

STOCKBÅTAR, UTVECKLING OCH SÄGNER.

Vi har en av jordens finaste marinarkeologiska källor i Östersjön. Anledningen till detta är att skeppsmasken inte trivs i vårt bräckta vatten.

Det är till detta hav som marinarkeologernas intressen i huvudsak riktas.

I den här artikeln vill jag rikta uppmärksamheten till en annan värdefull arkeologisk källa, våra insjöar.

Vi vet att människor levde i vårt land redan för 8000 år sedan. Dessa människor livnärde sig i huvudsak på jakt och fiske.

Med tanke på fiskenäringen och att sjöarna utgjorde de snabbaste kommunikationslederna så är det naturligt att människorna hade någon typ av båt eller kanot.

Vi har som exempel på detta en stockbåt från Tappnäs i Södermanland. Denna stockbåt är daterad till bronsålder dvs, 1500-500 f.kr.

Med stockbåtar avses här en samlade beteckning för båtar som byggts av urholkade stockar, vare sig det är en eller flera stockar som kommit till användning.

Mer om detta tar jag upp längre fram i artikeln.

Det är inte enbart stockbåtarna som är intressanta när det gäller lämningar under vatten.

Den muntliga traditionen är ej att förakta; Det finns ögonvittnen som säger sig ha sett en båt flötad av rötter och som kan peka ut den aktuella platsen, vilken i detta fall är en liten tjärn öster om Malå i Lappland.

I Skellefteå museums regi gjordes en okulär besiktning av den aktuella platsen, vilken gav ett negativt resultat. Men en närmare undersökning av platsen torde vara önskvärd.

Inte långt från denna tjärn har traditionen förtäljt att samerna, för ett hundratal år sedan offrade till en sk seite som låg under vatten på ett djup av ca 1,5m. Denna plats ska så småningom undersökas.

Man ska aldrig ta för givet att den utpekade platsen är den rätta, topografin förändras ganska radikalt på 100 år.

Det finns många olika typer av gamla farkoster, en typ har jag redan berört lite grand och det var den rotflötade båten som enligt ögonvittnen skall finnas i en tjärn öster om Malå.

Andra typer som enligt Ph Humbla skall vara de äldsta av farkoster är bark(näver) eller skinnbåtarna. Dessa tillhör kategorin sydda båtar.

Det har gjorts ett fynd av en barkbåt i Horred, Västergötland. Den finns nu att beskåda på arkeologiska avdelningen i Göteborgs museum. Enligt uppgift är den inte säkert förhistorisk skriver Ph Humbla. Den är gjord av barken från bok eller alm och har mycket klena spant av trä. Mellan dessa spant finns en remsa av läder, som troligtvis har varit ett skydd mot skavning. En sägen om en näverbåt i Håptjärnliden utanför Malå har förtäljts, och framtida undersökningar får visa sanninghalten i sägen.

De enklaste stockbåtarna är grova och liknar ett tråg. Botten och sidorna har huggits ur och ändarna har formats till överhängen.

Det är sällsynt att man försökt ge farkosten ett sk språng, ett sådant drag som enl Ph Humbla strider mot ekstockens naturliga förutsättningar, kan inte framkomma utan påverkan från byggda båtar.

I Rasbo i Uppland påträffades en ekstock som var lagad med järnspik. Den bevarade änden liknade en snipas och stammen var tydligt markerad genom utsparning inuti. Detta är ett tydligt tecken på inflytande från byggda båtar i relativt sen tid. Större stockbåtar var ranka, på grund av att bredden var för liten i förhållande till längden. Ekstockar med sk utriggare (se fig 1) har hittats i en mångfald exemplar i Europa.

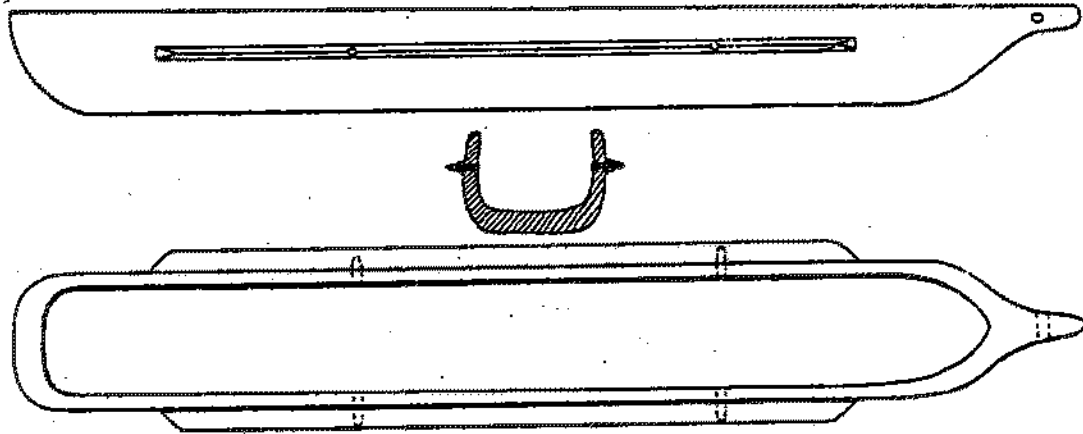


Fig. 1. Stockbåt med utriggare. Efter A. Eskeröd (Båtar) 1970.

De består av enkla konstruktioner; En stock eller plankor fästes intill båtsidan vid vattenlinjen och gjorde de ranka farkosterna mer stabila.

I Varuträsk väster om Skellefteå, hittades en stockbåt med hål för utriggare. Stockbåten finns nu på Skellefteå museum. För att öka höjden till vattenlinjen, har man hos vissa kulturer satt en bordgång upptill; Av ekstocken blev det en sk pirog. (se fig 2.)

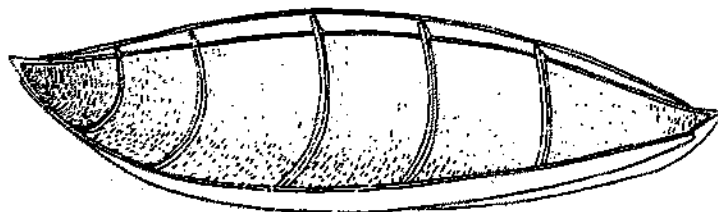


Fig. 2. Stockbåt med höjd bordläggning. "Pirog". Efter Hasslöf 1970.

Bordgången kan ökas mer och mer, under det att ekstocken krymper samman och blir ej annat än en köl.

Denna utveckling från pirog till kölbåt, kan man följa i det malajiska båtmaterialiet.

Det ligger nära till hands att man i en trakt där stockbåtar används, förbinder två eller flera ekstockar (se fig 3.) och får en mycket stabilare och bärkraftigare båt.

Man har använt sig av den enkla metoden att fästa samman två eller flera ekstockar med sidorna mot varandra, genom tvärklampor i för- och akter fästade vid skrovet.

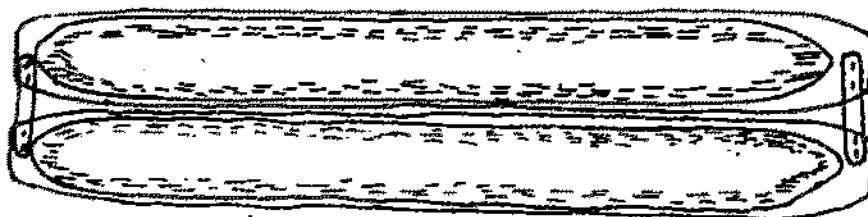


Fig. 3. Tvåstocksbat med tvärklampor. Av författaren.

Om dubbelväggarna huggs bort i en stockbat som består av två eller flera stockar, så får man en stockeka. Stockekan, med räta vinklar mellan sidor och botten förefaller vara en nordisk typ. (se fig 4.)

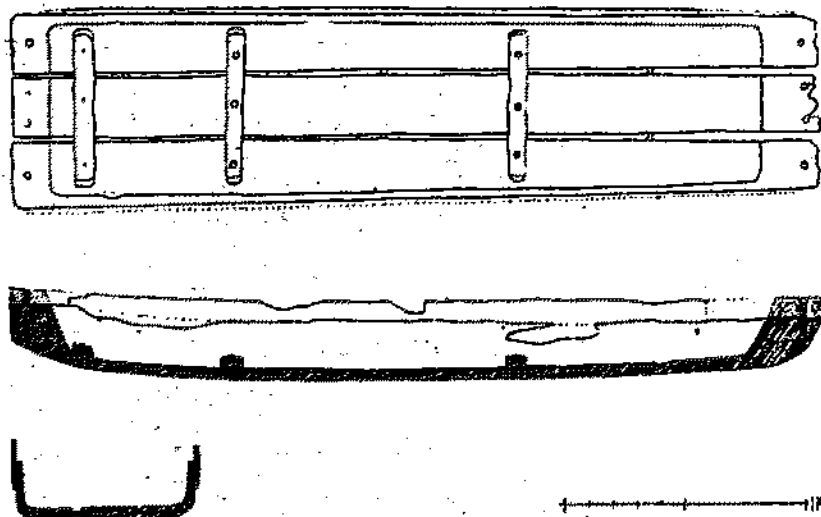


Fig. 4. Stockeka. Efter Ph Humbla 1937.

Bland de stockekar som endast består av två urholkade delar, kan man urskilja två typer. Den ålderdomligaste av dessa har stockhalvorna ihopfästa med tränaglar i själva skarven samtidigt som den har tvärklampor, som naglats fast till botten med dymlingar. (se ill) Den andra typen har inifrån indrivna järnkrampor, som griper över skarven i botten och gör naglarna och klamporna överflödiga. I jämförelse med ekstocken var stockekan kraftigare och stabilare. Stockekan var möjlig att utveckla och kunde lätt skarvas och höjas. Man behöll ändarnas grova mått och en bred bordgång, klinkad till de yttre delarnas kanter. Det förefaller som om den sammansatta stockekan, liksom den enkla, var en nordisk typ.

Det gick åt mycket virke för att bygga ekan. Men så småningom övervann båtbyggarna sin motvilja för att sammanfoga många delar till ett skrov. De fasthöll sin princip att i möjligaste mån använda urholkningsmetoden och i övrigt använda ämnets naturliga förutsättningar, i stället för att foga del till del och våga lita på förbindningar.

Man finner bland våra ekor den raka, plana nästan jämbreda stockekans form gå igen. Skillnaden är att såväl botten som sidor är byggda av bord, liksom speglarna i för och akter. Jämte naglar och spik är det spanten som övertagit den stödjande och formbildande uppgiften.

Den flatbottnade ekan av bord, kunde man förse med språng så att den ej drog vattnet med sig och den blev mer lättmanövrerad.

Så småningom kunde man frångå de raka sidorna och ekan kunde formas fritt så att den motsvarade de önspråk som ställdes på den.

Utvecklingserien från ekstock till den flatbottnade ekan, byggd av bord och med spaglar i fören och aktern ligger ganska klar. Mellanlänkarna är dubbelbåten, den enkla samt den sammansatta stockekan.

Den tråglignande ekstocks båten är antagligen den äldsta typen. Men på grund av de lokala enskilda fordringarna, var båtar av olika typer samtidigt i bruk.

Ekstocken med överhäng och skott, var bevisligen i bruk under stenåldern. Och ekstockar av typen dubbelbåt, var i bruk redan under bronsåldern. Man kan tillägga, att den enkla ekstocken varit i bruk under årtusenden och man kan klassa den som tidlös. (se fig 5.)

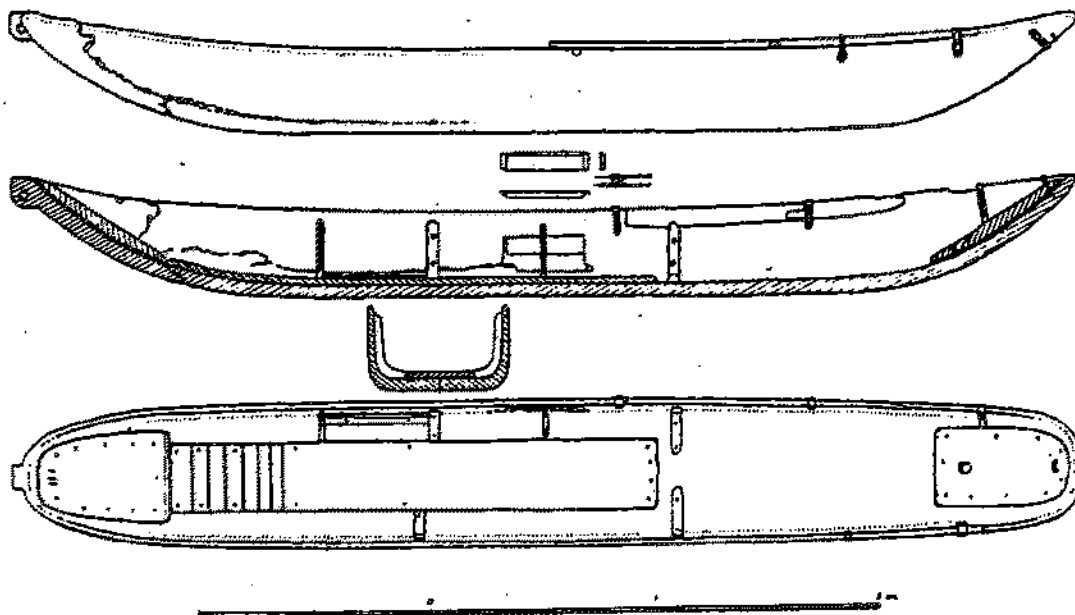


Fig. 5. Stockbåt, som användes in på 1900-talet.
Efter A. Eskeröd. (Båtar) 1970.

En annan utvecklingsfas är från ekstock till kölbat. För att kunna behålla ekstockens form och förhindra sprickbildning lämnade stenåldersfolket skott eller svulster kvar vid urholkandet. Detta gjorde att en utspänning av sådana farkoster var omöjlig.

Men man kunde också göra ekstockarna tunnare och spänna ut sidorna med tvärträn, farkosterna blev härigenom bredare, längre och fick därigenom bättre balans.

De utspända sidorna behövde stöd, så man sparade små genom-borrade klampor på båtens insida till vilka man bände spant. (se fig. 6.) Dessa typer av ekstocksbatar har samma spantkonstruktion som de skandinaviska järnåldersbåtarna.



Fig. 6. Spant av stockbåt från Gotland.
Efter foto. Museum Morskie, Gdansk, 1966.

Det finns ett svenskt ekstocksfynd som vittnar om spant bända till klampor. Den sk Fiholmsbåten från Västmanland visar att de tre spanten bänds till två rader utsparade klampor samt vid en rad lösa, fastsydda med vidjor till skrovet.

Fiholmsbåten representerar de stockbåtar som är äldre än de byggda båtarna med köl och visar ekstocken innan den uppdelades i bord.

På ön Als hittades i en mossö, en båt från förromersk järnålder (500 f kr - 0), den s k Hjortspringsbåten.

Den består av ett brett bottenbord och två breda bordgångar samt av två urholkade stävar i för och akter.

Hjortspringsbåten innehåller tofter med plats för två man på varje. (se fig 7.) Dessa tofter motsvarar spänträna i ekstocken.

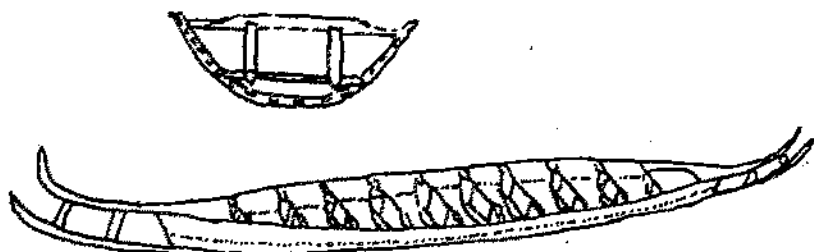


Fig. 7. Hjortspringsbåten. Efter Crumlin-Pedersen 1970.

Vi kan anse hjortspringbåten som en mellanlänk i utvecklingen mellan ekstocken och båten byggd av bord med köl och stammar. Tänker man sig ett tvärsnitt genom en ekstock med spant och spännträ och dessutom en bordgång och jämför detta med tvärsnittet av ex Osebergsskeppet från vikingatiden så är likheten påfallande. Botten med sina spant upp till livhultet motsvarar den urholkade spantade delen, balken spännträet och sidorna stödda av knäen i ekstocken höjda bordgången.

De senare vikingaskeppens karaktär skulle kunna förklaras genom att de ytterst härstammar från de höjda ekstockarna och i sin egendomliga utformning bibehållit vissa drag från sina föregångare.

I senare tid har stockbåtar använts till ljusterfiske, det har då funnits hål eller urtag för träet som hållit eldkorgen i stävpartiet. Båtar med sådana urtag har hittills i inget fall visat sig kunna dateras tidigare än 1700-tal.

Det finns många teorier hur utvecklingen fram till kölbåt har gått till.

Den norske arkeologen Sverre Marstrander menar att skinnbåten kan ha varit urfadern till båtarna med köl.

Teorin bygger på att skinnbåten har en skelettkonstruktion på vilken skinnet spändes. Så småningom kom den långsgående ribbstommen i skelettet att utvecklas till en direkt bordläggning som gjorde skinnet överflödigt. Som jämförelse material har han använt sig av den grönländska ulmiaken.

En annan teori som A w Brögger i boken vikingaskeppen har utvecklat, är att det spantskelett som finns i skinnbåtarna är föregångaren till senare tiders spantkonstruktioner.

Vi vet att vikingaskeppen inte har ett självbärande skelett, utan dessa band eller vränger sattes dit efter hand för att ge skeppet dess riktiga form och stabilitet.

Crumlin - Pedersen skriver i *Sømand, fisker, skib og vaerft* att den sk stambåten, som görs av stammen från en asp, vilken kapas, ungröps och sedan värms över öppen eld tills tjäran eller saven börjar koka, därefter pressas spännträ in tills stammen får formen av en båt med för och akter likformade.

Efter utspänningen kan båten höjas med en extra bordläggning, varefter vi får en sk esping (som kommer av ordet asp).

Dessa tre teorier är mycket summariskt återgivna, detta enbart för att visa att utvecklingen från stockbåt till kölbåt är ett komplicerat ämne.

Vidare forskning runt detta ämne skulle kanske ge en annan utvecklingsteori, detta får framtiden utvisa.

Var kan man då hitta gamla stockbåtar?

Helt naturligt påträffas de i sjöar och vattendrag. Men, fynd görs även i myrar, mossor och i vattendrag som i våra dagar, på grund av landhöjningen och/eller klimatförändring, blivit torrlagda.

Vid Araksuolo, längst upp i sjön Kikkejaur gjorde Herman Lundmark, Araksuolo, ett märkligt fynd då han var sysselsatt med att gräva ned en vägtrumma. Han stötte på ett föremål i det drygt 50 cm tjocka dylagret. När han gjorde en närmare undersökning fann han att det var en stor trädstam, som hade urholkats och tydligt formats till en båt, som låg med kölen uppåt.

Den ända som grävdes fram hade formats spetsig och på sidorna kunde man känna en decimeter hög kant. Annars var stocken urholkad med flat botten.

Det mest intressanta var storleken, den mätte 6 x 1,25 m.

Stockbåten som grävdes över ligger än idag vid den nedgrävda vägtrumman vid stranden av en för länge sedan uttorkad älvfåra.

Litteraturlista

Crumlin-Pedersen, Ole: Skind eller træ? En studie ...
I Sømand, fisker, skib og værft.
København 1970.

Hasslöf, Olof: Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi.
I Sømand, fisker, skib og værft.
København 1970.

Humbla, Philibert / Post, Lennart von: Galtabäcksbåten och
tidigt båtbyggeri i
Norden.
Göteborg 1937.

Tillägg och anm.

- s 5 Första vistelsen av människor i Sverige efter istiden är daterad till omkring 10.000 f Kr, d v s för 12.000 år sedan.
- s 5 Båten från Taprnäs i Sörmland, förvarad på Statens historiska museum i Stockholm är inte från bronsåldern. Genom C-14 har den daterats till 1525 e Kr(+130 år)
- s 5 Angående "barkbåten" från Horred se även Medd 3/79 s 30f
- s 6 Fig 1 är försedd med ett skvättbord, inte egentligen en utriggare vilket avser en stabiliseringsanordning utanför båten som är förbunden med denna genom tvärträn
- s 9 Obs att Fiholmsbåten är C-14 daterad till 965 e Kr(+95 år)

Red

