

BO LINDMARK

FÖRSPÄNDA BÅTAR 2

Denna artikel ingår i en artikelserie om förspända båtar i Nordeuropa och behandlar tiden strax före och under bronsåldern. En tidigare artikel redogjorde ganska kortfattat för förspänningstekniken och dess utvecklingsmöjligheter.

De skandinaviska båtfynden från denna tid består nästan uteslutande av mer eller mindre kompletta, hårda? stockbåtar. Det finns även ett litet antal träföremål, som anses ha tillhört skinnklädda båtar av något slag. Dessutom finns det en stor mängd oidentifierade föremål av trä etc, varav en del mycket väl kan tänkas ha ingått i en idag okänd båtkonstruktion.

Trots detta och med kännedom om hur lätt ett skinnklätt båtvrak faller sönder och skingras jämfört med en enkel stockbåt, hävdar många forskare att den enkla och senare den påbyggda stockbåten var de enda båttyper som användes i skogrika trakter i Nordeuropa under denna tid. Det hör även till saken att stommen i tidiga skinnklädda båtar sannolikt till allra största delen bestod av obearbetade slänor och stänger, som i princip torde vara omöjliga att identifiera såsom delar i en båt såvida de inte råkar ligga hopsurrade eller ordnade i någorlunda båtform på fyndplatsen.

Bland annat med tanke på dessa fåtal fynd och på förspänningshypotesen finns det skäl att ifrågasätta stockbåtshypotesen, vars två varianter dessutom tycks vara ganska svagt underbyggda. Innehållet i denna artikel försöker visa hur man, med hjälp av annat arkeologiskt material än ovan nämnda, kan spåra en trolig användning av skinnklädda och senare förspända båtar i Nordeuropa under bronsålder och tidigare.

Ett förhållande som tycks stödja tanken på att det även funnits andra båttyper än stockbåtar under denna tid är svårigheten att koppla en annan typ av fornlämning, båtristningarna, till stockbåtar i allmänhet och till de ovannämnda i synnerhet. Trots ihärdiga försök under mycket lång tid tycks ännu inte någon ha lyckats med att uppvisa en rimlig och trovärdig utvecklingsmodell, utgående enbart från den enkla stockbåten och där hållristningsbåtarna ingår som naturliga länkar i utvecklingskedjan. En kommande artikel visar att detta omdöme även tycks gälla för det senaste, ovanligt utförliga förslaget till utvecklingsmodell, Rausing 1984.

Under sådana förhållanden kan det ligga nära till hands och vara ganska frestande att försöka kringgå problemet genom att bedöma ristningarna som kultiska och orealistiska med en mer eller mindre tydlig hänvisning

till ristnings skeppens "verklighetsfrämmande" utseende. Bland alla mer eller mindre fantasifulla och ibland ganska krystade tolkningsförslag är väl ändå den mest troliga tolkningen, att ristaren eller tecknaren i grova drag försökte avbilda båten han såg framför sig uppdragen på hällen eller någonstans i närheten. Även om ristaren i viss mån kan ha varit påverkad av dåtidens "konstuppfattning" utformades bilden sannolikt så att vanligt folk med lätthet kunde se vilken båt den föreställde och kanske även vems den var.

Nordéns uppfattning om skeppsbildernas realism förefaller härvidlag ganska rimlig och kan nog fortfarande anses gälla, även om vissa av hans tolkningsförslag i övrigt torde vara inaktuella (1925:55,56,58):

"Men vad man bestämt måste fasthålla vid, det är, att dessa kultiska skeppsbilder ge ett fullt användbart material till studiet av det samtida skeppsbyggeriet för praktiskt bruk.

.....

Enligt min uppfattning är man därför berättigad att lägga hällristningarnas skeppsbilder till grund för sitt studium, då man vill söka sig fram till en rekonstruktion av bronsålderns skeppsmodeller, kort sagt att i dem se ett slags präktigt arkiverade, 3500-åriga konstruktionsritningar till svenska ost- och västkustbåtar."

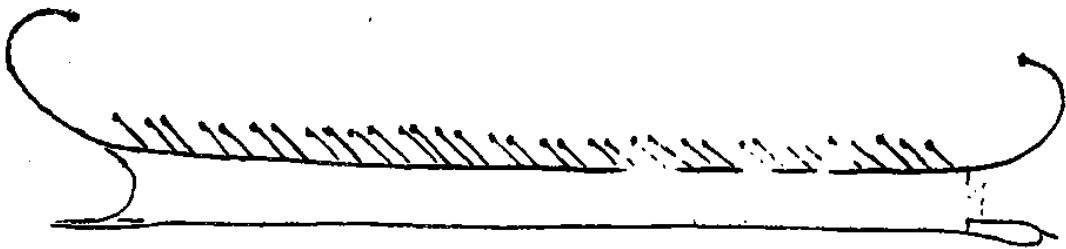
Eftersom verkligheten, bl.a. i form av hällbilderna, inte tycks passa in i någon av stockbåtsteorierna eller -modellerna finns det knappast någon annan utväg än att antingen modifiera dessa modeller, vilket dock förefaller svårt, eller att prova nya modeller med andra utgångspunkter. I det följande görs en sådan prövning utgående från den förspänningshypotes som i preliminärt skick redovisades i slutet av den föregående artikeln.

Väljer man en isräfflad berghäll som underlag för sin teckning och dessutom knackar in linjerna med en mer eller mindre spetsig sten, blir man tvingad att sovra bland detaljerna och endast ta med det allra viktigaste. När bronsåldersristaren skissade upp båtbilden på hällen innan inknackningen kunde börja gjorde han detta urval utgående från sina erfarenheter och sin och samhällets "syn på livet". Bland detaljer som dåför tiden ansågs särskilt viktiga fanns hornen eller köl- och relingslinjernas förlängningar. I genomsnitt tre av fyra i dag kända skandinaviska skepparistningar är försedda med såväl köl- som relingshorn åtminstone i det ena ändskeppet. Dessa, för oss mycket egendomliga konstruktionsdelar, har därför säkerligen haft en mycket stor betydelse för dåtidens människor och var nog nödvändiga i vissa båttyper.

Hornens utseende varierar inom mycket vida gränser; från korta, raka horn till extremt långa och inåtböjda. Genom att utnyttja de kunskaper

vi har om deras utseende vid vissa tidpunkter bör det vara möjligt att i stort kunna rekonstruera deras "framväxt" och därigenom eventuellt kunna avslöja något om deras funktion.

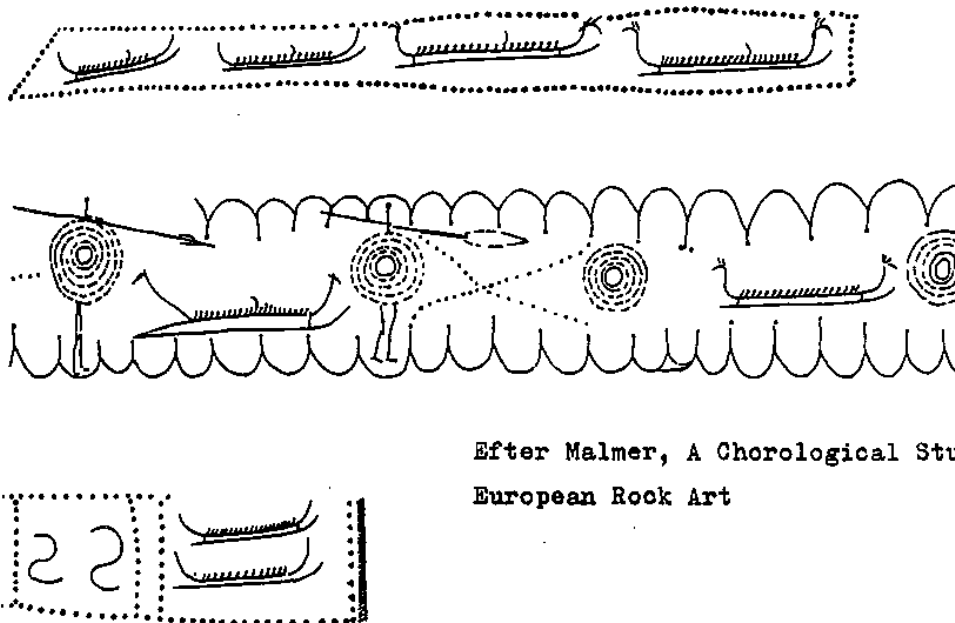
Alldeles i början av bronsåldern tycks långbåtarna i regel ha varit försedda med relativt korta, rakt utstickande kölsporrar eller kölhorn, under det att relingshornen redan då var mycket långa och mer eller mindre inåtböjda. Detta kan man konstatera bl.a. med hjälp av ristningen på Rörbysvärdet och hållristningarna Simris 19 (period 1 eller allra senast början av period 2 enl. Malmer 1981:31-34). Figur 17 visar Rörbyskeppet.



Efter foto i: Glob, Helleristningar i Danmark

Figur 17

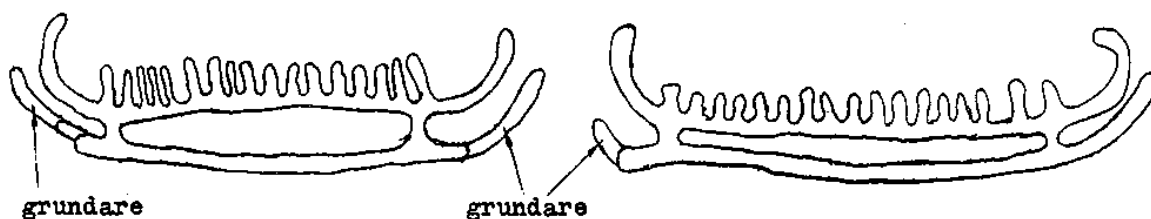
Något senare, men fortfarande under tidig brons, är kölhornen inte längre rakt utlöpande i båda ändar, utan det främre är uppböjt ungefär till relingsnivå samtidigt som det bakre kölhornet och relingshornen i princip är oförändrade. Figur 18 visar några ristningar på Wismarhornet eller -trumpeten (period 3 enligt Malmer 1981:33).



Efter Malmer, A Chorological Study of European Rock Art

Figur 18

Den fortskridande förlängningen och uppböjningen av både det främre och ibland även det bakre kölhornet kan också konstateras på annat sätt. Nordbladh (1980:27,28) skriver bl.a.: "Tack vare Fredsjös detaljerade dokumentation kan exempelvis iakttagas, hur enskilda hållristningsfigurer förändras genom tillägg, inte minst i skeppens stävar, där köllinjerna förlängts med ett huggningsdjup, som är mindre än det 'ursprungliga' skeppets." Han hänvisar till några ristningar i Kville, Bohuslän enligt figur 19 (det finns några fler).

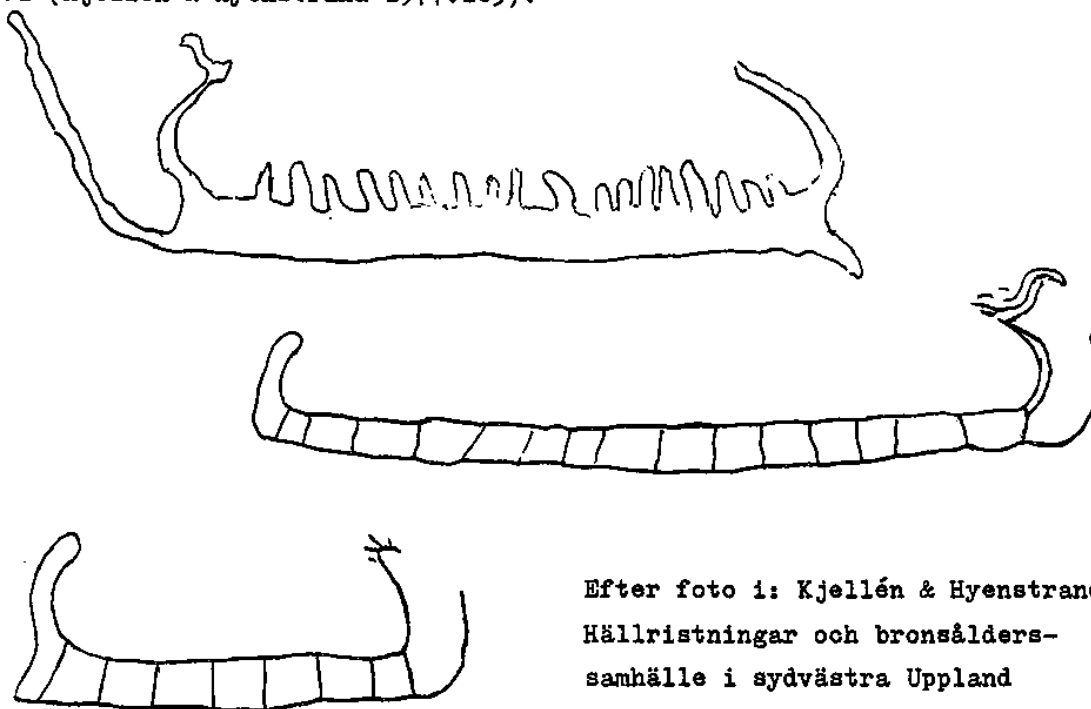


Efter Hållristningar i Kville Härad, Bottna socken

Figur 19

Nordbladh anser att detta tyder på en återanvändning av tidigare figurer vilket bl.a. innebär en gradvis övergång från korta kölsporrar till långa, uppböjda kölhorn.

Under tidsskedets senare del, den yngre bronsåldern, var många långbåtar försedda med extremt förlängda och uppböjda kölhorn, som ibland kunde vara lika långa och till och med längre än relingshornen. Figur 20 visar några exempel, varav den övre, Grillbyristningen, närmast kan anses tillhöra period V och de två nedre, Örstaristningen, perioderna V eller VI (Kjellén & Hyenstrand 1977:105).



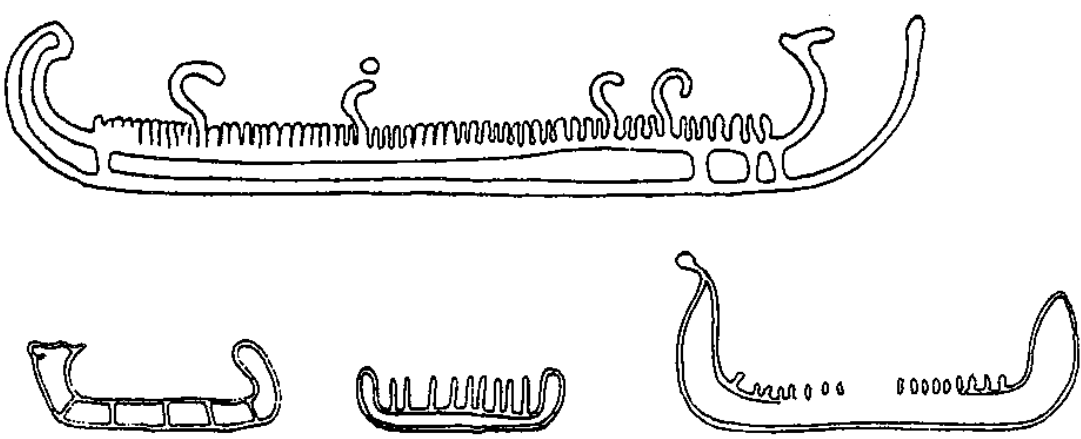
Efter foto i: Kjellén & Hyenstrand, Hållristningar och bronsålderssamhälle i sydvästra Uppland

Figur 20

Bland annat med hjälp av dessa exempel finner man att åtminstone långbåtarnas ursprungligen korta kölsporrar efter hand tycks växa i längd samtidigt som de böjs alltmer uppåt-inåt. Mot slutet av bronsåldern böjdes kölbågarna sannolikt så långt inåt mot relingsbågarna att de möttes i spetsen. Denna iakttagelse gjorde Nordén redan för över sextio år sedan (1925:58):

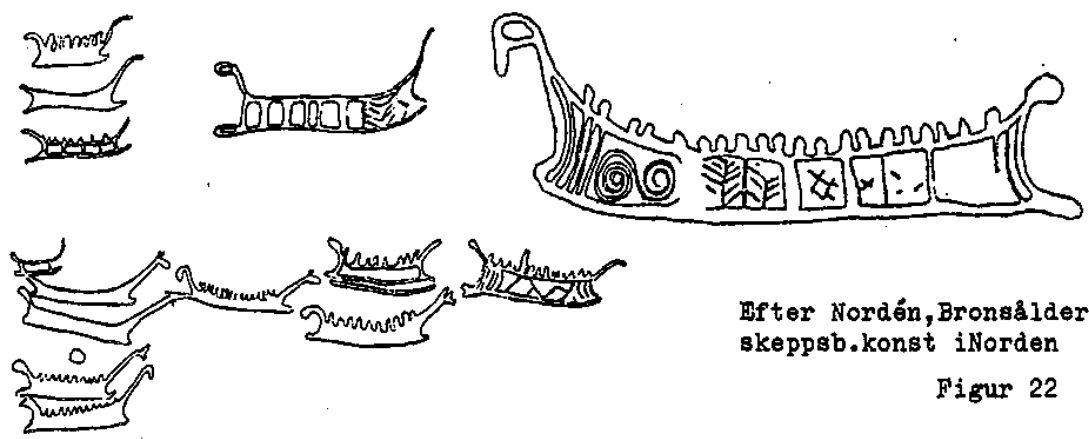
"Det förefaller nämligen som om man bör uppfatta dessa egendomliga stävbildningar icke såsom tätade, massiva 'lyftningar' utan såsom de sammanböjda köl- och relingsstävarna. .... Från en enkel omböjning av varje stäv för sig lär steget icke vara långt till en förening av de bägge stävarna."

Han hänvisar härvid bl.a. till ristningarna i figur 21.



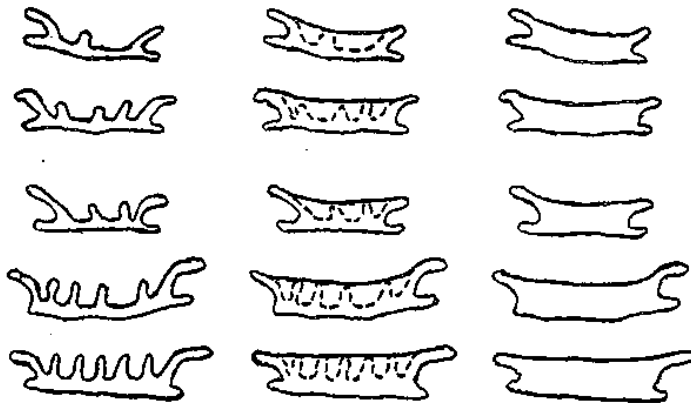
Efter Nordén, Bronsålderns skeppsbyggnadskonst i Norden Figur 21

Vad hände då med relingshornen under samma tid? När det gäller långbåtarna hände egentligen ingenting, de var ju från början försedda med långa, mer eller mindre inåtböjda relingshorn. Studerar man ristningar på något kortare båtar med ett mindre antal s.k. bemanningsstreck, finner man däremot att sådana med mycket korta kölsporrar i båda ändarna ganska ofta är försedda med ett kort utåtböjt relingshorn i ena ändskeppet och ett ganska långt, rakt, utåtfallande relingshorn i det andra, figur 22.



Efter Nordén, Bronsålderns skeppsbyggnadskonst i Norden Figur 22

Vissa enkellinjiga båtbilder, som kompletterats med en relingslinje enligt senare resonemang, har ett liknande utseende, men med den skillnaden att båda relingshornen är mycket korta och utåtböjda eller utåtfallande, figur 23. Att döma av antalet "bemanningsstreck" representerar dessa bilder småbåtar från de allra minsta med endast ett streck till de något större med upp till fem streck.



Vänstra kolumnen efter  
foto i:  
Broby-Johansen,  
Fornnordiska stenbilder

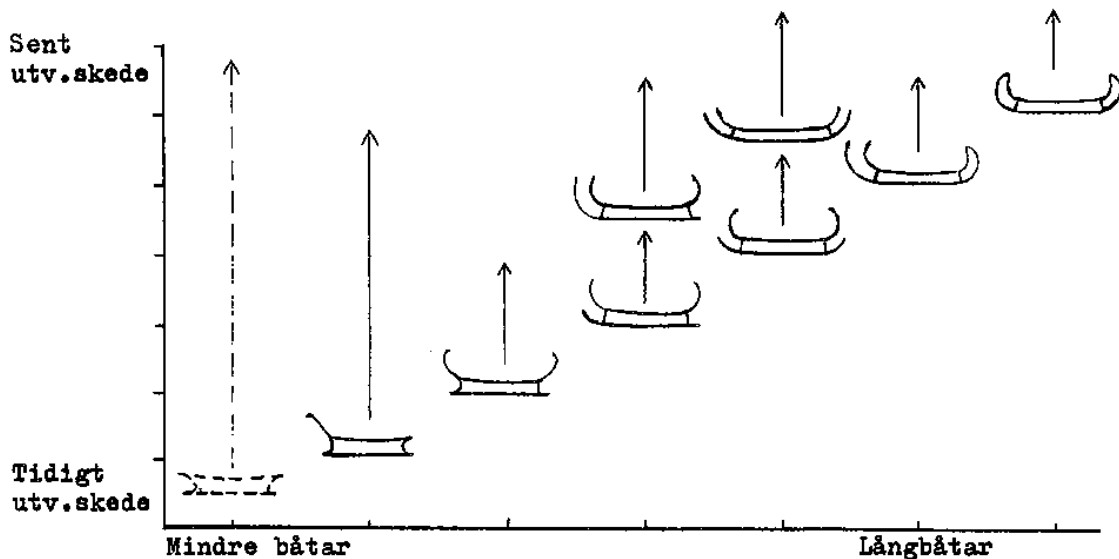
Figur 23

Som framgått tidigare tycks båtar med kölsporrar i båda ändskeppen ha tillhört en ganska tidig utvecklingsfas, vilket innebär att de mindre och medelstora båtarna enligt figurerna 22 och 23 torde ha funnits tidigare än Rörby, eftersom långbåtarna av Rörbytyp i ett tidigare skede måste ha varit kortare och ursprungligen kanske så korta som de i figur 23. Detta behöver dock inte betyda att dessa tre olika båttyper användes vid olika tidpunkter, då ju en tidig båttyp kan fortleva under mycket lång tid och särskilt när det gäller mindre båtar. Som exempel på detta kan nämnas den nutida kobbekan, utvecklad redan under mesolitisk tid.

Det succesivt förändrade utseendet hos huvuddelen av bronsålderns båtbilder kan kanske enklast sammanfattas genom att visa en serie småskisser ordnade i en viss följd, figur 24. Uppställningen är preliminär och bör ses som ett experiment.

Schemat saknar flera båttyper såsom de enkellinjiga, vilket är otillfredsställande. Följande synpunkter kan kanske i någon mån bidra till ett fylligare schema.

Forskarna har under årens lopp sammanfört båtbilderna i olika grupper eller klasser, utgående från vissa kännetecken såsom skrovets form, ändskeppens utformning, tvärlinjer av olika slag etc. Av det tiotal klassningssystem som finns är Malmers ett av de senaste och kanske mest genomarbetade (1981:11-16).



Figur 24

Malmer definierar bildernas olika delar på ett visst sätt, som påverkar eller styr hela systemet. Genom de två första definitionerna avhänder han sig faktiskt möjligheten att tolka bilderna på ett sätt, som eventuellt kan förenkla problemställningen, åtminstone när det gäller båtarnas konstruktion.

"First of all it is necessary to define some of the more important typological elements found in ship designs:

The line of the gunwale is the upper horizontal limit of the ship. If the ship is represented by a single horizontal line, this line is regarded as the gunwale.

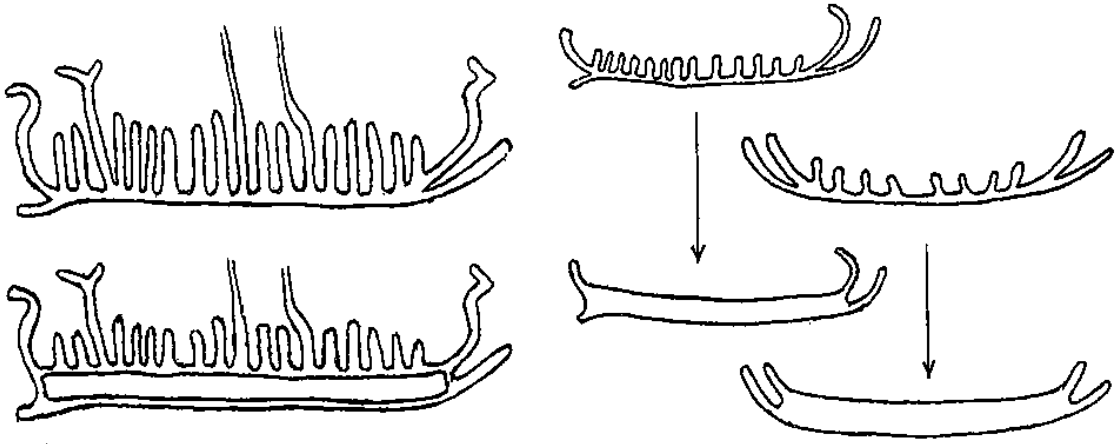
The line of the keel is the lower horizontal limit of the ship. If the ship is represented by a single line, it is regarded as having no keel."

Malmer tycks inte någonstans ha motiverat sitt val mellan de två möjliga alternativen vid enkellinjiga båtar; reling eller köl. Det finns ju inte något som direkt motsäger att linjen föreställer kölen eller motsvarande konstruktionsdel i bottenivå. "Bemanningsstrecken" behöver inte nödvändigtvis tolkas som manskap, de kan t.ex. ibland tänkas föreställa spant el.dyl.

Vid ett båtbygge skiftar båten utseende allt eftersom bygget fortskrider. Samma byggstadium vid bygge av helt skilda båttyper kan dessutom sinsemellan ha olika utseende. Ett halvfärdigt klinkbygge avbildat i "hällristningsteknik" ser definitivt annorlunda ut än ett halvfärdigt "skinnbåtsbygge". Studerar man båtristningarna med tanke på att de kanske har avbildat olika stadier vid bygge av samma båttyp finner man ganska snart tecken som tycks tyda på detta.

Figur 25 visar överst några exempel på hällristningsskepp med enkellinjiga skrov. Därunder har dessa ristningar kompletterats med relingslin-

jer och ändavslutningar. För jämförelse ser vi längst ner några ristningar med markerade skrov. Likheten mellan dessa och de kompletterade enkellinjieristningarna är som synes stor.



Bilden överst t.v. efter foto i: Broby-Johansen, Fornnordiska stenbilder  
De två bilderna överst t.h. efter: Nordén, Bronsålderns skepps-konst i N.



Efter Nordén, Bronsålderns skeppsbyggn.konst i Norden

Figur 25

Förser man däremot enkellinjiga ristningar med en ny köllinje blir resultatet en figur som inte går att återfinna på en enda hållristning, figur 26.





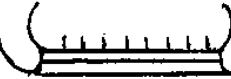
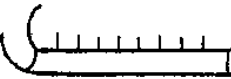
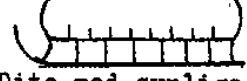
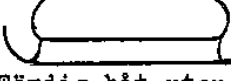
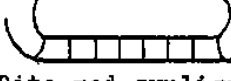
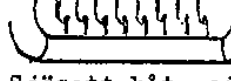
Figur 26

Detta tyder på att de enkellinjiga ristningarnas "skrovlinje" snarare föreställer en eller flera konstruktionsdelar i bottenivå än delar i relingsnivå. Antagandet stöds i någon mån av att relingsbågarna på de dubbellinjiga båtbilderna vanligtvis har en kurvatur som i förlängt skick får en jämn övergång i bottenlinjen. Däremot är relingsbågarnas kurva inte så ofta jämnt övergående i relingslinjen, kurvan blir ofta snävare just i övergången. "Manskapstreckens" längd kan även ha en viss betydelse. Strecken på de enkellinjiga ristningarna är nämligen ibland väsentligt längre än strecken på de dubbellinjiga. Under antagande att den enkellinjiga ristningen visar båtens grundstomme utan reling etc. syns ju hela spanten till skillnad mot endast ändarna vid den dubbellinjiga ristningen.



Det finns även andra tecken som tyder på att de bärande längsgående konstruktionsdelarna låg i bottenivå, t.ex. utformningen av Hjortspringbåtens spantstativ. Mer om detta i nästa artikel.

Dessa exempel ger en annorlunda tolkning av vissa ristningar, utgående från att avbildningarna gjordes vid olika tidpunkter i båtarnas "liv". Ibland ristade man in bilden av en båt i ett tidigt byggskede och ibland, kanske i ett annat sammanhang, ristade man in bilden av en mer komplett båt. Vid ytterligare ett annat tillfälle återgav man såväl båt som manskap med lyftade åror eller paddlar. Figur 27 visar de tänkta avbildnings- och byggskedena.

 <p>Köl och sidobågar monterade och uppspända. Utan spantstativ.</p>	 <p>Spantstativ rest, färdig grundstomme. Alt. beklädnad och stödribbor borttagna t.ex. under vintern.</p>	 <p>Grundstomme med stödribbor för beklädnaden. Utan beklädnad.</p>	 <p>Färdig båt med synliga spantändar.</p>
 <p>Dito med synliga gördelskarvar, alt. med hållremmar f. lösköl.</p>	 <p>Färdig båt utan synliga spantändar.</p>	 <p>Dito med synliga gördelskarvar, alt. med hållremmar f. lösköl.</p>	 <p>Sjösatt båt med manskap.</p>

Obs! Tvärstreckens olika tydning diskuteras senare i artikeln.

Figur 27

Genom att på detta sätt komplettera vissa enkellinjiga båtfigurer med relingslinje och ändavslutningar blir det möjligt att placera in dem på ungefär rätt plats i figur 24. Även många båtristningar med nedsänkta skrov, konturtecknade ristningar och sådana med mer än två skrovlinjer kan placeras in i figur 24, Malmers typ C, D och E. Trots detta återstår det dock ett ganska stort antal båtristningar, cirka 20%, som inte passar in i schemat. En rätt stor del av denna återstod kan emellertid avse båtar som utvecklats ur Rörby-typen eller liknande under det att en annan väl avgränsad del, av Mjeltehaug- eller Åmøytyp, inte tycks ha något direkt samband med det stora flertalet ristningar. Ett resonemang omkring dessa båttyper blir tyvärr alltför omfattande för att få rum i denna artikel. Eftersom de utgör en mindre del av samtliga båtristningar kan de knappast ha någon avgörande betydelse i sammanhanget.

Fortsättning följer i nästa nummer.