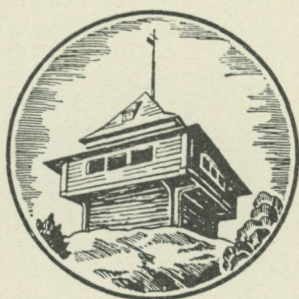




**NORDISKA MUSEETS OCH
SKANSENS ÅRSBOK 1943**



FATABUREN

NORDISKA MUSEETS

OCH SKANSENS ÅRSBOK

1943

Redaktion:

SIGURD WALLIN · GÖSTA BERG · SIGFRID SVENSSON

Omslaget: Trädgårdsgrindar vid Skogaholms herrgård på Skansen. Grindarna ha medföljt herrgårdens huvudbyggnad vid dess hitflyttning från Närke. Foto Märta Claréus 1942.

Tryckt hos Tryckeri Aktiebolaget Thule, Stockholm 1942

Djuptrycksplanscher och omslag från Nordisk Rotogravyr

PRIMITIVA BÅTAR I SMÅLAND

av *Albert Nilsson*

Det svenska inlandets flatbottnade båtar, deras ursprung och typfördelning är ännu ett till största delen outforskat område inom etnologin. Här behövs också ett samarbete mellan arkeologer och etnologer, då dessa båtar mer eller mindre direkt gå tillbaka till förhistoriska typer, som då och då framkomma ur jorden. För klarläggandet av det väldiga tidsskede, som de urholkade stockbåtarna representera, krävs både en inventering av det redan befintliga materialet och en vaken uppmärksamhet på de fynd, som undan för undan göras. Ett tillräckligt antal pollenanalytiska dateringar är också nödvändigt för att man skall komma bort från ensidigt typologiserande funderingar och kunna funta slutledningarna på en säkrare bas. En grundlig inventering av den äldre folktraditionens vetande bör också göras för ökad kännedom om stockbåtarnas användning under de senaste epokerna.

Ett faktum, som genast kullkastar alla spekulationer i en enkel historisk utvecklingstypologi, är att ur en enda ekstock urholkade båtar ännu efter sekelskiftet användes på många håll i Sverige, bl. a. på sjön Åsnen i Varend. Men långt tidigare hade man givetvis på andra håll och på olika sätt löst problemet att av den urholkade stockbåten göra bärigare och mera sjödugliga farkoster. Olika metoder ha därvid kommit till användning. Fynden av ekstockar med utliggare vid sidorna i form av plankbitar eller hela stockar äro vanliga i vårt land. Sammankoppling av två ekstockar har också förekommit, även om beläggen härpå ännu icke äro många. En principiellt annan utvecklingslinje har man nått, då man i stället för att urholka en enda

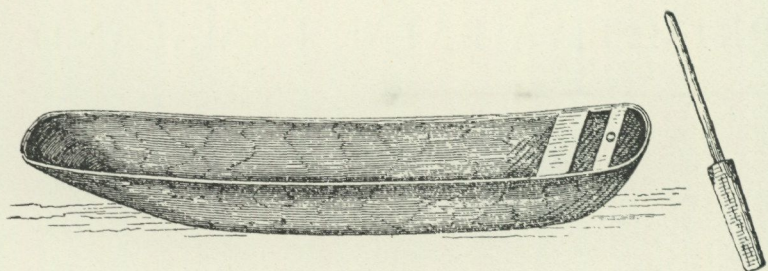


Bild 1. Ekstock från Åsnen enligt Hyltén-Cavallius.

stock bygger båten av två eller flera uthuggna stockar. Det möter då icke längre någon svårighet att ge båten erforderlig bredd och bärighet genom att inlägga ytterligare stockar i mitten. Denna tekniska övergång från ekstock till vad man bäst kan benämna stockeka för givetvis med sig behovet även av högre sidor på båten. Med stockekan har också det första steget tagits mot byggda båtar med botten, bord och speglar eller stammar.

Den äldsta upplysningen om båtarna i sjön Åsnen är Samuel Kroks från år 1749. Han talar dels om "de mindre och i synnerhet små tråg, som bära allenast 2 personer", dels om större "ökstockar, som äro utgrafne och tillberedde af en ekståck, de där finnas af åtskillig storlek. 2 sådana äro i Åsnen, som bägge draga 20 personer". Den mindre typen igenkänner man genast i Hyltén-Cavallius skildring mer än hundra år senare. Den större, av en enda ekstock urholkade båten, som skulle bära 20 personer, gör ju den sentida läsaren något fundersam. Kroks uppgift synes emellertid icke kunna tolkas på annat sätt än att det verkligen funnits urholkade båtar av denna storlek. Hyltén-Cavallius nämner dem emellertid inte, vilket dock kan förklaras därav, att man då för de större typerna redan gått över till byggda, flatbottnade ekor och att Hyltén-Cavallius icke ansåg dessa böra medtagas i en skildring av Värends äldre kultur. En omkring 60-årig man meddelade författaren 1935, att man på Åsnen haft kyrkbåtar av en enda urholkad stock i hans faders ungdom, vilket torde kunna gälla ungefär 1850-talet. Omkring

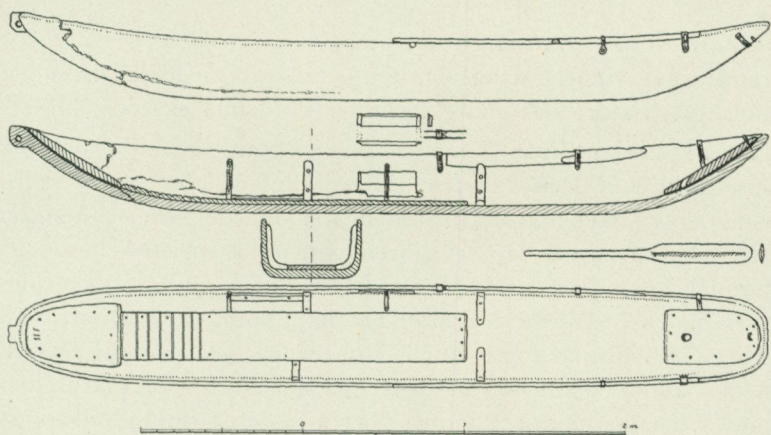


Bild 2. Ekstock från Åsnen, Almundsryds socken. Nordiska museet 5,929.

10 personer fingo plats i dessa. Uppgiften synes sålunda styrka Kroks meddelande, även om bärigheten anges vara mindre. På Hyltén-Cavallius tid fanns det dock åtskilliga större, byggda ekor, som användes vid kyrkfärderna för de byar inom Skatelövs och Jäts socknar, där vattenvägen var den närmaste och bästa till kyrkan. Hyltén-Cavallius själv bodde på Sunnanvik och såväl Sunnanvik som grannbyarna Vrankunge och Skäggalösa hade sådana kyrkbåtar. Sunnanviks kyrkbåt var emellertid finare än de andra. Den hade drakhuvud och drakstjärt. Men den var tungrodd och de underlydande torparna förleddes därav att blanda in åtskilliga svordomar i de kyrkliga dagsverkena. "Nu är den i alla fall upprutten för länge sen", konstaterade en representant för bygdens allmoge med en viss ton av välbehag vid författarens besök år 1935, då den sista kvarvarande kyrkbåten, som tillhört fem bönder i Skäggalösa by, förvärvades till Kulturhistoriska museet i Lund.

Hyltén-Cavallius har beskrivit en ekstock, som år 1855 fanns kvar vid ett fiskartorp under Jätsbergs gård. Den var 7 alnar lång, en aln bred i botten med 14 tum höga sidor, som voro något insvängda efter stockens naturliga form, så att bredden i övre kanten blott blev 22 tum. Fören var något uppåtstående.

I aktern voro inskurna en sittbräda och en slå med hål i för brandjärnet vid ljustring. Hyltén-Cavallius meddelar även en säkerligen i stort sett riktig teckning av denna ekstock, bild 1.

År 1874 inkom från Åsnen en ekstock som gåva till Nordiska museet, bild 2. Den var från Hönshyltefjord, en vik i södra Åsnen, och hade där varit använd under de senaste femton åren. Den ansågs av förre ägaren vara omkring 100 à 120 år gammal. Denna ekstock är 8 alnar lång och 1 aln bred och uppgives ha varit avsedd för blott en man, som satt i aktern och med en enbladig åra gav båten "ömsom på den ena och ömsom på den andra sidan den erforderliga farten för dess framdrivande". Denna metod tillämpas fortfarande på skilda håll i vårt land, trots att man övergivit ekstocken för byggda men ganska små ekor. Ekstocken är jämnt och fint urholkad och har självvuxna krokar som stöd mellan botten och sidor. Dessa äro delvis spruckna och förstärkta med järnband. Längs ena sidokanten finnes en pålagd slitlist av gran. År 1891 förvärvades ytterligare en ekstock från Åsnen till Nordiska museet. Den kom från Hunshults by i Urshult och är i stort sett av samma utseende och byggnad som den föregående men saknar förstärkande spant. Den betecknas i museets huvudliggare som "kubbaskepp". Ordet kubb, trästock, går även igen i namn som kobb eller kobbeka på byggda men primitiva ekor i Blekinge och på Skånes ostkust, klart angivande deras ursprung från en stock. År 1902 slutligen förvärvades en ekstock från Åsnen även till Kungl. Lantbruksakademiens museum. Den är till storlek och typ i stort sett som de föregående. Även den saknar spant. Däremot har den fyra stycken bottenrevlar, som emellertid säkerligen tillkommit i och med att båten försetts med ny botten av två infällda plankor. Även denna har pålagda lister av gran på delar av sidokanterna. En förstärkningslist av björk är lagd från aktra babordskanten över aktern. Ekstocken har, liksom Nordiska museets exemplar från Urshult och tvivelsutan sekundärt, försetts med klampar för årtullar i båtens främre del. De äro fastsatta på utsidan med tränaglar. Ekstocken har emellertid säkerligen från början drivits fram med en enbladig åra och en

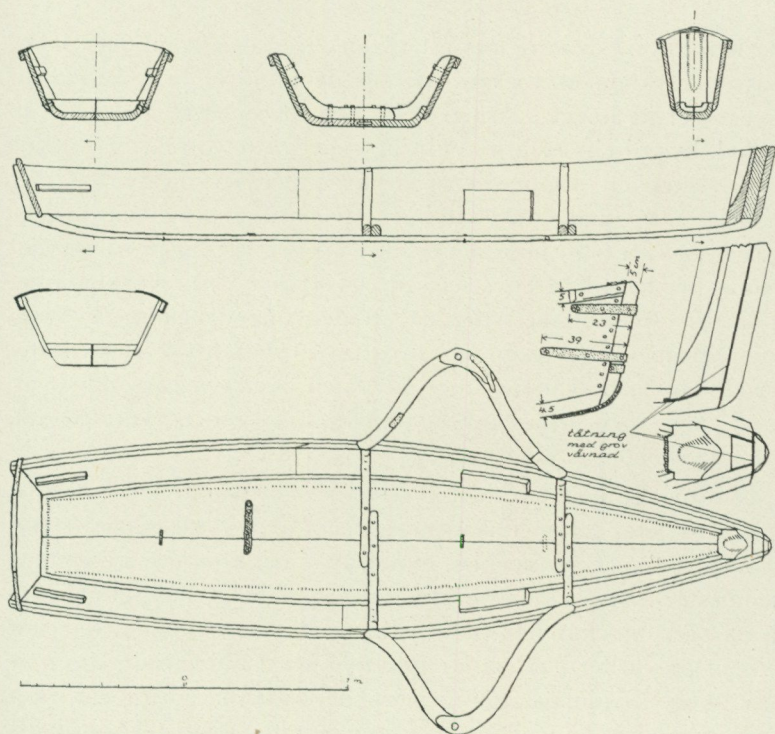


Bild 3. "Klovaskep" från Bolmen, S. Unnaryds socken.
Nordiska museet 73,884.

sådan av björk är också bifogad. En lös sittpall av gran och ett öskar av al tillhöra även båten. I aktern finnes ett högt sittande hål, som troligen använts för fastsättande av brandjärnets skaft.

De båtar, som nu förekomma i Åsnen, ha mycket lite med de tidigare använda ekstockarna att göra. De likna snarast de nu även övergivna kyrkbåtarna, fast de äro mindre och elegantare byggda. Antingen har sålunda den byggda ekan av kyrkbåtens typ inkommit helt färdig från annat håll till Åsnen eller också har man att räkna med övergångsformer mellan den av Samuel Krok nämnda, stora ekstocken och byggda ekor. Några sådana övergångsformer ha emellertid icke påträffats och frågan får

fördenskull tills vidare lämnas öppen. Från den fram över sekelskiftet använda ekstocken och till de mindre, byggda ekorna är emellertid steget i Åsnen tvärt och oförmedlat. En fullt utbildad, byggd eka ersatte omkring sekelskiftet direkt den urholkade ekstocken. Denna ektyp är även den en vacker båt med kraftigt utliggande stäv, vanligen tre bordgångar, ett utpräglat språng och en högt uppstående akterspegel, ofta med en förstärkande list baktill. Den senare är övertagen från kyrkbåtarnas roderlist. Även detta tyder på att den byggda ekan på Åsnen först framkommit som en kraftig storbåt för kyrkfärderne, medan den urholkade ekstocken för en eller två personer kvarlevat länge och sedan direkt avlösts av mindre ekor, byggda efter kyrkekornas typ.

Den övergångsform mellan ekstock och byggd eka, som man förgäves letar efter i Åsnen, ger ett s. k. "klovaskep" från Bolmen ett gott exempel på, bild 3. Namnet kommer av att botten består av två klovar, utkluvna stockdelar. Tillhugningen av dessa båda stockar har skett så att endast en sidokant har sparats ut på vardera, varjämte kraftiga klackar kvarlämnats i för och akter. Sammanfogningen av de båda halvorna har skett genom inborrade naglar av trä, varjämte ovanifrån inslagna krampor, de båda spantparen samt förstam och akterspegel konstruktivt bidra till att hålla de båda halvorna samman. Såväl akter som för av stockarna äro uppsvängda, varigenom båten får ett svagt språng. I en nåt på akterns översida är rest en svagt utåtlutande spegel. Framstammen ansluter plant till stockarnas främre översida. Stammen har fortsatt något ovanför bordens kant men hur mycket kan inte avgöras, då den här är multnad och förstörd. På insidan ansluter en förstärkning, som tydligen är sekundär och närmast haft till uppgift att tätta stävpardiet. De båda borden ligga klinkade längs stockhalvornas utsida och ansluta plant till akterspegel och stäv. De äro dock, egendomligt nog, skarvade på mitten, på styrbordssidan med vanlig snedskarv, på babordssidan med en sned inbladning. Som förstärkning äro insatta två självvuxna och förbiående halvspant, medelst tränaglar fästa i botten och bord. För



Bild 4. Nutida båt från Bolmen med utriggade åror, S. Unnar-
ryds socken. Foto Lunds universitets folkminnesarkiv.

rodden har i den smala båten en särskild anordning med ut-
riggade årlägen konstruerats. Sådana kallas nu för tiden kram-
por och bestå av två svängda trän förenade i ungefär rät vinkel
med en bladskarv, vari tollapinnen fästs, vanligen med en på-
lagd slitskena av trä. Dessa krampor fästas i spantparens över-
kant och borden med dess kantlist och ligga ut från båten i
vågrätt läge. De synas på den ifrågavarande båten ha varit
fast spikade men äro på de nu brukade bolmenbåtarna som
regel fastsatta medelst järnkrampor i spantens inre sida och kun-
na fällas ut över båtkanterna, bild 4. Roddtoften vilar på två klam-
par, som gå från bottenstockarna halvvägs upp längs bordet,
medan den aktra toften vilar på en smal list. Framstäv-
en har utvändigt en kraftig, tresidig skyddslist, som täcker såväl stä-
ven som bordens och bottenstockarnas främre kant. Borden äro
spikade med på insidan klinkböjda spikar. Bottnens mittfog är
tätad med nöthår och tjära, medan stävens anläggningsytor mot

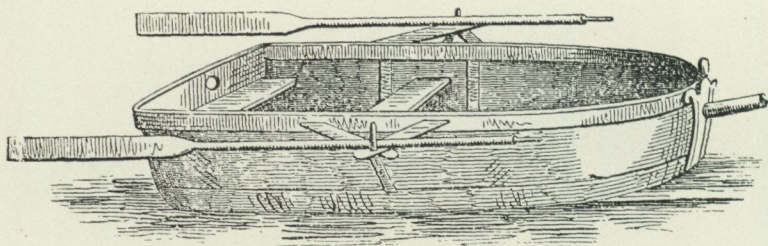


Bild 5. "Skepp på sjön Bolmen i Finveden" enligt Hyltén-Cavallius.

botten och bord samt ytan mellan stäv, bordändar och skyddslist ha en tätning av någon grov vävnad. Förstärkande järnband äro påslagna längs yttre delen av akterspegelns överkant samt runt stävens yttersidor. Slutligen skall blott i fråga om materialet nämnas, att bottenstockar, två ursprungliga spant, "krampor" för årorna, akterspegel, stäv och stävlist äro av ek, medan borden, två nya spant och stävens inre förstärkning äro av fur.

Hyltén-Cavallius har även meddelat en bild av ett "skepp på sjön Bolmen i Finveden", men medan övriga bilder av båtar i "Wärend och wirdarna" ganska väl återge båtarnas riktiga former, kan detta ingalunda sägas om bilden av Bolmens båttyp, bild 5. Då man vet, hur en sådan båt skall se ut, kan man visserligen i den tecknade bilden återfinna de olika elementen men med dåliga proportioner och feltecknade. Det framgår sålunda icke, att bordgången ligger utanpå bottenens sidor utan båtsidan ser snarast ut som en svepask med en övre och en nedre svept list. Den ornamentala utsmyckningen av förstävens list kan säkerligen ha förekommit, då man velat göra båten prydligare. Däremot torde man ha anledning att ställa sig tvivlande inför det egendomliga bogspröt, som utgår från stävens främre kant. Det kan inte vara organiskt samhörigt med stäven, har så vitt man kan förstå ingen uppgift och återfinnes icke i någon form i det båtbestånd från Bolmen, som bevarats till nutiden. En list är markerad även på insidan av bordens överkant, säkerligen felaktigt. De utriggade årlägena kunna knappast heller ha an-

slutit stumt till bordlistens utsida, även om strävan mellan årlägets yttre del och båtens sida kan ha funnits. Spanten ha markerats men någon förbindelse med årlägena finns icke. Slutligen är det runda hålet i akterspegeln egendomligt. Den konstnär Hyltén-Cavallius anlitat för träsnitten i sitt verk har sålunda i detta fall misslyckats ganska grundligt. Resultatet har ju dock blivit bättre i fråga om Åsnens och som framgår av det följande även Sommens båttyp, och i stort sett synas även andra bilder i verket återge verkligheten på ett riktigt sätt. Båtar äro nu en gång för alla ett svårt kapitel för den som inte begriper sig på deras konstruktiva väsen.

Stävproblemet är på "klovaskeppet" från Bolmen redan löst på ett sätt, som man nu finner som det gängse bland alla byggda inlandsekor med förstäv i stället för spegel, även om ett primitivt drag ännu dröjer kvar i anslutningen mellan stäv och botten. En lösning av primitivare kynne, som även påminner om liknande stävkonstruktioner på kölbyggda båtar, möter man på de äldre s. k. "sommaskepen" eller båtar från sjön Sommen på gränsen mellan Småland och Östergötland. En sådan båt förvärvades redan år 1890 från Mareks by i Asby socken till Nordiska museet. Men man kan säga att den kom att förvärfvas på nytt till museet år 1941, då museets under arbete varande realregister över de inemot en kvarts miljon numren i samlingarna passerade båtens inventarienummer. Denna intressanta båt hade nämligen genom en oförklarlig lapsus råkat bli omärkt och under de många år som gått hade det tjänstemannavetande, som ju säkerligen en gång funnits om båten, också försvunnit. Med Hyltén-Cavallius bild av en sommenbåt i minnet kunde man visserligen misstänka, att den hörde samman med Sommenområdet, men bekräftelsen erhöles först, då ett inventarienummer på ett "sommaskap" framkom, där den utförliga beskrivningen i huvudliggaren stämde till punkt och pricka på den tidigare omärkta båten, bild 6—7.

Även sommenbåtarna kunde benämnas "klovskep" och deras kärndel består som i Bolmen av två urholkade klovar. Men de benämnas oftast "rotskep" efter den karakteristiska, högt upp-

stående framstammen, som kallas roten därför att den utvaldes ur ett lämpligt rotstycke av ett träd, helst en ek.

Det i Nordiska museets samlingar ingående "sommaskepet" har sitt understa parti av två urholkade furustockar. Akterspegeln är liksom på bolmenbåten satt i en nåt på stockarnas översida. Framstammens utformning är av ett särskilt intresse. Av en kraftig fura har rot delen uttagits så att en utlöpande rot kunnat formas till den höga stäven, som urholkats på insidan, och av stamdelen ha utformats två kraftiga utåtriktade vindor. Denna urholkade stäv är ställd på bottenstockarnas överkant, men dess främre parti faller ner över bottenens främre kant. Genom en sådan stävkonstruktion erhålles en plan och bred anläggningsyta för bordens halsar samt först och främst en enkel och solid lösning av det vid all båtbyggnad svåra problemet att få båtens sidor tillräckligt utsvängda före anslutningen till stäven. Behovet av en stävkonstruktion som denna har givetvis framkommit, först sedan man börjat övergå till båtar med påbyggda bord, men i sin urholkningsteknik bevarar den traditionen från stockbåtarnas formvärld över till de byggda båtarna. Den torde också kunna inordnas som ett icke ointressant led i den utvecklingsserie av sammanfogning mellan stäv och bord, till vilken Philibert Humbla i sin avhandling om galtabäcksbåten på ett utmärkt sätt uppdragit konturerna med användning av såväl förhistoriskt som sentida material.

Den ur ett stycke urholkade stävens vindor ha emellertid icke blivit tillräckligt höga och fördenskull ha lösa stycken påsatts kant i kant och fästs med krampor. Denna anordning torde dock böra betraktas som en tillfällighet beroende på att en tillräckligt kraftig rotstam icke kunnat anskaffas. Konstruktionens ändamålsenlighet och styrka synes nämligen avsevärt sammanhånga med att hela stäven med vindor i full höjd kan göras i ett stycke.

Sommenbåten har två bordgångar, som äro lagda i klink och spikade. Lanningen mellan översta och undre bordgången blir allt bredare fram mot stäven med sned avfasning på båda borden. Detta gör att borden vid sina främre halsar ligga så gott som helt utanpå varandra och det blir därigenom blott den



Bild 6. "Sommaskap" från Asby socken, Östergötland. Lagg märke till den högt uppstående framstammen med dess vindor för bordens anslutning. Nordiska museet 63,418.

inre bordgångens halsar, som ligga an mot vindorna. Borden äro bilade och översta bordgången har tre stycken ursparade klampar på varje sida, vari årtullarna av järn drivits ned. Båten har fyra spantpar, av vilka de båda mellersta mötas med horisontell snedskarv, medan de andra blott äro halvspant. Längs bottenens sidor finnas urtagningar i spanten för att inkommande vatten inte skall stanna på ett ställe. Längs spanten löper en list för de tre roddtofterna, som benämnas "sittelappar". Längst akterut har tydligen liksom i nutida sommenbåtar funnits en "storänslapp", liggande på en längs borden fastsatt plankbit, och i fören har troligen en "lillänslapp" legat, möjligen direkt på bottenstockarnas kant. Den mellan två klossar nära botten framtill fastsatta spolen torde ha använts för båtens fastgöring.

Järnkrampor ha i båten använts för att hålla samman botten-

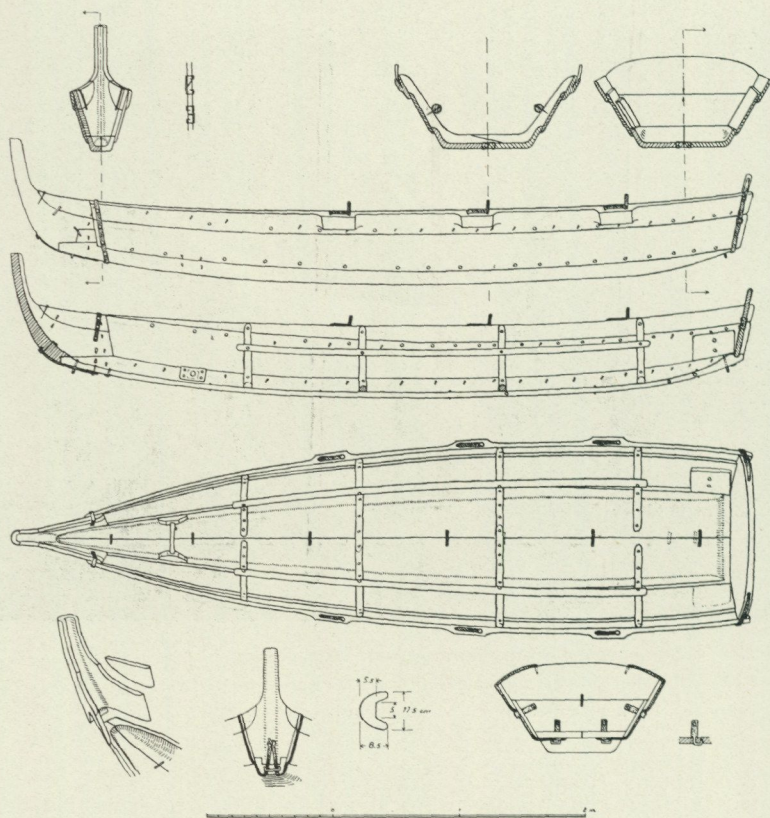


Bild 7. Båten från Sommen å bild 6 i uppmättningsritning.

stockarna, akterspegelns båda bräder och som nämnts de lösa styckena i stävens vindor. Järnband förstärka sammanfogningen av akterspegel, botten och bord och framtill gå likaså järnband över vindor, bordhalsar och botten. Ett järnband förbinder även stävroten med bottenens undersida. Båtens fogar äro tätade med nöthår, som troligen ursprungligen varit indränkt med tjära. I bordens fogar har även använts beck.

I fråga om materialet är båten helt av fur med undantag för de längsgående listerna för tofterna, som äro av gran. Från Sommentrakten meddelas, att man i äldre tid helst tog ek till

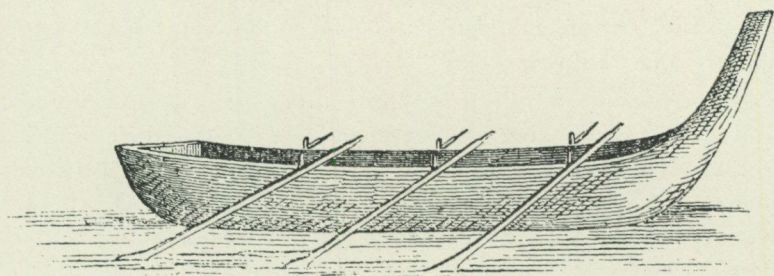


Bild 8. "Skepp på sjön Sommen i N. Småland" enligt Hyltén-Cavallius.

roten och att spanten fortfarande gärna göras av ek. Man har i nutida båtar tvärsgående lister på botten till spjörn för fötterna vid rodden. Sådana lister finnas icke på den här beskrivna båten men i den tjocka botten äro urgröpningar gjorda efter roddarnas klackar.

Sommen är ensam om båtar av den beskrivna typen med tre par åror. I småsjöarna runt om voro båtarna mindre med två par eller endast ett par åror. "Tregångsbåtarna i Sommen voro avsedda till långfärd till Tranås och Edshult efter brännvin", säger en meddelare i Sund. "När ångbåten Carl Johan 1875 sattes in, kom de ur bruk". I Nordiska museets huvudliggare är emellertid rörande båtarnas storlek och i anslutning till förvärvet av den här beskrivna båten antecknat att "sommen-skeppen hade i allmänhet 4 par åror, någon gång 5 par". Det har sålunda varit verkligt ansenliga långbåtar, som icke helt utan anledning kunnat kallas skepp även i ordets mera moderna betydelse.

Hyltén-Cavallius har även meddelat en bild av Sommens båt-typ, som är schematisk men dock anger båtens karaktär. Den har inga detaljer angivna men man har därav ingen anledning förmoda att det skulle vara fråga om en helt urholkad båt, som bilden onekligen först ger intryck av, bild 8. Den torde vara av samma typ som den ovan beskrivna. I Sommenområdet har även förekommit ur en enda stock urholkade båtar, vilket framgår av Rääfs ordbok över ydremålet 1859. Dessa ekstockar anges ha haft "fastborrhade flata skivor som hindrade båten att välva

och ökade bärigheten". En sådan båt fanns enligt Rääf 40 år tidigare eller omkring 1820.

De nuvarande båtarna i Sommen ha förlorat alla minnen från stockbåtarna i tekniskt avseende. De byggas med bräder i botten, ha sågade bord och en tunn stäv. Men i den yttre formen har mycket dröjt kvar, ty det är nu en gång så, att båtbyggare bruka förena yrkesskicklighet och förmåga att använda modernt material med ett konservativt fasthållande vid båtarnas härdvunna former.

De här beskrivna båttyperna från de tre sjöarna Åsnen, Bolmen och Sommen kunna icke uppfattas som olika faser i en utveckling mot modernare former. Åsnens mycket fulländade och in över sekelskiftet i bruk varande ekstockar kunde icke bli föremål för någon ytterligare utveckling i sin art. Båtarna från Bolmen och Sommen visa däremot ett stadium i en utveckling mellan stockekan och den byggda brädekan. Härvid är sommentypen den primitivare i det avseendet att icke blott bottenstockarna utan även förstäven äro urholkade, medan bolmenbåten har en stävlösning av den mera avancerade typ, som ännu brukas inom samma område. Man har heller ingen anledning att räkna med att utvecklingen mot modernare former i de tre sjöarna skett under någon egentlig inbördes kontakt. Den nya brädekan har visserligen varit en typ med kraftig spridning inom stora områden men den tekniska frigörelsen från primitivare former torde ha skett inom de tre sjöområdena oberoende av varandra liksom på andra håll i landet. I förhållande till kustens båtar är givetvis inlandets bestånd betydligt mindre påverkat av de vida sammanhangen och olika historiska impulser, men det finnes dock även här kulturområden och spridningsvägar, vilka det emellertid i stort sett ännu återstår att utreda.