

Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken

af

Gustaf Hallström.

I Fataburen 1908, sid. 149 ff., lämnar E. Hammarstedt en redogörelse för en del i Nordiska Museet förvarade fragment af en sydd båt från Malå i Lycksele lappmark och i samband därmed några uppgifter ur äldre författare angående detta slags båtbygge hos lapparna.

Ingen litterär primäruppgift därom är yngre än 1746, men tydligt är, att seden att medelst syning hopfästa borden i båtar var vanlig i åtminstone södra svenska lappmarken vid midten af 1700-talet. De beskrifna resterna i Nordiska Museet synas af fynduppgifterna att döma ej vara yngre än 100 år.

Ännu ett citat af värde för denna fråga bör dock anföras. Det är A. Ehrenmalm i hans »Resa Igenom Väster-Norrland Til Åsehle Lappmark» 1741 (1743), sid. 97 ff.: »Lappbåtarne äro ej på samma sätt bygde, som the hos oss brukelige båtar. Kölen är högst sex, men wäl therunder til tre alnar lång, bredplatt och lika snipig emot båda ändarna, krumholten af tunna brädspilar 3 à 4 stycken på hwarthera sidan, nog diup. Sidobygnaden af tunt tälgde eller hyflade furubräder til en siettedel wärktums tiocklek, fasthäftade, utan spik, med tågor af granrötter eller Rensenor. Af bygnaden kan hwar ock en lätt fina huru stark en sådan båt lærer wara; en Karl af någorlunda styrka, kan altid trycka then sönder emellan händerne, och törs aldrig någon stiga in på sidan utan mitt på kölen, af fruktan at båten skal gå sönder.

Thesse båtar äro ganska lätte, och således äfwen beqwäma för theras brukare Lapparne, hwilka såsom flyttande af och an uti sit widlyftiga skatteland, kunna alltid med ringa möda bära sin båt med sig emellan siöarne. Alt hwad the wanligit wis hafwa i thesse båtar äro et skott något längre fram än mitt uppå, hwarpå rod-daren sitter, et skott bakuti hwaruti Passageraren sitter, et ösekar af näfwer och årorne jemte yxan . . .

När Lappen far emot strömen och forssen är så strid, at han ej kan ro båten upføre, ty segel kunna på thessa ranka fartyg ej brukas, om ock Lappen wiste hwad segel wore, sätter han sin watn-skopa af näfwer på hufwudet, trär årorne på hwar sida om kölen igenom widior, matsäcken på ryggen och stielper båten öfwer sig, then han bär öfwer land på hufwudet, til thes han kommer förbi strömmen, styrandes med yxan som han fäster med åren något fram-om hufwudet, båten så wäl i jämnvigt som at wika och wända emellan buskar och träd, tå han skiuter båten åter i siön och fort-sätter theruppå sin resa. Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart.»

Konsten att sy sina båtar ha lapparna i våra lappmarker nu glömt, och någon tradition om hur det tillgick vid detta slags båt-bygge är ej nedtecknad. Likaså äga vi icke bevarade några verktyg, som därvid användts. Desto intressantare är det då att finna, att en något degenererad form af samma konst ännu florerar i den östligaste lappmarken — den ryska. Florerar är kanske ej rätta ordet, då en »modernare» båtbyggnadsteknik redan inträngt vid sidan af och äfven blandat sig med den gamla, men säkert är, att trots detta kommer nog seden att till en del fastsy borden vid båtars byggande att hålla sig ytterligare ett par mansåldrar däruppe.

År 1908 hade författaren tillfälle att se och färdas i dylika sydda båtar i det inre af ryska lappmarken samt äfven att studera hur båtsyningen tillgick. En dylik båt (på Nuotjaur-lappska: voenas) och redskapen, som användas vid byggandet, uppköptes för Nordiska Museet och förvaras därstädes samt visas här nedan i bild.

Redan vid Pasviksälften hörde jag talas om sådana båtar, men kunde dock ej uppspana någon i den ryska lappbyn vid Boris-Gleb,

hvilket likväl ej hindrar, att det kan finnas en och annan på byns område. Båttypen där är dock densamma som längre österut, endast med den skillnaden (hos dem jag såg), att borden voro spikade — ej sydda — vid hvarandra.¹ Emellertid uppköpte jag vid Boris-Gleb ett par verktyg, som endast användes vid båtsyning.

Först vid Petschenga och sedan vid Kola kom jag i kontakt med dessa egendomliga båtar, och ju längre jag från sistnämnda stad for uppför Tuloma älf och Nuotjaur, desto talrikare uppträdde de. I skogsområdet med de otaliga småsjöarna mellan Nuotjaur och tundrorna i sydost var så godt som hvarenda båt sydd. Där var det äfven jag kom lagom för att åse ett dylikt båtbygge. Den båt jag hemfört till Nordiska Museet är från Nuotjaur.

Någon helt och hållet sydd båt såg jag ingenstädes, ej heller torde någon sådan vara i bruk däruppe. Båtbyggnaden, sådan som den nu uppträder i ryska lappmarken, är en blandning af två tekniker vid sammanfogandet af köl, stammar, bord och spant, nämligen spikning och sömnad.

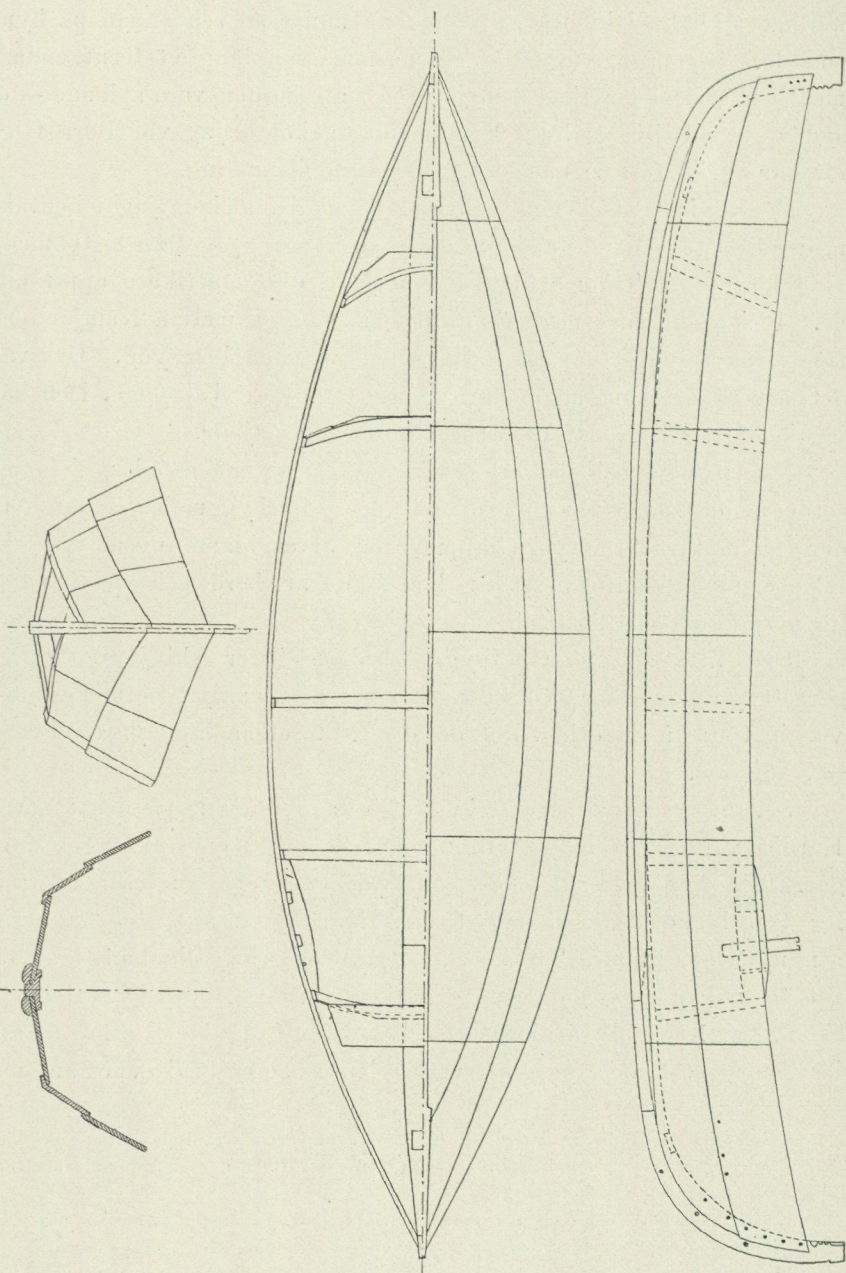
Den lilla sjön, där båtbygget bedrefs, heter Akksjaur och ligger ett par dagsresor sydost om Nuotjaur. Familjen hette Feodotovitsch Gerasimoff och tillhörde den Notoserska lappbyn (Notosero = Nuotjaur).

Sedan bräderna sågats, hvilket ofta försiggår på den i norra Europa vanliga kransågsställningen,² basas de i en ställning af stegar. Vid hyffingen användes en hyfvel (Nuotj. la.: tuäll) af vanlig typ bland dessa lappar, fig. 2. Man hyflar åt sig, ej från sig som med våra hyflar. Till köl har utvalts en gran så beskaffad, att en rot äfven kan tjänstgöra som en af stäfvorna. Å den här afbildade båten, fig. 1, gå alltså akterstäf och köl i ett stycke. Detta sätt att låta en af stäfvorna gå i ett med kölen lär äfven brukas af finnarna.

¹ En bild af båtbygge hos de ryska Pasvikslapparna, »Skolte-lapparna», ses sid. 38 i »Fra vor grændse mot Rusland» af A. B. Wessel 1902, där en gammal »skolte»-kvinna ses bygga en »skoltebask».

² Vid Kolnijaur, en dagsresa från Akksjaur, tog jag mått på en sådan: 2 st. tallar hade kapats 2 m. öfver marken, öfver dessa hade lagts en stock och på denna galge hvilade ändarna af två 7 m. långa stockar, hvilkas andra ändar stödde på marken. En man gick under och en man på stockarna och sågade.

Fig. 1. Sydd båt. Nuotjaur, ryska lappmarken. Konstruktionsritning. N. M. 112, 725.



Stäfvorna huggas så, att de i genomskärning få utseendet af en rimpad kon, men utfalsas icke för borden, utan den s. k. spunnigen (här föreningen mellan bordens ändar och stäfven) blir alltså den enklast möjliga, d. v. s. borden lagda på stäfven utan vidare. Dock aftunnas borden till intet. Kölen hugges till den vanliga formen, de utstående sidstyckena, »spunningsfjädrarna», aftunnas till tjocklek

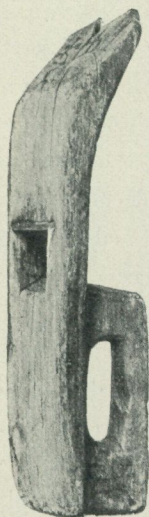


Fig. 2. Hyfvel.
N. M. 112, 709.

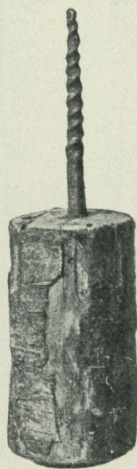


Fig. 3. Borr.
N. M. 112, 779.

med borden, d. v. s. 1.5—2 cm. Uppsidan af kölen urkålas för vattnets aflopp något längre än afståndet mellan andra och fjärde spantet. Se fig. 1. Framstäfven ansättes på kölen, se fig. 1, och fästes med en tränagel. På den i ställning af stockar lagda kölen med dess stäfvar börjar nu uppbyggandet af borden.

Den här afbildade ritade båten är tre bord hög; den båt, som ses under byggnad å fig. 8, göres fyra bord hög, och i bakgrunden ses där en nybyggd båt, fem bord hög. Det är således rätt stor variation. Äfven varierar längden något samt stäfvornas buktning. Den här afbildade båten är 4.4 m. lång.

Angående bordens inbördes förhållande se sektionen fig. 1. Det första bordet bildar med kölen en ganska flat botten. Nätet mellan första och andra bordet, där sålunda brytningen blir ganska stor,

är inrättadt på ett säreget sätt. Det andra bordet är nämligen ut-hugget ur en gröfre plank, så att nederst en list, c:a 4 cm. bred, kvarstår i 45° vinkel. Denna list skjutes under första bordet, som

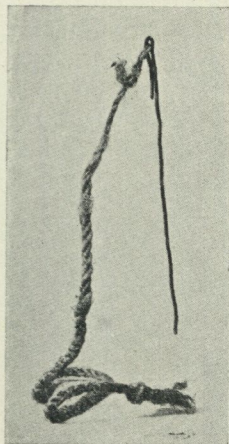


Fig. 4. Nål och tråd. N. M. 112, 704 c.

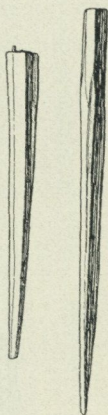


Fig. 5. Pluggar. N. M. 112, 704 a, b.

alltså får hvila på denna liksom i en fals. Se fig. 1. — Tredje bordet lägges mot det andra på vanligt sätt. Sudband har jag ej sett användas.¹

Innan syningen försiggår, uppbindes hvarje bordpar i läge. Vi se också i ändarna af hvarje bord midt på bordet ett hål (de nedersta igenpluggade) för det rep, som bundit borden samman och klämt dem fast vid stäfvarna under syningen. Se fig. 8, där repet synes längst fram, framför tvingen.

Vid syningen användas följande redskap: borr, nål med rep, åtdragare (kyla), hammare och tvingar. Dessutom träpluggar och mossor.

Den borr (Nuotj. la.: bōraftj) jag sett användas är en skrufgängad järnten, insatt i en ett par tum tjock kloss, se fig. 3. Nålen är endast en bit järntråd, med en omböjning till öga, se fig. 4.

Repet (Nuotj. la.: tjeugt) är ett tvinnadt bastrep, och fås bastet från de bastmat-tor, som skydda det från Ryssland införda mjölet. Bastet tvinnas till rep på en apparat (Nuotj. la.: tjeugt-

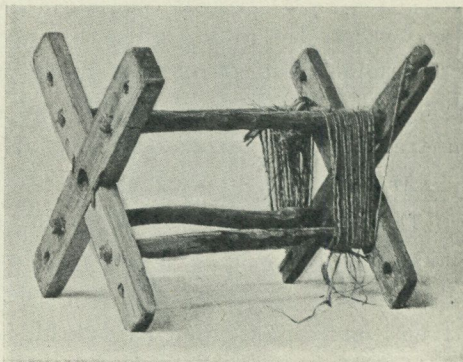


Fig. 6. Tvinnapparat. N. M. 112, 735.

¹ Osäkert torde också vara, om fig. 1 a och e i Hammarstedts anförda uppsats varit sudband, dock troligast.

ponjemürr), hvaraf en bild ses fig. 6. Figuren är dock så till vida ofullständig, att den längdstång fattas, på hvilken apparaten varit horisontellt uppträdd och på hvars ända den skall rotera. Bastet snos om en af de fyra korsarmar, som befinna sig ytterst vid stångändan, och så sättes apparaten i rotation, hvarunder tvinnandet försiggår. Allt efter som repet blir färdigt, upplindas det på de fyra längdstängerna, som förena korsen. På så sätt snos äfven tåg af granrotfibrer, som ännu användas i stor utsträckning i ryska lappmarken,¹ både af gröfre och finare slag. Detta senare slags rep har förmodligen äfven användts (l. användes) vid båtsyning. Den båt, hvars rester behandlats i Hammarstedts citerade uppsats, har varit sydd med vridna granrötter.

Jämför äfven citatet här ofvan ur Ehrenmalms »Resa», där han talar om granrötter eller rensenor. Enligt Hammarstedt visa de rester af en sydd båt, som förvaras på Etnografiska Riksmuseum, spår af att där brukats rensenor.²

Åtdragaren (Nuotj. la.: tjaukæmvjäsir; efter prof. K. B. Wiklund har jag antagligen uppfattat ordet fel i stället för -vjätjer) är ett hammarformigt redskap af horn eller trä. Det här fig. 7 afbildade är af trä (rot). Dess användning illustreras bäst af fig. 8, som visar arbetet i gång.

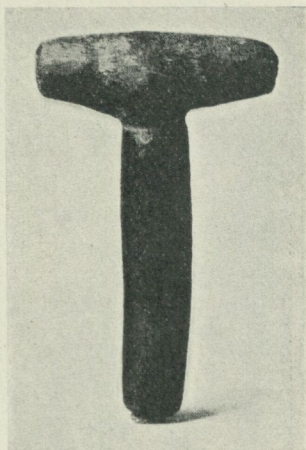


Fig. 7. Kyla. N. M. 112, 780.

Redskapet reses vinkelrätt mot bordet, och tåget angöres som bilden visar, sedan det åtdragits så mycket sig göra låter med handkraft. Medelst en nedböjning af redskapet så långt det går mot bordet, får repet en sista och kraftig sträckning,³ den hvassa träpluggen, fig. 5, (Nuotj. la.:

¹ Äfven i finska lappmarken och något i Norrbotten och för ej länge sedan i alla våra lappmarker. Jag fann 1907 ett sådant rep på en sedan omkring 40 år öfvergifven kåtaplats i Frostviken i Jämtland.

² Tyvärr kunna ej dessa båtresten här närmare behandlas, enär de voro utlånade från ifrågavarande museum, under det denna uppsats utarbetades.

³ Jämför användningen och formen af den s. k. klädkylen, som användes vid sjömansarbeten. Kyla, kölva, kolf.

Fig. 8. Båbygge. Akksjaur i ryska lappmarken.



pojkhk) c:a 10 cm. lång, insättes och drifves in till hela sin längd, bindande repet i hvarje hål. Åtdragaren användes endast på insidan af bordet, och två träpluggar inslås alltså under det redskapet håller repet spändt. Pluggar synas ha användts äfven i båten från Malå. Likaså i ett fragment på Historiska Museet, funnet i en mosse i Rytterne socken, Västmanlands län.

Som vi se å samma fig. 8, borrar ej upp mer än ett stycke för hvar gång i bordens kanter, där sömmen skall gå fram. Allt som båtbyggaren flyttar sig utmed båtsidan, borrar han upp hålen, täljer rännor för repet emellan dem, stoppar mossor (Nuotj. la.: läht) i »landena», (bordens förening), syr och pluggar. Som äfven ses å bilden, träs tråden med en gång igenom alla färdigborrade hål och sträckes sedan efter.

Under syningen se vi, å samma figur, hur tvingar hålla de bord samman, som sys ihop. Det är enkla tvingar, men ej speciella för

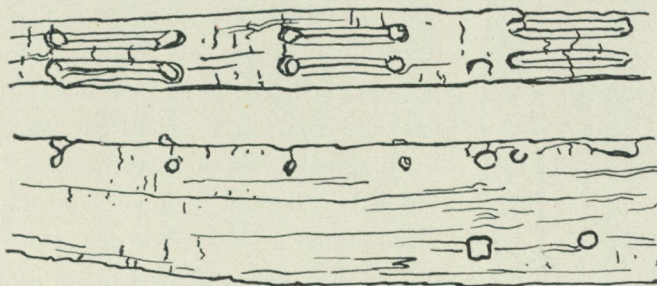


Fig. 9. Fragment af båtstäf, Lycksele lappmark. N. M. 83, 189.

detta område utan förefintliga bland annat äfven hos oss. Enligt Pasvikslapparna användes borren äfven som tving, nämligen genom att låta den sitta kvar i det sista hålet för hvar gång man borrar upp en serie hål. Här kommer då dess form af skruf väl till pass.

Alla pluggarna få kvarsitta, till dess hela båten är färdigsydd, då de på en gång bortskäras.

Efter hvarje bordpars sammansyning tillskäras bordens ändar och fastspikas i stäfvarna. Det kan vara på sin plats att annotera, att denna spikning tydligen är ett degenerationstecken i fråga om detta slags bygge. Konsekvent hade varit, att bordens ändar äfven fastsyts, liksom äfven att spanten bundits fast, ej spikats. Den sydda båten från Malå (Nordiska Museet) är äfven i detta afseende

märklig. Dess ena stäf är nämligen bevarad så mycket, att man där kan se, att borden fastsyfts vid densamma. Se fig. 9. På stäfvens insida (4 cm. tjock) gå 6.5 cm. långa fördjupningar parvis

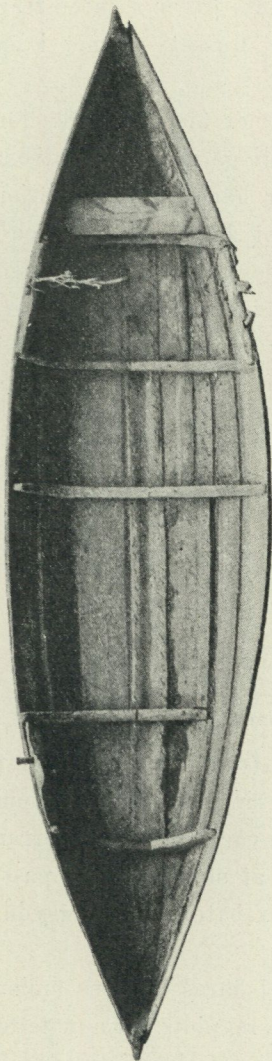


Fig. 10. Båten fig. 1, från Nuotjaur.

utefter hela dess bevarade längd. I dem har granrotsvidjan hvilat och så gått ned i hålen, som ses i urtagningarnas ändar. Sedan har vidjan förmodligen ej gått längre, utan afskurits och pluggats fast. Inga tydliga rester finnas visserligen, men af sakens natur att döma måste så ha tillgått, efter som hvarje par »stygn» i stäfvén bör representera ett par bord, ett å hvar sida. Utvändigt kan ej heller spåras någon längdskåra för vidjan.¹ Man kan räkna 8 par stygn, hvilket bör göra lika många bord (ca 13 cm. breda), ett ovanligt stort antal på en så liten båt. Det är tydligt att båtbyggarna varit skickliga män och att båtbyggnadskonsten stått högt.

Efter borden kommer ordningen till inredningen. Då fastsättas spant och årtullsklossar och stäfvorna få sin afputsning, se fig. 1. Fem spant finnas i den här afbildade båten, alla fästade på vanligt sätt med tränaglar. Det aktersta spantet är högre och är lutadt ganska mycket inåt. Här mötas de båda knäna på midten. På detta femte spant hvilar en durk.

För om första och akter om sista spantet finnes i stäfvorna ett ca 7 cm. långt och bredt urtag, 2 cm. djupt, med en utspard längdås, jfr fotografien fig. 10 och längdprofilen, fig. 1.

¹ På stäfvens sida (6,5—8,5 cm. bred) ha borden lagts på en urtagen spänning af 4,5 cm. bredd.

Årtullsklossar isättas, se fig. 1 och 10, akterut vanligen endast en, på babords sida. Styrmannen sköter här denna ensamma åra mest som styråra på det vanliga sättet, dels genom »skoddande», dels genom »hamnande», jfr fig. 12. Vid forsrännande anbringas dock en åra löst mot babords låring. Vår båt har dels klossar för två årtullar, dels för en med hank för åran. Det sista är det vanligaste. Klossarna fästas med tränaglar.

Sist bortskäras pluggarnas utskjutande ändar, och sömmarna och »landena» bestrykas med tjära¹, jfr fig. 8, den bakre båten.

Till förtydligande af framställningen visas i fig. 1 en konstruktionsritning af den båt jag tog hem till Sverige. Vi se, hur sömmarna sluta ungefär där stäfvarnas uppböjning börjar, och hur borden sedan äro spikade. På denna båt ha dessutom ribbor lagts på båda sidor om kölen utvändigt, och har detta varit afsedt från begynnelsen att döma af kölens huggning. Dessutom ligga kortare ribbor (de nå ungefär till 1 m. från hvardera stäfven) utanpå första bordets andra längdsida, liksom fortsättande och därmed skyddande andra bordets omböjning öfver det första.

Förut och akterut har andra bordet fått behålla den ursprungliga groflekten. Här gå således andra och tredje (öfversta) bordet i

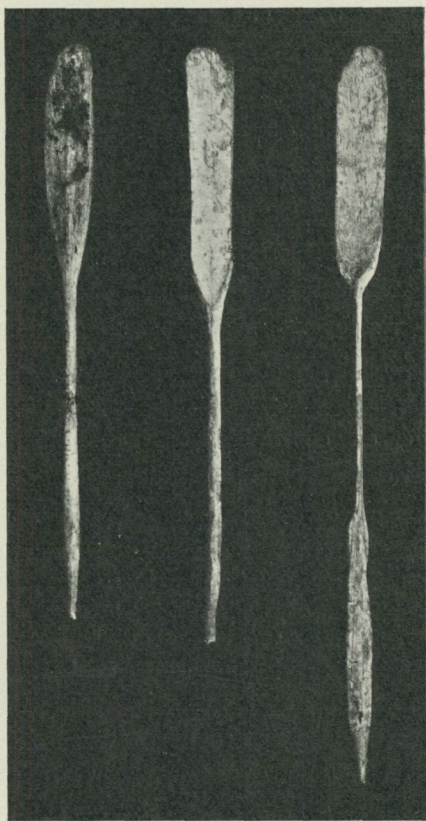


Fig. 11. Åror från Nuotjaur. N. M. 112, 725.

¹ Tjära brännes af lapparna själfva i tjärgropar.

samma plan c:a 15 cm. På samma sätt är gjordt med första bordet i dess ändar och dess anslutning till kölen.

Å fig. 11 se vi en bild af de tre åror (Nuotj. la.: *āer*) som medföljde båten. De skofvelformade äro roddåror, den tredje styråra.

Det är alltid — så vidt jag sett — små båtar, dessa ryska lappbåtar. Några storartade fartyg i hårdt väder äro de ej, men dock bättre än hvad kan tyckas vid första anblicken och faktiskt de enda farkoster lapparna ha på så stora vatten som Imandra och Nuotjaur samt på ryska lappmarkens kraftiga floder, Pasviksäl, Tuloma, Varsuga, Ponoj m. fl. De ha ett par stora fördelar för ett folk, som lefver mest af fiske och är absolut beroende af vatten-dragen, de äro lättflytande, lättrodda och lasta mycket. Årdoningarna äro dock så godt som alltid dåliga, hvilket vore svärförklarligt hos ett i snickring så händigt folk som lapparna, om man ej visste, att makligheten hos dem ofta får gå före det mest praktiska.

Lappbåtens största fel är dess rankhet, men efter en tids vana vid en dylik båt försvinner snart känslan däraf. Det kanske kan vara på sin plats att tala om det exemplar, som här är konstruktionsritadt och äfven ses å fig. 10. Jag köpte båten på återresan längst uppe i Tuloma, där den låg under »padona», de väldiga, laxrika fallen vid utloppet ur Nuotjaur. Sedan vi lastat hela min packning, var det ej mycken plats för mig själf och de två man jag hade kvar för hemfärden, men med någon svårighet kommo vi dock öfver denna ej alltför ofarliga bit. Första ögonblicken kände jag det ganska vingligt, där jag tronade öfverst på packningen, men efter någon timme var den känslan försvunnen. Hade det ej varit för obekvämt ombord för den två dygn långa färden nedför älfven till Kola, hade jag ej tvekat att bruka den lilla båten hela vägen, men nu togo vi den i stället på släp efter en lång, finsk forsbåt. Under färden nedför skulle den dock få tillfälle att visa mig hvad den dugde till. I allmänhet »rände» vi alla forsar vi träffade, men det stående samtalsämnet under första dagen var dock, hur vi skulle klara de största forsarna under denna sträcka, de vid Krevets, dit vi skulle nå på natten. Vid Toukkanens nybygge ofvanför forsen

lånade vi en lång lina för att släppa båtarna ned för forsarna. Sedan vi lagt i land den lilla båten vid forshufvudet, rände vi emellertid alla forsarna med den stora båten. Därpå fingo karlarna bära packningen förbi forsen och sedan släppa ned den lilla båten. En gång kommo de också båda, den andra gången dock bara en man. Samtidigt fick jag se den lilla lappbåten komma som en pil ned genom de långa forsarna med den andra karlen stående i aktern. Jag hade inte tid att bli ond, endast att njuta ett par ögonblick af den stolta synen, så var allt klart. Jag hade aldrig trott det vara

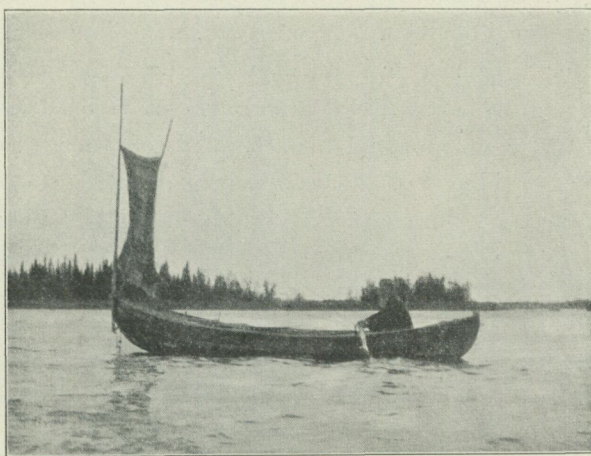


Fig. 12. Seglande lapp. Nuotjaur, ryska lappmarken.

möjligt att göra ett sådant vågstycke med en dylik båt¹, och jag hörde sedan, att det ytterst sällan händer, att lapparna ränna dessa forsar. Emellertid visar det, att denna båttyp duger till forsbåt. I ett afseende var den bättre än den låga, ormlånga finnbåten. Denna fick nämligen in högst betydligt med vatten, då däremot lappbåten gick alldeles fri genom de höga vågorna. Detta förmodligen på grund af dess stora lätthet på vattnet.

Det händer ibland, att lapparna segla med sina båtar. Något slags särskildt segel och segelställning ha de dock ej, utan de rigga

¹ Samma erfarenhet fick Ehrenmalm göra med afseende på de sydda båtarna i Åsele lappmark 1741. Se hans »Resa» sid. 98.

upp en stång utmed framstäfven — de bruka därvid de hål som finnas i denna — och spria upp en filt.¹ De sköta så seglet akterifrån med ett skot och en brass och styra med akteråran på beskrifvet sätt. Se fig. 12. Det synes på riggen snarast som om seglingskonsten nått dessa lappar från sydväst från Bottniska viken, med finnarna som förmedlare, och ej från den närbelägna kusten i norr, från pomorer² och norrmän, hvilka alltid bruka råsegel.

En jämförelse mellan den sydda ryska och svenska lappbåten utfaller nog till fördel för den senare. Den synes vara fullt enhetligt byggd, vara en ren typ. Ryska lappbåten åter är i tekniskt afseende en blandtyp, och en sådan, där blandningen ej varit till fördel för typen. (Jfr hvad ofvan sagts.) En utmärkt blandform i afseende på spikning och syning ha vi i de arkeologiska fynden, Nydambåten, Gokstadskeppet m. fl. Borden äro helt och hållet nitade, ej blott vid stäfvorna, men spanten äro bundna vid borden och kölen. Detta framför allt för att förekomma bordsprickor.

Andra båttyper förekomma i ryska Lappland, framför allt den nyss nämnda finska forsbåten, af den typ som är vanlig i norra Finland och Norrbotten. Dessutom förekomma ofta båtar af här beskrifven form, men helt och hållet spikade.

Utmed kusterna finnas skilda typer af båtar — från lappbåten innerst i fjordarna till Nordlandsbåten (och numera äfven det vestenfjældske Norges däckade båtar, ja till och med motorförsedda kosterbåtar). Egendomligt nog bruka de i fjordarna hela året om bofasta ryssarna (ej de karelska nybyggarna) lapparna som båtbyggare och där kan det hända, att man kan få se en och annan delvis sydd båt, om också af annan typ och ibland betydligt större än lappbåten. Som bekant uppträder båtsyningen äfven själfständigt hos ryssarna. Jag hann dock ej 1908 göra någon undersökning om hur mycket där af kan lefva kvar och i hvad förhållande denna sed hos ryssarna står till den hos lapparna.

¹ Filten (Nuotj. la.: rän) förfärdigas af lapparna själfva af ull från egna får och på en stående väfstol (Nuotj. la.: ränn) af egendomlig form.

² Pomorer, d. v. s. det folk (ryssar, kareler) som bedrifver hafsfiske på norra Kolakusten vår och sommar. På hösten draga de hem till kusterna af Hvita hafvet.

De två hufvudbåttyperna utmed nordkusten af Kolahalfön äro nu den ryska »schnjaka'n» och Nordlandsbåten. Jag hade ej tillfälle att syna den ryska båten så noga, men den lämnade alldeles osökt stoff till reflexioner. Vi se en sådan å fig. 13. Det är en stor, oerhördt kraftigt byggd båt, med ett fullt lika individuellt särmarke som Nordlandsbåten. Dess höga, halfeirkelformigt buktande framstäf, dess långa, låga skrof och höga, raka akterstäf med det väldiga smala rodret äro särdeles typiska. Riggen är densamma som Nordlandsbåtens, ett enda stort råsegel. Kan denna ryska »schnjaka» helt och hållet vara lånad från väster? Det var den fråga jag uppställde, då jag så ofta såg dessa två typer bredvid hvarandra under färden utmed kusten ned till Hvita hafvet. Skulle alltså denna typ en gång på norskt område ha varit en föregångare till Nordlandsbåten, utträngts af denna bättre typ och så sakta skjutits

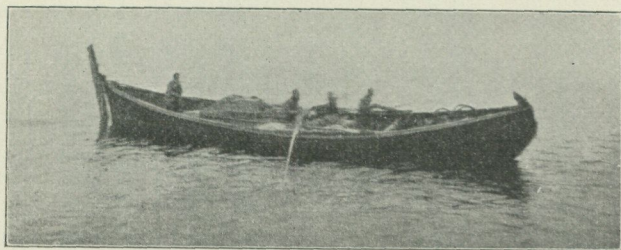


Fig. 13. »Schnjaka», Murmankusten.

östöfver? Liksom i dag sker med Nordlandsbåten, som får vika öfverallt i Nordland och Finnmarken för de södra, däckade båttyperna, och som nu säljes ur hand i hand allt längre bort åt öster, för att kanske en gång alldeles försvinna ur Norge. I mannaminne ägde ingen pomor en Nordlandsbåt — nu är det vanligt. Jag kan ej nu leda saken i bevis, men vill påpeka, att ordet »schnjaka»¹ bör härledas ur fvn. snekkja och att dels riggen, dels roderinrättningen, den senare med s. k. skädda (se fig. 14), i hufvudsak äro desamma å »schnjaka'n» och Gokstad-Nordlandstypen.

¹ Utan segel kallas en dylik båt ofta »brama» (präm).

En sak af mycket stort inflytande på frågan torde roderhufvudernas utsmyckning vara. Jag aftecknade några och fann en serie, som är åskådliggjord å fig. 14. Om detta ornamentmotiv (djurhufvud?) kan härledas till skandinaviskt område, skulle jag anse det som ett af de behöfliga bevisen för att »schnjaka'n» är den här i

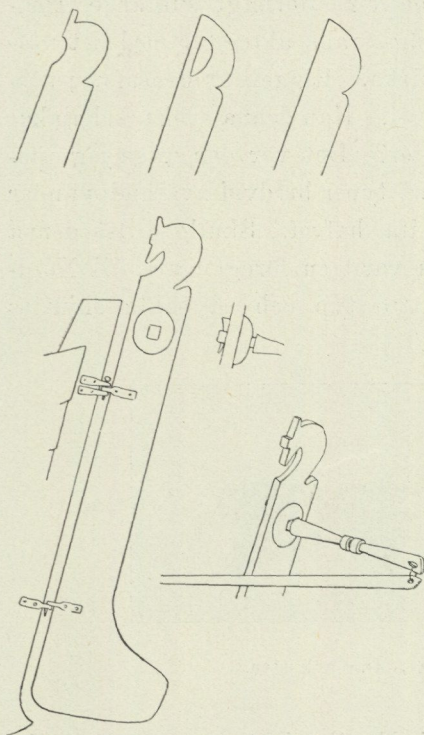


Fig. 14. Roderinrättning samt serie af roderhufvuden å »schnjaka», Murmankusten.

öster kvarlevande föregångaren till Nordlandsbåten. Saken är långt ifrån otänkbar. Vi ha under yngre järnåldern Gokstadtypen i södra Norge. Hur långt den går åt norr veta vi ej, men den behöfver ej vara förefintlig i norra Norge. I söder är typen nu försvunnen sedan många hundra år, och vi få gå ända till Nordmøre, innan vi träffa den fullt i bruk igen i dess släkting Nordlandsbåten. Alltså, en förskjutning har otvifvelaktigt ägt rum, modernare båttypen ha i södern undanträngt en gammal, som kvarlefver endast långt i norr. Sak samma har en gång kunnat skett med schnjakan eller dess hufvudtyp. Den skarpt buktande stäfven är det mest stötande vid en jämförelse med typer västerifrån af äldre och nyare datum, men jämför dock Osebergsskeppet! Med nå-

gon bestämdhet kan jag ej på frågans nuvarande stadium yttra mig, men jag har velat fästa uppmärksamheten på här meddelade, intressanta fakta.

Sist vill jag uttala mitt tack till ingenjör K. H. Smith, Kumelnäs varf, som varit mig till den största hjälp vid utarbetandet af denna uppsats.