

Medeltida metoder ger nytt flyt.



På Anders Annells båtbyggeri tar vackra träbåtar form med gamla hantverksmetoder. I sin jakt på perfektion har han färdats tillbaka till förmedeltiden.



I ett industriområde på Värmdö utanför Stockholm ligger en av den svenska båtbyggarkonstens tempel. Flera båtar av olika ålder, storlek och renoveringsbehov fyller lokalen. Det luktar trä, men inte lim. Anders Annell bygger båtar efter traditionella metoder. Just nu är det en skärgårdssnipa som tar form kring en uppsättning byggmallar.

– Det är i stort sett samma skrov som växt fram över flera tusen år. Lättdrivna, sjövärdiga båtar som är gjorda för att överleva i, inte för att gå superfort, säger han.

De båtar han bygger är ofta moderna tolkningar kring gamla, beprövade tekniker.

– De flesta båtbyggare har trillat ner i limburken. Med modernt lim kan man limma ihop nästan vad som helst, men det blir inte långlivade båtar. Jag gillar att bygga på traditionellt sätt, avskalat, där var sak har sin form och funktion, säger han.

Och hans nybyggen har en slags arbetslivstidsgaranti: fram till han går i pension.

På båtbyggeriet jobbar fyra till fem personer beroende på vilka arbeten han åtagit sig. En hel del av jobbet är restaureringar av äldre båtar, ofta unika och historiska sådana.



Den stora båten i lokalen just nu är en Carl Gustaf Pettersson-ritad "Arken" från 1926. Det var en av hans större båtar. Just det här exemplaret är nästan helt orört trots att den använts i nästan 90 år.

Både renoveringar av klassiker och nya handbyggda träbåtar är dyra, kan man tycka. Men Anders Annell försvarar kostnaden. Träbåtarna lever längre än plastskroven, om de får underhåll. Och de har ett varaktigt estetiskt värde.

– Plastbåtarna sitter fast i sin stilhistoria, sitt decennium. Den här Pettersson-båten går ovanför allt sådant. Det är en vacker båt som alltid kommer att vara en vacker båt, säger han.

Det är samma filosofi som formar de nybyggda båtarna. Under åren har han utvecklat en byggteknik, en slags fackverkskonstruktion, som tillät båtens komponenter att följa träets rörelse i vått och torrt, värme och kyla. Ett tag trodde han att det var en nyhet.

– Jag kom fram till en teknik som jag trodde att jag själv hittat på, säger Anders Annell.

Men en dag på Sjöhistoriska museet hittade han en modell som visade att en annan båtbyggare hunnit före. 1 700 år före.

Modellens förlaga var Nydamskeppet, ett stort klinkbyggt skepp i ek som bevarats i en mosse på Sydjylland. Det är daterat med dendrokronologi till 310 efter vår tideräkning. Det hade udda finesser som att spanten ligger på klampor mot bordläggningen, som är nitad med järnspik och brickor. Det är påfallande likt Anders Annells byggmetod.

– Jag fick rysningar när jag såg skeppet, det är som om jag hade haft en bror som levde för 1 700 år sedan. Vi tror ofta att vi är mycket smartare än man var förr, men ibland får man underordna sig de här flera tusen åren av tradition och kunskap, säger Anders Annell.

I fackverkskonstruktionen hakar alla bitar över varandra och utnyttjar träets naturligt goda kompressionsegenskaper. Materialet är ek och resultat blir en båt som håller nästan hur länge som helst om den sköts om.

Han har använt sin egen modifierade förmedeltida teknik i flera båtar. En av dem sitter på taket till en ångbåt i Stockholm. Takbeläggningen är svart, och temperaturskillnaderna mellan soliga och mulna dagar kan vara extrem.

– Ett stresstest som båten klarade utmärkt. Det har att göra med hur träet rör sig och hur båten ventilerar, säger Anders Annell.

En modern, limmad träbåt med en konventionell stomme skulle dras sönder eller skadas av fukt eftersom den inte ventilerar tillräckligt mycket. Varje del i fackverkskonstruktionen kan bytas ut var för sig.



– Men metoden är mycket materialkrävande och passar dåligt för storskalig produktion, säger han.

Restaurering av klassiska träbåtar innebär andra problem. Det är svårt att hitta trä av rätt kvalitet. Det handlar om ett ständigt jagande efter riktigt bra virke, till exempel stockar som sågverken inte kan hantera men där det går att ta ut bitar med jämna årsringar på rätt ledd. Det tar tid och många mil i bil, och det gäller att lägga upp lager av till exempel gammal mahogny.

– Man har ju ingen aning om vad som ska komma in. På CG Pettersson-båten byter vi inredning och då måste vi transplantera virke från andra delar av båten som sitter där det inte syns för att det ska bli rätt.

Det är ont om traditionella båtbyggare. Yrket kräver ett visst mått av besatthet. Det finns ingen utbildning som räcker hela vägen.

– Det krävs många års erfarenhet för att börja såga i en gammal båt, säger han.

Efter att ha lärt sig grundkunskaperna är det lärlingskap och hårt arbete som gäller.

– Jag har alltid drivit runt i båtar. Byggde min första när jag var 12. Det var meningen att jag skulle gå en riktig utbildning, men det var så bedövande tråkigt att jag inte stod ut. En vårdag under en föreläsning om mikrofysik reste jag mig bara upp och gick. Att bygga båtar är fortfarande det roligaste jag vet.