

ANMÄLNINGAR

Paul Johnstone: The Sea-craft of Prehistory. Routledge and Kegan Paul, London och Henley 1980. 260 s.

Författaren till denna bok var en välkänd brittisk båtännare med starka marin- arkeologiska böjelser. När han dog 1976 förelåg det här manuskriptet plus illustrationer. Hans änka uppdrog då åt Séan McGrail vid National Maritime Museum att försöka göra boken tryckfärdig.

Att på detta sätt vissa inkonsekvenser kunnat präglade verket är inte så konstigt. Men i huvudsak är detta en viktig och intressant sammanställning av global natur. 'Sea-craft' famnar förhistoriens samtliga viktiga båttyper, både på floder/sjöar och de havsgående. Däremot undviker förf att söka greppa t ex de stora egyptiska skeppen, grekiska och romerska galärer samt de utvecklade vikingaskeppen vilka alla kommer in i det historiska källmaterialet. Dock är det inte minst med hjälp av skriftliga källor, bilder och i viss mån lingvistiskt material som de övriga arkeologiska fynden tolkas.

Boken fyller ett behov, en lucka, där t ex Hornells klassiska Water Transport och Greenhills The Archaeology of the Boat (Medd nr 4/79) är milstenar, men delvis med annan inriktning.

Några punkter skall tas upp.

Som mycket värdefull framstår jämförelser mellan båtbyggnadsteknik och andra tekniker i trä, t ex vagnshjul som är tappade på samma sätt som bord i ett fartyg (Medelhavsområdet). Granlund har ju tidigare påpekat likheterna mellan svepteknik i svepkärl och syning i båtar (t ex Medd/MAS nr 4/79 s 2f). Tyvärr sker jämförelserna i alltför stora svep, något som kanske är naturligt eftersom våra kunskaper på området är tämligen begränsade ju längre tillbaka vi kommer. Men en konsekvent uppföljning av dem skulle även vara möjlig på sentida folkliga tekniker! Vilken del av trätekniken är mest trolig som påverkan på båtarna? Man får emellertid inte heller dra för stora växlar på förekomst eller brist på ett visst fenomen i arkeologiskt material. Som exempel kan nämnas bristen på fiskben i t ex paleolitiska boplatslager. Fiskben är ju de första som utplånas av tidens tand. Dessutom har arkeologers tidigare grova tillvägagångssätt vid t ex sållet gjort att de tidigare missat de små fragment som kanske ändå funnits.

Johnstone kritiserar också diffusionismen, d v s åsikten att en viss företeelse ursprungligen måste ha spritt sig från ett centrum, gärna då en s. k högkultur. Ändå gör han sig skyldig till inkonsekvens, när han på s 39 konstruerat ett mycket hypotetiskt centrum/ursprung för skinnbåtarna utifrån fördelningen idag, i huvudsak spridd i fattiga och i förhållande till världsutvecklingen "efterblivna" refugier vid yttersta kustranden av kontinenterna. Det är ju lika rimligt att anta att skinnbåtarna naturligt uppstått på många skilda ställen, särskilt som förf själv betonar denna båttyps fördelar framför t ex stockbåtar vid just dessa kuster. De olika tekniker som kommit till användning gör detta desto troligare.

Det står ganska klart idag att Greenhills fyra rötter till båtbyggnadshistori-

en, stockbåt, skinnbåt, barkbåt och flotte, rimligen i stället bör bli fem. Den femte roten är vassbåten eller barkknippebåten, vilka bygger på samma flytprincip som flotten men i sin specifika form stakat ut en riktning inom båtbyggeriet. Johnstone gör den verkliga rättvisa.

När man talar om "rötter" måste man vara medveten om att alla de fem rötterna kan likställas som upphov för båtarnas form, om så de är bordbyggda båtar. Men samtidigt kan någon ensam, även tekniskt, ha givit utgångspunkten för just den aktuella båttypen.

Ord och uttryck kan alldeles tydligt dröja sig kvar med en betydelse som pekar t ex på en uråldrig bark- eller skinntradition. Men därav kan inte dras några säkra slutsatser om språkligt material är det enda som finns för handen. Ord är synnerligen utbytbara, även mellan olika språk. Från en mera specifik betydelse kan båtbezeichnungen som båt, skepp, haxe, äsping bli så allmänna att de saknar allt intresse för definitioner. Just äspingen, en av asp byggd utspänd stockbåt, fi haapia, sv håp (norrländskt) har ingenting gemensamt med den holländska flatbottning som är Vasas skeppsbåt. Ändå kallas den senare också 'äsping.'

En annan randanmärkning gäller 'huden' som betecknar bordbeklädnaden i fartyget. Detta tyder inte alls nödvändigtvis på skinn som bakgrund. Tvärtom är detta lika gärna och troligare en antropomorfistisk uppfattning, det yttersta på människan-huden-jämförs med båtens yttersta delar. Samma idé ligger bakom uttrycket bordhalsar, för det smalaste partiet, jfr 'halsen' och 'buken' på ett keramikkärl. Man kan även tala om buken på ett fartyg. Motsatt utveckling är också känd: t ex den isländska kvinnan med tillnamnet "Knarrabringa."

Avbildningar av fartyg bör också ses med skepsis var beträffar rena detaljer. Även om hållristningarnas vagnar och djur tycks korrekt (men stiliserat) avbildade går de inte direkt att jämföra med skeppen. Dels därför att skeppen intar en unik tätposition; av figurativa ristningar upptar de mellan 60 och 90 % över samtliga områden i Norden. Det är tydligt att de har en alldeles speciell betydelse. Vagnar och djur kan ha vardera högst ett par procent. Dels är det tydligt att skeppen förenklats därhän att man närmast kan tala om symboler. Ristningarnas religiöst/magiska karaktär borde även ha påverkat akkuratessen i avbildningen.

Det är således alldeles för tidigt att a priori utgå ifrån att vi har skinnbåtar avbildade i de norska stenåldersristningarna. Det är nog förnämligt att kunna fastslå att alla är båtar som använts vid denna kust. Marstränder har även, som Johnstone nämner, jämfört en del omböjda "stävdelar" med tjuktjiska slädar från Sibirien. Lika gärna kan de vara en dekorativ, stilbunden avslutning: formen tar över från innehållet (t ex Bertil Almgrens kurvaturlära för bronsåldern, som oavsett dess intuitiva ursprung, faktiskt funkar!)

Det är, tror resc, väsentligt, att bortse från detaljerna i varje enskild ristning och lokal/stilmässig variation- medan man försöker konstruera en grundtyp, "Hållristningsbåten" med stort H. (Medd nr 4/79).

En annan välgående invändning mot Johnstones sätt att se på skinnbåtar och en rad

44. andra fenomen är tron på de förhistoriska människornas obetingade rationalitet. Om vi bara tar reda på förutsättningarna och tänker ut den bästa lösningen så kan vi alltså vara säkra på att även de kom på den! Till exempel skinnbåtarnas dominans vid det vresiga Atlanhavet... trots frånvaron av varje arkeologiskt spår av skinnbåtar eller redskap tillhörande sådana. O K mot rationalitetssyndromet har mången syndat, även undertecknad.

I och för sig påpekar förf att Marstrandens skinnbåtsexperiment bara var ett experiment- men i nästa andetag är den "norska skinnbåten" ett axiom. Det är lite irriterande liksom de växlar som dras på Heyerdahls resor. Nog är de märkvärdiga i sig men de bevisar bara att förhistoriska resor i hans riktning var möjliga, inte att de faktiskt ägde rum. I detta avseende är dock förf försiktig. Men allt är möjligt, om än inte bevisat. Det går ändå att t ex antyda att t o m den helige Brendans berömda resa, om den överhuvudtaget ägde rum, gjordes i en bordbyggd båt (jfr a priori, skinnbåten hos Tim Severin och Paul Johnstone). Det finns alltså, som Johnstone och andra så riktigt påpekar, en gedigen keltisk båtbyggnadstradition även i trä. De manuskript som nedtecknat traditionerna om just skinnbåtar härrör faktiskt från en tid då den inhemska iriska sjötrafiken var krossad av vikingar och normander och då lämpliga träd började bli sparsamma i de områden där irerna ännu var självständiga, d v s i väster.

Dessa anmärkningar må gärna uppfattas som lite grälsjuka. Kvar står i Johnstones bok en imponerande uppvisning av människors uppfinningsrikedom och otroliga strapatser till sjöss, med de enkla medel som stod till buds. Marinarkéologer blir lätt provinsiala om de inte läser Johnstone och andra viktiga författare, t ex Malinowski (Argonauts of the Western Pacific.) Vad är väl vikingarnas i och för sig äktningvärda sjöprestationer mot polynesiernas svep från Hawaii till Påskön över Nya Zeeland till Madagaskar?

CW(Ö-vik)

OBS Det stenålderstida stenbrottet på Hespriholmen vid Bømlo mellan Bergen och Haugesund vill Johnstone naturligtvis se som ett belägg på skinnbåtarnas existens. Hur som helst kan man inte utföra beräkningar på den stenmängd som uttagits ur den lilla ön och omsätta dessa till båtlast: det har nämligen visat sig vid dykningar utanför "gruvan" att en stor del av det utbrutna hamnat i en hög med 12 m höjd, c 40 m lång och med lite osäkert kubikinnehåll p g a en ojämn botten. Där låg även ämnen och halvfärdiga yxor (se Nicolay nr 22 1976 s 7-11).

Det intressanta med Hespriholmen är att man där verkligen har valt en mycket speciell bergart som finns i stort sett bara där, att ön ligger så öppet mot Atlanten och att stenarten från gruvan finns över hela västra Norge. Men motsvarigheter finns även i Sverige: ett nästan utforskat avsnitt i förhistorien, där maritimarkeologin har mycket att ge. Som exempel kan nämnas Hallebergs diabasgruvor i Västergötland (samma tid c 5.000-3.000 f Kr som Hespriholmen, d v s nøstvet (eller i Sverige lihult-) kultur, men här fortsatte man in i sen stenålder med s k enkla skafthålsyxor, ja, kanske in i bronsålder mot c 1000 f Kr). Noel Broadbent är pionjär i "stenbrottsforskning" i Norrland.