

Rubriken till denna artikel kanske förvånar någon. Samerna uppfattas ju av gemene man – särskilt i Sverige och Finland – som ett rent inlandsfolk, utan kunskap om havet och vad därtill hör, inte som ett båtsynt och vattenbaserat folk. Det visar sig dock att det intrycket ur kulturhistorisk synvinkel är helt felaktigt.

Överallt i samelandet har man funnit rester av båtar. Man vet också, att de ursprungliga skogssamernas levnads-sätt, med fiske och jakt i nämnd ordning, inte bara fordrade farkoster utan även utvecklad kunskap i båtbyggeri. Enligt Schefferus var 1674 de samiska männens främsta "konst" efter jakten just båtbyggeriet. Detta gäller alltså inlandet i Nordfennoskandia.

Dessutom har vi från äldsta tid, dvs järnålder och vikingatid, klara belägg för samisk kusttillvaro i Nordnorge, där det även är känt att man jagat sådana stora djur som valar och valrossar ute till havs.

När man för första gången tror sig identifiera samer i arkeologiskt material i Finnmarken århundradena före Kr f, visar också föremålen på kustnäringar som fiske och jakt.

Desto märkligare är den åsikt som refererats ovan. Till och med samerna själva nämner sällan sitt viktiga båtbygge. Till saken hör givetvis att även samernas samhälle och ekonomi i grunden har förändrats under många århundraden. I själva verket har samerna ofta uppvisat en mycket stor förmåga till omställning och anpassning. Därtill har träbåtsbyggeriet i stort sett dött ut och de nya båtar som används har tillverkats i plast någon annanstans än i lappmarken.

SAMER SOM SJÖFOLK OCH REPMAKARE

Om man inser denna samiska bakgrund i havsnäringar och vattentransporter är det också lättare att föreställa sig, som en del forskare gör, att samer tidigare, på samma

SAMISKT BÅTBYGGE

– HAR SAMERNA BÅTAR?

sätt som i Nordnorge, bebott och utnyttjat norra Östersjön med det bottniska området. Eftersom nästan hela det nuvarande Finland en gång anses ha varit befolkat av samer, inte bara inlandet, skulle även trafik mellan samiska grupper ha varit aktuell över Bottniska viken.

I sen tid, in på 1930-talet, finner vi samiska familjer fast boende i framförallt Ångermanland, som frekventerar fiskelägena i stora båtar, där man säljer typiska samiska produkter, som rensfat, riskvastar och not-tågor eller -rep.

En av dessa produkter, rotrepn, har i historisk tid särskilt tillverkats i de få avsnitt av det bottniska kustområdet som har ännu levande traditioner om tidiga samiska nybyggare. Råneå-Kalix i Norrbotten och Holmön i Västerbotten. Även i inlandet anknyter det kända "repreket" i Sorsele och Arjeplog till samiska traditioner. Just denna hantverkstradition i rotrep av framförallt tall- och granrötter har direkt betydelse för båtbyggeriet. De samiska båtarna utmärker sig ända in i sen tid för att vara sydda eller snarare snörda ihop i stället för järnklinkade eller järnspikade som i allmän nordisk tradition.

I och för sig finns även andra sytekniker på båtar i vårt område, framförallt finska och karelsk-ryska (kanske också estniska), men de skiljer sig från den samiska tekniken med löpande sömmen. Man kan lätt föreställa sig att den löpande sömmen just hänger ihop med rottågetillverkningen hos samerna.

EN FUNKTIONELL RELIK

Varför föredrog man syteknik så



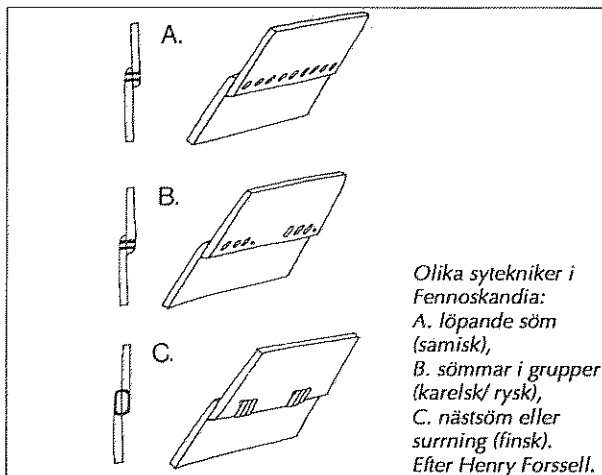
Olaus Magnus bild av syteknik vid båtbygge i norra Finland (1539, 1555)

länge? Denna fråga går att besvara med samma argument som varför sytekniken överlevde också på andra håll. Sytekniken är i och för sig ett allmänt stadium i båtteknologin. Att den användes häruppe har att göra med de speciella ekonomier där långa båtresor genom väglöst och obebyggt land måste bemästras med lätta och bärbara båtar som kunde repareras med material som överallt fanns tillgängligt. Den kan, tillsammans med de båtar där den tillämpades, betecknas som en funktionell relik.

Båtar intog alltså en viktig roll i samisk kultur. Dessutom är det samiska båtbyggeriet av betydelse för förståelsen av de grundläggande transportteknikerna i Skandinavien, även i äldre tid i söder. Man behövde lätta båtar, som kunde bäras över land förbi utstickande uddar eller forsar samt från sjö till sjö.

I samelandet har detta fortlevt ända in i historisk tid, medan det försvunnit på många andra håll. Därmed kan man med ledning av samisk båtbantering, samiska båtar och deras efterföljare lättare föreställa sig hur det tidigare tett sig på

Författare:
Christer Westerdahl
lektor i maritim
arkæologi vid
Köpenhamns
universitet, Institut
for arkæologi og
etnologi,
Vandkunsten 5, DK-
1467 København K



Olika sytekniker i Fennoskandia:
A. löpande söm (samisk),
B. sömmar i grupper (karelsk/ rysk),
C. nästsöm eller surnning (finsk).
Efter Henry Forssell.

andra håll i väglöst land i förhistorisk tid.

SAMISKT BÅTBYGGE PÅ UPPDRAG AV NORDBO

I allmänhet får man santa, att Schefferus uppgift ovan innebär att vaje samisk husfader (*sitabövdingen*) i äldre tid behärskade båtbyggeriet, åtminstone av enklare slag. Men även specialister bör ha funnits. Den norske kung Sigurd, kallad Slembadjækne, som vintern 1138 gästade samer i närheten av Harstad i Nordnorge, lät samiska båtbyggare göra sig två stora roddarskepp som även kunde seglas.

Det framgår av en norsk-isländsk skaldedikt (*ur Snorres Heimskringla*), att dessa skepp var sydda ihop:

Blott få kunna följa
det hälögske skeppet
när bundet med senor
det flyger för seglet.

Även rensenor kunde även enligt andra källor och fynd användas i samiskt båtbyggeri. Skeppen hade tolv roddare på var sida och bör ha varit minst 15 m långa. Flera fynd av större och mindre sydda fartyg

har gjorts i Nordnorge som ger syn för sägen. Dessa fynd går tillbaka till 800-talet, till vår vikingatid, då man av källorna vet, att samerna hade mycket livliga kontakter med norr-männen. I staden Trondheims tidigmedeltida lager har man t ex hittat återanvända bitar av ett sytt fartyg som bör ha varit lika stort som Sigurds.

När vi åter möter samiska båtbyggare i källorna under 1500-talet, omtalas de bygga både jakter och skutor åt norr-männen. Det är högst troligt att detta var en gammal tradition.

När norr-männen koloniserade Nordnorge under tidig järnålder slog de sig i första hand ned på de nästan trädlösa öarna i havsbandet. Samerna var då de enda som bebodde älvmyrningar och fjordbottnar, där virket fanns. Från denna tid bör de därför kunna ha engagerats för att bygga såväl sydda båtar som (kanske) även järnklinkade, på beställning av sina grannar.

Kanske var det så som det samiska språket fick in så mycket nordiska ord som har anknytning till båtar. Det är en tilltalande förklaring, som avviker från uppfattningen att nordgermanerna överallt varit de teknologiskt mest avancerade.

När norr-männen slog sig ned i norr kom de troligen själva i sydda båtar, eftersom järnklinket ännu inte hade slagit igenom. Men de hade bast i sömmen, ett annat material än samerna, och delvis annan syteknik.

Givetvis påverkades båtbygget hos samerna också kraftigt av det nordiska. Det finns dock tillräckligt kvar av säregna former för att man skall kunna tala om en speciell samisk anpassning till natur och näringar. Vi får inte heller glömma

den starka påverkan som samerna rönt från öster, även om denna i avseende på båtbygget är något oklar.

Samerna fortsatte att bygga sydda båtar i Nordnorge framemot 1700, men övergick därefter när det gällde större fartyg till de nya teknikerna och därtill på alla plan. Det var inte bara sytekniken som försvann.

BÅTAR I INLANDET

Blott på små båtar överlevde sytekniken. Många fynd i de finska och särskilt de svenska lappmarketrna vittnar om de små båtarna blott för två man, eller en man med packning, som t ex beskrivs av Linné från 1732.

De används med förbluffande djärvhet av samiska försrännare i de svåraste vattendrag, berättar andra resenärer i Lappland. Som fulländade instrument för att förflytta samer och deras uppdragsgivare längs älvarna ned till marknader på höstarna och inom de vidsträckt skogslapska skatteländen levde de vidare in i 1800-talet. De tillhör alltså i första hand den skogssamiska jägar- och fiskartillvaron med mycket små renhjordar.

Inom de nordligare lappmarkerna, med dess specialisering på större renhjordar, byggdes tidigt stora båtar, både för användning på större sjöar och i älvarna. Redan vid 1600-talets slut var älvbåtarna i Tornedalen järnspikade. Detta var också den viktigaste samfärdsleden över Kölen i norr. Här trängde nyheter och utanförståendes krav in snabbare än eljest. Man kan tänka sig att mången lappmarksresenär av rädsla vägrat att ränna forsar i en båt som var sydd!

Fortsättning på sidan 10

SAMISKT BÅTBYGGE

Fortsättning från sidan 9

Det var samtidigt lättare längs sådana leder att få tag på järnspik och järnnaglar.

PÅVERKAN. OCH KULTURKONTAKTER

Tyvärr har vi inte funnit så många rester av dessa omvittnade större båtar som av de mindre. I varje fall är de inte tillräckliga för att man skall kunna resonera om likheter med andra. Man skulle dock kunna misstänka att de är starkt influerade från finskt håll, kanske från samer på finskt område. Det är från detta håll som den typiska samiska pulkan ursprungligen har införts.

Om de ryska samiska båtarna vet vi något mindre, men det framgår att de har vissa likheter med de ryska och karelska. I varje fall i havsmiljö är de mycket tungt byggda. Dessutom är inte bara borden sydda sinsemellan utan även spanten till borden (alltså inte på nordiskt sätt surrade till utsparade klampar i bordläggningen). Även här tycks det samiska dock ha bibehållit en viss egenart.

Eftersom vi inte har någon uttömmande kunskap om det yngre träbåtsbyggeriet i lappmarkerna kan vi inte heller säga så mycket om hur det samiska påverkat det nordiska. Samiska nybyggare var ju i vissa områden nästan lika talrika som nordborna. Eftersom deras

båtar var anpassade väl till den natur och de transportförhållanden där de redan levde kan nykomlingarna förväntas ha närmat sina egna båtformer till de samiska. Det ser man, tror jag, i vissa detaljer i senare lappmarksbåtar och inte minst i flottningsbåtarna.

Särskilt i flottningsbåtarna, som dock var större än de riktigt små samiska båtarna, märker man en tendens till samma spantform, främst i de nästan skottliknande för- och akterspanten. På dessa sattes sedan längs med båten tofter för roddare. Dessa spant och tofter är väl kända från fynd och beskrivningar ända sedan Linnés tid.

Det tycks också som om samer redan på 1600-talet kan ha byggt båtar åt vissa bönder i Västerbotten (*Granöns by vid Umeälven*) som hade sina fiskevatten uppe i den dåvarande lappmarken. Dessa båtar omtalas nämligen ha varit sydda, och det verkar otroligt att svenska 1600-talsbönder själva skulle ha sytt ihop sina båtar. Vi kan i så fall se detta som en parallell till samernas båtbygge åt normmännen.

SEGELFARTYG PÅ BOTTENVIKEN?

Ett frågetecken gäller slutligen Olaus Magnus uppgift från början av 1500-talet (*troligen från Torneå 1519, publicerad 1555*), att sydda fartyg, som han kallar "skutor" seglade på Bottenviken.

Är detta ett tecken på att samer

eller finska kustbor byggde sådana skutor? Eller gäller uppgifterna kareler som då färdades in till Torneområdet på de inre finska sjö- och älvsystemen?

FRAMTIDEN

Eftersom inget riktigt gammalt båtfynd i sin helhet bevarats från det samiska området, bara sådana i fragment, svävar vi ännu i ovisshet om en hel del viktiga detaljer och deras innebörd.

I en farkost speglar ju detaljerna en funktionell helhet. Inte heller är som påpekats det recenta båtbyggeriet tillräckligt dokumenterat.

Men med ökad medvetenhet om den samiska båtbyggnadstraditionens betydelse och höga ålder kanske vi bättre än tidigare kan lägga märke till när det görs nya fynd och se till att de dokumenteras och bevaras för framtiden. Det hoppas i varje fall författaren till denna artikel.

Det är svårt att tro att man inte med stort utbyte också skulle kunna bedriva maritim arkeologi i sjöar och älvar i norra Skandinavien

Litt:

Westerdahl, Christer: 1987

"Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart". Om äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering.

Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet nr 11. Umeå. Ny version av texten utan katalog på tyska i Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bremerhaven, 1996.

Författare:
Christer
Westerdahl