

Landskap: Blekinge

Upptecknat av: Aug. Holmberg

Härad: Listers

Adress: 192
1 Vangsta

Socken:

Berättat av:

Uppteckningsår: 1937

Född år i

Uppteckningen rör Båtar och båtbygge.

Register

सिंहा

Båtbyggare

1

Hur jag lärde känna Songare-Mothis

10

Kontrakt om båtbygge

[illegible]

Hur välbyggo gick till

1000

19

En båtbyggares tankesverto

20

99

Skriv endast på denna sida!

23 sid.

Båtbyggare. 5210

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV

s. 1

På ett och annat ställe av fastlandet vid någon skyddad vik. Och likaså här och där på vissa av öarna utanför Blekingekusten har funnits, och finnes ännu personer som specialiserat sig på båtbygge. Egendomligt nog sättes aldrig dessa personers namn i förbindelse med yrket i olikhet med smeder, skomakare eller skräddare. Där det hette: Smekalle, Skräddarola eller Skomakarnisse. En båtbyggare hette bara: "Båt-byggaren".

På 1880 talet lärde jag känna följande båtbyggare: Olsson på Jägersö (Troligen Kobg s:n). Martin Olsson, Gröna stugan vid Karlshamn (Lever ännu, är cirka 75 år). Mathis Jonasson som tidvis bodde i Jönköping. Men oftast vistades än här, än där, längs Blekingekusten och södra Kalmar Län. Byggande vrakbåtar och även stora fartyg. Han hade bland andra byggt Barken "Philip" för rederi i Solvesborg. Och råsegelskonaren Jernavik för några redare från Jernaviks lastplats. Bräkne Kobg. Denna skonare var ett det vackraste fartyg man kunde vilja se! Med vackra linier, god seglare och hög Röjrigg = "Fransk rigg".

Han dog i början på 1890 talet, mellan 70 a 80 år gammal.

Så hade vi Nils Larsson, Klavem. Tekerum = Mörrums s. u.
Denne var även en duktig båtbyggare. Men efter hustruns dö-
övergar han båtbyggeriet och gifte sig med en bondenka uppe i
Åsarnas skogsbygd der han dog i början ^{av} 90 talet, över 80 år.

Derpå hade vi en båtbyggare i Pukavik: Lone Håkansson men
även denne dog för ett tiotal år sen. I Kellervik på Lister
har sen gammalt isbats båtbyggeri, som ännu fortgår, men den
som här skött rulljängsen har jag ej lärt känna.

I början på 1880 talet byggde Mathis Jonasson en ved-
skuta i Högjön åt Greve Tackemeister. Med vilken ved och
andra skogsprodukter skulle fraktras över sjön från Tunga och Näs
till Bromölla. Under detta arbete hade jag en tid arbete hos
Jonasson (Skutan byggdes vid östsidan av sjön, vid Leingaryd
der skogsfursten Rullberg residerade.) Hela tiden hade Jonasson
på samma byggplan vrakkekor i arbete, som sysselsatte en
man för jemt. Hvad jag då såg och inkomtao om båtars

byggande, skall jag härnäst försöka beskriva.

Jag fästare mig vid att avtal om byggandet av en vrakrika icke tillgick på samma sätt som ett husbygge. Visserligen ville man ha en duktig person till att föresta ett husbygge. Men priset fäste man ändå mera avseende vid. Så var det icke med båtbygge. Utan den fiskare som behövde en ny båt, uppsökte den "båtbyggare" som av gammalt gjort sig känt för att konstruera båtar som voro "sjövärdiga". D. v. säga: beklade väl. Toro styva mot kantring "Takar djurt i hård sjö" och lydde roder kricket. Vid avtalet lemnades en större summa i handpenningar. Det som återstod betalades när båten levererades. Och köparen uppgav vad båten skulle användas till. Då "båtbyggare" av gammal vana genast uppgav hur lång båten borde bli mellan stävarna. Man räknade så, istället för att bestämma kölens längd. Jag har icke hört vad orsaken är att man börjat räkna så. Ty de ena säger det andra, så att den rane yrkesmannen skulle lika gärna kunna säga kölens längd och ändå få samma storlek.

Vid beställningen av båt, var det icke alltså att rigg och åror
inbegreps i avtalet. Ty till de tre vrakekor, som Jonarow byggde
vid Leingarys under den tid jag vistades der, länade han varken
rigg eller åror. Kanske fiskarne hade gammal sådan från de
gamla båtarna som tills vidare användes till de nya båtarna.

Vid de tillfällen då rigg länades, skulle masten ha samma
längd som båtens längd mellan stävorna. Och mastens tjocklek
den den var som störst = (Något högre än relingens höjd) borde vara
så: Att man med båda händer fingrar nättopp kunde gripa om den.
Således $6\frac{1}{2}$ a 7 tum. I toppen skulle den vara $1\frac{1}{2}$ tum mindre i
diameter. Såväl till mast som åror tog man kvistfri grån
Fura var betydligt tyngre, och icke på långt när så segt.

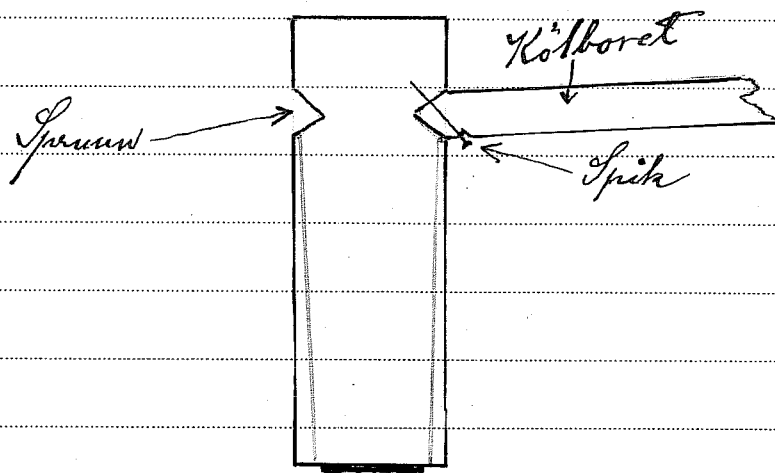
Då det längre fram, väl icke mera blir tal om åror, får här sägas
att: Eftersom det byggdes vrakekor, större och mindre, hade man två
slags storlekar på årorna. Den större sorten höll 16 fot i längd.
Den mindre sorten höll 14 fot i längd. Av båda slaget skulle år-
bladet uppta $\frac{1}{3}$ jod. Till småbåtar hörde kortare åror.

M. Jonason. I dagligt tal kallad: "Sjögare-Matsen". Vars verksamhets-
område sträckte sig både öster och väster om Bleking. Var alorij kinkig
på byggplats. När han fått beställning på två a tre Ekor, slog han
sig ner på någon vacker sandstrand så nära beställningorten som det
var möjligt. Tillställningen var så enkel som möjligt. Tvänne stockar
6 a 7 aln långa, flathöggs på översidan och grävdes helt ner i jorden
parallellt med varandra fastän med 7 a 8 alnars avstånd från varandra
De lades precis horisontalt = (I vattning) såväl i sin längdriktning
som i förhållande till varandra Detta var "Bäddbädden". På vardera
stockens mitt, borrades med en mycket stor norare två hål på 4 tumms
avstånd från varandra, i vilka nerslogs rubbar av Ek, som på yttre
sidorna hade ett par tumms breda nackar Och voro 8 tum höga.
Dessa kallades dekor och emellan dessa ställdes kölen som vidare
pressades fast med en långsmidig kil och för att kilen icke skulle
glida loss slogs en spik genom dekan och in i kilen. Snart
blev så mycket spänor att bäddstockarna icke syntes. Hvar för
en orand trodde att dekorerna slagits ner i bara marken. Och

5210

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV

5a



Köl. Svart linia: Kölen behuggen i skogen
" . Röd linia Kölen efter sista omhuggningen
Svart linia under kölen = Jernskena

uttalade ofta sin undran över att pinnarna (som de kallade dem) kunde sitta så fast i den lösa sanden. Det hörde till yrkensnöjet att olörlig upplysa den frågande om verkliga förhållandet.

Kölen, var vad som först behöfves. Der det fanns trä att välja på i skogen, tog man helst ett så stort att man kunde klyva det mitt i två, och få en köl i vardera halvan, 10 a 12 alnars längd. Till de allra största vrakekorna forbrades ännu längre. 3 tum tjocka och 9×10 tum breda skarpkant högs kölen i skogen. Då den kom till "byggplatsen" högs den på nytt så att den fick sin rikstiga form, och minskade då delvis något av storleken (Se: teckningen). I frågelistan är tecknat: Köt med lös list på örenkant = "Kölvorn". Sådant byggnads sätt hade icke Sjongare. Mattis, utan sprunnet till kölboret = (Första båtborret) högs ut i sjöns köl, och slutade vid stävträet. I dessa högs icke sprund.

Efter att kölen ställts på sin plats, sattes stävträet fast. Förstiven som var krokig och borde vara självaxet krokig, kunde det ibland vara svårt nog att finna ett passande ämne till.

I regel tillgick det så: Att båtbyggare överenskom med någon egare av Ekstok, att han fick leta ut ibland träen de som vuxit ungefär i passande form. Dessa grader till på två sidor. Dock så, att de båda krokiga kanterna lemnades till visare orörda. När så byggus hugget 6 a 7 sådana krumeluren hövdes de hem och klyfdes till lagom tjocklek. I äldre tid för hand med så kallat: "Klosåg", som drogs av två man. Efter rundsagens uppkomst klyfdes de med sådana Hårpa lades ämnen till torkning. På detta sätt hade den omtänksamme båtbyggaren, alltid stavar på lager som var torrt och bra. Med akterstaven var ingen svårighet. Den skulle vara rak och kunde lagas ur vilken Ekplanka som helst.

Skarven som förnade Køl och förstär hette: "Laskv" och var hopbyggad halft i halft samt sammanhölls av flera spikar. (Till båtar användes endast smidd spik, av olika storlek till olika arbete. Efter galvaniseringens tillkomst hade man i regel all båtspik galvaniserad.) Nu var det ett särskilt öber med förstären: Den bilade icke cirkelform, utan sköt

fram med nästan betydligt mer än vad cirkelformen utgjorde. Och för att än mera förvillade begreppen, skulle stäven ligga olika på olika båtar. På de store orabekornas låg den mera än på de mindre. Hvad Sjögare. Mats beträffar ritade han ut stävens form med en bit röskrita, efter ögonmått. Den som var mindre van fick skaffa sig "Mall" att hugga stäven efter. Men det påstods att en mallhuggen båt: fick inte de rätta egenskaperna" (Se: slutreflexionerna).

Själva akteransam av kölen, kallas "hål" och här sättes akter = stäven alldeles ovanpå kölen med sin i nägotänar 45 graders vinkel skurna ändar. Derpå borras med en $\frac{7}{8}$ navare ett hål nedigenom både den framskjutande nosen av stäven och nedigenom kölen.

Ur en seg roting af en Eke klyves en dubb som hyflas till och pressas ner i hålet - (Rotingen = Rotstycket kallas: Lörk Och den färdiga dubben heter: Nagel (Touviket på e) Nageln kilas i båda ändar. Och för att ytterligare hindra all dragning slås en spik vinkelrätt igenom både köl och stjärta samt nageln.

Meterstävans lutning i relation till kölén. Kallas: "Åi i Giring"
 Dermed menas: Diagonalen är en absolut fyrkant = 45 grader
 Men som ingen av de båtbyggare jag i äldre tid lärde känna, förstod
 konsten att på geometrisk väg "blå ut en giring" Sökte de sig fram
 på flera sätt. Alltför vidlyftiga att omtala. Följden blev att sällan
 någon giring blev korrekt. Guterus M. Jonasson fick sina tre
~~akt~~ "aktstaka" precis lika. Jag som så följat Lese Geometri hade ej
 bättre förtäring än jag ville ge honom en inblick i vissa problem
 men möttes av ett sådant förakt för boklig kunskap att jag teg trött!
 Sämst stävorna sattes fast, och vardera stäven stegats med två
 smedströvor, som med andra ändan slogs ner i jorden och fästades med
 en spik i stävarnas överända. Skulle båten bordsläggas. D. v. säga
 Båtens sidor "sattes fast" Till båtens sidor har i Bleking endast använts
 bräder av Ek som sågades vid vattenägarna, till $\frac{3}{4}$ tum tjocklek. Och
 sågades alltid igenom hela stocken så att kantning förekom först då
 de skulle användas. Sådana båtbräder kallas: "Borv". Men när
 de sattes fast i båten hette de "Bor" i ental. "Borv", i flental

Båtbräder behövde båtbyggarna sällan ha svårt för att anskaffa. Det fanns en och annan "gubbe" på landsbygden som speciellt slagit sig på att köpa Ekträ på rot. Hugga och framskaffa stockarna till något sågverk samt sedan köra omkring till kustens fisklägen och utbjuda "Borven". Det var inte bara båtbyggarna som behövde sådant. Hvarenda fiskare ville ha några "Borvedsbräder" liggande i beredskap ifall oförutsett något mankamång inträffade med båten. Borve var därför alltid en kulant vara som var lätt att avyttra. Svårigheten bestod i att få den sågad. Krokiga och "Illavurna" som stockarna nästan alltid voro, var det svårt att hålla styr på dem i de gamle sågbänkarna. Och alltvastund ^{skulle bli} de ~~oro~~ så tunna, hände ofta att de vilige hemsinnade sågklingorna "ät hål" nästan på brädan, då de blev odrägliga.

I Ringamåla fanns 1860-1890 en person Anders Stinner som vid omläggning av Holländarvägen 1868 fick högra handen bortskjuten av ett sprängskott. Denne skaffade sig en häst och blev en flitig leverantör av Borve till alla Listeras fisklägen sålänge han orkade ronka på hutet. Han kallas: "Borvedsgubben Stinner".

Fråga om "Boren" måste jag ge ännu en förklaring (Det fanns i folk-
språket så många uttryck för en båt olika delar, att det är nästan omöjligt
att för en med förhållandet obekant, kunna göra allt begripligt.). Båtbräder
har vi sett att kallades Borve - Bor och Bore. ~~Det~~ Dessutom fanns ännu
en benämning "Breka". T. ex: En mindre vrakeka hade i regel om
huvudbordet med breda bor, fem bord å varje sida Och kallades så;
"En Fembreka". Den nästa Ekan i storlek hade sex bord och hette
därför: "Sexbreka". Nuförtiden båtar byggs av smalare bräder kan
denna benämning icke förkomma. Men för, hördes den ofta!

För att kunna ge båtbräderna, den rätta formen, måste de basas.
På svenska: Göras mjuka och böjliga! Medlet var: Eld och vatten
Och detta försiggick på marken, under öppen himmel. Metoden med
baskista, i vilken boren läggs in, varefter ånga släpps på till träet
bli böjligt, var ett sätt som icke användes av de gamle båtbyggarna.
Fastän vid Leingaryd fanns baskista, som vi använde till att basa
bordläggningen till den stora vedskutan. Förkom ingen gång att
Jonasson stack in något bore till sina vrakekor.

När lask och "launkant" på boret var färdiga hade man boret på marken
 av torra spånor och vedstycken brände man ut ett "böschet" tre a fyra alnar
 långt och satte eld längs hela "böschet". Boret ställde man på lut mot
 elden, stöttat av en sten eller vedklamp. För att elden skulle brinna
 bra och på samma gång meddela värmen åt boret, och ej rullt uppåt
 luften betjänade man sig av en "vojft" eller "fläckt" (Båda uttrycken
 sätes av samme person ungefär lika mycket.) Vojften var gjord av en
 något mer än meterlång, två fingrar tjock, rak avenbok som i toppen
 var klymnig. Enellan klymnorna var spänd en segelbuteslapp, bara
 svagt som med fin ståltråd nöttlats fast vid klymnorna. Med
 denna enkla apparat i höger hand viftade man fram och åter på
 elden, som då både brann livligare och eftersom luften pressades
 av luften mot sidan på det lutande boret, blev detta hastigare varmt.
 Var elden icke så lång som boret rev man med skapet av vojften
 elden längs bråran så att hela stycket blev varmt. Samtidigt som
 man viftade på elden hade man en "svabb" = (hopkramad trasa) i den
 vänstra handen som man allteftersom det behöves doppades i ett

"skerälle" = (kärle) med vatten varpå detta blaskades på boret. När träet var upphettat sugade det till sig vattnet så att till slut var boret så mjukt som en rova eller svamp, och så böjligt att om man icke bränt sig, hade man kunnat böja och vrida det i önskad form med fingrarna.

När man så med spik fästet launkanten vid köl eller föregående "borgång" hade man en gaffelformig tång gjord av något hårt och segt träslag som man gafflade om boret med och vred detta tills det fick den önskade formen. För att så hålla boret, hade man flera så kallade bätklämmor. (Precis sådana som fig. 6 i frågelistan.)

Det sädes: att många båtbyggare hade "mallar" med olika skevning som de rättade sig efter vid böjningen av boren. Men både Sjöngare Mats och Lova-Nisse i Tekrön = (Nils Larsson Tekrön) vilka båda jag sett arbeta med båtar, rättade sig aldrig efter annat än som det hette "öjnamått" = ögonmått. Och fingo ändå alltid sina båtar likformade båda sidor. Den här outalade basningen, kan man nog våga säga att är den ursprungliga formen som levat i årtusenden. Baskista förutsetter högre kulturutveckling.

Den procedur som nu omtalats fick alla boren genomgå förrän de kunde "sättas fast". Obs: Det hette: sätta fast. Toke: spika fast. Men man satte alltså vaxelvis så att när "kölboret" = boret som kom först intill kölén, var fast på styrbord = (höger) sida sattes kölboret på andra = (babord) sida. Man satte alltså fast två bor efter varandra på samma sida. Och när 3 eller högst 4 omgångar satts fast på vardera sidan, slogs stöterna vid stävträen bort. Dessa hade annars varit i vägen för arbetet med de övriga boren.

Om det var möjligt ville man gärna ha så långt kölbör att det räckte längs kölén utan skarv = "lask". Alla övriga bor måste man skarva. Härvid iakttoogs att skarven på det boro jag höll på med fick inte komma strax intill skarven varken i föregående omgång eller den nästkommande omgångens. Ju längre afstånd emellan skarvarna ju "störigare" = (starkare) blev "båtskrovet".

Emedan båten under gång i sjön, alltså pressade sig framåt. Kom vattnet att få sin rörelseriktning från för till akter. Därför höjgs alla skarvar i boren så: att det främre stycket av boret

alltid låg utanpå nästa stycke som gick längre akterut Och fastän skarvarna voro "långskarvar" högs de ej så att bords slutade i en spets Utan såväl inre som yttre ändan på bordens ^{skarvar} voro tvära och borde vara minst $\frac{1}{4}$ tum tjock En sådan enda sades vara: "sturn". Genom denna konstruktion bildade icke skarven någon friktionsyta mot vattnet utan höarna gled lätt och ledigt förbi alla skarvar. Förrän man spikade skarven lade man en bit tjärad lumppapp emellan. All spik slogs utifrån och in och nitades mycket noga innanför. Förrän spiken slogs in svepte man en ^{enig} ~~obetydlig~~ tjärad limfiber om spiken, ^{denna} som väl icke följde med in, men tätade gott vid spikshufvudet. Den lilla ² akterspegeln, ³ även kallad: "Klobjälke" fastsattes på bakre kanten av bakstävven. På dess inre kant högs in ett litet sprund eller fals, var i borden gingo in samt fästades med 4 tumms spik som till hela sin längd gingo in i spegeln varför dessa icke kunde nitas. För att hindra dem från att släppa loss, högs man med en skarp mejsel tre a fyra små hullingar på varje, nära spetsen. I förstävven borrades ett hål för fånglinan, kallat: "Fästån"

Av det sagda framgår att alla boren sattes in förän den inre för-
 timningen vidtog. Det var således ej samma förhållande med båt-
 bygge som med Skepps eller Pråmbygge. På dessa sednare är de de
 till kölens fasttimrade spanten som ger skrovet dess form. Men i fråga
 om båtar, formas skrovet i förväg, och spanten huggas till så att de
 passar efter det färdiga skrovet. De tre första boren från kölens
 räknades såsom båtens boten och lägs på båtens mitt nästan vagnrätt
 ut. Vid den fjärde omgången började boren få något mera uppat
 riktad ställning. Själva ändringsstället kallades: "Bäljen". Och
 från fjärde omgång och vidare uppat hette som "Siebor" = Sidobord.
 Och det allra översta kallades: "Öfra gängen". Öfrån detta spikades
 bordlist och åsing. Dessa voro liggande "kloss på" öfra gängen
 (Obs: "Kloss på" - "Kloss till" = Skeppsterm! betyder tätt intill)
 För att få Lannen täta, lades en klen sträng av nöthån emellan båda
 boren så de lägs över varandra. Detta kallades: "Värk"! Värken spennes
 för hand på en liten handvinna som i enklaste form endast ut-
 gjordes av en grenslyka. Om vinternarna eller på lediga stunder

var det båtbyggarens "passopp" som hade denna "schä" att spinna båt-
värk av nöthär. Som nystrares opp i stora nystran. Man beräknade
såväl 200 alnar värk till varje båt. Vid rithjuggningen försökte
man få värket mitt i launet för att spiken skulle gå igenom
värket. Detta satt då bättre fast för det alltid sugande vagnvallet.
Dessutom smältes beck i alla fogar och sammansättningar. Efter att
båten förtimrats och allt träarbete undanförts.

Under bordläggningen, då boren nyss basats, voro de så mjuka att det var
ingen svårighet att slå in spiken. Men när träet kallnat och återfått
sin naturliga hårdhet fick man ofta borra före spiken, med ett borr som
var något mer än hälften så stort som spiken. I varje fall oppades
spikspetsen i tjära eller lindja. Och alla naglar oppades i tjära förre
de slogs in. Då kunde man pressa dem betydligt mera!

Förtimringen eller båtpanten utgjordes av två olika delar. Det grövre
stycket i botten kallades "Bottenstock". I denna skars ett hak på mitten
så att den gafflade om kölens och för öfrigt föll tätt till bottenborens.
Det andra stycket som räckte från kölstocken till öfra kant på öfra
gängen

kallades: "Opplänta". Om möjligt ville man ha oppläntan i ett stycke. Men fattades lämpligt trä här till gick man ta den i två bitar. Såväl den skara som förenade bottenstocken med oppläntan. Som de som tillkom högre upp i fall oppläntan bestod av flera delar, vora så kallade: "Långlaskar". Oppläntorna "krabades" till boren så att de slöts tätt intill dessa "All vår opp". Bildande sålunda ett hak för varje kant av boren. Överkant av bora gängen sågades lantan av horisontalt och utgjorde med ändan stöd för åsingen som bildade en motsvarighet till större partys: Låstäng. Oppläntorna fastgjordes vid boren med naglar av Euk, om sådant trä fanns. I annat fall gjordes de av Ek. Borrhålen för naglarna "rymdes opp" (utvidgades) en aning såväl inri som utvändigt. Och naglarna kilades i båda ändar. Eftersom keilen borde komma tvärs om fibrerna på träet, blev kloren = (sprickkan) till keilen alltid slaget horisontalt i oppläntans nagelända och vertikalt i boren's andra utvändigt. Till nagelkilar = (nailkil) användes god furukärna. Men denna fick ej innehålla kärva: "Jo då kröpi keilen baklänges!"

Det timmer som satt längst akterut, kallades: "Sjöbestocken". Men fiskarena själva sade oftare: "Bak-vräng".

Den så kallade: "Åsingew", var en 4 a 5 tum bred bräda av Ek, som spikades ovanpå ändarna av oppläntorna och i kanten på övra borgängew. Stycket för och akter kallades: "Borlist".

I linie med borlisten, och sammansatt med denna sattes in i båtens för ett krummigt nästan trekantigt grovre stycke Ekträ som kallades både: "Krave" och "Brannkläpp". Vars egentliga ändamål var att ge förstävem förbättrad "itadga"! = (Styrka)

Rodret till båtarna häktades på oppifrån och ner av en man som då låg framstupa på aktern. På akterstävem fanns tvänne rorluckor och rodret hade här till tvänne motsvarande hakar.

Redogörelsen härifrån är vad jag inhämtade om byggnad av vrakekor, under min vistelse hos M. Jonason = Båttbyggare.

Om kobbekor och flatbottnade skors byggnadsätt, lmnade jag svar till Lunds folkminnesarkiv i början av 1936. Varför jag ifråga om dessa farkoster hänvisar till dessa svar!

Det skulle vara ett i hög grad intressant göra, Att utreda
hur och på vad sätt Blekingeskaan uppstätt. Och ur vilka
föregående former, den efterhand erhållit sina förträffliga
egenskaper. Som en av, om icke den bästa av alla våra fiske-
båtar. Befinner man sig ombord i ett större fartyg, och
under storm råkar passera en Blekingisk vrakbåt, måste
man förvåna sig över den elegans varmed den tar sig fram!'
Tillsynes klarar den sig, trots sin obetydliga storlek, bättre än
det mycket större fartyget!

Det sattes stora anspråk på både Bålbbyggaren och Båten
Den borde vara lastrygg. Taka gott i sjön vid biverindsegling.
Ta stänk och brott så långt akterut som möjligt. Inte göra
mycket avdrift, samt vara lätt att vända med. Allt detta
var egenskaper som en god bålbbyggare också förstod att få
fram, just genom de former båten erhöi vid byggandet.
Tanken, erfarenheten och ögat var allt vad de gamle bålbyg-
garna hade att rätta sig efter. Det var just inte så

märkvärdigt om det till slut uppstod underliga tankar i en gammal båtbyggares hjärna!

Under de många kvällar jag efter slutat dagsarbete, satt och samtalande med Jonasson, lärde jag att få en inblick i hans innersta tankar. Och dessa voro minst sagt: Egenvilliga! Han var till sin lagging sådan: Att han var ytterst mån om att allt han gjorde skulle bli förstklassigt. Och alltvist hans mesta tillbringats bland sjömän och fiskare, var han fullt medveten om vad en god sjö duglig båt betydde för dessa! Deras liv och egendom var så gott som dagligen anförtrött i båtens hägar! Och Jonasson hyste orubbligt den tron: Att han genom att koncentrera all sin vilja på båten under dess byggnad, kunde överlåta något av sitt eget jag, Ett stycke av sin själ! Så att hans båtar av egen drift, liksom ett förnufligt väsen, strävade efter att motsvara de förväntningar man ställde på dem!!

Var hade nu Jonasson fått dessa besynnerliga tankar ifrån? Genom någon bok hade de ej kommit. Ty väl kunde han läsa

innan till någorlunda. Men inte mer håller! Det var tankar
som ej hade sitt upphov av utvidgad kunskap. Ty de voro oför-
entliga med en hög kultur! Här var tydligen en undermedveten
tanke och önskan, med rötter i den gråa forntiden, från farko-
sternas första barndom. Då man offrade till flyttiden som till
ett förnuftigt väsen. Något sådant som de lärde kallar för:
preexistensminne?

Betraktar man med eftertanke de plägseder som än i dag före-
komma, behöva man icke alla tvivla på att det i forntiden offrats
till de byggda fartygen. När ett fartyg löper av stapeln krossas
en flaska Chapanyé mot fartygskrovet samtidigt som dess blivande
namn uttalas. När Jonasson hade en båt färdig och den lyftes
från bården på vagnen, med vilken den kördes till fisksläget dit
den hörde bjöd ji på lykosuppen. Och när den framkom till
fisksläget och sattes i vattnet bjöd fiskarna på vätgångsuppen.
Alltsammans är intet annat än offer fastän det nu icke går
under denna benämning!