

ISBSA 1985.

Kort rapport.

Det fjärde mötet för the INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON BOAT AND SHIP Archaeology (ISBSA) har avhållits i Portugal i höst, 2-6 oktober, med 60-80 deltagare från Europa, Nordamerika (USA, Kanada) och Sydamerika (Brasilien). Från andra kontinenter deltog bara israeliska forskare, men ämnena gällde förvisso inte bara hemländerna. På så sätt kom även t ex Afrika med på ett hörn.

Av de nordiska länderna representerades i första hand Sverige (5-6 personer) och Finland (2), medan Norge bara hade en man på plats (gissa vem!) och Danmark ingen alls (märkligt!).

Det skall genast sägas att mötet var en stor och givande upplevelse. Av mig skall det sent glömmas.

Framförallt innebar det en enastående uppslutning av resurser från värdlandets sida. Medan det förra mötet i Stockholm (och i viss mån också de allra första) 1982 organiserades enbart av museiapparaten - genom Sjöhistoriska museet (SSHM) i Stockholm - ställde Portugal upp med ett otal statliga, kommunala och privata sponsorer.

Deltagarna kunde för en gångs skull s a s vältra sig i lyx, mat och dryck i obegränsade kvantiteter, liksom service och betjäning alltid stod till förfogande.

Trots det omedelbart förestående valet i landet ägnades konferensen mycket stort intresse, inte bara från massmedia.

Delar av samhällspyramidens spets engagerade sig personligen. Som ett exempel kan nämnas, att den avslutande "vickningen" (benämningen är något ironiskt använd) ägde rum som en mottagning av marinstabschefen, en amiral (I och för sig råkar värden i detta fall även sitta i det internationella museorganet för transportmuseer).

Inte vet undertecknad, om mera garvade symposierävar var lika nöjda som jag med denna del, men det allmänna intrycket av organisation och generositet var överväldigande.

Tillåt mig att påpeka, att portugisisk gästfrihet enligt min uppfattning exekveras med stil, lugn värdighet och en god portion humor, om nu någon fått för sig motsatsen - alltså även i detta fall ett svårslaget föredöme. Skulle någon etnocentriker i nordanlanden händelsevis inbilla sig något annat kan även meddelas, att organisationen var perfekt, även i avseende på program och tider.

Behöver jag dessutom påminna om Portugals egen enastående maritima historia?. Det fanns en tid då Portugal för undertecknad enbart representerades av den mörkare sidan av denna maritima historia, nämligen dess brutala kolonialvälde i Angola/Mocambique. Det är därför en särskilt stor glädje i att oreserverat kunna intressera sig för den ljusare sidan, inte minst det portugisiska folket och deras båtkultur.

Portugal är vänt mot havet, som kanske ingen annan nation, utom Norge. Det är så extremt bundet vid sjövägarna att landkommunikationerna delvis än i dag är riktigt dåliga. Det fick några av oss känna av innan symposiet då vi tog oss på både stora och små vägar genom delar av norra Portugal och Spanien.

De två stora flodsystemen Douro (Porto) och Tejo (Lissabon) har i stället ändå in i vår tid fått bli den sammanbindande länken mellan inland och kust. Det är också här, och vid delar av kusten man fortfarande finner de vackra traditionella båttyperna, med stark lokal prägel.

Det var därför mycket passande att huvudtemat för det fjärde ISBSA blev LOCAL BOATS - hur man nu än skall definiera "lokal." Av föredragen att döma var definitionerna vidlyftiga och i något fall direkta vaga.

Föredragssessionerna ägde rum under tre dagar i Porto(Oporto), Portugals andra stad med c en halv miljon invånare. Vi huserade där i Palacio da Bolsa(Börshuset), en av stadens sevärdheter.

Eftersom lokala båtar var huvudtiteln för mötet kom naturligtvis etnologiska aspekter i viss mån ha ett försteg framför arkeologiska. Det hör ju, enligt min uppfattning, till sällsyntheterna, att arkeologiska båtfynd säkert kan sägas karakterisera lokala båtbyggnadstraditioner. Materialet är oftast för tunt. Jag kan möjligen sträcka mig till att gissa på regionala traditioner i något fall. Som bekant kan C O Cederlunds senaste projekt med databehandling av ett större antal konstruktiva drag i svenska båtfynd kanske leda längre(påbörjat med Hästenbåtarna i Stockholm- se rapporten från SSHM och "Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography" utg Sean McGrail på National Maritime Museum i Greenwich: "A Systematic Approach to the Study of the Remains of Old Boats and Ships," London 1984). Men även här måste etnologiska jämförelser användas.

Trots detta kunde alltså arkeologiska föredrag väl samsas med etnologiska och historiska ämnen.

De nordiska bidragen höll sig dock väl inom den lokala etnologiska sfären: inte mindre än två föredrag behandlade allmogebåtar i Skellefte-området, ett samiska båtar och flottningsbåtar, det finländska tog upp en översikt av Finlands bruksbåtar, det norska Norges traditionella kustbåtstyper.

I övrigt är jag tvungen att låta subjektiva värderingar styra mitt urval.

Mycket imponerande för mig var översikten av Brasiliens folkliga båttyper, där nästan allt fanns att beskåda i relikter av båtbyggnadskonstens rötter, som barkbåtar och stockbåtar, såväl som både kravell- och klinkbyggda båtar vid kusten(europeiskt inflytande- över Portugal).

Likaså har föredragen om Irlands bruksbåtar(alltså inte bara curraghs), vassbåtarna på Sardinien(prov Oristano), italienska målade segel i Adriatiska havet, skeppsbygge med helmallar i Newfoundland, skeppsbygget inom Hudson Bay(Company), också i Kanada m fl stannat i minnet.

Självfallet var det massiva uppbådet av kunskap om världens lokala båtar mycket givande, särskilt som vi senare skulle få se dem både under segel, rodde eller liggande på stranden, alternativt guppande under ankar i flodströmmen.

De arkeologiska bidragen inkluderade en hel del med utgångspunkt från de gallisk-romerska fynden, särskilt i Mainz. Mycket intressanta var t ex två bidrag av tysken Höckmann, där rekonstruktionerna av Mainzskeppen blivit betydligt mera romerska än vi är vana vid- och holländaren De Weerds, som ifrågasatte en hel del "sanningar" om det s k keltiska båtbyggeriet.

I övrigt minns jag särskilt Smolareks översikt över de glömda pruzerna(baltisk-talande)och deras båtbyggeri samt presentationen av Portugals hittills enda fynd av en stockbåt(som bevarats)av Nationalmuseets för arkeologi och etnografi chef, Francisco Alves(sådana fynd har framförallt på iberiska halvön gjorts i norra Spanien, d v s den kantabriska kusten).

En rad ämnen från antiken presenterades också. Enligt eget huvud vill jag beteckna kopplingen mellan ikonografi(avbildningar)och arkeologi som något vag i flera föredrag. De mest aktiva föredragshållarna var här israeler, som ju trots allt har en mycket förnämlig forskningshistoria också på båtresten under vatten.

Ämnena kretsade t ex kring "feniciska" skepp(och deras anknytning till Eufrat-Tigris)- vilket var kontroversiellt och intressant, de s k "sjöfolkens" fartyg- till en del om den aktuella rekonstruktionen

av en antik grekisk trier(trirem) i Pireus(Coates, England).

Den lokala definitionen kan sägas ha ställts på sin spets av Rein- ders från Holland, vars bidrag gällde båtar, där användningen in- skränkts till Amsterdams hamnområde, mudderprämar från nyare tid.

En filmvisning i Lissabon inkluderade det utspända haapio-bygget från Finland(H Forssell)och en långkörare om utgrävningarna kring Red Bay i Kanada(Medd nr 1/82 s 31), presenterad av Robert Grenier.

Den senare är ett utomordentligt fint exempel på kombination av land- och marinarkologi, samtidigt som den framhäver en intres- sant båtbyggnadstradition, såväl som det arktiska områdets förgång- na. Vraket av den välbevarade baskiska valfångaren i Red Bay(san- nolikt "San Juan" som sjönk 1565) har nu bärgats.

Jag hoppas att det skall bli möjligt att till Sverige låna denna film- förslagsvis genom Kanadas ambassad- för visning inte minst i sportdykarsammanhang.

Den stora upplevelsen efter de långa inomhussittningarna var buss- och sjöresan över Aveirolagunen och utflykten över Tejo i Lissabons södra förorter. De bjöd verkligen på lystmätet i fråga om lokala båtar. Mången beklagade där sin brist på färgfilm och en mindre svart marknad uppstod helt spontant bland deltagarna.

En personlig triumf kunde även undertecknad inhösta. Jag fick näm- ligen veta, att principerna i min norrlandsinventering kommer att följas i ett jättestor projekt inte bara i Portugal, utan även längs det gamla portugisiska imperiets kuster.

Det känns tacksamt, alldeles särskilt som man ingenstans i övrigt, inte ens i Skandinavien, fullföljt mina intentioner som nu har drygt tio år på nacken.

Tack för det, Portugal!

Och tack för allt det andra fina!

Det de har det har de(bara) i Lissabon...

Christer Westerdahl, Ö-vik.