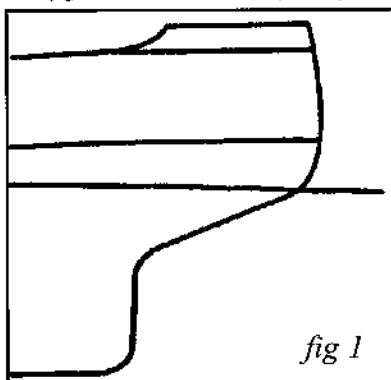


En studie av förstävar

av Marcus Lindström

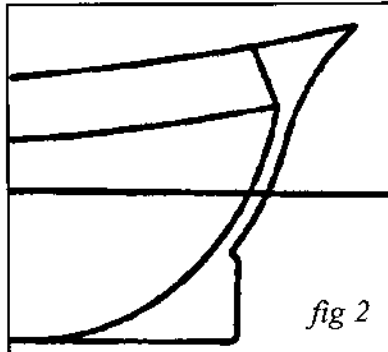
Denna text är en översiktlig genomgång av förstävornas form, funktion och utveckling. Översikten är koncentrerad på Europa utan Medelhavsområdet. Texten avslutas med en beskrivning och ett försök till analys av "Revskärsvraket" förstäv i jämförelse med "Margaretas" och "Trubbnos" dito.

Förstävans form kan vara **rak, fallande eller rammformad**. Förstävven ger förskeppet dess form och styrka samt tjänar till fäste för bordläggningens främsta delar och till stöd för bogsprötet; de är utformade på olika sätt för att vara lämpade för de skilda ändamål som fartygen är avsedda för (Örnberg 1928, s. 262). Fartyg avsedda för isbrytning har

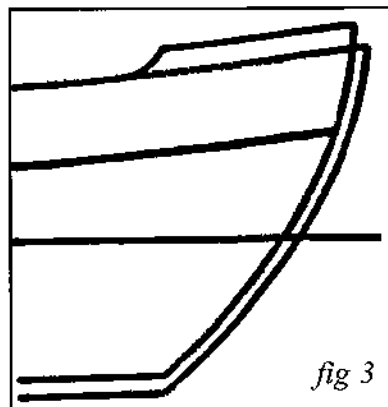


isbrytarstäv (fig. 1), vars funktion är att övre delen av förstäven glider upp ovanför isen och krossar densamma med fartygets tyngd (Örnberg, aa). Det finns fartyg vars stävar är raka eller svagt välvda bakåt ovanför vattenlinjen och detta måste kompen-

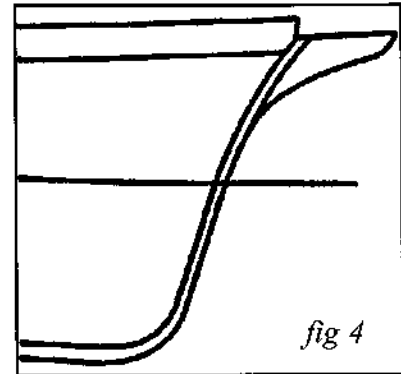
seras av en kraftigt tillbakadragen välvd profil under vattenlinjen för att skona den övre delen som är svagare.



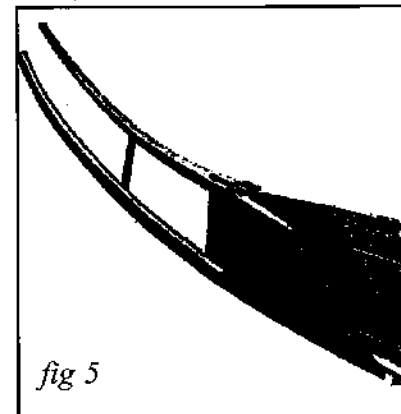
Den holländska **Tjalkens** förstävs-skägg ökar lateralplanet och fungerar



dels som "avdriftsskydd" då skrovet är plant, och dels som stötstäv (fig. 2). "Jaktstäv" (fig. 3) är väl fungerande i grövre sjö medan "Klipperstäv" (fig. 4) är en "dynamisk" konstruktion för snabbsegling och vågbrytning. Trots att förstävsformerna kan förklaras "funktionalistiskt" har de lokala traditionerna och smakerna varit av stor



betydelse genom tiderna; och detta gäller i högsta grad företrädevis de mindre båtarna (Hansen 1946, s. 132 ff). Knud E. Hansen påpekar att vid studier av fartygsskrov och fartygsutveckling lönar det sig att titta närmare på de mindre fartygen och båtarna då de till högre grad bibehållit sina särdrag, till skillnad från de större fartygen som har blivit utsatta för större yttre påverkan (Hansen 1946, s. 135).



Kort förstävshistorik

Hjortspringsbåtens förstäv liknar den som återfinns på flera håll-

Skeppets intimring, från sid 19

försetts med diagonala knän som omväxlande pekar framåt och bakåt. Han nämner också att lite större skutor ofta har knän som pekar diagonalt bakåt i aktern och diagonalt framåt i fören.

På Revskärsvraket har det även funnits järnknän. Ett sådant påträffades på botten ett par meter utanför styrbordssidan och minst ett befinner sig i skrovet på babordssidan. Det senare sitter dock under en balk som halkat ur läge och är gömd under en mängd trävirke och därför svår att

undersöka. Det förefaller dock som om järnknäna är av en klenare dimension än de av trä.

Tvärbalkarna vilar på och är infästa i balkvägarna. Ovanpå balkvägaren ligger på ett par ställen ett avlångt trästycke som går från en relingsstötta till nästa. Vad denna har haft för uppgift är okänt. Uppstickande spantupplångor bildar relingsstötter så som ofta är brukligt. På briggen Margaretha, förlist 1898 vid Brännskär, går t ex ett av spanten i vartannat dubbelpant upp och fung-

erar som relingsstötta. Exakt hur det har sett ut på Revskärsvraket är svårt att utrona.

Övrig intimring, såsom exempelvis berghult och bottenstockar har inte undersökts under denna kursomgång. Vi vet inte heller om laskar har använts för att skarva samman spanten, eftersom de mestadels är täckta av den inre garneringen. Vi får väl hoppas att även allt detta kommer att utforskas någon gång i framtiden.

ristningar från bronsåldern (fig.5) och det är troligt att utformningen har varit vanlig under denna tidsepok. Dess förstäv är en fortsättning av kölen och den "snabelliknande" förlängningen har skonat båten mot törnar vid landstigning lastning mm. Man kan här tänka sig en föregångare till stötstävven (Hansen 1946, s.135-136).

Nydamsbåten från år 400 e.Kr. har rund stäv vilket även de efterföljande nordiska skeppstyperna uteslutande anses ha haft. Nydamsbåten har troligen använts för krigiska värv, till skillnad från Hjortspringsbåten som ej var lämpad för detta (Hansen, aa).

Vikingatidens båtar var skalbyggda kring kölen och de högt uppsvängda stävvarna. Stävvarna var laskade till kölen och avslutades ibland med spiral eller drakhuvud. På ristningar från Osebergsfyndet, runstenar, de gotländska bildstenarna och på vikingatida mynt förekommer en speciell form av förstäv med ett kraftigt stävskägg, vilka dock ej kan vederläggas genom båtfynd (Haasum 1989, s. 8 ff).

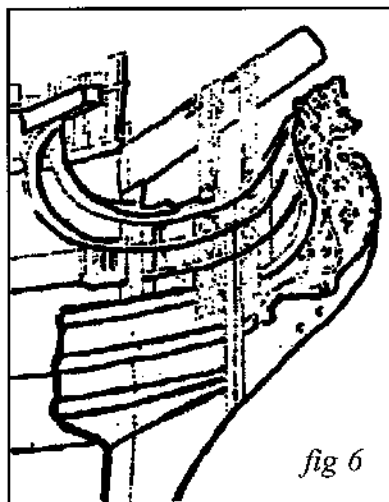
Sidorodret konkurrerades under tidig medeltid ut av **akterrodret**. Den svagt lutande akterstävven var lineär för att kunna hårbärgera rodret. Backen hade triangulär form och sköt fram över förstävven, vilken troligtvis lutade framåt och var kraftigt böjd (Baker 1981,s18). Förstävvsformen påverkades även av att den kom att fungera som stöd till bogsprötet och som plattform för ett förkastell.

Av denna typ av båtar är **Koggen**, känd genom avbildningar på stadssigill och båtfynd, den som kom att dominera Östersjöhandeln under medeltiden. Dess förstäv var troligen rakt fallande liksom akterstävven. Koggen efterträdes traditionellt sett under senare delen av medeltiden av **Holken** (Haasum 1989, s. 66-88). Holken hade en mer rundad förstäv än Koggen. Några arkeologiska fynd av Holkar har ej gjorts (Haasum, aa).

Det är viktigt att poängtera att sidorodret inte försvann, lika lite som den klinkbyggda typiska nordiska båten med dess goda segelegenskaper försvann. Sjöfarten kom att domineras av en ny skeppsform och skeppsbyggnadsteknik **parallellt** med den gamla.

De medeltida för- och akterkastellen mer och mer kom att byggas in i skeppets egentliga skrov förlorade den raka förstävven sin betydelse. I slutet av medeltiden kom en ny form av utbyggnad att ta form: **galjonen** med fallande stäv (Hansen 1946, s. 152-153).

Galjonen tjänade som arbetsyta för riggingen och seglen, stötta för bogsprötet och som en effektiv vågbrytare, men den var även ämnad som utsmyckning tillsammans med den stora galjonsfiguren ytterst på stävven. Samtidigt var det den första hygieniska klostet ombord, eller som Hansen säger: "I hvert Fald i daarligt Vejr er de store tunge Udbygninger sikkert blevet spulet grundigt." (Hansen 1946,s.153). **Gallionen**, med sin kraftigt runda, fallande stäv, fick sitt namn efter utbyggnaden.



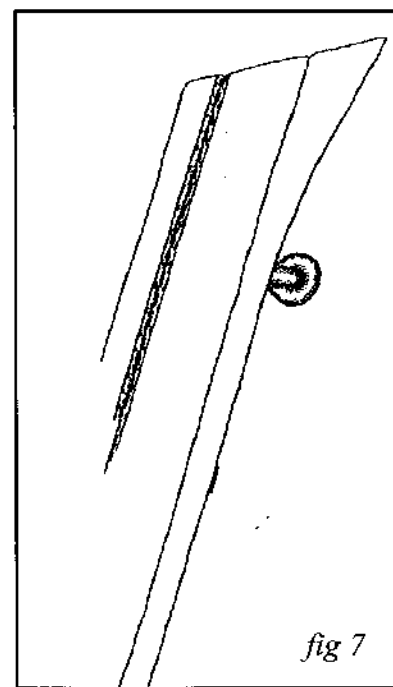
Med stageseglets införande blev galjonen mindre och skeppsskroven blev mer lastdryga, vilket fick till följd att förstävvarna blev rakare och i vissa fall helt lodräta. Galjonen kom att utgöras av ett grovt välvat "**Vulingsknae**" (fig. 6) eller "**bogknä**" (Hansen, aa). Detta knä fungerade som stötta för klyvarbommen. Galjonsfiguren kom att kvarvara på sin ursprungliga plats fram till våra dagar medan "bogknäets" storlek succesivt blev mindre och till slut förlorade sin funktion då "Klipperstävvarna" började byggas (Hansen 1946, s. 156 ff).

"**Klipperstävven**" var i spetsen svagt välvd utåt men rakt fallande under vattenlinjen. Man brukar säga att Klippertiden började under första hälften av 1800-talet samtidigt som de påtagligt rundade förstävvarna med

dess kraftiga galjoner trängdes tillbaka. Eftersom förstävvarna blev allt mer stiliserade och fartygen härigenom förlorade en stor del av sin utsmyckning började amerikaner under första delen av 1800-talet att förse sina klipperfartyg med ett **Bogskägg** som till viss del ersatte galjonen samtidigt som den inte var farhindrande. Samtida med "Klipperstävven" var "**Jaktstävven**" eller "**Meierstävven**" vilken hade en mer rundad form (Hansen,aa). Om "klipperstävven" var en mer "dynamisk" utformning i fråga om hastighet så var "Jaktstävven" en sjötåligare lösning i grov sjö.

Den engelska **Kuttern** spreds under denna epok till bl.a. Sverige. Med dess lodräta förstäv och övriga skrovform hade den mycket goda sjöegenskaper och fartygstypen användes företrädesvis till fiske.

Klipperskeppen tillsammans med den övriga segelsjöfarten minskade i betydelse när ångfartygen hade utvecklats till ett ekonomiskt lönsammare alternativ. Förstävvsformerna återfinns dock fortfarande på skilda



maskindrivna fartyg (Hansen 1946, s. 166-175).

Iakttagelser och analys av "Revsjärsvrakets" förstäv

"**Revsjärsvrakets**" tredelade förstäv reser sig 3,1 meter över botten (fig. 7). Den är mycket rak och smäcker och i grovlek väl anpassad till fartyget

i övrigt. Stötstaven är välvd utåt med början c:a 1 m från dess spets. Detta är den enda antydning till "kurva" på den annars rakt fallande förstäven. I sammanhanget är det viktigt att tillägga att vid mätningarna av vraket var förstävans kri oåtkomlig för mätning då den till viss del var nedsjunken i botten i botten. Huru djupt ner denna del var sjunken i botten går ej att svara på, men den "dolda" delen kommer antagligen ej att förändra bilden av förstäven eftersom bottenbeskaffenheten vid platsen knappast kan ha tillåtit förstäven att sjunka djupare än ett par decimeter. Förstävsvöljaren var till viss del täckt av bordläggningssplankor och hindrande balkar varför inte heller denna kunde mätas till fullo under vattnet. På utsidan av stötstaven, 1,0 m från

spetsen, återfanns en kraftig järnklump bevuxen med blåmusslor. Vid närmare besiktning av järnklumpen kunde man se att det var resterna av en kraftigt korroderad och eroderad ögla som troligen har varit förbunden med bogspröt medelst ett "waterstag" för att hålla nere bogspröt vid segling.

En alternativ förklaring till järnöglan är att den kan ha varit ett fäste till en eventuell galjonsfigur. Stilmässigt har "Revsjärsvraket" en "Klipperstäv" och dess enkla raka form passar bäst in i första hälften av 1800-talet, d.v.s. efter det att den runda 1700-tals stäven dominerade och innan det tydliga "bogsägget" började byggas i toppen på "klipperstävarna".

"Margareta" som förläste vid slutet av 1800-talet har en helt annan

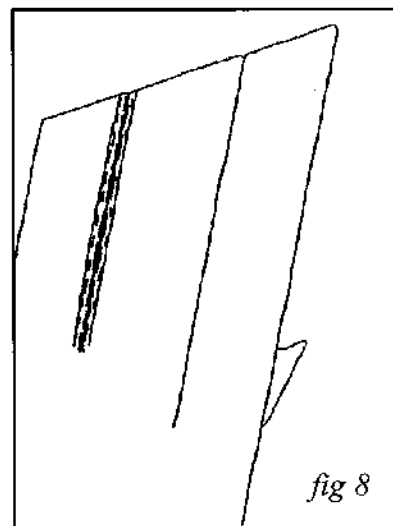


fig 8

typ av "klipperstäv". Fartyget var betydligt större än "Revsjärsvraket" och dess stäv var därför betydligt kraftigare. En intressant detalj på "Margaretas" förstäv är en kilformad utbuktning på utsidan c:a 1,2 meter från förstävans spets som liknar ett stagstycke eller ett fäste för ett bortfallet "bogsägget" (fig. 8).

"Margaretas" förstäv är typologiskt sett från någon gång kring 1800-talets mitt.

Med bakgrund från "Revsjärsvraket" och "Margareta" var det ytterst intressant att dyka på "Trubbnos" eller "Severn af Carlsrona". "Trubbnos" har en kraftigt böjd fallande förstäv som är tvådelad (stäv och förstävsvöljare). Typologiskt är förstäven av 1700-talsform och det verkar troligt att hon är byggd under senare delen av 1700-talet innan "klipperstävens" era.

Referenser:

Baker, W. 1986. Skrovet. Nautiskt bildlexikon, s. 18-19. New Interlitho. S.P.A.

Haasum, S. 1989. Båtar och navigation under vikingatid och medeltid. Arkeographica. Gamleby.

Hansen, K.E. 1946. Forstævnnsformer. Handels- og søfartsmuseet paa Kronborg. Aarbog 1946. Köpenhamn.

Örnberg, A. 1928. Nordisk familjebok, 8:e bandet tredje upplagan, s.262. Stockholm.



Vid förstäven. Foto: Johan Rönby