

NÅGOT OM SYDDA BÅTAR.

Komplexet sydda båtar sönderfaller i (minst) två huvudtyper som måhända inte alls är besläktade med varandra: sydda träbåtar och sydda skinnbåtar. Med detta avses i första hand att borden eller huden (hudarna) är sydd(a) ihop, inte förbindningen bord(hud)/spant. Tyvärr kallas även båtar med det senare draget sydda, t ex den sk Fiholmsbåten, en stockbåt daterad till vikingatid genom C-14 och de berömda Osebergs- och Gokstadskeppen. Emellertid rör vi oss här ganska säkert med en rest från en tid då syningen även gällde bordläggningen. Fiholmsbåten var även lagad med syteknik (jfr nedan Björkebåten). Att de sydda båtarna av trä inte skulle vara influerade av eller t o m vara en utveckling av skinnbåtar kan ju i förstone verka egendomligt. Men tydligen är det så, att det finns en ursprunglig träsyningsteknik utanför båtområdet, uttryckt bl a i träkärl i sk svepteknik (t ex Granlund 1940), med väldig spridning både i tid och rum. Denna tradition är helt obunden av syning i textil eller skinn och kan verka som en naturlig bakgrund till de sydda träbåtarna.

Många vägande skäl har i övrigt presenterats för att i stockbåten se ursprunget till den nordiska klinkbyggda båten (Crumlin-Pedersen, Hasslöf t ex 1970). Man kan i fråga om skinnbåtarna anföra att de alltid är byggda i skelletteknik, medan stocken med skvättbord bildar en naturlig linje mot dels skalbyggnad, dels klink. Den utspända stockbåten blir till slut blott en kölplanka i den "färdiga" konstruktionen, som vi känner den, från järnålder till vår egen tid. Skinnen sys dessutom ofta ihop tvärsöver skinnbåten, inte längs med. Det verkar också uppenbart, att i varje fall större havsgående skinnbåtar i stort sett är funna eller använda i områden, där trä inte funnits eller inte lämpat sig för båtbygge, t ex vid arktiska kuster som Sibirien eller Grönland (umiaken) eller längs de västatlantiska kusterna (currachen på Irland). Man kan visserligen hävda att drivved i viss utsträckning förekommer i Arktis, och att Irlands trädlöshet i förhistorisk tid är en sanning med modifikation. Men direkta bevis för motsatta förhållandet finns inte heller. Den keltiska världen, dit Irland idag hör, kände i övrigt stöddiga träbåtar i kravell med täta spant och väldiga järnkrampor som förbindning spant/bord. Det var blott utkantsfolket pikterna, vars släktingar cruithni (pretani på lat) västades i delar av Irland som använde sydda båtar säkert i förhistorisk tid. Det andra komplexet med skinnbåtar har större spridning. I de flesta fall rör det sig om mycket små båtar, i områden där man tvingats bära med sig båtarna för färjning över vattendrag: Eufrat-Tigrisområdet: gufan, den walesiska coraclen. Troligen har de samiska uppgifterna om sydda skinnbåtar i Lappmarken denna bakgrund: "I äldre tid använde lapparna båtar af skinn. Dessa kallades skärnevántse. Skinnen utspändes på smala träbågar (Kristoffer Sjulssons minnen sid 149)."

Jag vill våga gissningen att dessa båtar har en annan funktion och ett annat

ursprung än de sydda lapska båtarna i trä, trots att somliga sådana bordfragment (t ex Västerbottens museum inv nr 5106), verkar så tunna att de nästan erinrar om skinn. Men utbyte mellan de två typerna har säkert förekommit, bl a omtalas både syning med senor och med rottågor. Schefferus i Lapponia(1673): skriver: "De göra sina båtar av furu'räder, vilka de inte fästa ihop med spikar, vilket är det vanliga, utan sy fast med vidjor, såsom de gamla serilierna gjorde..." Han tillägger att några i stället för tråd använder djur- särskilt rensenor. Måhända fanns även 'skårnevåntse' denna tid?

Det finns en viss möjlighet för att samerna mottagit syningstekniken med rottågor dels från östligt håll, närmast Karelen, och kanske även från västligt. Det får vi återkomma till.

Stockbåtar här däremot inte påträffats i Lappmarken, utom möjligen i undantagsfall, i t ex Arvidsjaur, såvitt nu känt. Däremot är dessa båtar rätt vanliga i inlandet närmare kusten och kan då närmast tänkas härröra från utifrån kommande nybyggare, svenska eller finska.

De samiska sydda klinkbåtarna kan även ha ett konstruktivt samband med den klinkbyggda ackjan (se även Wahlberg 1956) som också varit sydd, måhända mest av järnbrist. Scheffer påstår att pulkan fogas ihop med träspik, men Tornaeus, en annan, något tidigare författare skriver att senor "brukas alltid i stället för Tråd, så och at sammanfoga deras båtar och Äckior, hvilka hoos dem ära för Slädar."

Ackjans och pulkans ursprung torde ligga i en liten urholkad stock. Stockmodellen finns åtminstone C-14 daterad från 1400-talet.

Järnbrist har även senare gjort att båtar (delvis) sytts eller naglats i trä (se nedan).

Viktigare förefaller kanske frågan om hur gammal den järnlinkade båten är? Som jag ser det förutsätter den järnet på flera sätt. Klinknaglarna konsumerar mycket metall, vilket var allmänt tillgängligt först en bit in i järnålder. Dessutom är det möjligt att redskapen för att forma bord och speciellt det egentliga lannet bör vara av järn. Måhända underskattar man därmed sten- och bronsverktyg. I alla händelser förefaller brons eller koppar ha varit alltför dyrbart att användas till någon utvecklingsbar båtbyggnad.

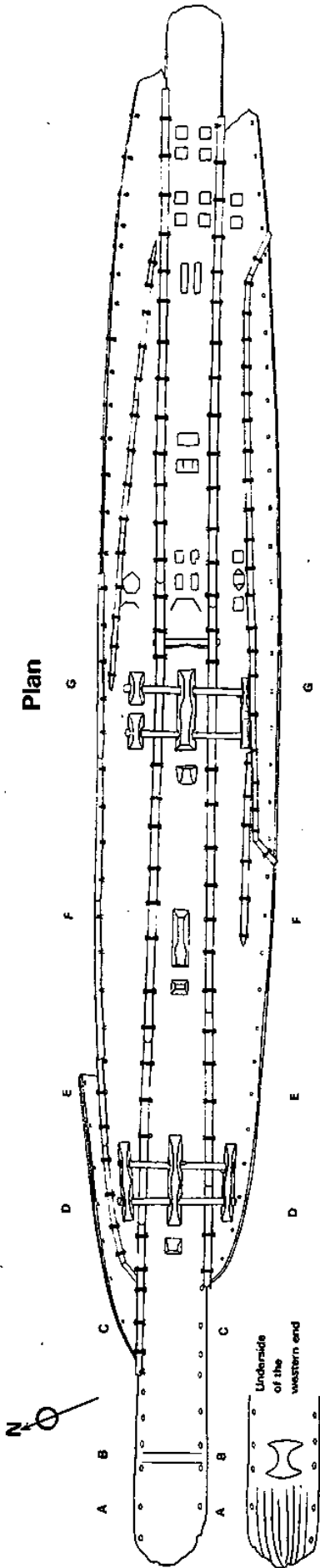
Tränaglar, som redan nämnts på tal om ackjan, verkar däremot ha ett direkt samband med de träkilar som användes vid syning av bord.

En lätt gissning om järnets betydelse vid klinkningen förmodar då att bronsålderns (och kanske större delen av stenålderns?) plankbyggda båtar varit sydda. En viktig förutsättning i detta förmodande är även att de utvecklats ur stockbåten. Stocken är alltså kölplanka i en klinkbyggd båt.

Hur en sådan båt faktiskt sett ut- kanske även i Skandinavien- ser vi av båt-fynden från North Ferriby i floden Humber's norra mynning i England. Det rör sig här om ett utomordentligt viktigt fynd som alltför litet uppmärksammas. De två bevarade båt-delarna antyder en längd av mellan 11 och 13 m, och ett

BOAT 1

Plan

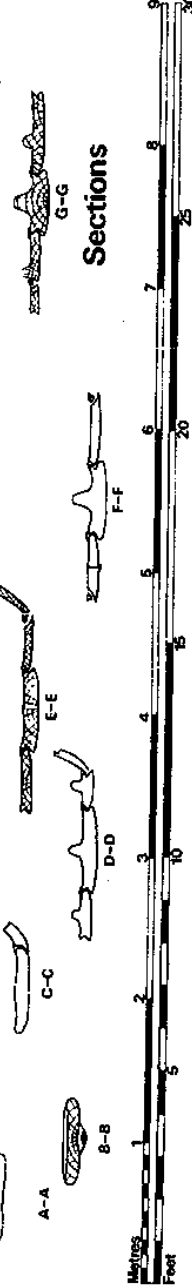


Elevation



DIMENSIONS		Metres	Feet
Remains at the time of discovery			
Length	13.3	43.5	143.5
Maximum breadth	1.60	5.33	17.60
of bottom			
Height above floor	0.30	0.985	
Prow	0.32	1.025	
First strake			
Estimated original Condition of equal-ended craft			
Length		15.35	50.4
Maximum breadth		2.60	8.55

Outer board cut away to show the scarf



Sections



NORTH
FERRIBY NR 1
(after Wright)

E.V.W. mens et del 1946

kanotliknande utseende. De har borden sydda till varandra med enkla surringar, alltså ej löpande söm, med tätningslister, på ett tekniskt mycket raffinerat sätt som måste förutsätta lång tradition. Fogningen kan inte egentligen kallas klink eftersom bl a båtsidan är slät, men påminner litet om brädspons. Båtarna har haft två hela skott, några få spant och i botten har utsparade træklossar i borden spärrats av tvärsgående små balkar i grupper invid de glesa spantbågarna. Eventuella tåg som lång- och tvärskeppsförstärkningar förblir gissningar liksom även tanken att båten skulle ha seglats. måhända med ett träd som vindfång. Det här är i alla händelser de enda nordeuropeiska bronsåldersbåtar som inte är av stockmodell. De kan inte vara ensamma i sitt slag!

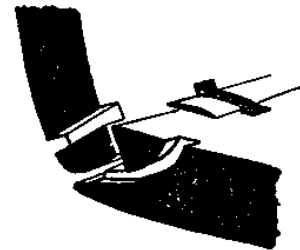
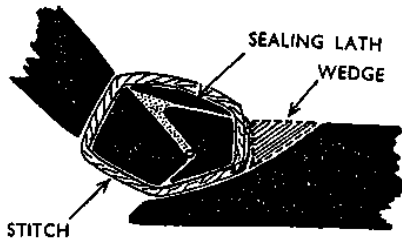
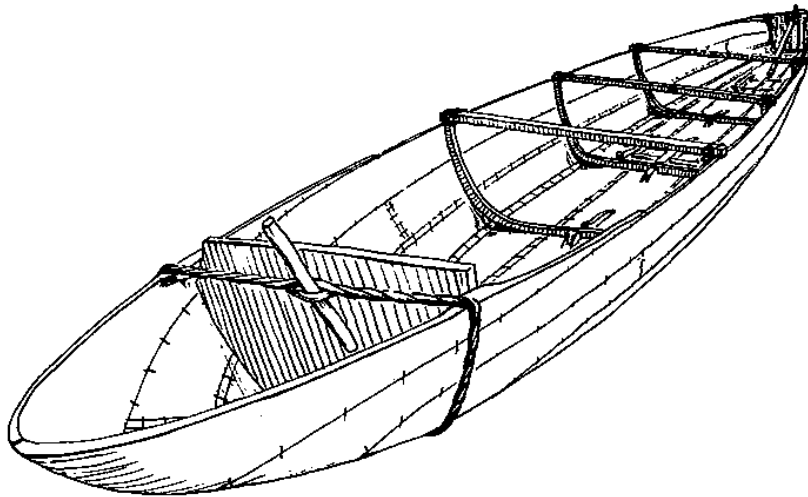
Att de dateras till bronsåldern är f ö helt säkert. C-14 ger årtalen 1430 och 1362(± 100 år) och marginalen tillåter en period mellan 1.800 och 1.100 f Kr.

Från denna tid finns inga som helst rester av skinnbåtar, inte ens från senare förhistoriska sammanhang. Låt vara då, att sådana rester naturligtvis är mera förgängliga än t ex stockbåtar. Teorin om uppkomsten av den nordiska klinkbyggda båten ur skinnbåten eller ens skinnbåt i kombination med stockbåt tycks alltså än mera otrolig.

En sådan båttyp som North Ferriby, i vissa lägen utstyrd med utriggare/stabilisatorer, kan ha varit hållristningsbåtarnas modell (se MAS/Medd nr 4/79 s 2f). Stenålderns håleggade yxor har säkert använts för båtbygge i stockar med några påsydda bord. Kanske har North Ferribys kölplanka då företett större likhet med en faktisk stock.

En måhända helt förflugnen tanke ger ytterligare en förklaring till de norrländska s k T-formiga redskapen av skiffer som är funna runt Bottenviken men framförallt i Ångermanland, speciellt vid Övervedaboplatsen i Nordingrå (c 2.500 f Kr) och runt Örnsköldsvik.

Vid framställning av sina med rottågor sydda båtar använde kolalapparna ännu vid 1900-talets början en T-formad "kyla" för att spänna sömmen (åtdragaren lapska tjaukanvjätjer; vjätjer='hammare' t ex i betydelsen schamantrumme-hammare! - Hallström i Fataburen 1909). Redskapet är dock inte helt likt de s k T-formiga redskapen. Under förutsättning att man tror på en liknande funktion för åtdragning/tvinning skulle de urtag som man ser på en del av dessa redskap vara avsedda dels för själva sömmen, måhända dels för 'kardelerna' i denna söm. Men det återstår ett stort problem: materialet. Om redskapet användes för spänning längs med lagringen i skiffer skulle det förmodligen fungera utan problem. Men om det spändes mittöver gick det förmodligen raskt sönder. Det finns nu faktiskt exempel på sönderbrutna T-formiga redskap. Tanken kan naturligtvis provas experimentellt. Nästa fråga: varför gjordes inte redskapet då i horn, ben eller trä? Tjaukanvjätjer ovan är gjort av horn eller trä. Visserligen skulle sådana redskap vara utplånade idag, men just skiffer "kylor" verkar



MOSS WADS

MOSS ROPE (Section)

Överst: North Ferribyåten nr 1 -en nyrekonstruktion efter Wright(1976)

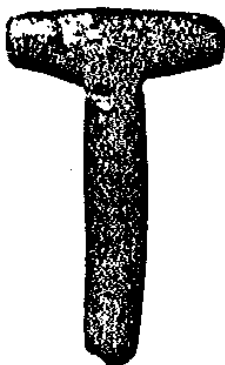
Därunder de välutvecklade surringarna på North Ferribyåten(Wright).



Till vänster en principskiss på ett s k T-format redskap av skiffer

Ned till t v en 'vetjer'=sam. "hammare," använd till spänning av rottågan m m vid båtbygge på Kolahalvön kring 1900.

Bygge av sydd båt efter Olaus Magnus(1500-talets början).



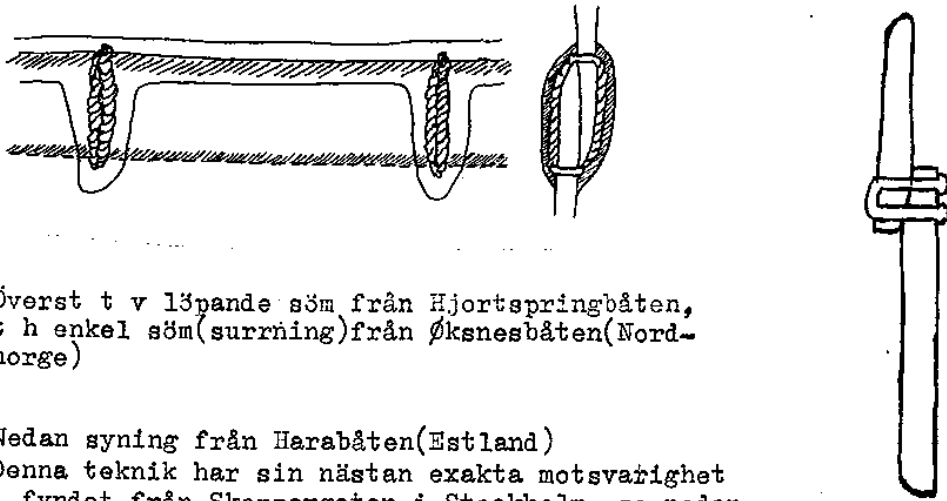
tvivelaktiga. Man tvingas då återvända till i och för sig lika märkliga teorier om särskilda värdighetstecken (för båtbyggare?) eller trolltrummehammare. Den måhända troligaste idén (Almgren 1957) om stämpelredskap för skinn och dylikt har också sina problem. Stenmaterialet verkar inte ens där helt självklart. Men med tanke på skiffernas allmänna ställning som redskapsmaterial i norrländsk stenålder är den kanske inte malplacerad i detta sammanhang, vilket det än varit? Nog om detta. Till dess faktiska plankbåtfynd från denna tid påträffats i Skandinavien förblir teorierna blott gissningar.

Sydda träbåtar förekommer, som antytts ovan, ännu i järnålder, före Kr f i Hjortspringbåten från Sydjylland övärld. Några århundraden senare är det dags för den första funna järnklinkade båten, Björkebåten från Hille i Gästrikland, där en skada reparerats med syteknik. Ännu i yngre järnålder används syning, åtminstone delvis i de övre borden i nordnorska båtfynd från Bårset, Valderøy, Halsnøy och Øksnes.

Syning av klinkbåtar har även förekommit i senare, historisk tid. I Västergötland förekom t ex under medeltiden en sydd träbåt kallad "tagbända (av rottagor=tag som bänns)" - se Hildebrand

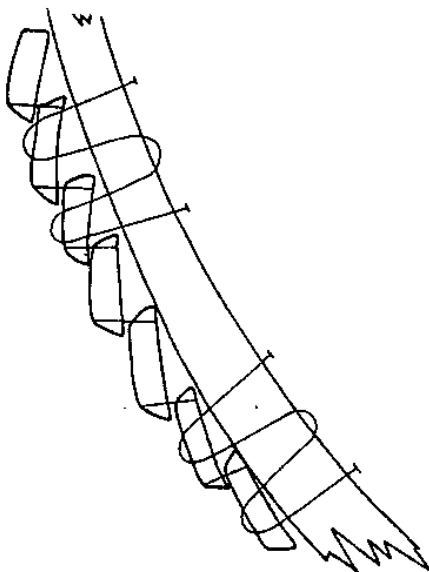
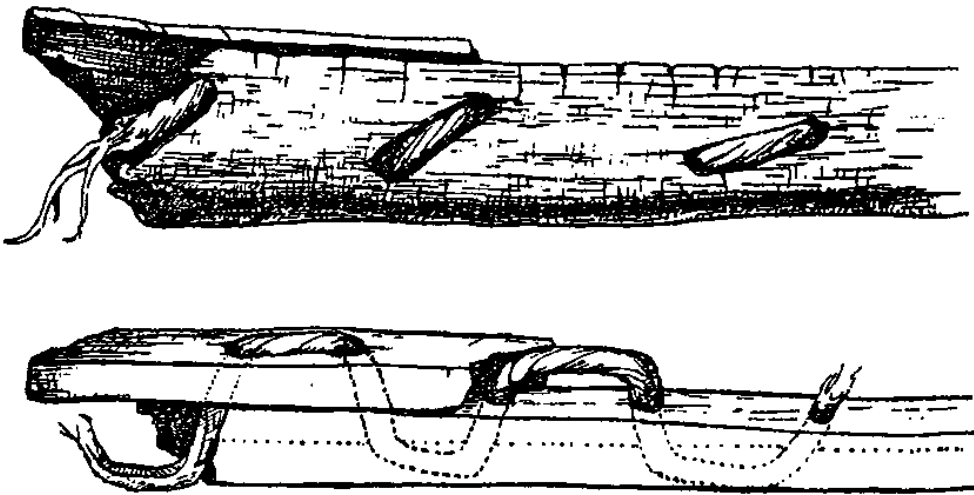
I vikingatida skalders repertoar ingick särskilt lov och pris över senbundna båtar, t ex hos Ivar Ingemundsson, några av dem byggda av finnar (samer) i Nordnorge för sydnorska uppdragsgivare. Året 1188 berättar de isländska annalerna att "Asmund Kastanraste kom från Grönland och Korsöarna på ett skepp som nästan enbart var sammanfogat med träaglar, det var dessutom fastbundet med djursenor." Vi tycks där åtminstone ha ett fall av järnbrist. Men det verkar snarast problematiskt att avgöra om surrningen syftar på borden eller på förbindningen bord/spant. Flera har ifrågasatt om inte denna teknik ändå hade lånats av eskimåerna. Det verkar lite förhastat. Som vi sett fanns tidigare en inhemska synings- och surringsteknik som ännu bevisligen var i svang under vikingatid i Norge, för att inte tala om det samiska arvet. Dessutom måste man betänka den till synes (åtminstone till en början) fientliga relationen nordbor/eskimåer som kommer till uttryck just under detta århundrade. Nordbornas allmänna ovillighet att anpassa sig till eskimåernas (thulefolkets) naturprovade tekniker och livsföring var sannolikt en anledning till deras gåtfulla utdöende i Grönland.

Övriga historiska fynd av sydda båtar berättar om en spridning med centrum i nuvarande nordvästra Ryssland, närmast Karelen. Därifrån har större sydda båtar så småningom hämnat i Vita havsområdet, i Bottenviken och i norra delen av det baltiska området (jfr t ex Cederlund 1978 s 28f). Olaus Magnus berättar om "skutor" i Bottenhavet och Bottenviken i början av 1500-talet. Regnard nämner i relationen om sin resa 1681: "...på höjd med den lilla ön Malhurn (Malören) på nio mils avstånd från Torno (Torneå). Här prejadades vi av fiskare i den minsta båt jag sett i hela mitt liv. Dess plankor voro infästa på ryskt sätt..."

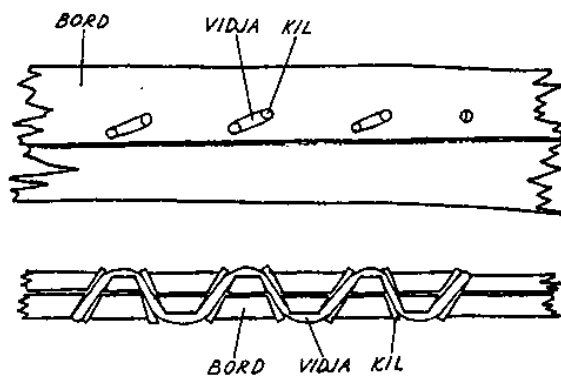


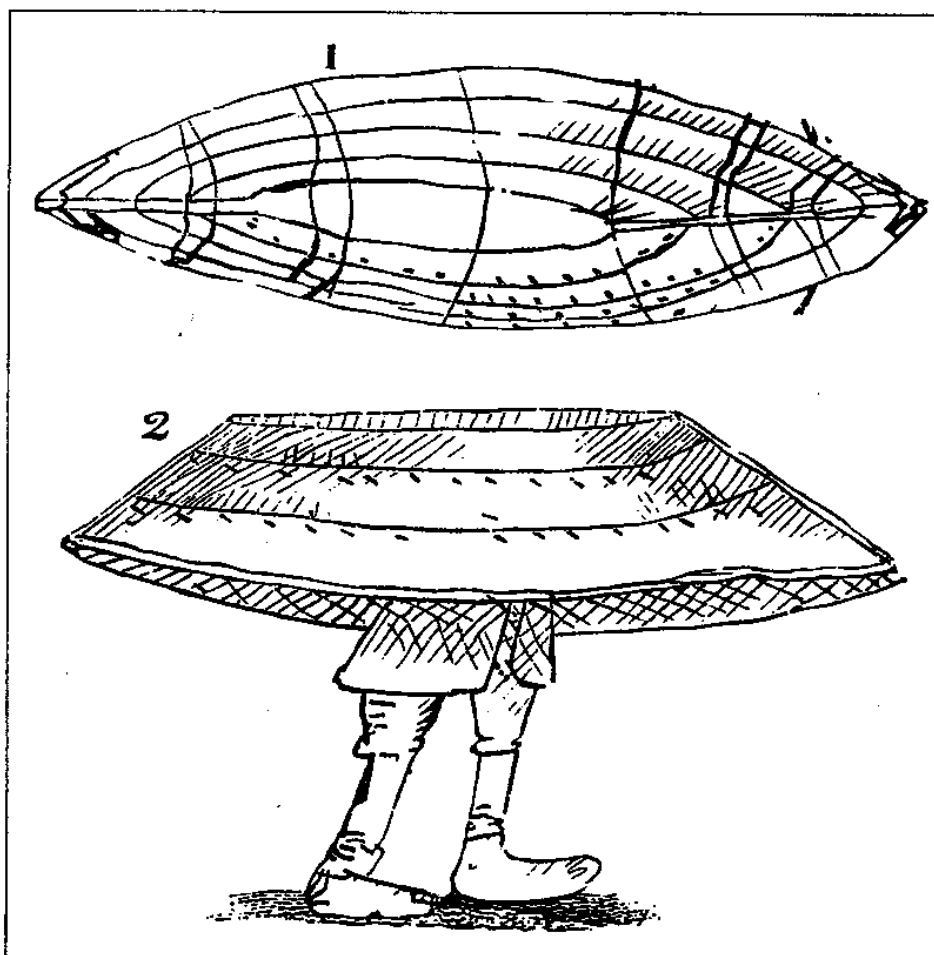
Överst t v löpande söm från Hjortspringbåten,
t h enkel söm (surrning) från Øksnesbåten (Nord-
norge)

Nedan syning från Harabåten (Estland)
Denna teknik har sin nästan exakta motsvarighet
i fyndet från Skeppargatan i Stockholm, se nedan.



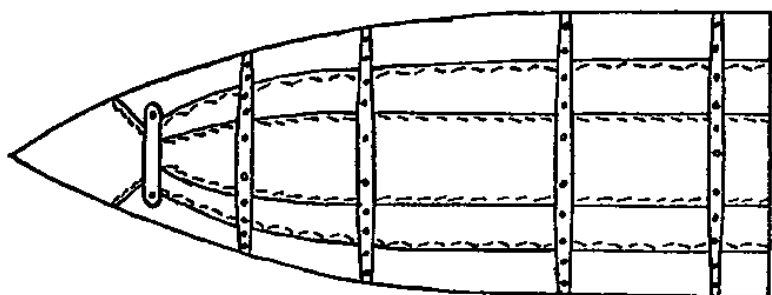
Principskiss som rekonstruktion
av syningen till båtfyndet från
Skeppargatan i Stockholm (Ceder-
lund)



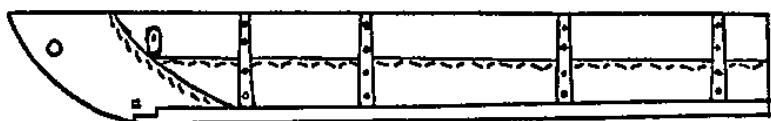


Ovan efter Linnés Lapp-
landsresa: en älvbåt.

T v syning på båt från
Lycksele lappmark.



Ackjefyndet från Soukolo-
järvi i Norrbotten, rekon-
struktion(Wahlberg).



Olaus Graan återger vad det ryska sättet innebär 1672: "Ryssarnas båtar ähro långa och smahla, huilka icke medh Spijk eller trääpinnor, uthan medh tågor af graan Rötter eller hampesnören ihoopdragne ähro: Äfwen på lijka sätt och form ähre lapparnas båthar giorde."

Att det kallas ryskt är förmodligen missvisande, liksom i en rad andra källor. Vi har att göra med en tämligen dominerande handelsgrupp i nordanlanden, numera nästan bortglömd, nämligen karelare, mestadels under rådsrepubliken Novgorod, eller storfurstendömet Moskva i historisk tid och därför kallade ryssar. Men egentligen var de finsktalande och förstod väl att umgås med de andra finska folk de passerade, antingen genom de långa finska sjö- och flodsystemen, eller sydpå, mot Estland. Det var dessa "ryssar" som färgade Olaus Magnus bild av marknaden i Torneå i 1500-talets början.

De större fartyg, "lodjorna," ryska *Лодья* av finskan (karelskan): laiva=båt, som svenskarna kom i kontakt med, ledde naturligtvis till att man även på detta håll sökte efterlikna typen, om än inte i allo byggnadssättet. Lodjor byggdes redan under 1500-talet på svenska varv för örlogsflottans behov. Kanske var det en av modellerna som en gång lades upp vid Skeppargatan nr 4 på stranden och sedan kom att i uppsågat skick 1898 hamna på Historiska museets vind i Stockholm. Först genom den marinärkeologiska D-kursen vid Stockholms universitet initierade C O Cederlund 1975 dokumentation av resterna.

Ytterligare en liten infallsvinkel på sydda båtar kan vara värt en smula uppmärksamhet. Vita havslodjorna seglade bevisligen redan i början av 1700-talet på Spetsbergen. Det var då speciellt förmögna köpmän och stora kloster, som på Solovjetskij-ärkipelagen som sände ut fångstexpeditioner för jakt på valross, säl, isbjörn och i någon mån valfångst (samt insamling av sjöfågelsdun). Rester av sydda båtar har påträffats på flera ställen på Spetsbergen (Svalbard). Nu har vissa ryska forskare påstått, till synes utan bindande bevis, att dessa fångstmän upptäckt ögruppen före Barents (1596). På grund av deras särpräglade byggnadsteknik kan bevisligen mycket gamla båtrester (en är funnen under en glaciär) som är bundna till ryssarna C-14 dateras. På det sättet skulle vi kunna få ur världen åtminstone bitar av denna gamla tvistefråga (Westerdahl 1978). På samma ställe där jag hävdade denna lilla tes hävdar jag f ö att Ishavet kan vara av stort marinärkeologiskt intresse även på annat sätt. Men det är en annan historia.



-hällristnings skeppen bordbygda utriggarkanoter?

Om någon till äventyrs tror att de ryska Vita havslodjorna inte var sjövärdiga fartyg bör de framgångsrika Spetsbergen-färderna under närmare 150 år ge en klar dementi. Fieldsted på resa Alta-Vardø 1777 ger en samtida bild: "Russiske Fartøy kunde vaere paa 14 à 15 Laester med en mast og fast Daek, sammendrevet efter den Russiske Baadebygningssmaade med Vidier eller bøyelige Traerødder, saa let at det kunde vindes af og paa Land med faae Folk." Det rörde sig då måhända om de mindre fartygen för den s k pomorhandeln i Nordnorge (ry po morje=vid havet syftande på Vita havets sjöfolk och fiskare), fortsatt ända fram till första världskriget.

Den svenske vetenskapsmannen V Carlheim-Gyllensköld beskriver sena ryska fartyg, delvis efter äldre källor i sin bok På åttionde breddgraden (1900) om Spetsbergen. Han betecknar dem som "tunga, fula maskiner" med mycket bred akterspegel. Aktern gav på så sätt plats för en stor kajuta "byggd till hälften under och till hälften över däcket." Kajutan blev därmed "rymligare och behagligare än man lätt finner i långt större skepp och därtill ofta, med sina fönster på sidorna, inredda så att man snarast tror sig försatt i en stuga..." Föröver gräddade ryssarna bröd under resan i en murad bakugn för att ytterligare öka komforten.

Lodjornas bog var kort och tvär som en holländsk koff, skrovet brett i förhållande till längden. De hade tre hela master, utan stänger. Förmasten stod nästan framme vid bogen och förde ett råsegel (försegel) som skotades på bogsprötets blindrå när lodjan kryssades eller låg bidevind. Stormasten hade ett stort råsegel, ibland även ett toppsegel, aktermasten däremot en mesan (snedsegel). Man revade inte segel, i stället var seglet uppdelat i en serie lösa bonetter som slogs ifrån när man behövde reva.

Det märkligaste med konstruktionen var förstås att lodjorna inte hade "det ringaste järn i sig" utan helt var sammanbundna med vidjor.

Se där den sista grenen på ett kanske femtusenårigt träd!

Det återstår blott att påpeka det direkta marinarkeologiska intresset hos fynd av sydda båtar, såväl i lappmarken som i området kring Bottenhavet/Bottenviken (alltså även i inlandet).

Alltför få har ännu sakkunnigt dokumenterats av de redan funna.

I Sverige kan jag rada upp följande exempel:

Två fynd från närheten av Haparanda, ett på Öqvistska gårdens tomt i staden, ett vid Haudaniitty strax i väster, upptecknade under min marinarkeologiska inventering längs Norrlandskusten. Sannolikt finns även ett liknande fynd från Järvi i Nikkala.

Ett kryptiskt fynd från Hille, nämnt i Humbla/v Post (1937) s 46, såvida detta inte syftar på Björkebåten?

Storholmen i Lycksele, båtfynd på Nordiska museet i Stockholm

Valkijärvi i Jukkasjärvi, båtfynd på Statens historiska museum i Stockholm

N Volmsjö i Fredrika, båtfragment på Västerbottens museum i Umeå

I Lappland kan inom Västerbottens län rapporteras uppgifter om sydda båtfynd i relativt sen tid från t ex Tjuvtjärnen vid Biellojaure i Sorsele, i dalgången mellan Storbäck och Risbäck i Dorotea, Bak-Dainan i Vilhelmina, det senare fyndet gjort av en ännu levande person, som berättat direkt om sina iakttagelser för undertecknad. Vi vet också att nybyggaren i Dorris, Vilhelmina, Verner Gustav Arvidsson, f 1802, byggde ännu 1832 eller däromkring en sydd båt vid Rekansjön ovanför nybygget. Hans far var bofast, men farfadern säkert renskötande same på Blajkfjällandet.

Jag tror att det vore en klar fördel om man i diskussionen i fortsättningen deklarerar vad man menar med sydda båtar:

t ex delvis sydda: eller surrade spant/bord

några bord sydda till varandra

helt sydda: 'kravell-'liknande eller klinkade, d v s med borden om lott

Sydda träbåtar med rottågor

senor

hampa

med löpande eller enkel söm/olika trämaterial

Sydda skinnbåtar med senor

lädersnöre

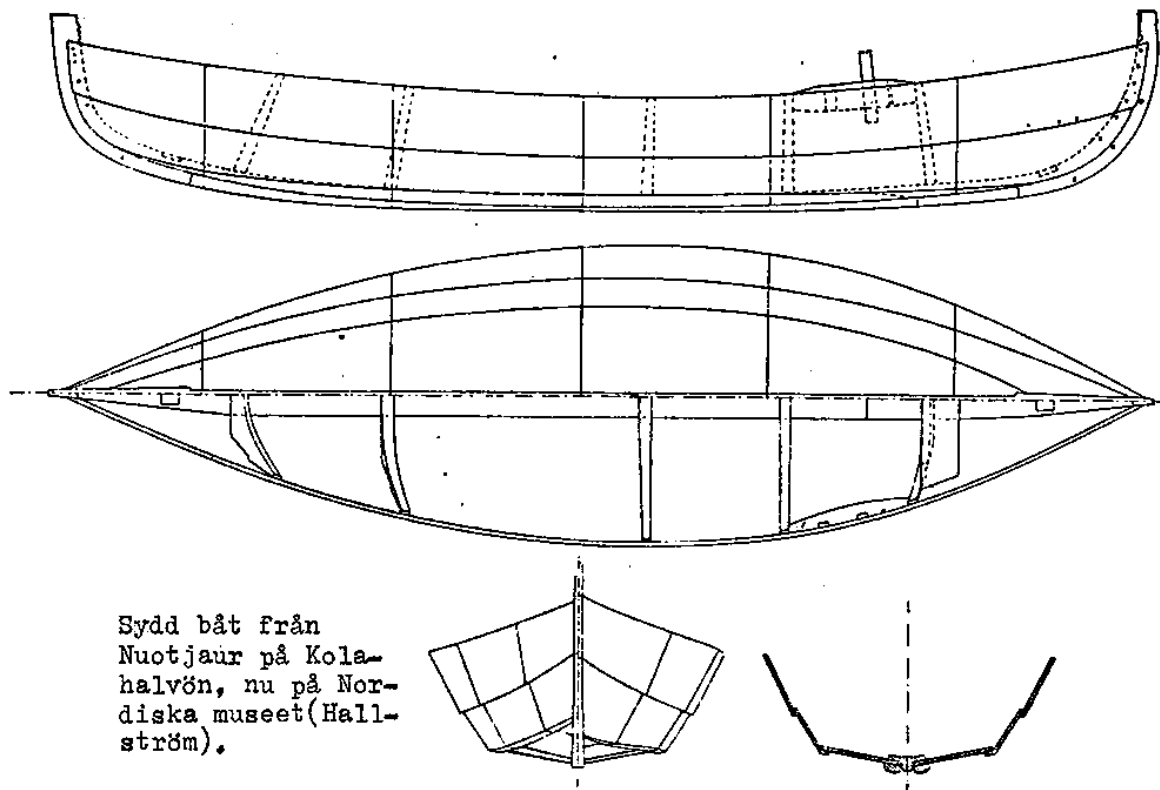
kajaktyp

umiaktyp

coracle/gufa-typ

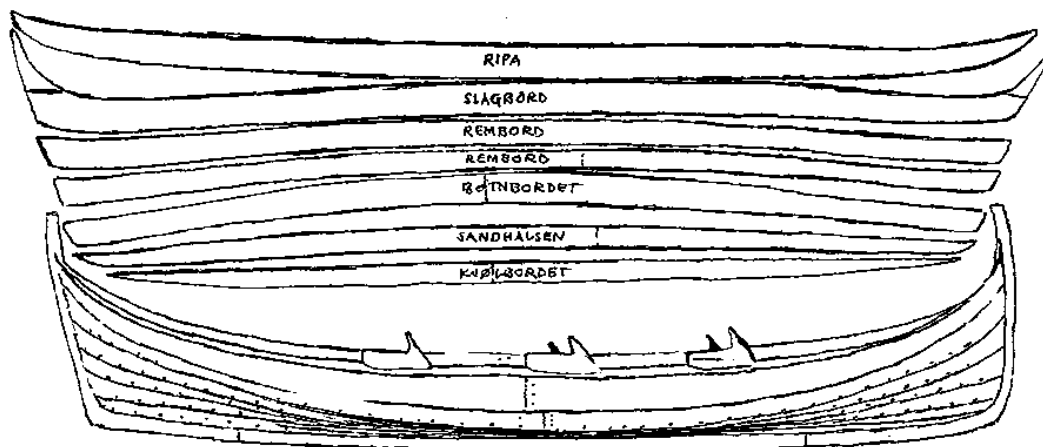
man bör här även skilja på storkhudsbåtar, av t ex kohud och småhudsbåtar, av t ex sälskinn!

ew



Sydd båt från Nuotjaur på Kola-halvön, nu på Nordiska museet (Hallström).

- Almqvist, Bertil:1957. Till frågan om de T-formade skifferredskapens användning och därmed sammanhängande näringsförhållanden, Tor. Uppsala.
- Carlheim-Gyllensköld, V.:1900. På åttionde breddgraden. Stockholm.
- Cederlund, Carl-Olof:1977. Ett fartyg byggt med syteknik. En studie i marin- arkeologisk dokumentation. SSHM rapport 7. Stockholm.
- Crumlin-Pedersen, Ole: 1970. Skind eller træ? I Sømand, Fisker, Skib og Værft, København.
- Gjessing, Guttorm:1941. Båtfunnene fra Bårset og Øksnes. Tromsø museums årshefter 58(1938). Tromsø.
- Granlund, John: 1940. Träkärl i svepteknik. Nord Museet. Stockholm.
- Hallström, Gustaf:1909. Båtar och båtbyggnad i ryska Lappmarken. Fataburen. Stockholm.
- Hammarstedt, N E.:1908. En lapsk båt. Fataburen. Stockholm.
- Hasslöf, Olof:1970. Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi. I Sømand, Fisker, Skib og Værft, København.
- Heintz, Anatol: 1964. Russian opinion about the discovery of Spitsbergen. Norsk Polarinstitutt Årbok. Oslo.
- Ingstad, Helge: 1951. Landet med de kalle kyster. Oslo.
- Kristoffer Sjulssons minnen(O P Pettersson). Nord Mus Sthlm 1979.
- Magnus, Olaus:1555(1976)Historia om de nordiska folken. Omtryck av sve övers från latinet. Stockholm.
- Prins, A H J.:1975. Development in arctic boat design: efflorescence or involution. Netherlands/Swedish symposium on developments in Scandinavian arctic culture 1974. Groningen.
- Regnard, Jean Francois: 1731(Voyage de Suède et)Voyage de Laponie. Les oeuvres de Mr Regnard nouv ed 1681. Paris. Finns svensk övers.
- Schefferus, Johannes: Lapland(Laponia). 1956(1673)Nord mus. Sthlm.
- Wahlberg, Erik: 1956. Ackjefyndet från Soukolojärvi. Norrbotten. Luleå.
- Westerdahl, Christer: 1978. Marinarkeologi. Något om sydda båtar. I Allmo/Westerdahl/Åkerlund(red) Spetsbergen-land i norr. Sthlm
- Wright, E V.:1976. The North Ferriby Boats. National Maritime Museum Maritime Monographs and Reports 23. London.
- Tornaeus finns i SvL XVII 3 s 51, Graan i SvL XVII 2 s 19



NORRLANDSBÅT
TROMSØ MUSEUM