

PRESENTATION AV SEAN MC GRAIL: LOGBOATS OF ENGLAND AND WALES.

Sedan ett år har vi möjlighet att ta del av Sean Mc Grail's arbete "Logboats of England and Wales (British Archeological Reports 51, 1978)

Till grund för hans publikation ligger ett stort, under åren 1972-75, utfört fältarbete, på de stockbåtsrester som nu finns tillgängliga i England och Wales. Syftet med arbetet har främst varit att få en så fullständig uppteckning som möjligt av dessa rester. Andra etappen har varit att tolka resterna med hjälp av jämförande arkeologiskt och etnologiskt material. Vidare diskuterar Mc Grail val av träslag och teknik, nautisk

arkitektur för att på detta sätt sluta sig till funktion och manöverdaglighet.

Boken inleds med en presentation av metodiken följt av en genomgång av litteraturen. Alla verk tas ej upp men genomgången ger en mycket god översikt av forskningen kring stockbåtar från mitten av 1800-talet och framför allt till dags dato.

Kriterier på hela stockbåtar torde vara lätta att ge. Tyvärr är det sällan vi kan uppvisa hela båtar i det arkeologiska materialet, utan får arbeta med fragment. Då det förutom stockbåtar bl a finns kistor och vattentråg uthuggna ur en stock, har Mc Grail satt upp sex punkter för stockbåtsfragment. Ett fragment kan sägas troligen vara en stockbåt om två eller flera av följande punkter uppfylls:

- 1 det är funnet i eller nära ett (tidigare) vattendrag
- 2 det kan knytas till andra nautiska artefakter: paddel, sänken etc
- 3 åtminstone en ände är formad till en av de väl dokumenterade stockbåtsformerna
- 4 har spår av fästen, vilka normalt förknippas med stockbåtar: spant, årtull, toft etc
- 5 är större än 3 m i längd
- 6 att bark och vitved är avlägsnat.

Mc Grail påpekar att dessa kriterier inte utesluter andra artefakter. Så kan t ex ett vattentråg falla under punkterna 1, 3 och 6 och alltså tagas upp som en stockbåt i inventeringen. Detta fel överförs vid en tolkning av en ev rekonstruktion.

Ett stort kapitel tar upp det jämförande arkeologiska och etnologiska materialet. Mc Grail understryker att mycket kan påvisas men ej bevisas genom etnologiska jämförelser. Ett exempel är den stockbåt som byggdes i Satakunta, Finland år 1940. Man använde då asp, ett ovanligt träslag i det arkeologiska materialet, där enligt Mc Grail, eken är förhärskande. Det faktum att inget av de genomgångna etnologiska exemplen är av ek, påvisar svårigheten med att använda recent material, då t ex krympning och densitet skiljer sig märkbart mellan olika träslag.

Kapitlet ger en uttömmande information om stockbåtsbyggeri så långt forskningen nu hunnit. Mc Grail redovisar många fakta och frågeställningar som kan tänkas förknippas med stockbåten. Förutom det rent byggnadstekniska behandlas även framförande, tidåtgång, ceremonier och arbetslag. Val av träslag och dess dimension ger bl a olika skrovform (Fig 1).



Fig 1 (BAR 51 fig 200)

En särskild avdelning ägnas åt rent nautiska aspekter såsom hastighet och stabilitet och vilka former på en båt som ger största önskvärda effekt i olika sammanhang. Trots att stockbåtar kan tyckas befinna sig långt från modern skeppsbyggnadsteknik och dess problem kan Mc Grail applicera vissa fundamentala erfarenheter på sitt material.

För att kunna påvisa stockbåtars olika funktion och manöverduglighet torde, som Mc Grail påpekar, olika experiment i full skal vara ett av de säkraste sätten. I sitt verk arbetar Mc Grail på teoretisk väg och kalkylerar med vissa koefficienter för bl a längd/djupgående, som allt 22 stycken. Genom resultatet av kalkyleringarna om lastning och stabilitet och det relativa värdet av koefficienterna kan t ex båtens framförande vid standard- och minimufribord beskrivas.

Genom medeltida källor och sentida användning vet vi att stockbåten har många funktioner vid transport och fiske samt även som krigsbåt. Går det att särskilja en viss funktion till en viss form av stockbåt? Här kan Mc Grail se en tendens i sitt material till att man varit medveten om denna funktion vid byggandet. Så bör de båtar för besättning ha gjorts av hela stockar, vilket krävs för att få ett rektangulärt skrov, vilket i sin tur ger stabilitet.

Trots ett litet antal C14 värden kan Mc Grail göra vissa antaganden angående en relativ datering genom det tidigaste utträdet av en viss byggnadsdetalj. Så finner han i sitt material att skvättbord och stabilisatorer (utrigger) torde vara yngre än spant. Här måste man ta hänsyn till de ev lokala teknikerna.

Mc Grail's resultat visar att det otympliga och hitills ogripbara stockbåtsmaterialet kan ge upplysningar om funktion, framförande och datering om än ej med absolut säkerhet. Som Mc Grail framhåller är 24 stockbåtar ett alltför litet material och ger alltför stora osäkerhetsmarginaler. Den metodik som redovisas i denna bok bör väl kunna appliceras på ett större material, t ex det nordiska. Bara inom Sverige har vi en stor mängd båtar som genom sitt goda tillstånd väl lämpar sig för en sådan här studie. Resultatet bör kunna verifiera men även

visa på undantag från Ho Grail's slutsatser. En skillnad som skulle kunna ge skillnad torde den större spridningen i valet av träslag utgöra. Vi har ett mycket större antal stockbåtar i fur.

Publicationen "Logboats in England and Wales" är en lättillgänglig studie. De olika aspekterna och redogörelserna följer smidigt varandra med klara hänvisningar till tidigare omnämnande i texten.

Andra delens illustrationer kompletterar texten utan att ha svällt ut och blivit otymplig att hantera. I bägge delarna är uppgifter a lätta att hitta tillbaka till.

Jag vill gärna citera förordet till denna bok "Logboats in England and Wales": "I have no hesitation in commending this publication, -, to anyone who is interested in boat archeology, but I recommend it especially to the general archeologist and historian, who may tend to overlook the importance of the nautical dimension in antiquity."

Gunhild Rydström(Stockholm)