

SYDDA BÅTAR OCH STOCKBÅTAR.

Denna artikel, som Per-Uno Ågren ursprungligen skrev för Västerbotten nr 1/71 har författaren givit Meddelanden tillstånd att trycka på nytt. Den sammanfattar på ett utmärkt sätt diskussionen. Red har tillåtit sig några små ändringar och tillägg.

"Lapparna bodde för länge sedan i ett syostligt land. När fiender en gång trängde in i deras land, begav de sig med sina renar mot norr. Deras tåg gick över Jute-, Dansk- och Skånesunden. Över dem färdades de på små skinnbåtar och förde sina saker på hopsydda, uppblåsta renhudar, dragna av simmande renar i lugnt vatten; man lät hjorden färdas simmande."

Denna lapska ursprungssägen återges av Gustaf von Düben i hans stora 1873 utkomna arbete, Om Lappland och lapparne. De etnografiska detaljerna i sägen är anmärkningsvärda- traditioner om skinnbåtar och farkoster bestående av uppblåsta djurhudar är minst sagt ovanliga på svenskt område. En till finns- vapstsamen Kristoffer Sjulsson- berättar i sina nyligen utgivna minnen(1979)att lapparna i äldre tid använde båtar av skinn, skinnet utspändes på smala träbågar(båtarna kallades 'skårnevântse').

Utanför Norden är dock företeelserna bättre bekanta. Den uppblåsta 'skinsäck' förekommer på flera håll i världen än i dag: den tyska benämningen Schwimmsack, simsäck, berättar om hur de används. Vanligast är de i en rad sydasiatiska flodområden och i Nildalen. I historisk tid har de använts på Balkan och den vittbereste Julius Caesar berättar om hur han under ett fälttåg i Spanien anfölls av spansk gerilla, som tog sig över en flod på uppblåsta getskinn.

"Simsäcken"är en av de verkligt ursprungliga båtformerna. Man kan tänka sig att den givit upphov till två utvecklingsformer- att en flotte byggs på rader av kopplade uppblåsta skinsäckar(sådana kan man möta på Tigris)eller att man åstadkommer en öppen båt genom att spänna skinnet över en fast stomme. Genom att sy ihop flera skinn och göra skelettet större kunde man få båten att växa i storlek. De bäst kända öppna skinnbåtarna är eskimåernas två båttyper, den stora transportbåten, umjaken eller kvinnobåten, som användes om sommaren vid flyttning mellan boplatserna, och den högt specialiserade enmans jaktbåten, kajaken.

Men skinnbåtar förekom också på andra håll, t ex på Irland i form av de vid västkusten vanliga spetsovala skinnbåtar, som kallas curraghs. En jättelik curraghkopia upplevde 1976 sitt elddop i Pim Severins försök att visa att den irländske munken Brendan på 500-talet kunde ha nått över Atlanten i en skinnbåt, som uppges i legenden.(Tim Severin:Brendans resa Sthlm 1978)

Har skinnbåtarna tidigare förekommit inom ett större område?

1925 höll den norske arkeologen A W Brøgger i Oslo ett av sina populärföredrag om det norska folket under forntiden. Han visade, som han brukade, bl a några skioptikonbilder av nordnorska hällristningar tillhörande den sk ark-tiska gruppen, där båtar är ett vanligt motiv. Efter föredraget kom en äldre

sjöman fram till honom och påpekade att båt bildernas konturer på ett slående sätt överensstämde med skinnbåtarnas, enkannerligen umjakernas. Han menade sig också därmed ha kunnat gendriva den då gängse men för en sjöman stötande uppfattningen om stockbåten som alla träbåtars ursprungsform, vilken hållristningarnas skeppsbilder ansetts bestyrka. Riktigheten däri hade man länge betvivlat-"den urholkade trästammen kan gott ha varit använd, men till att segla på Skagerack och Kattegatt må skinnbåtar ha varit nog så användbara."

För de norska arkeologer, som arbetade med de berömda vikingatida skeppsfynden(Oseberg, Gokstad)och haft anledning att spekulera över det nordiska skeppsbyggeriets långt drivna utveckling under förhistorisk tid, blev denna idé utgångspunkten för den s k skinnbåtsteorin om de klinkbyggda båtarnas ursprung. I benämningarna"hud"för bordläggning och"söm"för bordfog fann man språkliga minnen av skinnbåtsstadiet. Fynd av och traditioner om sydda båtar av trä uppfattades som belägg för övergångsformer mellan rena skinnbåtar och båtar med spikad bordläggning- skinnstyckena hade helt enkelt ersatts med bräder. (Shetelig m fl).

Gutorm Gjessing, som under en följd av år var chef för Tromsø museum och bl a hann med att publicera den nordnorska yngre stenålderns föremålsbestånd, och de arktiska hållristningarna, var en övertygad anhängare av skinnbåtsteorin. Han kartlade förekomsten av skinnbåtar i faktiskt bruk(till vilka han räknade hållristningsbilderna)och i muntlig tradition och ansåg skinnbåten vara ett cirkumpolärt kulturelement sammanhängande med den likaledes inom hela det arktiska området belagda förhistoriska"skifferkulturen."

Skinnbåten var-liksom harpunen- ett ursprungligt element i den gamla för området karakteristiska sjöfångstkulturen.

I den idérika boken"Fangstfolk, et streiftog gjennom nordnorsk forhistorie" sammanfattade Gjessing 1941 resultatet av sin nordnorska forskning. I det kapitel han ägnar båtarna säger han sig vara övertygad om att de tidiga järnåldersbåtarna, vikingaskeppens föregångare, uppstått genom ett möte mellan "två diametralt motsatta båttyper, som utvecklats under helt skilda miljöbetingelser. De stora skogarnas och den skyddade skärgårdens stockbåt å ena sidan och den nakna ishavskustens, storhavets, skinnbåt å den andra." Järnåldersbåtarnas få och breda bord, surrade på smäckra böjda spant, vittnade om släktskapen med skinnbåtarna.

Snorre Sturlasson berättar i sina kungasagor att Sigurd Slemme under vintern 1138-39 uppehöll sig i Nordnorge och lät finnar(d v s samer)bygga två skutor åt sig, som var hopfogade med senor och utan spik. Dessa skutor roddes av tolv man på var sida och var så snabba att intet skepp hann ifatt dem på vattnet.

Att sy båtar var redan vid denna tid en anmärkningsvärd ålderdomlighet. Gjessing påpekar att det i norra Norge finns gravfynd från 400-talet och framåt

där båtspik förekommer- jämsides med fynd från andra gravar av delar från sydda båtar. Med hjälp av bordfogningstekniken kan man därmed skilja, menar Gjessing, norska gravar från samiska. Ty det är inom den samiska kulturkretsen man, som Snorres skildring visar, kan belägga fasthållandet vid syttekniken.



Tillverkning av en sydd båt i Nordkarelen.

Efter Olaus Magnus Historia och Carta marina(1539-55)

Men det är att märka att det i tydligt bronsålderssammanhang c två tusen år före Sigurd Slemme har påträffats en sydd träbåt i en gravhög, Valderhaugen, på Valderøy utanför Ålesund. Tyvärr är vi idag inte i stånd att åberopa detta fynd som ett säkert belägg. Men plankbyggda surrade båtar förekom t o m ännu tidigare, c 1.500 f Kr i England, att döma av flera båtfynd från floden Humber's mynningsvik(North Ferriby).

Tillbaka till samernas sytteknik. Den observerades också mycket riktigt gång på gång under de följande seklen av resenärer på Nordkalotten. Om man begränsar sig till svenskt område finner man båtsyning omnämnd av Olaus Magnus som också avbildar den på sin Carta marina 1539, i Schefferus berömda "Lapponia" från 1600-talets slut och på åtskilliga ställen i 1700-talslitteraturen. Carl von Linné färdas ett stycke i en sådan båt på Uman, han lämnar exakta måttuppgifter på den och beskriver förvånad hur roddaren, då de kommer fram till Tuggenforsen, lyfter upp båten på land, lägger årorna över axeln och stjälpur båten över dem: "springer så med den över både berg och dalar så snabbt att raggen(vargen)knappst honom följa skulle." Båttypen intresserar honom så starkt att han av kyrkoherde Olof Graan i Lycksele tillhandlar sig en lappbåt "uti mignature(miniatyr)" för tvenne caroliner(silvermynt).

Arvid Ehrenmalm observerade 1741 sydda båtar på Ångermanälven vid Åsele och konstaterar att de skiljer sig från böndernas trebördingsbåtar.

Muntliga traditioner om fynd av sydda båtar som påträffats vid dikning och liknande arbeten, men sedan förstörts, finns från många delar av Västerbotten- från Bjurholm, Degerfors och Sorsele. Edvard Hammarstedt beskriver 1908 ett fynd av en sydd båt från Storholmen i Skellefteälven inom Jörn socken, som kommit in till Nordiska museet. Båten var ofullständig, men föreföll ha haft en längd av omkring 3,5 m och en bredd av 0,9 m. Den var sammanfogad med grantågor, trädde genom hål, som sedan pluggats igen. Eftersom Storholm-

en haft lappviste drog Hammarstedt slutsatsen att det rörde sig om en lapsk båt.

I Västerbottens museum finns ett fragment av båtboard "hittat i en stenhög i skogen" nära N Volmsjö i Fredrika. Längs dess ena kant finns borrarade hål med rester av bindtågor, förstärkta med hampsnöre.

Flera fynd finns även från Norrbotten, både inlandet (Valkijaur, Vittangi) och Torne-Haparandaområdet har givit fynd av sydda båtar. Nere vid kusten kan det dock lika gärna och måhända troligare utgöra minnen av en parallell tradition av sydda båtar, nämligen de "ryska" karelarnas.

Längst har båtsyningen ändå levat kvar bland skoltlapparna på Kolahalvön. Gustaf Hallström, som reste där 1909 kunde till och med fotografera en båtbyggare i färd med att "tvänga" ihop d v s med tågor sammanfoga borden i en båt. I Tromsø museum finns två sydda båtar från Boris Bleb vid Pasvikelven som inköptes 1893 av rektor Qvigstad, en pionjär bland sameforskarna. I dem har de i äldre källor omtalade senorna och rottågorna som symaterial ersatts med hampsnören och borden är fästa vid spaniten med tränaglar. Men i Tromsø museum finns också en liten sydd båt, som av jägare tillvaratagits i drivisen utanför Spetsbergen, vilken bedömts vara av nordsibiriskt ursprung och torde ha tillkommit på 1900-talet. I Vita havet förekom ännu vid denna tid större sydda båtar, lodjor, vilken båttyp under 1700-talet och första hälften av 1800-talet for på Spetsbergen med ryska jaktexpeditioner, ofta för övervintring. Dessa sydda båtar kan sägas ha ett samband med den sydligare kareliska båtbyggnadstraditionen med sydda bord.



Ryska (kareliska) köpmän drar i land sina lätta båtar.

Efter Olaus Magnus Historia (1555).

Man föreställer sig gärna, att den urholkade trädstammen, stockbåten, är den älderdomligaste och ursprungligaste av alla båtformer. När jordfynd av stockbåtar görs, vilket händer då och då även i övre Norrland, antar upphittaren därför som regel att han stött på en stenåldersfarkost, något som i själva verket är ytterst ovanligt.

I Skatamark i Överluleå upptäcktes vid dikningsarbete i början av 1930-talet åtta urholkade stockbåtar på ungefär en halv meters djup. Stockarna hade i ena ändan en framskjutande från sidan genomborrad tapp. Dessa tappar jämte stockarnas ringa bredd ledde till slutsatsen att de en gång använts lagda

vid sidan av varandra och sammankopplade. Fyndplatsen hade ungefär 100 år tidigare utgjort en vik i det grunda Skatamarksträsket och av allt att döma var stockbåtarna inte mycket äldre. I samma trakt finns också muntliga uppgifter om att så enkla farkoster en gång använts för att frakta hem den vass man slog i träskets rikt givande sjöslätter. (Norrbottens museum)

Några år tidigare hittades i Lassbyn i Råneå en liknande stockbåt (det finns två fynd här). Gustaf Hallström, som beskrivit fyndet antog att tapphälet och de hål han fann borrhade genom stockbåtens sidor betydde att den givits större sjövärdighet med hjälp av utriggare. Båtarna är C-14 daterade till mindre än 250 år, troligen efter 1700. (Historiska museet, Stockholm)

1953 upptogs i Bjärten i Nordmaling (Bjärtsjön) en starkt skadad stockbåt. Den var drygt tre meter lång, en halv meter bred, rundbottnad och med förtjockningar mot ändarna. Tyvärr var sidorna och ändpartierna så starkt skadade att man inte kan avgöra vilken typ den tillhörde. (Västerbottens museum)

I Finland har T.I. Itkonen gjort en sammanställning av och analyserat alla kända jordfynd av stockbåtar - bortåt 600 stycken. Bara ett tiotal av dessa har med säkerhet kunnat dateras till förhistorisk tid. En av stockbåtarna, från södra Österbotten, var sannolikt mer än 3.000 år gammal.

Inget av de finska fynden hade påträffats norr om Uleåborg, inget svenskt, såvitt känt, norr om Råneå. De norrländska fynden är vidare alla gjorda i själva kustlandets insjöar.



Ryska (karelska) krigare eller jägare bär sina lätta båtar på land mellan vattendragen.

Efter Olaus Magnus (1555)

Den i samband med fyndet i Skatamark nämnda traditionen antyder också att stockbåtar långt fram i tiden använts i grunda sjöar, där de varit praktiska att ta sig fram med. Sven Ekman berättar i sin klassiska bok om Norrlands jakt och fiske, att gamla personer i Stensele känt till att urholkade trädstammar där använts som båtar och att verkliga stockekor ännu förekom vid vissa sjöar i mellersta och södra Hälsingland (kring år 1910). Ser man på förekomsten globalt kan man lätt konstatera att den urholkade stockkanoten har stor utbredning framförallt som flodfarkost bland tropiska folk. Stockbåten är en i verklig mening tidlös båtform.

Genom att koppla ihop enkla stockbåtar, genom utriggare och bärplansliknande tillsatser har man sökt öka stockbåtens stabilitet och lastförmåga. Men

den är ändå ännu en outvecklad båttyp. Hur kan det vara möjligt, att som många forskare, anhängare av den s k stockbåtsteorin, betrakta stockbåten som utgångspunkt för hela båtbyggeriets utveckling?

Man tänker sig att utvecklingen kunnat följa ett par olika vägar.

Lägger man två urholkade stockar bredvid varandra, avlägsnar de sidoväggar som tangerar varandra och sammanfogar de två båtdelarna får man en bred stockbåt med en fog som löper mitt igenom båten från för till akter. Itkonen har i Finland funnit ett antal sådana båtar liksom båtar med två längsfogar, som alltså satts samman av tre stockar. Denna utvecklingsserie från enkla till alltmer sammansatta båtar har Albert Eskeröd också kunnat påvisa för flera sjöområden i Småland. I Åsnen fanns en gång stockbåtar, holkade ur en stock, för 20 personer!

I samma sjö finns nu båtar som uppbyggts på ett sådant sätt, att deras historiska samband med den enkla stockbåten kan påvisas.

Om man sedan gör båtsidorna högre genom påsatta bräder och låter för och akter utgöras av särskilda stycken börjar man närma sig spegelekan som utvecklingens slutpunkt. Redan benämningen eka har med ordet ekstock att göra och man kan lätt tänka sig att den gamla termen stegvis överflyttats på alltmer avancerade båtkonstruktioner. De nutida ekorna med spant och spring i bottenborden har i sin tur rönt stark påverkan från kölbåtarna. Så tänker sig exempelvis Itkonen att utvecklingen gestaltat sig i Finland och har visat hur olika konstruktionsstadier kan påvisas dels i förhistoriska båtfynd och dels i sentida folkliga konstruktioner. Han anser bl a att de flatbottnade isekorna hör hemma i detta sammanhang, att de fått sin form i Replots skärgård och spritts såväl längs österbottniska kusten som över Kvarken till de västerbottniska säljägarna.

Den andra utvecklingslinjen tänker man sig på följande sätt.

Den ursprungliga enkla stockbåten har byggts på med sidoförhöjande bord, man har fått en s k pirog, vars sjöduglighet, som man kan se på bilder från Söderhavet där typen är vanlig, höjs med hjälp av utliggare. Antalet bord har, tänker man sig, så småningom växt, medan den ursprungliga stockbåten krympt till en köl. Denna tanke är mera än en teoretisk konstruktion, den har kun-



Förtöjningsringar i berget.
Efter Olaus Magnus(1555).

nat underbyggas med sammanställningar av en rad nordiska förhistoriska båt-fynd och kan studeras i en rad 'relikrtartade' båtformer i olika delar av Sverige, som Albert Eskeröd visar i ett rikt och spännande bildmaterial i sitt verk "Båtar(1970)."

Bland stockbåtarna skiljer man mellan hårda- gjorda av ek eller barrträ- och mjuka, gjorda av lövträ, framförallt asp. De förra har styvt skal, de senare måste spännas ut med spant. Tillverkningsproceduren för den mjuka stockbåten har av Eino Nikkilä kunnat dokumenteras i bild så sent som 1935 i Satakunta i Finland. Äspingen, så benämndes båten, gjordes av en aspstam, som först gavs form på utsidan och sedan täljdes ur med en holkyxa. Därefter värmdes det så färdigställda båtskalet över en eld och spändes ut med hjälp av tvärställda spänstrån, vilka sedan ersattes med spant, som täljdes till av krokvuxna ämnen. Slutligen fästes ett bord på vardera sidan vid de uppstickande spantspetsarna. Det finska ordet "haapio" betyder asp, vi känner igen det i den välbekanta västerbottniska benämningen "håp" på en enklare roddbåt. Ordet kan tyda på att även här båtar av äspingens typ en gång varit i bruk.

Den kände museimannen och båtforskaren Philibert Humbla, på sin tid chef för Gävle museum, valde för sin stockbåtsteori om de klinkbyggda båtarnas ursprung den mjuka stockbåten som utgångspunkt. Det äldsta båtfyndet i Norden, daterat till 200-talet f Kr är påträffat i Hjortspring i södra Danmark.

Här kan man ännu i det breda holkade kölbordet skönja stockbåtens form, men den har byggts på med två par tunna bordgångar och har ett skelett av böjda ribbspant surrade i utsparade klackar på båtens insida.

Björkebåten från Hille socken i Gästrikland från första århundradet efter Kr. representerar ett något mera avancerat stadium och har för första gången med järnnitar klinkade bord. Dess likheter med Hjortspringsbåten har dock gjort att de båda kommit att representera en typ kallad femdelsbåten.

Den norska Halsnøybåten från 200-talet e Kr och den danska Nydambåten från 400-talet visar hur kölbordet så småningom krympt till köl och fått den karakteristiska förtjockningen på undersidan, hur antalet bordgångar ökat och spanten tillväxt i grovlek. Halsnøy är delvis sydd, Nydam däremot klinkad. Dessa förhistoriska båtar visar också hur man sökt komma till rätta med stäv-lösningens problem. Man byggde till en början på urholkningens idé, skulpterade så att säga ett stävstycke vari kölbord och sidobord fogades in. I och med att antalet bord ökade prövade man olika möjligheter att ge stäv och bogar en så skarp form som möjligt. En lösning som förekommer redan i dessa båtar är att i bogar och låringar skarva borden med stycken som täljts i den form man ville ge stävpartierna. För att bli riktigt starka använde man för ändamålet vindvuxet virke, täljningen kunde då följa fiberriktningen.

Så ter sig i kort referat skinnbåts- och stockbåtsteorierna om den nordiska klinkbyggda båtens ursprung. Albert Eskeröd menar i sin nyss nämnda bok att skinnbåtsteorin är helt orimlig. Denna teorins förespråkare har anklagat sina

motståndare för skrivbordsteoretiserande, Anklagelsen är, säger Eskeröd, mera träffande i andra riktningen. Då man hävdar att umjaken och den irländska curraghen genom sina egenskaper som havsgående båtar är typologiska föregångare till den klinkbyggda båten har de inte haft tillräcklig kunskap om skinnbåtarna. "Irländska curraghs är verkligen inte särskilt sjövärdiga och den som själv bevittnat den kamp som sex vuxna karlar genomförde för att på ett ganska stillsamt hav transportera en ko från Blasket Islands till Dunquin Bay på fastlandet och tillbaka, finner ringa sjövärdighet i en curragh. Och eskimåernas kvinnobåt- ett bräckligt skal vari de grönländska kvinnorna försiktigt smyger omkring längs kusten eller iskanten!

Det får väl även påpekas att Eskeröd här är lite väl kategorisk: umjaker har även använts till en föga stillsam valfångst i äldre tid, och det var i sådana båtar Thulefolket under medeltiden tog sig runt Grönlands nordspets (se resc av Umiak'en fra Peary Land i Medd nr 2/81). Även Tim Severins erfarenheter av sin jättecurragh är värda viss begrundan.

Man skall inte heller låta sig förledas av ordet "söm" för bordfogen: att sy ihop trästycken är något som varit vanligt inte bara på båtbyggeriets område - se t ex på alla tråkäril i svepteknik! Och inte vittnar väl hästkosömmen om att man tidigare sytt fast hästskor?

Eskeröd anser att stockbåtsteorin har ett överväldigande stöd i förhistoriska fynd och i mängden av regionala båtformer där man har rätt att hämta exempel på typologiska mellanformer: då alla de små stockbåtarna på lugnvatten i Norden utvecklas till (där de inte direkt ersätts av) bordbyggda ekor, upprepas också samma problemställningar och lösningar.

Det är inte stor mening, slutar Eskeröd sin granskning av teorierna, med att spekulera över om en hård eller mjuk stockbåt står i utvecklingsseriens början - det är snarast en skillnad i material - asp, lind, poppel - till den mjuka och ek eller fur till den hårda - än en utveckling från den ena till den andra.

Ole Crumlin-Pedersen är ense med Eskeröd, men ser flera skäl till att man bör se den mjuka stockbåten som utgångsform. Han sammanställer bilder av den båt i Satakunta, vars tillverkning Nikkilä beskrev med uppmätningar av förhistoriska båtfynd och påvisar överensstämmelserna i tvärsnittet. Han pekar dessutom på den gängse metoden bland klinkbåtbyggare att justera skrovskal- ets form med tillfälligt insatta spännträn och likaså på grundbetydelsen av ordet "vränga" - tvinga, spänna ut, som bevarats i det allmän nordiska ordet för spant - "vrång" - och i dialekternas "vränga" i betydelsen sätta in spant i det uppbyggda skrovet. Slutligen är på sitt sätt ordet "håp" - som vi ovan nämnt från finskans haapio - av asp, som ursprungligen bör ha betytt stockbåt av asp, men senare kommit att betyda bordbyggd båt, ett dialektord som pekar i samma riktning. Dock bör man akta sig för att alltför mycket betona språkliga överensstämmelser, många båttermen har fått byta betydelse genom århundradena.