

Med kanot till bäverns rike

Av Rune Edberg

Inledning

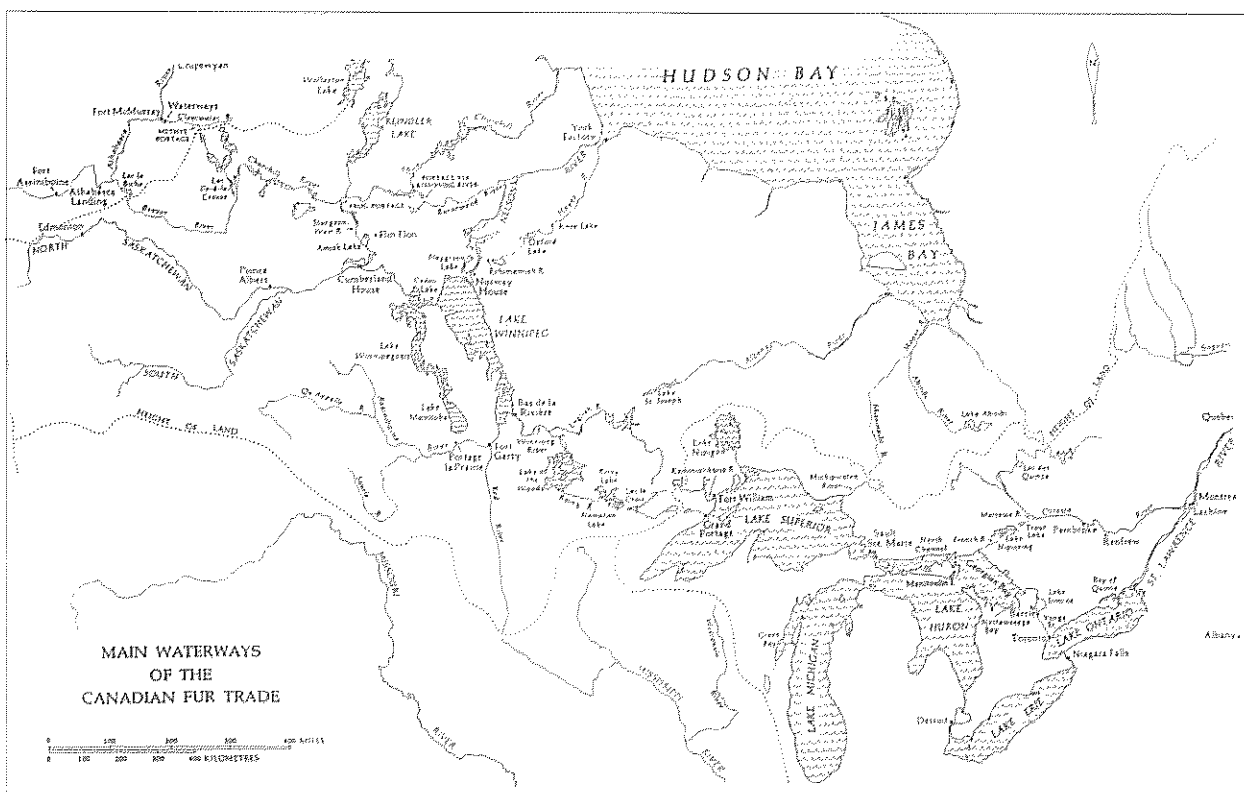
Pälshandeln i Nordamerika började i liten skala på 1600-talet då enstaka äventyrare sökte sig uppför St. Lawrence-floden till de stora sjöarna (Great Lakes) och sedan vidare norr- och västerut. De följdes så småningom av skinnhandelskompaniernas transportarbetare, *les voyageurs*, som i många generationer fraktade skinnen från de indianska fångstområdena ner till auktions- och marknadsplatserna i Montreal och på andra håll i östra Kanada och USA.

På 1700- och 1800-talet spanns successivt norra och västra Nordamerika in i ett nät av många hundra mil långa flod- och sjövägar, trafikerade med näverkanoter. Det var med hjälp av dessa paddelfarkoster, ursprungligen utvecklade av de inhemska skogsindianerna, som euro-

péerna och deras kompanier koloniserade den vidsträckt nordligaste delen av kontinenten.

Den dominerande varan var bäverskinn, som allt ivrigare efterfrågades av filtmakare i hela den civiliserade världen. Modet föreskrev mjuka, bredbrättade hattar, och dessutom började man utrusta arméer med filtstövlar. För att göra bra filt krävdes ullhår av bäver. För finare skinn som mink, mård, utter, hermelin, räv och lo fanns det dessutom alltid säker avsättning till mycket höga priser (Andersson 1977:103f; Morse 1969:15f; TCE 1985, Fur Trade).

Det nät av handelsvägar som successivt växte fram hade sina bestämda geologiska förutsättningar. Den kanadensiska urbergsskölden avvattnas genom ett finmaskigt system av sprickdalar som i sin tur mynnar ut i flodarterer



Figur 1. Vattenvägar i den kanadensiska pälshandeln. De prickade linjerna markerar gränserna mellan (räknat från nordväst) Athabascasjöns, Winnepegsjöns och Övre sjöns vattenområden samt platserna för de viktigaste och längsta portages. Skala 1:20 000 000. Efter Morse 1979.



Figur 2. Tre *Canot de maitre* i dimma på Övre Sjön. Observera akterpaddlaren – *le gouvernail* – med sitt styrgrepp på paddeln och den utstickande toppen på den nedtagna masten. Efter en oljemålning av Frances Ann Hopkins 1869 (publiceras med tillstånd av The Glenbow Museum, Calgary, Kanada).

vid sköldens rand. Inom området finns tre skilda geologiska bäcken – Övre sjöns (Lake Superior), Winnipegsjöns och Athabascasjöns – och passagerna över vattendelarna mellan dessa var nycklarna till transportsystemet (Morse 1979:27f). Detta kom också att omfatta två skilda zoner: en nordlig–västlig med större eller mindre insjöar, floder, åar och bärställen – *portages* – samt en sydlig–östlig med stora öppna vatten på Övre sjön, Huronsjön och Ontariosjön, senare också Hudsonviken (figur 1).

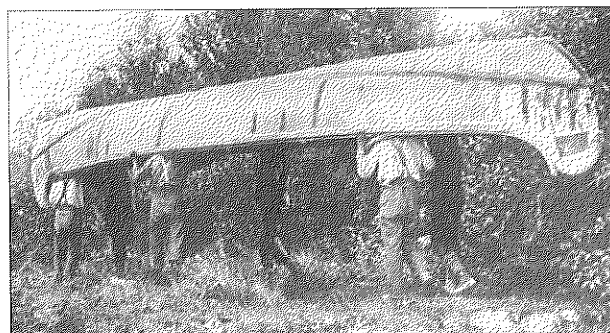
Pappersbjörk och tuja

Kanoternas skal gjordes av näver från pappersbjörken *Betula papyrifera* vars lätt flagnande, kraftiga bark kunde flås av i stora, sammanhängande sjok. Denna art växte allmänt längs floderna så reparationsmaterial fanns oftast nära till hands. Stommen gjordes av tuja *Thuja occidentalis* och konstruktionen syddes ihop med rottågor från svartgran *Picea mariana*. I nödfall kunde andra trädslag användas men kanoterna fick då sämre egenskaper och gick lättare sönder. Sömmarna tätades med kåda.

Kanoterna tillverkades i pälshandelns första skede alltid av indianbefolkningen utifrån dess traditionella hantverkskunnande, men förstärktes och förstorades efter europeernas specifikationer. När handeln sedan ökade började bolagen masstillverka kanoter i egen regi.

Som ett svar på de olika transportkraven utvecklades

också många olika typer av kanoter. För flodtransporterna använde North West Company en mindre kanot, kallad *Canot du Nord* eller *North Canoe*. Den var cirka 8 meter lång, vägde 130–150 kilo och hade vanligen fem–sex mans besättning. En större kanot, ofta betecknad som *Canot de Maitre* eller *Montreal Canoe*, användes vid transporter över stora öppna vatten. Den var cirka 12 meter lång, vägde 270–300 kilo och hade vanligen 8–10 man ombord. Denna kanotyp var alltid utrustad med hjälpsegel med fällbar mast. För expressfärder med passagerare och post, utan last, fanns också en medelstor kanot, som kallades "bastarden", *Canot Batard* (Adney & Chapelle 1964; Thompson 1969:41f; Morse 1979:7f) (figur 2–5).



Figur 3. Sex man bär en fyrafamnar kanot över ett *portage* vid Ottawa-floden. Foto från omkring 1902, efter Adney & Chapelle 1964.



Figur 4. Pälshandelskanoter på Missinaibifloden. Foto från 1901. Efter Adney & Chapelle 1964.

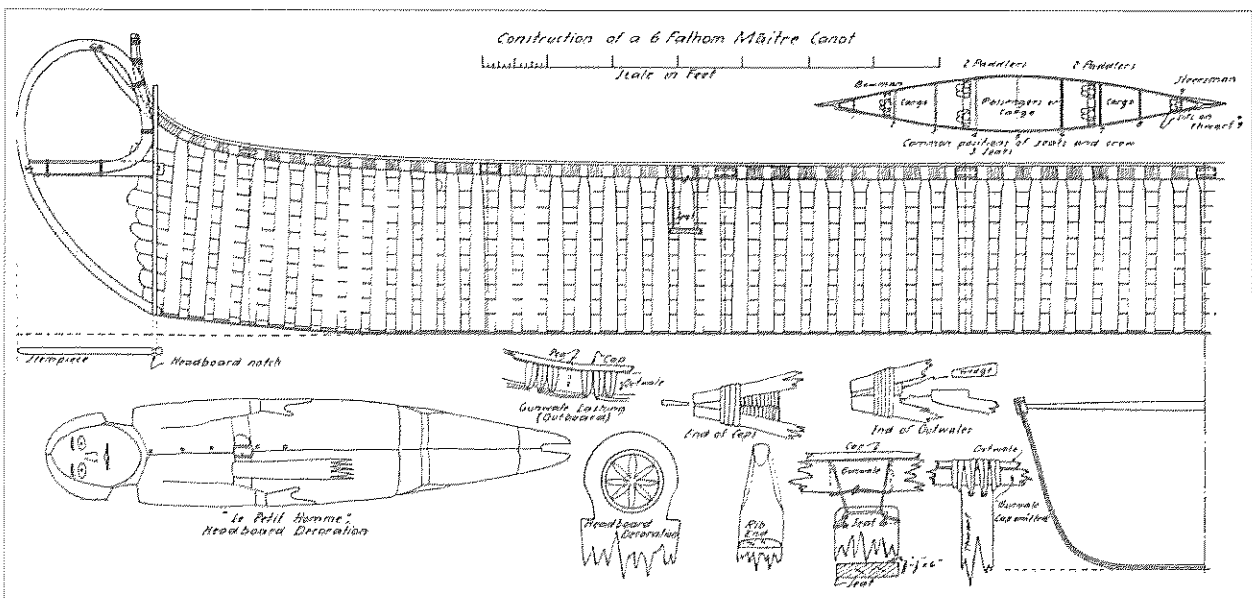
Vid 1700-talets slut byggde North West Company sin organisation på två skilda "kanotbrigader" utrustade med olika typer av kanoter. Vid gränsen mellan de två transportzonerna byttes last, proviant och varor, en procedur där också vilda danstillställningar, hårdsupande och blodiga slagsmål stod på programmet (Thompson 1969).

200 mil på en månad

Under goda förhållanden kunde en lastad kanot hålla en genomsnittsfart på omkring 8 kilometer i timmen och tillryggalägga upp till 200 mil på en månad, långt bättre än vad en roddbåt med samma besättning och last kunde väntas göra. Kanoterna i sig var i förhållande till sin storlek mycket lätta men lasten kunde vara desto tyngre. Farkosterna stuvades hårt och ett så lågt fribord som sex tum accepterades. Skinnen var packade i 40-kilosbalar och en *Canot du Nord* tog 25–30 sådana balar eller

drygt ett ton effektiv last, en *Canot de Maitre* 65 balar eller omkring 2,5 ton. Dessutom måste energirik proviant – helst fläsk eller den speciella indianska buffelkött-och-fettblandningen *pemmikan* – för många veckors färd medföras. Hos North West Company fick varje *voyageur* ta med sig högst 18 kilo personligt bagage vilket också satte en gräns för lönande privathandel. Hudson's Bay-kompaniet förbjöd senare sina besättningar helt att idka egna affärer vid sidan om bolagets.

På grund av den stora tyngden undvek *les voyageurs* helst bärning och försökte så långt som möjligt hålla ekipaget i vattnet. Uppströms, då kanoterna var fullastade med handelsvaror som efterfrågades av indianerna, brukade besättningen staka fram kanoten genom de enklare forsarna och tåga (dra med rep från land) genom de svårare. Nedströmsforsar vadades eller tågades. Om nödvändigt lyftes hela eller delar av lasten först ur.



Figur 5. Konstruktion, detaljer och utsmyckning av en sexfamnars pälshandelskanot *Canot de maitre* avsedd för transporter på Great Lakes och andra stora vatten. Efter Adney & Chapelle 1964.

Varje besättningsman väntades vid bärställena axla två 40-kilosbalar i taget. Sex sådana bördor per man var det normala. Vid varje ställe fick därför varje *voyageur* därmed gå minst tre vändor bara för lasten. Effektiv tid vid varje *portage* blev därför enligt den kanadensiske forskaren E W Morses beräkning endast 800 meter i timmen, och då måste man ändå addera den tid det tog att bära kanoter och bagage, så bärställena försinkade framfarten betydligt (Morse 1979:8).

Färderna blev också längre och längre för varje år. Dels utrotades bävern successivt, dels var djurens skinn bättre ju längre åt norr man kom. Bärställena blev därför fler och fler. Från Övre sjön till Rainy Lake uppe vid porten till bäverlandet var det, enligt John Macdonnells uppgifter från 1793, sammanlagt 37 *portages* och däriifrån vidare till Winnipegsjön ytterligare 59. När Simon Fraser 1808 som förste europé färdats i kanot från S:t Lawrence hela vägen till Stilla havet hade han räknat till 100 passerade bärställen. Sista biten störtade Fraser sig ner på en häftigt forsande flod i en kanjon i Cariboobergen, en flod som mynnar vid dagens Vancouver och som nu bär äventyrarens namn. Fast Fraserfloden visade sig hopplös ur kommersiell synpunkt: "Jag bedömer en färd utför som en säker död i nio fall av tio. Jag ska därför inte längre tala om den som en farbar flod" skrev Hudson's Baykompaniets chef George Simpson 20 år efter Frasers färd (citatet efter Andersson 1977:112).

Korta och långa bärställen

Lyckligtvis var de flesta av bärställena i Kanada relativt korta, från några hundra meter till någon eller några kilometer. Henry Hind publicerade 1860 en noggrann beskrivning över kanotvägen från Övre sjön till Winnipegsjön. Sträckan var enligt hans uppmätning 208 engelska mil, varav 16 engelska mil var ofarbara och bäring därför enda möjligheten (Thompson 1969:151f).

Men enstaka bärställen, däribland de som förde över de stora vattendelarna, var betydligt längre. Det viktiga bärstället mellan Övre sjön och Duvfloden (Pigeon River), som överbyggade vattendelaren mellan Övre sjöns och Winnipegsjöns flodområden, var känt som Grand Portage. Det följde en gammal indianstig och var 8 1/6 engelsk mil, cirka 13 kilometer, långt. Uppmätningen gjordes 1798. Äldre uppgifter talar om 10 eller 12 engelska mil. Passhöjden låg cirka 200 meter över Övre sjöns yta och stigen gick över mycket brant och besvärlig terräng varför man under barmarkssäsongen varken kunde använda hästar eller oxar utan allt måste bäras av människor. Hästar användes dock i viss utsträckning vintertid, och då för att dra slädar.

En uppgift från 1775 gör gällande att det var sju dagars svårt och farligt arbete att vid Grand Portage bära över allt gods och alla förnödenheter som på våren skulle upp till fångstmarkerna. Andra källor uppger att hela omlastningsproceduren tog 15 dagar eller upp till månad. När lantmätaren Joseph Delafield och hans drängar 1823 passerade Grand Portage tog det dem 3 1/2 dag att korsa bärstället, vars dryga 8 miles långa stig var uppdelad i 16 avsnitt och rastplatser. Delafield hade då ändå inte några varor med sig utan bara sina instrument, bagaget och kanoterna (Thompson 1969:21f, 65, 78, 126f).

Ett annat berömt bärställe dit North West Companys *voyageurs* på 1780-talet trängde fram, var Portage La Loche, också känt som Methye Portage, i dagens provins Saskatchewan. Det var 20 kilometer långt och ledde från Churchillfloden till Athabascafloden, över vattendelaren mellan Hudsonvikens vattenområde och Stilla havets (Morse 1979).

Romantisk kolonialpolitik

Nuförtiden har det uppstått ett romantiskt skimmer kring denna kanadensiska pionjärepok, då kanoterna öppnade en kontinent. Liksom vi svenskar har våra tre kronor, dalahästar och vikingaskepp har man i Kanada sina lönnlöv, ridande poliser och – kanoter. Förutsättningen för verksamheten var dock rent kolonial. Indianerna inte bara fångade bytesdjuren och beredde skinnen, de var också villiga att i utbyte ta de knivar, yxor, kopparkittlar, synålar, gevär, kulor, krut, tyger, tobak och andra manufakturvaror som kompanierna erbjöd. Tillsammans med skinnuppköparna kom också missionärerna, de smittsamma sjukdomarna och alkoholen som var och en på sitt sätt bidrog till att urbefolkningen inlemmandes i den nya ekonomiska och politiska strukturen. På 1800-talet berövade sedan ett system med fördrag och reservat för gott indianerna deras självständighet.

Vissa forskare anser att Kanada i indianfrågan har ett renare samvete än USA där, omkring 1800, den allmänna parollen löd "endast en död indian är en god indian". De hävdar att den kanadensiska pälshandeln byggde på partnerskap och understryker att det var indianerna som visade de vita vägen till pälsriket. De jordbrukande, välorganiserade irokeserna var också de första mellanhänderna i skinnhandeln. De köpte upp skinn av de nomadiserande skogsindianerna och sålde vidare till de vita uppköparna. Kritiker säger att Hudson's Baykompaniet beröms i den officiella historieskrivningen för att ha skapat fred i skogarna i norr, men att bolagets syfte endast var att exploatera människor och naturtillgångar. Det skapade

snabbt ett ytterst profitabelt monopol och pacificerade lokalbefolkningen med hjälp av våld, religion och sprit (Morse 1979; TCE 1985, Fur Trade; Andersson 1977:103f).

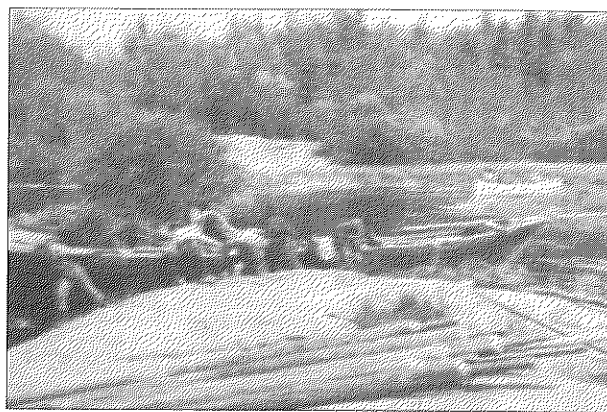
Les voyageurs skulle nog inte heller själva ha gett mycket för all den nostalgi som deras resor och hela skinnhandeln omges med i dag, för de hade ett oerhört slitsamt och farligt arbete och blev inte gamla. När de slog läger och gjorde upp eld efter dagens etapp var det inte precis frågan om att sitta och mysa och spela luta. Elden behövdes för att värma maten men denna tvingades de ändå lika ofta äta kall. För viktigare än att få varm mat var att kunna smälta kåda och beck för att laga kanoten inför morgondagens färd. Att som *les voyageurs* alltid försöka hålla kanoten i floden, också i ganska svåra forsar, hade sitt pris. Drunkning och krossår var vanliga dödsorsaker. De förolyckade begravdes på stället. Gamla dagböcker berättar om att man vid vissa forsar kunde se begravningsplatser med 20–30 kors. De monstruöst tunga bördorna slet också på männen. Den häftiga buk-inflammation som ofta uppstår efter bräckbristningar var fruktad. Den gick inte att bota utan ledde till en säker, plågsam död (Morse 1979:5f; Adney & Chapelle 1964:142f).

Ersattes med roddbåtar

Att kanoterna var lätta var en nödvändig förutsättning för trafiken, men konstruktionen hade nackdelar. För det första var de mycket ömtåliga och normalt utslitna efter en enda resa fram och tillbaka till bävermarkerna. De krävde också ständigt underhåll under resorna. För det andra krävdes en mycket skicklig och samövad besättning, inte minst för att undvika haverier (Morse 1979:22f).

Medan fransmännen var pionjärer på de stora sjöarna, öppnade engelsmän successivt upp samma marknad med utgångspunkt från Hudsonviken i nordöst. Hudson's Bay-kompaniet kom efter det franska militära nederlaget i Nordamerika att lägga under sig North West Company och de andra rivaliserande bolagen och upprätta ett formligt skinnhandelsmonopol.

Hudson's Bay-kompaniet ersatte för övrigt under 1800-talet på många håll kanoterna med roddbåtar. Utgångspunkten var en båttyp som var i bruk på Albanyfloden och som i Hudsonbolagets tjänst kom att kallas för Yorkbåten (figur 6). Det var en plankbyggd snipa, flatbottnad, med raka eller rundade skrovsidor. Yorkbåten var mycket stryktålig, kunde bemannas av immigranter från Orkneyöarna som inte förstod sig på kanotpaddling men var skickliga roddare och den kunde föra mer segel, gå högre i vind och bära mer last per besättningsman än de största



Figur 6. Besättningen på en av Hudson's baykompaniets Yorkbåtar baxar fram sin farkost på ett trångt ställe. Efter *The Beaver*.

kanoter. Yorkbåtar sattes in bland annat på Winnipegsjön och längre i nordväst. Vid Portage La Loche hade Hudson's Bay-kompaniet flottor av Yorkbåtar liggande på ömse sidor om bärstället och varorna bars över vattendelaren. Yorkbåten, som till skillnad från kanoten var för tung för att kunna bäras, måste släpas eller vinschas fram vid kortare bärställen. Det gick någotsånär där terrängen var jämn, men var ett stort handikapp vid floder i kuperad terräng. Vissa flitigt utnyttjade korta *portages* försågs därför med ett slags fasta rullbanor.

John Franklin, senare berömd polarfarare, har beskrivit sina vedermödor när han 1819 färdades med en Yorkbåt uppströms den forsrika Hillfloden på väg norrut. Det var stakning, tågning och lyft varje dag och när det var som besvärligast loggade man endast 2 kilometer per dygn.

Också större farkoster användes i pälshandeln. North West Company hade skonare som trafikerade de stora sjöarna med livsmedel och handelsvaror upp till Grand Portage och som tog skinnlast på återvägen, men merparten av skinnen transporterades trots detta med *Montreal Canoes* på Ottawafloren ända ner till auktionsmarknaderna. Senare användes på Hudsonviken också ångfartyg (Thompson 1969:66f; Morse 1979:23; Williams 1983).

Näverkanoter förekom i skinntrafiken så sent som omkring sekelskiftet 1900. När de sedan försvann, gjorde de det utan att lämna nämnvärda materiella spår. Inte en enda kanot finns bevarad åt eftervärlden på något museum. De rekonstruktioner som gjorts utgår från skisser, foton och modeller samt några ritningar, som av en slump kommit att sparas, och intervjuer gjorda i början på 1900-talet med några få indianer, som i sin ungdom byggt kanoter på traditionellt vis (Adney & Chapelle 1964:153).

Avslutning

Det var bolagsorganisationen som var förutsättningen för den storskaliga långdistanstrafik som präglade den nordamerikanska päls handeln. Bolagen, med kunglig eller statlig koncession från kolonialmakter i ryggen, representerade den finansiella och vid behov också den politisk-militära styrka som krävdes för att skapa kontinuitet i affärens. Det var också i och med européernas ankomst som en verklig avsättningsmarknad öppnade sig för skinnen.

Existensen av en traditionell lokal kanotbyggartidning, liksom av arten *betula papyrifera* med dess tjocka smidiga bark som gjorde det möjligt för bolagen att öka kanoternas storlek, var en mycket gynnsam faktor. Införandet av Yorkbåten visar emellertid att kanoternas roll som lastbärare kulminerat också innan förbränningsmotorn kom att göra sitt segertåg på sjöar och floder.

De nordamerikanska förhållandena är givetvis högin-tressanta i sig själva, men ett studium öppnar dessutom möjligheter att söka efter jämförelser, analogier och förklaringar som kan användas i tolkningen av motsvarande utveckling som i äldre tid ägde rum i det arktiska Europa och i det eurasiska tajgabältet. Till exempel var 600-talets

sassanidiska Persien en stor avnämare av skinn, som sannolikt härrörde från de nordliga områden som senare kom att ingå i furstendömet Novgorods fångstmarker (Martin 1986:86ff) eller till och med också från Skandinavien. Men källorna är här, i jämförelse med den väldokumenterade nordamerikanska utvecklingen, mycket knappa.

|| Rune Edberg är arkeolog och forskare

Referenser

- Adney, E.T. & Chappelle, H.I. 1964. *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*. Washington.
- Andersson, H. 1977. *Taiga och tundra*. Stockholm.
- Martin, J. 1986. *Treasures of the Land of Darkness. The Fur Trade and its Influence in Medieval Russia*. Cambridge.
- Morse, E.W. 1979. *Fur Trade Routes of Canada. Then and now*. 2nd ed. Toronto.
- TCE 1985: *The Canadian Encyclopedia*. Edmonton.
- Thompson, E. N. 1969. *Grand Portage. A History of the Sites, People and Fur Trade*. Washington D.C.
- Williams, G. 1983. The Hudson's Bay Company and the Fur Trade: 1670–1870. *The Beaver*. Special Issue. Winnipeg.