Han gav med ens råd att bränna upp de sämsta båtarna, så fick man både spik och krampor att reparera de andra med.



Roddbåtarna var inte enbart till nytta vid samfärdsel och fiske utan även till nöje. Ett sällskap kullor tar en nöjestur i en lövad båt en stilla söndag utanför Kulåra. Foto: Håll Nils Mattsson år 1917.

Denna snarrådighet kom befälet att utropa: "Ta mej f-n att ingen har kommit på det förut, då slipper vi tigga finnen om någonting". För denna bedrift belönades Bråttare med medalj, och hans namn bevarades åt eftervärlden. Det var för övrigt nära att tre andra Sollerökarlar kommit till Finland på båtbyggnad, ehuru under fredligare förhållanden. Den förutnämnde Dunder Olov Mattsson ("Dunder Ull") från Utanmyra jämte två andra båtmakare brukade vara till Torsång, Dalfors och Älvkarleby på båtbyggnad, och det var väl detta som gjorde, att dåvarande fanjunkaren på Sollerö, von Knorring, träffade överenskommelse med Dunder Olov, som till medhjälpare skulle ha Samils Anders (känd från sitt kungabesök), att fara till Finland och göra båtar. De kommo dock

ej längre än till Gävle, där de erhöilo sådana upplysningar, att de vände om.

Mycket mera hade varit att säga om detta förnämliga yrke och dess utövning, men hoppas jag i någon mån ha bidragit till att ge en rätt bild av båtmakeriets utövning på Sollerön.

Sedan föregående redogörelse över båtbyggeriet på Sollerön skrevs, ha ytterligare en del uppgifter inhämtats, dels nya och dels bortglömda, som ansetts lämpliga sammanföra som ett tillägg till det föregående.

Att göra båtar kallas att "djärå båtar". Virket till båtarna skulle huggas då månen var i nedan (då tunglä va å tverändi). Stammarna riktades vid uppställningen med två i taket hängande snören. En s k "duntångg", som lades mellan bräderna, lades även mellan kölen och det första brädet och ävenså mellan brädets ända och stammen. I kölen ritades ett märke (mörtjä) för varje spant och för varje krampa. Till att borra hål för krampona användes en s k krampsyl, som är flat och lagom lång att mäta avståndet med från kanten av brädet till hålet för krampan. Krampan's längsta ända sattes i det borrarade hålet. För spikarna borrarades med en spikborr (späjk-nåvår). Kölen skos under med en järn-skoning. Båtens för kallas "fram-änd" och aktern "bak-änd". Den vanligaste målning eller bestrykning av båten, som förekom, var tjärning, vilken var utmärkt både för tätning och konservering av träet. Tjärens preparerande egenskaper antydes ibland av en gammal gubbe som tar sig en sup och säger: "Ann bi tvundjin tjörå båtn ibland" (man blir tvungen tjära båten ibland). Till båtens inredning hörde också en s k "låsten". En rund eller flat smidd järnten med en ring i ena ändan och ett hål i den andra, vari ett hänslås kunde sättas. Det var c:a 30" lång. Då båten var uppdragen satte man årorerna och sittbräderna på denna låsten och låste den.

Det har förut påpekats att båtbyggeriet på Sollerön är gammalt, och därpå har jag nu fått nya bevis, av vilka framgå, att både båttillverkningen och bebyggelsen är långt äldre än man i vanliga fall föreställer sig. Sålunda hava i vikingagravarna på Bjärså kern även påträffats båt-krampor av samma utseende som ännu användas, varom framgår att tillverkningsmetoden av båtar ej förändrats nämnvärt på 1000 år. Men ännu märkligare och överraskande är det att höra, att man i ett lertag i dalsänkan nedanför där gamla kapellet stått, har påträffat rester av en båt, och ävenså "notåller" (horning med sten i, vilka ännu användas



*En av Solleröns främsta
båtbyggare, Kals Anders
Andersson, f 1849, Bo-
darna, "Kalsgubben".
Foto: Håll Nils Mattsson
1921.*

som sänken för notar) samt störar på vilka båten troligen dragits. Detta lertag ligger i samma dalgång som den förut nämnda Agnmyren, varest nätstickan funnits, och denna dalgång går in från östra sidan av Sollerön norr om ångbåtsbryggan och fortsätter i sydvästlig riktning mellan Bengtsarvet och Utanmyra till sjövikens på västra sidan av ön. Det märkliga med denna båt har varit, att den ej varit gjord på samma sätt som senare, utan bräderna ha varit sammanfogade med dymlingar (träpin- nar) istället för krampor. Bräderna ha varit lagda om varandra med något avsneddade kanter som nu, fast klumpigare, men som nämnts, i stället för krampor hava bräderna hållits sammans av dymlingar på samma sätt som de nu hållas samman av kopparnit, då sådana användas. Det finns dock ingen nu, som minns när dessa båtrester anträffats, utan berättelsen härom har gått i arv. Den som lämnat denna uppgift är Dunder Anders Olson i Utanmyra, vilken hört sin morfar "Dunder

Ull'' (föret nämnd) berättar den efter sina fäder. Det har således ej varit i går, som fyndet gjorts, men därför torde det ej finnas någon orsak att tvivla på dess äkthet.

Som ett ytterligare bevis för hur uppdrivet och specialiserat yrket varit kan nämnas, att Leksandskarlar gjort arbetsbyte med båtmakare från Sollerön. De förra ha varit på Sollerön och odlat medan de senare varit i Leksand och gjort båtar.

Utom de föret nämnda båtbyggarna, vilka foro på andra platser och gjorde båtar, kan ytterligare en framstående byggmästare nämnas, nämligen Mats Lars Larsson från Bengtsarvet (f 13/8 1790 d 29/11 1838). Han var upp till Sundsvall och många andra platser och gjorde båtar, särskilt skutor.

Av de tre kyrkbåtar, som finns på Zorns gammelgård i Mora och vilka alla äro från Vattnäs i Mora, är den ena sannolikt den, som använts av Solleröborna. Den är c:a 17 m lång, 2 m bred och 65 cm djup med 9 årpar (den i Nusnäs ha 10). Säkerligen är denna båt gjord på Sollerön eller av någon båtmakare därifrån.

Sollerön kallas för ''Soldi'' eller ''Soldn'' av sina egna. Ej Soll eller Sold som av kringliggande socknar. Man säger t ex då man är i fäbodarne: ''I tar båten å fa a Soldn'' (jag tar båten och far till Sollerön), eller också: ''I si jänn båt sunå Soldi'' (jag ser en båt söder om Sollerön).

Johan Svensson