

Den åländska storbåten

Etnologiskt material kan vara till stor hjälp inom marinarkeologin. I vissa trakter har båttyperna inte genomgått någon nämnvärd förändring under flera sekler och en äldre byggteknik har kvarhållits i den levande traditionen. Namn på detaljer är ofta ålderdomliga - på Åland kan t.ex. benämningarna på vissa riggdetaljer spåras ända tillbaka till förhistorisk tid.

Jag tänkte här kort beskriva en båttyp som har varit allmän i Ålands östra skärgård och Åbolands skärgård långt in på detta sekel. Denna båt uppvisar flera intressanta och ålderdomliga detaljer. På Åland kallas den storbåt eller, enligt äldre källor, kajutbåt. I bouppteckningen från början av 1700-talet och framåt förekommer den ofta. Den användes som förselbåt för djur, hö, ved m.m. och vid stadsresor, till Åbo, Helsingfors, Reval och Stockholm - de städer ålänningarna bedrev handel med. Den enda bevarade storbåten idag på Åland finns uppställd i nya skärgårdsmuseet i Lappo.

Båtar, som i många avseenden påminner om den åländska storbåten, har förekommit på flera andra håll. I Roslagen fanns storbåtar, men där togs de ur bruk redan på 1800-talet. På 1750-tals teckningar från Stockholmstrakten ser man flera båtar med kajuta i aktern och vilka till nästan alla detaljer är lika den åländska storbåten. På Åland kallades också storbåtarna för "fembölingsbåtar". "Femböling" kallar Philibert Humbla en båttyp som förekom vid Hälsingekusten, någon närmare beskrivning av den ger ha tyvärr inte men enligt Alvar Zacke skulle det röra sig om en mindre släkting till haxen. I Gävle omtalas storbåtar vid 1600-talets slut. Den i Norge tidigare allmänt förekommande Nordlands båten kallas även "Femböring" och uppvisar även i vissa detaljer likheter med den åländska båten. Om och hur dessa ovannämnda båtar har ett samband kan inte jag uttala mig om, men likheter i namn och detaljer kan inte enbart vara slumpmässiga.

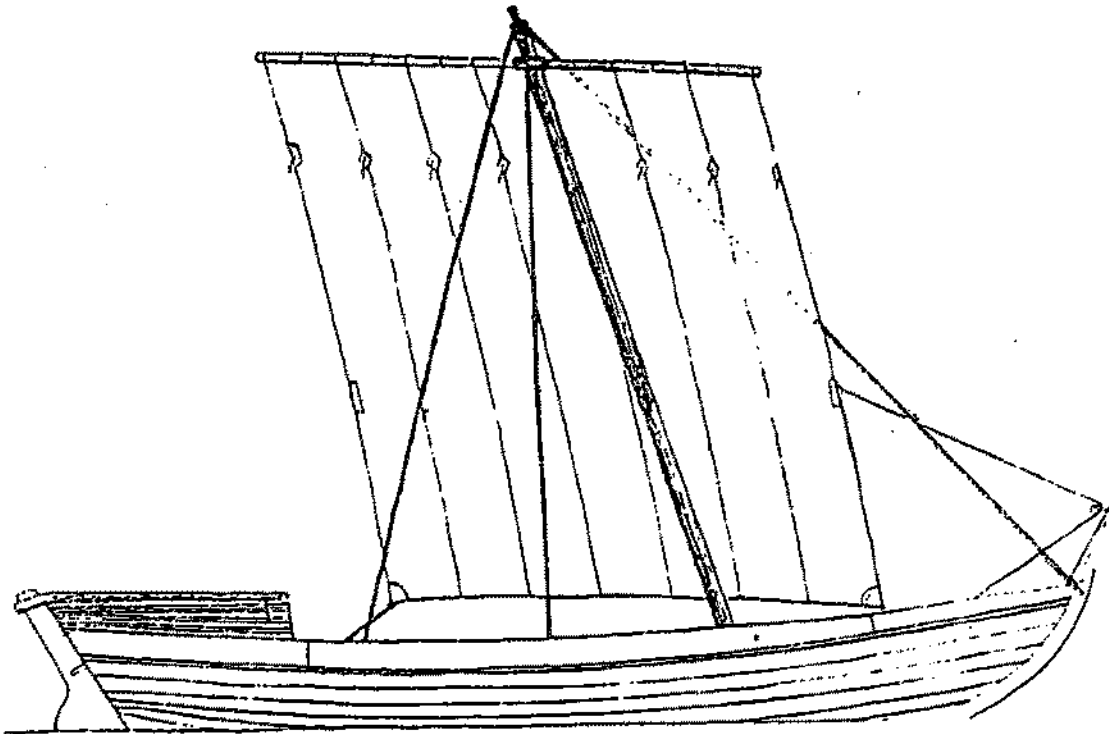
Storbåtarna på Åland var mellan 9-12 meter långa och bredden varierade mellan 3-3,5 meter. De hade akterspegel och var helt öppna med undantag av den lilla kajuta som var placerad mot akterspegeln. Båtarna hade mellan 7-10 bordgångar av furu och var klinkbyggda. Borden hölls samman med "enhelar"; täljda eller svarvade ennaglar som var kilade från insidan.

Före 1900-talet förekom varken nitar eller båtspik i Ålands östra skärgård. Så långt den muntliga traditionen omspanner har man vid bordens sammanfogning använt tränaglar, och givetvis även till att fästa spanten, "vrängerna" med. Båtspiken kom först i bruk i början av 1900-talet och nitar - kopparnit - efter andra världskriget. Under förhistorisk tid har båtarna, åtminstone på fasta Åland, varit sammanfogade med järnnitar, det visar de talrika fynden av nitar i gravar därifrån. Inom Östersjöområdet är det mig veterligen, endast i det slaviska vikingatida båtbyggeriet man har använt tränaglar istället för klinknaglar av järn. Varför och när man införde ennaglar i bordläggningen på de åländska båtarna kan ingen idag ge ett direkt svar på. Det kan ha att göra med resurser - brist på järn - eller också impulser utifrån. Jag kan även tänka mig en utveckling från den sydda båten - skillnaden mellan rottågor och enpinnar är inte stora.

Det svagt välvda kajuttaket på storbåtarna var byggt av bräden lagda på klink med tätning emellan. Denna konstruktion är ålderdomlig. På Nordlandsbåtarna från Norge ser man samma teknik och likaså på båtar från 1700-talets Stockholm. I kajutan inrymdes två eller tre britsar och ett mindre bord. De största båtarna hade spis. Denna var öppen och murad helt av tegel som var lagda på "fiaten", ej på kant. Rökgången var placerad utanför med öppningen svängd in mot kajutan. Spisen stod alltid på styrbordsida, uppgav en sagesman. I spisöppningen rymdes en liten gryta som hängdes i ett järn över elden. Många båtar saknade ventiler i kajutan, endel hade två små öppningar på var sida om ingången till kajutan. Den långa "styrpinnen" gick över kajuttaket och den som styrde stod framför kajutingången. På taket fanns en bräda med hak i vilken man kunde låsa styrpinnen i olika lägen.

Båtens öppna del täcktes av garneringen eller "tildet", direkt spikat på vrängerna. Tvärs över båten gick flera balkar eller "bettor" och för att lättare röra sig i båten låg lösa plankor ovanpå balkarna.

De sista storbåtarna på Åland hade jaktrigg, men tidigare, på vissa håll långt in på 1800-talet, hade de råsegel. I en uppsats från 1924 av John Gardberg finns en rekonstruktion av en råsegelriggad storbåt, uppgifterna hade Gardberg fått av en äldre skärgårdsbo. I Birger Törnroos utomordentliga avhandling "Båtar och båtbyggeri i Ålands östra skärgård 1850-1930" är också råsegelriggen beskriven. Råsegelmasten var lätt och spenslig. I toppen satt "Håmblån"; i ett hål i masten löpte en blockskiva. (En motsvarighet till "håmblån" heter på nynorska



Rekonstruktion av en råsegelriggad storbåt. Längst akterut syns kajutan med det välvda kajuttaket som styrpinnen låg på. Bilden är ur John Gardbergs uppsats (Budkavlen 1924).

hombora och på färingska hambora). Över blockskivan löpte ett fall, "drareipä" eller "tareipä", som seglet hissades med. Rån hölls till masten av en halvcirkelformad rack. Seglet var av hemvävt ylletyg - vadmalsssegel som det ofta benämns i äldre bouppteckningar.

Vanterna, av tjärat hamptåg, satt fast i båtsidan med hjälp av "tågnålar", trækrokar som trädde genom järnringar och spändes upp mot vanten. Denna sinnrika konstruktion gjorde att masten snabbt kunde resas och fällas. Ännu på 1940-talet var tågnålar i bruk på Kökar i Ålands sydöstra skärgård. Det kan nämnas att i fynden från den forna hamnen i Kalmar ingår också tågnålar.

I masttoppen hängde en vimpel gjord av en träram med tyg mellan. Vimpeln satt i en stång som trädde i ett hål i masttoppen. Likadan vimpel ser man på flera medeltida skeppsavbildningar. På Åland har vimpeln bevarats ända tills idag, fastän den nu har en annan funktion - som vimpel i toppen på midsommarstängerna.

Avslutningsvis kan man konstatera att det tillsvidare finns väldigt lite forskat om åländska allmogebåtar. En större undersökning borde snarast komma igång. Sagesmännen är av hög ålder - på vissa håll slutade man att använda de äldre båttyperna redan omkring första världskriget, motorn infördes och den krävde andra egenskaper av båtarna.

Per Ove Högnäs
Mariehamn