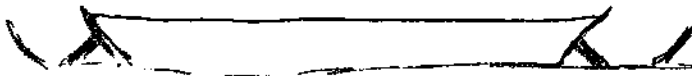


### UTRIGGARE?

I en föregående provokativ artikel i Meddelanden(3/79 s 10f) hoppades jag kunna förmedla något av det tvivelaktiga i den traditionella synen på våra hållristningsbåtar. Även om den mest var avsedd att stimulera debatt. Jag vidhåller självfallet också att detaljerna på ristningarna inte går att rekonstruera, bl a därför att religiösa motiv och konstnärliga stilar på ett alltför uppenbart sätt måste ha spelat in. Skeppen är heraldiska, allmänna typer.

Men även en annan aspekt måste tas med i räkningen: perspektivet.

Till att börja med brukar båtar avbildas som de syns när de ligger i vattnet, som 'levande'-i funktion- i sitt naturliga element. Man ser således sällan köl och andra delar under vattenlinjen. Att plocka upp båten på land, som man gjort när man hävdar att ristningarna avbildat skinnbåtar med förlängd köl och relingslinje förefaller mindre välbetänkt. Vattenlinjen borde i stället få vara slutet också för avbildningen, inte bara för det mänskliga betraktandet av den paddlade båten. En skinnbåt av den typ som man föreslagit på bas av hållristningarna skulle föreses mer än lovligt pervers ut om man glömde allt utom det som stack upp ovan vattnet:



Är det verkligen en trolig båtkonstruktion? Se t ex bilder på det norska rekonstruktionsförsöket i Fredriksstad!

Hittills har man inte funnit ett spår av någon skinnbåt i nordiska sammanhang. Visserligen kan man med visst fog hävda att sådana rester borde försvinna alltför fort, men ändå borde man väl ha funnit någonting, tillräckligt för att bestämma materialet?

Det har hävdats att eftersom de första plankbyggda båtarna är sydda samman med rottågor så skulle bakgrunden ligga i sydda båtar av skinn. Det kan onekligt förefalla troligt vid första anblicken. Men det är också fel. De sydda båtarna (och ackjorna) i trä går tydligen tillbaka på en metod att sy i trä på mindre föremål, s k svepkärl, beskrivna av John Granlund (Tråkärl i svepteknik) inte på syning i läder.

Några nutida (norska) termer, som att man kallar det klinkbyggda skeppets bordgångar hud skulle också vittna om hudar eller skinn som den ursprungliga beklädnaden. Författare som hävdar detta har förbisett den enkla mekanism som kallas antropomorfism - man utgår helt enkelt från likheter med människans hud. T o m en stockbåts yttre väggar skulle då kunna kallas hud! Termen är i alla händelser inget bevis.

Det enda belägget som jag tycker verkar bestickande är den nordiska mytologins Skidbladnir, guden Freys skepp, som man enligt traditionen kunde veckla ihop och stoppa i pungen. Men detta var ju ett gudomligt skepp och

av ett sådant måste man ju förvänta sig kvaliteter som inte förunnats vanliga döda!

Däremot finns nu alltså ett mycket rikt material av just stockbåtar, varav åtminstone en del säkert går tillbaka till bronsåldern-ristningsepoken nr ett- ja, från Holland har vi ett exempel på en 8.000 år gammal båt. Redskap att framställa urholkningar i detta slag, tväryxor, gärna håleggade, käckelyxans föregångare, finns i stor myckenhet under stenålder och sannolikt även bronsålder.

Ett icke föraktligt antal av de nu kända stockbåtarna kan man misstänka ha haft utriggare av olika konstruktion: tvärträn, eventuellt spänntåg, själva utriggaren en mindre stock eller en urholkad bit av en sådan.

Redan 1924 föreslog konstnären Ossian Elgström i Fornvännen att en del hällristningsbåtar var utriggade stockkanoter. Arkeologen Gustaf Hallström svarade förhållandevis positivt i samma forum följande år.

Till att börja med kan man destillera fram hällristningsferkostens grundtyp, båtens "idé" som ristning, avskalad alla stilbundna och andra "detaljer." Jag föreställer mig den så här:



"egyptiskt," sammandraget, ytperspektiv, är det mycket troligt att härmed framställts en avbildning av en stockbåt med utriggare, t ex den här:



Det är då måhända ingen slump att vi faktiskt ser något som liknar mast med segel eller något liknande på några hällristningslokaler. Utriggarkanoter har seglats i alla kända tider, utan de problem som tillstöter när en enskrovsbåt måste förebygga avdrift och instabilitet.

När kraven växte på större båtar än den ensamma stockens kunde bidra med -tog träden slut? - måste man söka sig andra vägar, varefter segelkonsten försvann för att först återkomma med kölbåtar c 600 e Kr i Norden.

Hypotetiskt kan man mycket väl tänka sig en sådan utveckling.

Vad sedan denna avskalade "båtens idé" kan ha bragt åstad för känslöyttringar för sina dyrkare är helt öppet. Man kan erinra om att krigspirogen i Söderhavet och Afrika också är en faktor av stor social betydelse, där båten och dess avbildningar mera betyder "båtlaget" än själva skrovet. Båten är gemen-

samt ägd och bemannad, brännpunkten för folkets gemensamma samhörighetskänsla. Detta är alltså en uppfattning, nog så viktig, om båtens "idé." För atenare under 400-talet f Kr kunde de attiska krigsgalärerna säkert vara en symbol för deras 'demokratia, 'folkstyre.

Ett alternativt synsätt vid sidan av den individuella gudomens attribut eller tecken?

Här bör observeras att ingen kan påstås ha presterat någonting definitivt och oomkullrunkeligt i detta ämne. En gång kritiserades amatören och sjöofficeren P Dahlgren för att han inte hade "förstahandskänedom" om materialet varpå han tröstade sig med att "årtusenden förgått, sedan den avsomnade, och skulle den svenska arkeologin till äventyrs nu förfoga över någon sådan var det enbart glädjande."

Christer Westerdahl (Sthlm)

