

KLINKBYGGING

Sist tirsdag hadde Mandal Historielag i samarbeid med Mandal Museum, Trebåt- og motorbåtforeningen og Marnar Motor medlemsmøte i det nye Industrihistorisk museum på Ballastbrygga. Båtbygger Svein Walvick fortalte om den eldgamle teknikken med klinking av trebåter.



Etter at lederen hadde ønsket de vel 50 fremmøtte velkommen, gav Birgitte Sørensen en kort orientering om Ballastbrygga museum, hvor man legger opp til ulike aktiviteter. Gabrielsens bu er snart klar for forskjellige medlemstiltak og publikumsrettede tilbud. Forsamlingen ble oppfordret til å se seg rundt i lokalene etter foredraget.

Svein Walvick tok så plass oppi båten «Anna», som er laget spesielt for museet, og bare har hatt en seiltur, fra båtbyggeriet på andre siden av elva, en liten sjarmøretappe opp til

Buen og tilbake til Ballastbrygga, der den ble heist opp til utstillingslokalet i andre etasje. «Jeg har nok stått tusenvis av ganger oppi denne båten!», sa han. Og båten er bygd etter tusenårig håndverkstradisjon. Vikingene kløyvde stokker til bord – før de hadde sav! De første skipene ble «sydd» sammen slik vi kan se i eldre mattiner. Senere brukte de trenagler, men da man fant myrmalm og kunne utvinne jern, fikk man jernnagler. Ellers fortsatte man etter samme prinsipp, med søm (vestlandsk saum). Senere gikk man over til kobbernagler. Disse har lengre levetid og er lettere å jobbe med. Walvick hadde selv tidligere inne en båt fra Lista med bare trenagler, en båt som var bygget på 1950-tallet! Ellers har det vært noe variasjon og utvikling mht materialer og metoder. Det har også utviklet seg egne termer knyttet til båter: dollbord, vadderbord, fenderlist/rålist osv. I dag er det nok også noen som bruker syrefrie skruer, alt er fritt. Ting kan lages bedre i nyere tid, med gode materialer av høy kvalitet.



Det er litt rart med båten «Anna», som ikke skal på vann! Det startet egentlig da Sigurd Walter lurte på om Walvick kunne bruke noe av det lokale trevirket: her var trær fra Furulunden og Banken, skikkelig kortreiste materialer. Og Mandal Trebåt- og motorbåtforening spurte om båt til museet. To trær som veltet på Risøbank og trær fra Uranienborg ble utgangspunktet for båten. Selv har Walvick en båt som er 93 år gammel, så her snakker vi kvalitet! Man blir imponert over treets egenskaper og

anvendelsesområder. Kjøll, dollbord og spanter er i eik. «Anna» er byggenummer 251, med motor fra 1934! Båten er utstyrt med brønn, og ei pumpe som tok «alt»: den gjorde grundig rent i bunnen når man skulle øse.

Fra 50-tallet begynte det å komme båter i plast, men mange vil holde på tradisjonene. Det vil alltid være noen som vil ha klinkbygde båter, og alltid noen til å bygge. De bruker tradisjonelle verktøy, som høvel, hammer, sav, øks og tvinge. Og så trengs det en god porsjon tålmodighet!

For tiden holder de også på å ferdigstille en notbåt til Østerlandske fiskerier. I gamle dager hadde man en spesiell båt til å sette og til å trekke nota, med «krakk» i masta, der en mann kunne få sikt på laksen mot sandbunnen. Disse båtene ble bare brukt i sesongen, og så senket i bekken ved Sodeland for å bevares, og så hentet opp igjen neste sesong. Men etter å ha ligget på bunnen en generasjon eller to, var de ikke lenger bruganes. Derfor bygges det nå en ny båt. Den er 17 fot, og ros av fire mann. Materialet var eik, noe som er vanskelig å få tett, fordi det er hard ved som ikke trutner så lett. I dag bygges båten i lerk. I 1974 var Christensen fra museet i Oslo her og tegnet og tok nøyaktige mål av den gamle båten, slik vi ser det i en kopi her på Industrihistorisk museum. Nå er det sønnen til Svein Walvcik, Endre Walvick, som bygger notbåten.



Walvick er også opptatt av forholdet mellom estetikk og funksjon, og siterte gamle båtbygger Nyvold, da en kunde beskrev den båten han så for seg og gjerne ville bestille: «Ja, det blir sikkert en fin båt, men den blir ikke bygget her!» Det var ikke alle oppdrag som var like attraktive.

Walvick åpnet for spørsmål fra salen. Et tema dreide seg om hva som er båtens svakeste punkt. Det er nok der hvor propellen kommer ut. Særlig hvis det senere blir satt inn ny motor og man forandrer på dimensjonen på hylsa fra motor til propell. Ellers er stevnen utsatt. Og båten kan også bli angrepet av makk. Tidligere

brakte man kobberstoff mot makk, men det er uvisst hva de gjorde før de fikk kobberstoff.

Men når begynte de med kahytt på båtene? De første båtene var jo åpne, og man så på kahytt som et vindfang som kunne senke farten. Noen båter ble utstyrt med «løs» kahytt, som lett kunne tas av. Det var viktig å kunne seile raskt, mange båter var smale for å kunne gli godt i vannet, men med liten motor gjaldt det å minske vindmotstanden. En båt-eier hadde kahytt festet med tre bolter, så kunne han skru den løs og bære med hjem som en skilpadde, med kahytten over seg!

Den vestlandske Oselveren er bygget med tre bord, 50 cm brede, mens notbåten bygges med 7 bord til samme høyde. Oselveren var bygd for å være lettrodd ut de lange vestlandsfjordene og ut på fiskeplassene, mens her hos oss er det kort vei til feltet. Derfor har vi rundere og bredere båter.

Men bruker du samme forhold hele tiden mellom lengde og bredde, slik at båtene får et gjenkjennelig preg? Det har vel vært vanlig med for eksempel 7 fot bred og 21 fot lang, men bredden har økt og båtene er blitt høyere og større.

Walvick orienterte så om de gamle målene tomme – fot – favn – sjømil.

Lederen i Mandal Historielag, Bente Christensen, takket så Svein Walvick for et meget interessant foredrag, noe også interessen blant de fremmøtte tydelig viste. Deretter kunne alle interesserte se seg rundt i utstillingene og kose seg med kaffi og en god prat!

Ref. v/Gustav Reiersen.