

STÄVKONSTRUKTION I NORRA EUROPA,
under sen järnålder och tidig medeltid.

Följande artikel är en sammanfattning av en C1-uppsats i arkeologi som jag skrev 1975, där jag typologiskt och konstruktionsmässigt behandlar ca 20 båtstävar från järnålder och tidig medeltid. Varför just stäven tas upp isolerad från båten i övrigt, är för att den i sig är avgörande för vilken form och funktion båten skall få. De behandlade stävarna är från sydvästra Norge, sydvästra Sverige, Danmark och norra Polen, ett någotsånär homogent kulturellt område.

De behandlade stävarna är i stort sätt alla som hittats i det nämnda området från den perioden. Stävarna kommer från följande båtfynd: Nydamfyndet, ekskeppet (dat till ca 300 e kr), Kvalsundsfyndet, den lilla båten (dat till någonstans mellan dat för Nydam- och Osebergsfyndet), Frauenburgsbåten (dat till tidig vikingatid), Osebergskeppet (dat till ca 800 e kr), Gokstadsskeppet (dat till 850 - 900 e kr), Danzig-Ohrabåtarna I, II och III (dat till 900-talet e kr), Skuldelevsskeppen I, II, III och V (dat till 950 - 1050 e kr), Galtabäcksbåten (dat till vikingatid eller tidig medeltid) och Falsterbobåten (dat till tidig medeltid). Utöver dessa har jag tagit med några lösfynd av stävar, som gjorts i norska myrar. Dessa är odaterade men överensstämmer typologiskt med det övriga materialet.

Typologiska element.

Laskning. Det finns två huvudtyper av laskning mellan köl och stäv samt mellan de olika stävdelen. Hos de två äldsta båtarna förekommer horisontell lask mellan köl och stäv. Alla övriga laskar i materialet är vertikala.



Lasken mellan köl och stäv på Nydamskeppet

Spunning. Detta är en utskuren fals som går längs den del av stäven där bordplankorna är fastspikade. Den skall underlätta fästandet av bordändarna. Spunning är ett relativt ålderdomligt element i materialet. Den förekommer i övervägande del hos de äldre båtarna. Ekskeppet från Nydam, den lilla båten från Kvalsund, Osebergs- och Gokstadsskeppet samt Frauenburgsbåten har spunning på stävarna. Även ett av de norska myrfynden har spunning.

Hak på stävens insida. Några av båtstävarna i materialet har "trappstegsformad" insida. Dessa trappsteg, eller hak, är till för att anslutningsytan mellan stävstock och bordhalsar skall bli större. På detta sätt blir övergången mellan stävstock och bordhalsar starkare. Samtliga båtar i materialet, utom de fyra äldsta, har sådana hak där kölborden ansluter. Danzig-Ohra II:s förstäv har dessutom haft ett hak för den översta bordgången. De två bevarade stävdelen från Falsterbobåten har tre hak var. Förmodligen har den övre stävdelen, som aldrig återfanns, också haft hak på insidan. De norska lösfynden visar också spår av sådana avsatser på stävstockens insida.



De bevarade stävdelen från Falsterbobåten

Stävar med v-sektion. På några av stävarna i materialet utgör det övre partiet en s k v-sektion. Den måste ses som en vidareutveckling av stäven med hak på insidan. Man gör anslutningsytan mellan bordhalsar och stäv ännu större genom att göra stävstocken bredare. Tvärsnittet i stävens övre parti blir därigenom v-format. För respektive akter är relativt "bulliga" på båtar med dessa stävar. Det medför att borden måste böjas kraftigt framme vid stäven, och att många bord måste samlas på den relativt lilla yta som stäven utgör. Hade man en vanlig stävstock, som exempelvis den på Osebergskeppet, skulle man tvingas att göra borden mycket smala i ändarna för att alla skulle få plats på stäven. Detta undviks då man använder en stäv med v-sektion. Här "möts" borden av stäven innan de smalnat av allt för mycket. De stävar som har v-sektion är framför allt Skuldelevskeppen. På dessa båtar kan man dessutom nita fast borden i stäven då man här har holkat ur den inre delen av denna. Danzig-Ohra I:s stäv har en s k slutet v-sektion och där måste borden naglas fast.



Akterstäv från Skuldelev I

Urholkning av stävens insida. Nydamskeppets stävar har innerkanten urhoikad. Detta har skett för att man skall kunna nita fast bordplankorna i stävarna, precis som man har gjort på Skuldelevsskeppen. På de övriga båtarna naglade man fast borden på dessa ställen.

Det är intressant att se var de typologiska elementen uppträder i materialet. Elementen tycks vara bundna till båtstävar från samma tidsepok. Horisontell laskning finns endast hos de två äldsta båtarna i materialet. Ser man dessutom på att fynden är gjorda på två från varandra avlägsna platser, så kan man inte hävda att typen av laskning är geografiskt betingad. Alla de andra behandlade stävarna har vertikala laskar.

Spunning på breddsidornas innerkanter ger också ett ålderdomligt intryck. Det finns endast hos de äldsta stävarna i materialet.

De två äldsta båtarna har inte haft något hak i övergången mellan kölplankor och stäv. Det här med trappformig innerkant på stäven verkar vara någonting som kommer någon gång under vikingatidens början, för att vidareutvecklas och nå uttryck i stävar med v-sektion, som de på Skuldelevsskeppen, och den trappstegskonstruktion som stäven på Fals-terbobåten har.

Stävvinkeln i vattenlinjen.

En farkost är sjöduglig om den är lämpad för sitt ändamål. Den skall ha tillräcklig styrka och hållbarhet, ha god flytbarhet och uppföra sig väl i sjön. Egenskaperna måste dock alltid ställas i relation till farkostens avsedda användning. Här spelar stäven en avgörande roll. I allmänhet gäller, att ju starkare stävens lutning är i vattenlinjen, desto slankare är båten. En slank båt med spetsiga stävar är lättare att ro än en bred båt med ett trubbigt stävparti. En bred båt har däremot stadigare gång i sjön, tål större segelyta och tar mer last.

Genom att mäta stävens vinkel i vattenlinjen och jämföra den med båtens längd/bredd-förhållande, kan man få fram huruvida båten lämpligast roddes eller seglades. Dessutom kan man se om båten var en bra och snabb seglare, lämpad till trupptransport o dyl, eller om den bäst kunde användas till att forsla stora och tunga laster.

Vad mitt material anbelangar gäller i stort följande: I de båtar vars

stävar har starkast lutning kan man inte hitta några spår efter master eller riggdetaljer. De två äldsta båtarna i materialet ingår i denna grupp. Dessa är dessutom från en tid då man förmodligen inte kände till seglingskonsten här i Norden. De båtar där stävarna reser sig starkast i vattenlinjen är också de förhållandevis bredaste. Dessa är också de yngsta, från en tid då handeln utvecklades i allt större omfattning och behovet av ordentliga lastfartyg började göra sig gällande. Mellan dessa båda grupper förekommer ett antal båtar som varit segelbärande, men inte lika otympliga i sitt utformande som de breda lastbåtarna från tidig medeltid. De dateras alla till vikingatid och har varit lämpliga för transport av lätt last. Enligt allmän uppfattning är det ju sådana båtar, snabba och ora seglare, som dominerar i våra vatten under vikingatiden.

Här kan man alltså genom att studera båtstävarna ur två olika synvinklar få fram data som binder båtarna till olika tidsepoker och olika funktioner. I grova drag kan vi se hur utvecklingen i samhället återspeglas i båtkonstruktionen. Under järnåldern ökar behovet av kontakter över allt större geografiska områden. Handeln ökar och stater börjar bildas. Detta ställer också krav på kommunikationsmedlen. Resultatet av dessa krav kan vi bli a utläsa i utvecklingen av en sådan viktig konstruktionsdetalj som båtstäv utgör.

Litteratur

Christensen jr, A, E: Gokstadskipets stevner, Universitetets oldsaksamling arkiv 1958 - 1959. Oslo 1960.

Haasum, S: Vikingatidens segling och navigation. Stockholm 1974.

Norman, P: Stävkonstruktion i norra Europa, under sen järnålder och tidig medeltid, Träutöen, Föreningen Allmogebåtar, nr 15 1977.

Uisen, U och Crumlin-Pedersen, U: The Skuldelev ships (II), Acta Archaeologica XXXVIII/1967. Köpenhamn 1967.