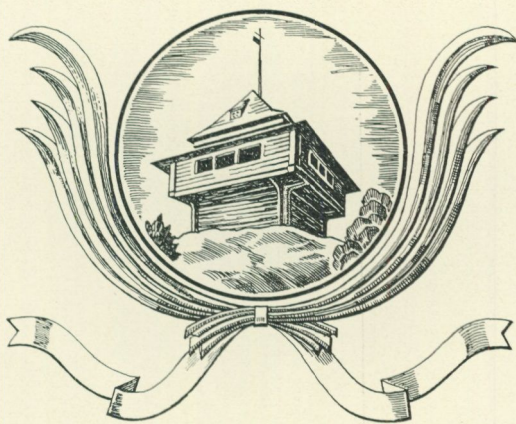




**NORDISKA MUSEETS
OCH SKANSENS ÅRSBOK**
1 9 3 2

NORDISKA MUSEETS
OCH SKANSENS
Å R S B O K
F A T A B U R E N



1 9 3 2

Redaktion:

ANDREAS LINDBLOM · GÖSTA BERG · SIGFRID SVENSSON

Årsbokens omslag, som visar ett parti av Skogaholms herrgård samt titelvignetten, som återger Björkviksfatburen, äro tecknade av amanuensen Gotthard Gustafsson.



Tryckt hos Victor Pettersons Bokindustriaktiebolag
Stockholm 1932



VIKINGASKEPPENS ÄTTLINGAR I SVENSKA FARVATTEN

AV ERNST KLEIN.

Det är skada, att Sveriges jord i motsats till Danmarks och Norges hittills icke velat lämna något tillbaka av de farkoster, för vilka svearna dock tidigare än något annat nordiskt folk varit berömda. Sannolikt beror det icke blott på en tillfällighet, att det just är på tal om svearnas stammar, som den romerske hävdateknaren Tacitus omkring 100 år efter Kristi födelse offrar ett helt stycke av sin bok om germanerna på beskrivningen av de nordliga barbarernas båtar. Dessa räknas nämligen som en alldeles särskild maktfaktor hos svearna, och detta icke minst tack vare deras ändamålsenliga byggnadssätt.

Vignett. Fig. 1. Snipa med sprisegel i Fågelsundet, Hållnäs socken, Uppland. Filmfoto Nordiska museet 1929.

De ha nämligen, säger Tacitus, stävar i båda ändarna, så att de kunna framdrivas lika väl åt ena som åt andra hållet. Denna rörlighet förstärkes ytterligare därav att åroarna icke äro ordnade i fasta lägen och att roddret är flyttbart.

De märkliga fynd av båtar från järnåldern, i ett fall säkert åtskilliga århundraden äldre än Tacitus, i andra fall från tiden för det romerska rikets upplösning ända upp till den redan mer än halvt historiska vikingaåldern, som gjorts på danskt och norskt område, bekräfta som bekant i stort sett Tacitus' utsagor. De äldsta av dem äro större eller mindre roddfartyg. Först med vikingatidens begynnelse finner man spår av att även segel använts.

Trots bristen på jordfunna fartyg i Sverige sakna vi icke alla möjligheter att bilda oss en föreställning om förhistoriska svenska båtar. De äldsta av dessa vittnesbörd äro de svärtydda skeppen på hällristningarna, av vilka de äldsta nå tillbaka till bronsåldern, de yngsta möjligen till förromersk järnålder. Ungefär samtida med den äldsta danska båt av något så när »modärn» form, som finnes kvar, det s. k. Nydamsskeppet, är en uppländsk bildsten från Häggeby, som visar en stor roddsnipa av likartad typ. Jämnlöpande med norska båtfynd från folkvandrings- och vikingatid äro många utomordentligt upplysande, tyvärr hittills ännu icke tillräckligt studerade skeppsbilder på gotländska bildstenar.

Under de senaste åren ha Uppsalaarkeologerna med stor noggrannhet sökt göra iakttagelser rörande de helt och hållet förmultnade båtar, som i enlighet med ett just i det centrala Uppland under tiden från omkring 600 till omkring 1000 vanligt gravskick nedsatts i en serie gravar vid Valsgärde i närheten av Gamla Uppsala. Genom att noggrant mäta in läget av alla nitar och beslag som utgöra de försvunna båtarnas enda rester, har man här haft möjlighet att utföra förvånansvärt säkra och i många avseenden upplysande rekonstruktioner.

Tar man ytterligare till hjälp de visserligen rätt summariska men dock icke alldeles betydelselösa upplysningar, som s. k.



Fig. 2. Snipa från Singö, Uppland. Foto Nordiska museet 1929.

skeppssättningar från skilda förhistoriska perioder kunna giva, är Sveriges bidrag till kännedomen om forntidens nordiska fartyg icke så obetydligt, som det i jämförelse med de stora skeppsfynden på andra håll först kan förefalla.

Emellertid är detta material ingalunda det enda, genom vilket vi kunna öka fornkunskapen på detta område. Den genomforskning av inhemsk svensk kultur, som är en av Nordiska museets huvuduppgifter, har tyvärr endast sedan ganska få år tillbaka och med alldeles otillräckliga krafter inriktats på studiet av den svenska allmogens båtbyggnadstraditioner. I samband med en

undersökning av äldre tiders fiskemetoder vid vår östkust och våra insjöar har dock redan så pass intressant material kommit i dagen, att det kan vara skäl att framlägga några på detta sätt vunna rön, om icke för annat, så för att visa vad man har rätt att vänta av ett fortsatt arbete efter de nu uppdragna linjerna. Syftet med de följande sidorna skall då vara att fästa uppmärksamheten vid några karakteristiska detaljer hos svenska allmogebåtar, vilka synas stå i obrutet traditionssammanhang med de forntida farkoster, som redan på Roms tid behärskade det Baltiska havet.

Genom Tacitus och fornminnena veta vi, att den typiska båtformen hos oss varit snipan. Hos en sådan båt äro båda hälfterna från midskepps räknat tämligen lika, fig. 2. Framför allt har den typiska svenska båten sålunda haft akterstäv, ej akterspegel, och denna stäv har varit ansluten till båtsidorna under något så när samma vinklar som förstäven, sålunda ej så, att båtens akter varit rundad. Ett annat mycket väsentligt drag är det, att stävarna alltid utgöra en direkt fortsättning av kölens linjer och sålunda icke, såsom på många sydliga båttyper, äro mer eller mindre vinkelrätt ställda på kölens tvärt avskurna ändar. Denna mjuka övergång från köl till stävar är ett urgammalt nordiskt drag, som finns redan på Nydamsskeppet, medan den andra typen, som i våra dagar är hemma även på vår västkust, har anor så långt tillbaka som till den tidiga järnåldersbåten från Hjortspring på ön Als och sannolikt även till de båttyper som hällristningarna avbilda. Våra svenska snipor ha sålunda en minst femtonhundraårig tradition bakom sig i fråga om de väsentligaste formgivande faktorerna.

Vad bredd och längd beträffar, finnas även vissa karakteristiska drag, som icke övergivits. Jämför man en typisk gammaldags svensk båt med dess motsvarigheter i nordvästra Tyskland eller Holland, ser man strax, att våra båtar i regel äro mycket smalare. Visserligen har detta drag i forna tider varit ännu mera utprägladt. Nydamsskeppets längd är 6.5 gånger dess bredd. En från vikingatiden härstammande, 8 m. lång båt

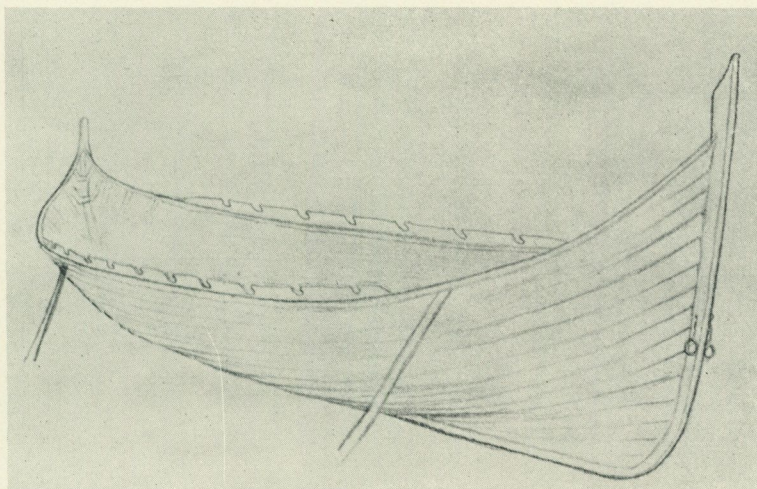


Fig. 3. Kyrkbåt från Siljan. Teckning av E. Winge. Nordiska museet.

från Valsgärde visar förhållandet $1 : 5.7$. Svenska båtar från Östkusten hålla sig i allmänhet någonstans mellan $1 : 3$ och $1 : 4$. Undantag finnas likväl även i våra dagar. Sålunda äro de stora kyrkbåtarna, som ännu finnas kvar i Siljanstrakterna utomordentligt smala i förhållande till sin längd, fig. 3. En av dem visar en längd som mer än sju gånger överstiger bredden. En likartad kyrkbåt från Hälsingland visar proportionerna $1 : 6.5$, d. v. s. exakt samma som Nydamsbåten. Men dessa kyrkbåtar ha varit byggda för alldeles speciella syften, nämligen att i gott väder på insjöar forsla största möjliga antal passage-rare med högsta möjliga fart en relativt kort sträcka. Särskilda förhållanden, framför allt kravet på grundgående, lätthet och smidighet, ha gjort älvbåtarna i övre Norrland extremt smala, fig. 4. Måhända ha liknande skäl medverkat till de från vår synpunkt ovanliga och egendomliga proportionerna hos några av forntidsbåtarna. Andra, t. ex. Osebergs- och Gokstadsskeppen äro icke tillnärmelsevis så smäckert byggda; det förra är $1 : 4.66$.

De ålderdomliga allmogebåtarna äro, liksom forntidsfartygen ända från Nydamsskeppet, klinkbyggda. Som bekant består denna konstruktion däri, att båtsidornas bräder läggas med kant över kant, så att närmast övre varv delvis täcker närmast undre. Redan före vikingatidens början har man i Norden börjat sammanfoga borden med hjälp av järnnaglar, nitade på insidan över en särskild liten bricka. Denna omsorgsfulla nitningsmetod torde numera i de svenska båtarna vara övergiven. Antingen begagnar man särskilt smidda båtspikar, som på insidan bockas och nitas in i bordet eller också, och detta endast i det utomordentligt omsorgsfulla och ålderdomliga båtbyggeriet i övre Dalarna, nyttjar man ett slags speciella krampor av klippt plåt. Detta sammanhänger med det förhållandet, att man genom stark avfasning av bordens kanter vill ge båten en så vitt möjligt alldeles slät yta, en metod som redan förekom i fornnordisk tid. Den norske språk- och saksforskaren Hjalmar Falk påvisar nämligen i sin avhandling *Altnordisches Seewesen* (Wörter und Sachen, band IV, Heidelberg 1912, sid. 49), att Snorres Edda talar om en så vacker sammanfogning av skeppsborden, att man icke ser fogarna.

De klinkbyggda båtarnas konstruktion vilar helt och hållet på den ryggrad, som bildas av kölen och stävarna. Det är dessa som först av allt sättas upp, när en dylik båt skall byggas. Kölen har en från början fyrsidig, mer eller mindre långsträckt genomskärning, men förses utefter två sidor med en urtagning (spinning), som gör genomskärningen mer eller mindre T-formig. På undersidan av detta T:s armar nitas de nedersta borden fast. Men dessförinnan måste stävarna resas. Hopfogningen av köl och stävar sker i allmänhet så, att båda sneddass av tvärs över bredden och dragas ihop med nitar, fig. 5. Denna enkla form av hopfogning finnes redan på åtminstone en av de mindre, förhistoriska båtar, som hittats vid Kvalsund på norska Vestlandet (Haakon Shetelig og Fr. Johannessen, Kvalsundfundet, Bergen 1929), medan de stora vikingatidsskeppen visa ett annat slags skarv. Ännu en tredje form av sammanfogning finnes på Ny-



Fig. 4. Norrbottenssnipor på Paitasjärvi. Foto Nordiska museet.

damsskeppet. Den är så tillvida finare, som stäv och köl försetts med mot varandra svarande rätvinkliga urtagningar. Egen-
domligt nog ha vissa båtar i övre Dalarna en lask som i någon mån påminner om denna, i det stävarna i sin nedre ände äro vinkelformigt utskurna och kölens fram- och översidor inpassas i denna urtagning, fig. 6. Ännu närmare Nydamsskeppet kommer stävlasken på en fiskebåt från Bunge socken på Gotland, uppmätt och utförd i modell av artisten D. Ljungdahl, fig. 7. En egendomlig skarv fanns på de gamla Vaxholmssniporna, fig. 8. Vi torde här ha rätt att se ytterligare ett ålderdomligt drag i de till hela sin typ utomordentligt gammaldags båtar, det här är fråga om.

»Spunningen» fortsätter från kölén direkt upp på stävarna, och bordens ändrar infogas undan för undan i dessa, där de fästas med spikar.

Hela båtskrovet är sålunda till form och täthet fullständigt, innan spant och annat innanmäte kommer till. Hela denna inre

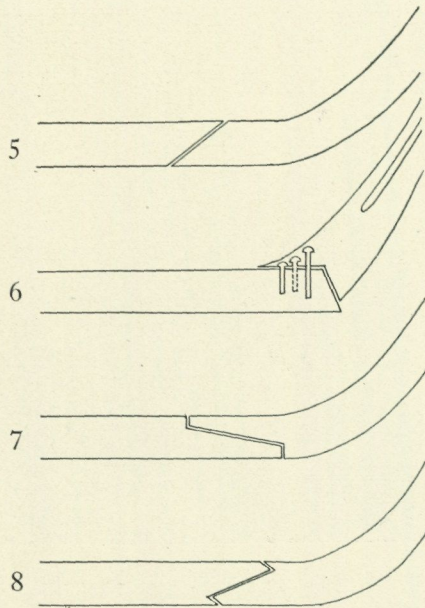


Fig. 5. Vanlig fogning mellan köl och stäv. Fig. 6—8. Olika fogningar från övre Dalarna, Gotland och södra Roslagen.

konstruktion tjänar endast till att skänka båten ökad stadga och motståndskraft, men får icke göra skrovet för stelt. Ty då skulle de relativt tunna och breda borden (ju ålderdomligare dess bredare och tunnare) lätt kunna bräckas vid farkostens rörelser i sjön. För att undvika detta ha de förhistoriska båtbyggarna i Norden icke spikat, utan surrat fast spanten vid borden. Detta förfaringssätt har icke kvarlevat till våra dagar, men åtskilliga av våra ålderdomliga svenska båtar tillämpa en annan metod med samma syfte, nämligen att fästa spanten vid borden med inborrade tränaglar, icke med spikar eller nitar av järn, fig. 9. Särskilt när dessa naglar, såsom ofta är fallet, äro väl täljda och försedda med stora, försänkta huvuden, äro de betydligt mindre påfrestande för borden, än vad spikar skulle vara.

Borden själva söker man få så lätta och långa som möjligt.



Fig. 9. Tränaglar fasthålla spanten på denna båt från Edskö, Hille socken, Gästrikland. Märk också det typiska årläget, en »hå» av gammaldags byggnadssätt. Foto Nordiska museet 1931.

I äldre båtar, särskilt sådana som äro byggda i skogrika trakter, äro de dessutom mycket breda, så att en medelstor fiskebåt på omkring 7 meters längd får sin tillräckliga höjd genom allenast fyra eller fem bord på vardera sidan. Men lika mycket som materialets lätthet och styrka betyder för en båts nautiska egenskaper skrovets form, dess linjer. De äldre svenska båtar som det här är fråga om äro liksom forntidens antingen helt avsedda för rodd eller för omväxlande rodd och segling. Av samma skäl som de förhistoriska båtarna måste de därför lägga an på sådana linjer som göra dem lättrodda. Först och främst gäller det då att en sådan båt är lätt, föga djupgående och i de delar, som ligga under vattenlinjen, så skarp som möjligt, så att den gör

minsta möjliga motstånd i vattnet. Det avgörande för dessa egenskaper ligger främst i de nedersta bordens vertikala resning och deras kurvor från stävarna in mot båtens mitt.

Såsom ålderdomliga drag, vilka utmärka åtskilliga svenska allmogebåtar, t. ex. de som brukas på Gotlands östkust, i norra Uppland och Gästrikland samt åtskilliga insjöbåtar, måste räknas en tvär resning och en med kölen mera jämnlöpande, flack kurva hos de nedre bordgångarna, fig. 10. Det gamla sättet att utan mycken matematik åstadkomma dessa linjer är att skaffa sig sådana ämnen till de mot stävarna riktade delarna av de två eller tre nedersta borden, som av naturen äga de rätta kurvorna i vertikal- och horisontalriktningen. Sådana får man ur vinda trädstammar och de heta därför i många svenska dialekter vindor eller vindningar. Samma term brukas i forn-norskan (Falk, sid. 52), vilket tyder på att den enkla metoden är urgammal. Resandet av övriga bord sker sedan i anslutning till vindorna, »på gehör», som en gammal skutbyggare i Roslagen uttryckte saken. Vid större byggen eller där det gällt att noggrant kopiera en viss omtyckt modell, kan man till ytterligare hjälp använda ett s. k. pass. Detta är en enkel lodbräda med den rätta lodlinjen för vissa punkter på varje bordgång utsatt och nummermärkt. Genom att resa varje bord efter lodets anvisningar får man exakt samma vertikala linjer på alla efter samma pass byggda båtsidor.

Man förmådde icke blott att utan mallar ge varje bord dess rätta form. På Gästriklandskusten plägade de gamla båtbyggarna, när de fått upp alla borden, med kniven skära ut den i deras tycke vackraste kurvan på översta bordgången från stäv till stäv. Den minsta avvikelse från det idealiska »springet» föreföll dem lika ful som en felaktig linje på en hatt måste förefalla en välklädd dam. Vid Huse fiskeläge på Gotland byggde gamle Ekdal, som var verksam mellan 1850 och 1890, en stor fiskebåt, en s. k. tremänning, på tre dagar. Första dagen sträckte han kölen, satte upp stävarna och satte fast ett bottenbord på vardera sidan. Andra dagen gjorde han de övriga borden och drog ihop

dem, så att han hade båtsidan utlagd på marken. Tredje dagen formades och fästes båtsidorna vid bottenbord och stävar, vilket skedde efter ögonmått med hjälp av i marken nedsatta stöttor. Åtminstone beskrevs denna fast otroliga procedur på detta sätt för mig av en gammal Husefiskare.

Insättandet av spant och inredning i båtarna sker som sagt, först sedan skrovet fått sin form. De äldsta spant vi känna på nordiska fartyg, nämligen på en från århundradena f. Kr. här- rörande, halvt kanotartad båt från Hjortspring på ön Als, äro i likhet med de allra modärnaste böjda (och möjligen även »basade») av ursprungligen rakt trä. Redan tidigt förekomma emellertid spant, täljda av krokvuxet virke, och det är sådana, som höra hemma i de gammaldags svenska allmoge-båtarna. De kunna vara hela eller sammansatta (i så fall ofta av två, någon gång av tre delar), smäckra eller grova, många eller få allteftersom det har ansetts viktigt att få båten »styv» eller smidig, eller man lagt större eller mindre vikt vid lättheten. De norrländska älv- och sjöbåtarna äro lättast och glesast spantade. Gotlandsbåtarna bära både täta helspant och mellan dem ofta »halvvränger», som räcka endast över några bord. För en genomsnittlig svensk östkustbåt torde man böra räkna med ungefär två spant på metern, tätare midskepps, glesast föröver.

I norska fornfynd, liksom bland resterna av en i Malå i Västerbotten funnen, troligen lapsk, sydd båt, finner man, att de närmast ändarna belägna spanten egentligen äro ett slags »skott», d. v. s. tvärvägg mellan båtsidorna. De äro nämligen täljda av ett rotstycke så, att den nedåtriktade, efter båtens inre triangulärt formade delen stänger av »plikten», båtens yttersta, trekantiga rum från kölen ett gott stycke uppåt, fig. 11. Från denna vägg fortsätter i övre hörnen ett par armar, vilka som andra spant ansluta sig till båtsidan. Även detta uråldriga sätt att spanta har hållit sig hos svensk allmoge, särskilt i nedre Norrlands kustland, i Hälsingland och Dalarna. De lappländska båtarna ha oftast en lättare form av samma art, en bett med två självväxta knän, som ansluta sig till båtsidan, men också



Fig. 10. Höga och branta resa sig båtens bord, särskilt de två nedersta, de s. k. vindorna, på denna snipa från Gåsholma på Gästriklandskusten.

Foto Nordiska museet 1931.

skott av samma slag som de andra nyssnämnda, fast tunnare och mera fintäljda, förekomma.

På den nyssnämnda järnåldersbåten från Als liksom på de svenska hällristningsbåtarna hade man icke årorna på något sätt fastgjorda, utan måste ha paddlat sig fram; kanske var detta ännu fallet på Tacitus tid, eftersom han talar om svionernas lösa åror. Redan några hundra år senare, på Nydamsbåtens tid, fanns likväl det årstöd, som ännu lever kvar på åtskilliga svenska båttyper och som vi, med ett redan i fornspråket förekommande och ännu i dialekterna brukat ord, böra kalla »håar» och »håband», fig. 6. En särdeles tydlig svensk bild av denna anordning ha vi på en omkring 1430 utförd miniatyr i en K. Biblioteket tillhörig handskrift av Magnus Erikssons landslag, fig. 18. Den består

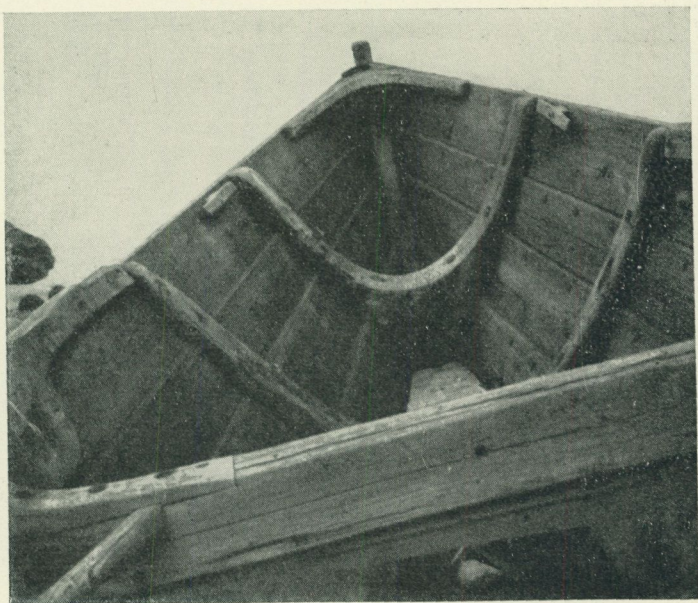


Fig. 11. Det aktersta, liksom det förligaste spantet i denna båt (den-samma som på fig. 9), visar den ålderdomliga, »skott»-liknande formen.

Foto Nordiska museet 1931.

enklast av en grenklyka så täljd, att ett stycke av stammen på ömse sidor om grenen behålles och passas till relingen, medan en lagom lång stump av grenen får stå upp. Vanligen lagar man så, att grenen står snett mot stammen, och riktar då den mindre vinkeln åt aktern, den större mot fören. I den mindre vinkeln vilar åran, då man ror. För att den icke skall glida ifrån en, fasthålles den av en vidjelänk eller en repögla, som löper genom ett hål i den uppstående delen av hån.

I många delar av Sverige är denna enkla anordning numera okänd. I andra finns den, men bara på storbåtarna, som man använder i grov sjö, där andra, styvare fastsättningar av åran äro farliga och obekväma. Så är t. ex. fallet vid Sörmlandskusten och omkring Siljan (där det huvudsakligen är kyrk-



Fig. 12. Råsegelsrigg från Krampö, Bälinge socken, Södermanland. Foto Nordiska museet 1927.

båtarna som bevarat ett slags håar). Från trakten av Singö i Upplands norra skärgård och norrut äro håarna allmänt i bruk. Stundom göras de så, att den uppstående delen stickes ned genom en kloss, som är fästad vid relingen. Ur denna form uppkommer sannolikt den t. ex. i Stockholms norra skärgård vanligaste formen för årstöd, två på detta sätt nära varandra anbragta flata klossar, mellan vilka åran ligger alldeles lös. Denna form har, näst håarna, den kanske vidsträcktaste utbredningen i nordiska farvatten. Andra former, såsom den av järn smidda »tullpinnen», som brukas från Södermanland söderut längs hela östkusten, liksom på Gotland, äro, så vitt jag vet, icke påvisade i fornfynden och torde väl vara en yngre typ än de två förutnämnda, om också vida äldre än de nu ofta brukade järnklykorna.

Till sist endast några ord om ålderdomliga drag i de svenska

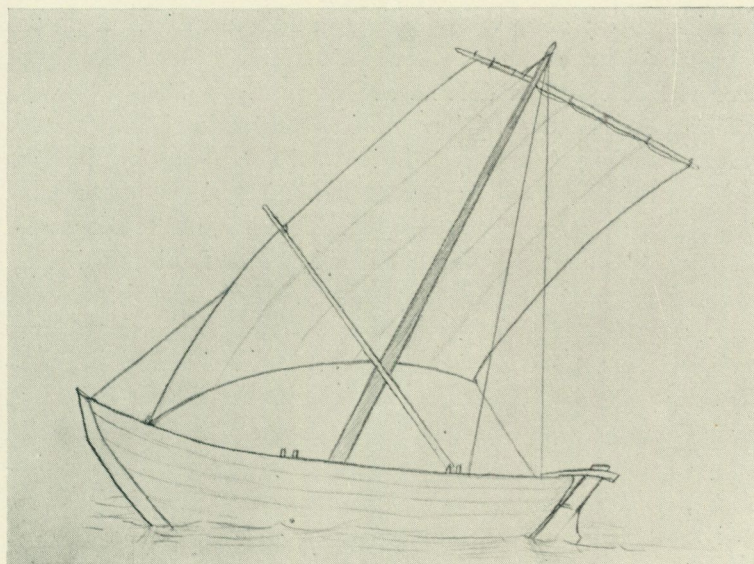


Fig. 13. Råsegelsrigg vid Svenska Högarna, före 1874. Teckning av E. Winge. Nordiska museet.

allmogebåtarnas rigg. I den mån dessa båtar äro avsedda att framdrivas med segel, är det i regel åtminstone på östkusten först sent som de mindre båtarna fått en rigg av mera sammansatt art. Ännu för ett par hundra år sedan torde endast större, för fraktfart och långfärder, avsedda bondbåtar ha fört gaffel- eller sprisegel, stagfack, mesamsegel o. dyl. De mindre, för fiske och smärre resor avsedda farkosterna torde i många trakter ännu långt senare, in på andra hälften av 1800-talet, ha fört ett enda råsegel. I mannaminne har denna urgamla rigg levat kvar bl. a. i Södermanlands och Upplands kusttrakter, samt i Blekingeskären, fig. 12. Även i norra delen av Bottniska viken har ett råsegel länge brukats på de »isbåtar», som använts vid säljakten. Jag har icke varit i tillfälle att konstatera, huruvida de möjligen äro i användning ännu i dag.

Denna råsegelsrigg är icke helt densamma som den gamla,

från järnåldern nedärvda, vilken av bilder att döma ännu vid 1700-talets slut måste ha varit rätt vanlig och som ännu lever kvar vid de nordliga delarna av Norges kust liksom å vissa ställen på tyska Östersjökusten. Denna gamla rigg bestod av ett symmetriskt skuret råsegel. Det till våra dagar kvarlevande svenska råseglet däremot, är osymmetriskt, i det det främre stående liket är betydligt längre än det bakre, så att hela seglet föröver är utdraget och nedtill slutar i en spetsig vinkel. Denna snedd tjänar samma syfte som ett stagegel vid bidevindsegling, d. v. s. gör det möjligt att hålla båten bra mycket högre upp i vinden än vad ett liksidigt segel, symmetriskt uppsatt i förhållande till masten, skulle göra. Ett dylikt segel göres fast vid lovarts reling förut med sin främre hals och kan, då man vill gå högst upp i vinden, ytterligare sträckas med hjälp av en »klostång», ett slags lång båtshake, vars ena ände stickes in i en ögla på främre liket, medan den bakre spännes mot ett bett eller ett vant, fig. 13. Denna »klostång» är möjligen detsamma som den »bet-ås», fno. beiti-ass, som nämnes hos Falk, sid. 61, och som, enligt honom, brukades vid bidevindssegling. Själva det svenska namnet »klostång» bör kanske sättas i samband med termen »klo», varmed både i fornnorska och nynorska betecknas ett slags öglor vid stående liket på ett råsegel, motsvarande dem, där klostångens ena ände fästes.

Tillbehören till en dylik rigg äro delvis av uråldrigt slag. Rån fästes vid masten med en »rack» (fno. rakki, Falk, sid. 61), »ursprünglich vielleicht eine Tauschlinge — — später vielleicht ein an die Rahe gebundenes Krummholz». Bägge de av Falk ifrågasatta formerna förekomma hos oss. I förra fallet äro stundom på tågslingan uppträdda ett antal svarvade kulor, vilket torde vara övertaget från de stora fartygens rigg. Den vanligaste racken till småbåtar bestod hos oss av en stark, ofta av masurbjörk utskuren halvring, som i båda ändarna hade stroppar, med vilka den fästes vid rån, fig. 15. Samma form har den f. ö. på den norska »Söndmörsbåten», vars segel och hela rigg starkt påminner om den svenska. Även den gamla,

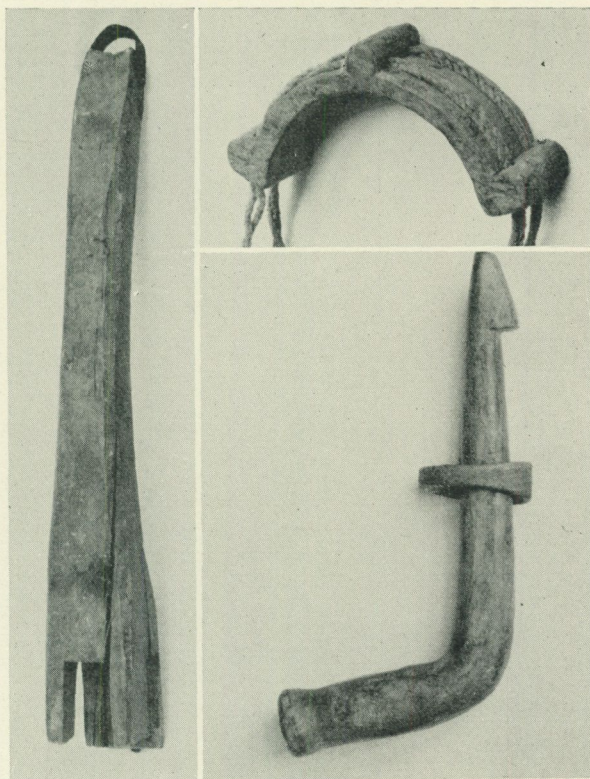


Fig. 14. »Tjällrå», tältstöd från Gryts socken, Östergötland. Längd 86 cm. Nordiska museet 173, 145. Fig. 15. Rack till råsegel, från Svärta socken, Södermanland. Nordiska museet. 173, 182. Fig. 16. Tågnål från Svärta socken, Södermanland. Nordiska museet 173, 174.

ännu i mannaminne brukade »Bornholmsekan», som tillhörde samma typ, hade en liknande anordning.

Seglet hissades med ett fall, som helt enkelt löpte genom ett hål i masttoppen eller, om det skulle vara riktigt fint, över en i detta hål rullande trissa. Dess övre ände var bunden i racken. Dess nedre ände, liksom skotet, belades på knapar invid styrmannens plats akterut. Man fick vara ytterst försiktig med

dessas segel, som hade ett väldigt vindfång och i motsats till de nyare norska råseglen icke hade andra säkerhetsanordningar än ett par rev. Vid en häftig by hjälpte inte annat än att hastigt släppa ned rån eller, i nödfall, låta hela riggen gå omkull.

Även detta kunde ske mycket lätt, ty masten stod helt enkelt i en grund mastsko och med stöd mot en halvcirkelformig urtagning i mastbettens aktra kant, men fick sin stadga endast och allenast av staget och vanterna, fig. 12.

Dessa voro vanligen tre, av vilka alltid två sattes i lovart och ett i lä.

För att lätt kunna lossa dem, vare sig för att lägga ned masten eller för att stagvända — rån måste då firas och föras över på motsatt sida av masten — hade man dem ansatta med hjälp av s. k. tågnålar, en anordning, som också förekom både på Bornholmsekan och Söndmörsbåten, fig. 16. Även tågnålen torde vara en gammal uppfinning. Falk (sid. 57) sätter den i samband med en hos Snorre anförd term, *stagnagli*. Det udda vantet, som alltid flyttas över i lovart, har också en fornnorsk benämning. Det kallas *stödingr*.

Om också själva formen på det sista svenska »enhetsseglet» är en relativt sen anpassning efter de ökade anspråken på kryssningsförmågan, visa sålunda dock dess enskildheter på en värnadsvärd ålder. Urgammal är också den tradition, som ännu i mannaminne gjorde alla hotellkostnader överflödiga för våra skärgårdsbor, när de med sina öppna båtar foro på ofta månadslånga handelsfärder inåt landet för att byta ut sin saltströmning mot råg. Man tältade då i båtarna, precis som vikingarna gjorde trots förbudet i Fritjofs vikingabalk. Det fanns en särskild anordning, *tjaldstuðill* (= tältstöd) på vikingaskeppen för detta ändamål (Falk, sid. 12). Hur denna var inrättad, är dock ej klart, men otvivelaktigt har Falk rätt, när han (sid. 11) jämför ordet *klofi*, som omnämnes i Egilssagan, kap. 27, med de saxar till tält, som funnits i Gokstads- och Osebergsskeppen. Det är roligt att kunna belägga samma sak i det nutida sakbeståndet hos Östergötlands skärgårdsbefolkning.



Fig. 17. Skärgårdsbåt med »tjäll». Detalj ur litografi från 1800-talets mitt.

Där finns nämligen både *klofi* och *tjaldstuðill*. Den förra är en enkel sax av två ribbor, avsedd att ställas upp i fören. Den senare är en upptill med en ögla försedd stång, vars nedre del är utsågad så att den kan trädas över akterspegelns kant, fig. 14. I saxen och »rån» (så kallas den aktre klykan) lade man en spristång till ås, och fäste så ett segel som tak över det hela. Detta kallades att »tjälla», samma ord som det gamla *tjalda*.

Samma ord, »tjäll», brukas om det utspända segel, under vilket uppländska bönder lågo i sina båtar vid Munkbron i Stockholm helgakorsafon om hösten, som var en lördag, nådens år 1511, enligt ett utförligt protokoll i stadens tänkeböcker för detta år. Denna enkla skyddsanordning lockar en vid ett-

slaget efter midnatt promenerande knekt till ett i hans tycke lustigt spratt. Han roar sig nämligen med att kasta stenar, som *gik genom there sigel och tiel och in paa the ffatige men wunder laaghe*. Nöjet fortsattes från båt till båt, till dess skämtaren olyckligtvis råkar på en bonde utan tillräckligt sinne för humor. Denne tar fram sitt gamla armborst och efter tre varningar skjuter han en skäkta genom halsen på knekten. Han slipper varje straff. »Tjället» åtnjuter tydligen samma laga skydd som ett vanligt hem. — Bilder av på detta sätt »tjällade» båtar äro särdeles vanliga på svenska hamnvyer från äldre tid, fig. 17.

Vad som här framdragits, är kanske inte så sensationellt. Men det torde vara tillräckligt för att visa, att våra gamla allmogebåtar äro mera värda att studeras, än man kanske i allmänhet ansett. Tvivelsutan skola de nu blott påbörjade undersökningar av vilkas resultat här några provstycken givits, kunna lämna många betydelsefulla upplysningar om gammalt svenskt sjöväsen, om de blott kunna få fullföljas i ett icke alltför långsamt tempo. Ty tiden går fram med motorfart i alla våra farvatten!



Fig. 18. Svensk köpman i sin skeppsbåt.
Miniatur från c:a 1430 i K. Biblioteket.