

Världens småbåtar

Göran Sändare

Introduktion

Båtar har funnits nästan sedan mänsklighetens begynnelse. Så snart det fanns ett vattendrag, en sjö, en flod eller ett hav har människan strävat efter att kunna korsa detta vatten. Uppfinningsrikedomen har varit stor och man har byggt många olika slag av farkoster.

Förmodligen började det med att man upptäckte att trädstammar flöt i vattnet. Med hjälp av eld och flintyxor kunde man gröpa ur en stock och därmed få en primitiv form av kanot. Därifrån var steget inte långt till att sammanfoga flera stockar till en slags flotte. Vissa träslag är mycket lättare än andra; så till exempel är balsaträ ett mycket lätt träslag. I stället för kompakta trästockar använde man också annat material, till exempel vass, som kunde bindas ihop och sammanfogas.

Men många av dessa farkoster kunde vara tunga och klumpiga. Efterhand kom man på att förfärdiga ett slags spantverk eller en träram som kunde vara ganska lätt, och sedan täcka denna ram med någon slags vattentät väv. Här experimenterade man med olika slag av hudar, med stora sjok av bark, eller med flätade nät av till exempel bambustrimlor.

Så småningom upptäckte man att dessa smala kanotliknande båtar kunde vara ganska ranka och för att öka stabiliteten konstruerade man utriggare i form av en eller två trästockar som förenades med kanoten med hjälp av tvärgående stag. Katamaranen är en variant av detta slags farkost.

Ett senare stadium av båtbyggeri startade när man på ett spantverk kunde börja foga samman flera längsgående bräder. Dessa bordläggningsplankor lades först omlott så att varje plankas nederdel ligger utanför den plankan som ligger nedanför i bordläggningen. Detta kallas ju för klinkteknik. Senare kunde man lägga bordläggningsplankorna mot varandra kant i kant, fästa mot spanten, så kallad kravellteknik.

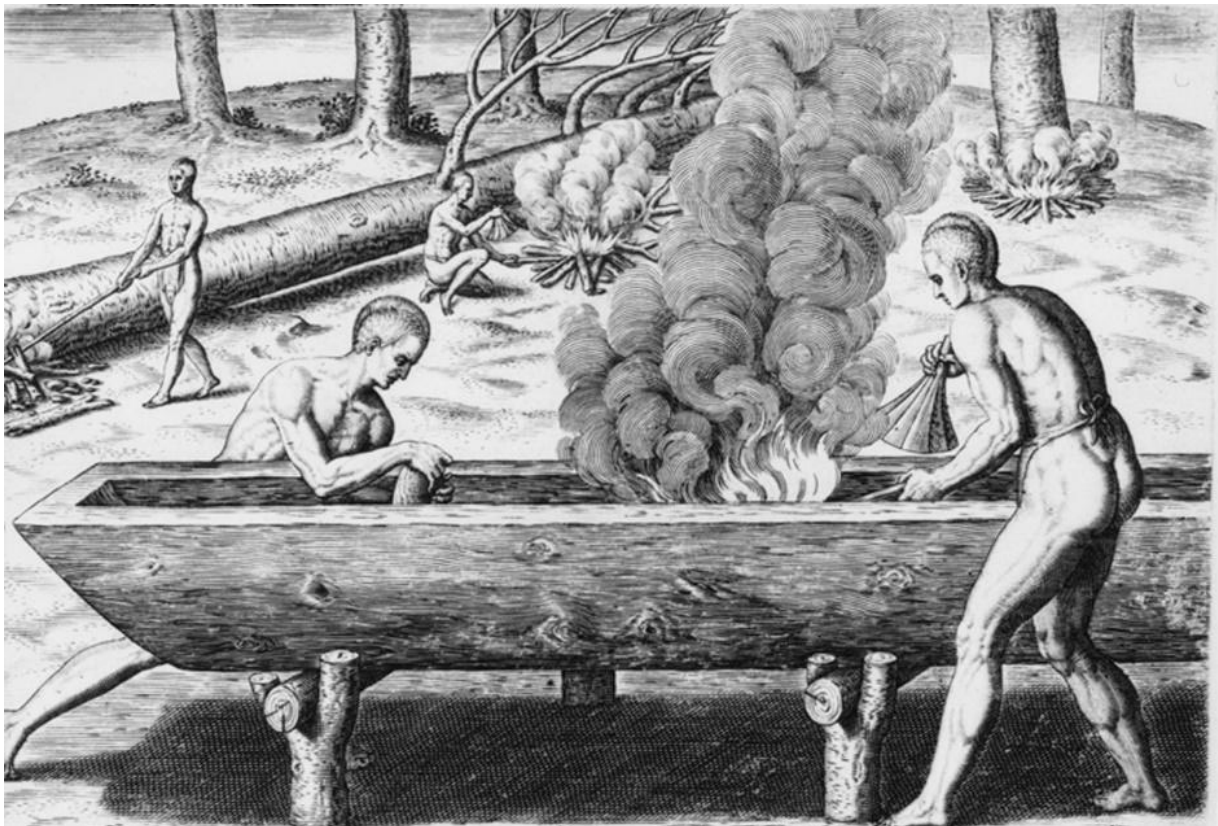
Tidigt upptäckte man också att vinden till sjöss kunde utnyttjas som hjälp vid framdrivningen genom att anbringa något slags vindfång, till exempel en lövruska eller något klädesplagg. Efterhand satte man upp en stolpe eller mast vid vilken vindfånget kunde anbringas. Snart kunde man också fästa tvärgående slänor mot masten och därmed är vi framme vid den riggade segelfarkosten.

Vi skall nu se lite närmare på några av alla de slag av småfarkoster som frambringats av människan under årtusendenas lopp. Det kommer att handla om enkla vardagsbåtar som kunde underlätta för den primitiva människan i hennes

kamp för tillvaron, då hon skulle förflytta sig från en plats till en annan eller fånga föda för eget bruk. Man kan göra en enkel indelning av dessa småbåtar efter dess konstruktion. Först kom stockbåtarna, eng. log boats, därefter förmodligen flottar, eng. rafts, och med uppfinningen av spantverk kom olika typer av småbåtar som kanoter, hudbåtar och korgbåtar. Man kom också på att stabilisera de smala farkosterna med olika slag av utriggare, vilket man brukar kalla stabiliserade båtar. Slutligen utvecklades tekniken med båtar byggda av bräder i klink- eller kravellteknik, som man kan kalla plankbåtar.

Stockbåtar

Det finns arkeologiska lämningar av dessa stockbåtar, alltså urholkade trädstammar, ända från cirka 8 000 år före vår tideräknings början. Man kan lätt föreställa sig vilken möda det måste ha varit att först fälla ett lämpligt träd, barka och kvista det, och sedan med hjälp av primitiva stenredskap som flintyxor, och kanske med eld, karva ur denna trädstam. Förmodligen blev det först rundbottnade farkoster, medan man senare möjligen kunde forma en slags köl för att öka stabiliteten i vattnet.



Rekonstruktion av hur man tillverkade stockbåtar. Från Wikipedia.

De allra äldsta bevarade stockbåtarna var ofta både smala, smäckra och lätta skapelser som vittnar om stor noggrannhet vid tillverkningen. Senare tiders stockbåtar, från historisk tid, är i stället ofta grovt skapade, klumpiga och tunga.

Stockbåtar används än i dag i många länder runt om i världen. De äldsta kända exemplaren kommer från Västafrika, där man i Nigeria grävt fram en stockbåt som dateras till 6 000 år före vår tideräknings början. Även i Ghana, Kamerun, Kenya och Malawi finns dessa ganska primitiva farkoster och på flera ställen är de fortfarande i bruk, som på bilden nedan från Malawi. De ser kanske inte ut att vara alldeles lätta att handskas med.



Stockbåtar vid en strand i Malawi. Från Wikipedia.

Men stockbåtar finns även i andra världsdelar. I Panama finns så kallade *cayucos*, som indianerna där har använt sedan 1500-talet. Mindre sådana stockbåtar drivs fram med paddlar medan de större har en mast med enkla segel. I Indonesien och Malaysia finns stockbåtar som karvats ut från stammar av teakträd och som framförs med dubbelpaddel.

I Indien använder fiskarebefolkningen än i dag så kallade *huris* vid fiske och kortare transporter av människor och gods. Det finns också exempel på att man fäster en utriggare vid båten för att få bättre stabilitet. För att kunna framföra dessa farkoster använde man kanske först en lång stång som man kunde stöta i botten, åtminstone så länge man befann sig på grunt vatten. På djupare vatten måste man

använda ett annat framdrivningsmedel och snart upptäckte man att en stång med ett blad i ena änden, eller till och med i båda ändarna, kunde driva fram farkosten. Därmed var paddeln uppfunnen. Så småningom insåg man att ett par paddlar kunde anbringas i relingen på ömse sidor av båten och på så vis skapades åror. Nedan ses en huri från Kalikut, Kerala, Indien.



Huri på stranden i Kerala, Indien. Blue m.fl.: Ships and Maritime Landscapes, 2018.

Även i Europa tillverkades förstas stockbåtar. År 1955 upptäckte man nära byn Pesse i Holland en kanotliknande farkost medan man höll på att anlägga motorväg A28. Arkeologerna daterade denna båt till cirka 8 000 år före vår tideräkning och därmed anses den vara världens äldsta kända båt. Den är 298 cm lång och 44 cm bred och utkarvad, troligen med hjälp av flintredskap, ur en tallstock. En del forskare betvivlade farkostens sjövärdighet och ansåg att den i stället kunde vara en ho för kreatursfoder, men år 2001 gjorde man en kopia av båten och visade att den faktiskt var sjövärdig.



Pesse på Drents Museum, Assen, Holland.

I Östeuropa finns exempel på stockbåtar som tillverkats ända fram till 1900-talets början och här i Skandinavien finns flera exempel, bland annat den så kallade äspingen, så benämnd därför att man använde aspträ som är lättare att bearbeta än ek. Redan under tidig järnålder tillverkades äspingar och än i dag finns det i Estland sådana farkoster i bruk. De är vanligen spetsgattade och saknar köl, främst för att de då blir mer lättmanövrerade på mycket grunt vatten. På nyare äspingar har man ibland upptill lagt till en eller ett par plankor som bordläggning för att öka bärigheten.



Nutida äsping i dagens Estland. Från Wikipedia.

Flottar och vassbåtar

Förmodligen skapades de första flottarna samtidigt med de första stockbåtarna. Man upptäckte snart att man kunde sammanfoga två eller flera trädstammar och på så sätt få en plan, flytande yta. Definitionsmässigt saknar flotten den skrovform som en båt har. I stället kan flotten få en mycket större yta att lasta människor eller gods på.

De mest kända flottarna i världen har konstruerats av olika slag av vassväxter, som buntats ihop och sedan sammanfogats till en sammanhängande flotte. Sådana farkoster har tillverkats i flera olika länder i världen, men för en bred allmänhet kanske några platser har blivit mer allmänt kända, nämligen vid sjöar i Etiopien, på Nilen och på Titicacasjön i Peru. Från egyptiska gravmålningar kan man se att de

etiopiska och egyptiska papyrusbåtarna har sett ungefär likadana ut under de senaste 5 000 åren.

När Inkaindianerna erövrade stora delar av Sydamerika flydde en indianstam, Urofolket, högt upp i de peruanska bergen, till Titicacasjön, där de sedan 1500-talet har utvecklat flytande öar tillverkade av vass. Samtidigt byggde de flottor av vass som än i dag används vid fiske och samfärdsel på sjön, men kanske framför allt för alla turister som i dag besöker Peru.



Two Urokvinnor på en flotte av vass i Titicacasjön. Foto Göran Sändare 2009.



Uroindian tillverkar en vassflotte. Foto Göran Sändare 2009.

Den norske upptäcktsresanden Thor Heyerdahl hade på 1940-talet en teori om att övärlden i Stilla havet hade koloniserats från Sydamerika. Han kunde bland annat hänvisa till en berättelse från 1500-talet och Francisco Pizarro. Då hade Pizarro och hans lots Bartolomeo Ruiz ungefär tio mil från den sydamerikanska kusten fått syn på en flotte med 20 indianer ombord. Enligt Heyerdahl måste det ha varit flottor av detta slag som tidigt hade nått Polynesien.

Vi känner alla till den spännande historien när Heyerdahl år 1947 lät bygga en flotte av trädstammar från balsaträdet och hur han sedan med några skeppskamrater under flera månaders tid seglade från Callao i Peru och slutligen kom fram till Marquesasöarna i Polynesien. Heyerdahls teori var att de tidiga indianerna redan på 500-talet hade färdats med denna typ av flottor från Sydamerika till Polynesien. Till sin hjälp skulle de ha haft Humboldtströmmen som flyter från Antarktis, förbi Perus kust och sedan vidare västerut, söder om ekvatorn.

Man högg ned tolv stycken balsaträd som vägde ett ton vardera och fogade samman dessa till en flotte. Man surrade ihop stockarna med hamparep. Mellan stockarna placerade man furuplankor som skulle fungera som centerbord eller kölar.

Så vidtog den spännande resan som alltså ledde till att flotten efter 101 dagar kom fram till ögruppen Raroia, där man drev i land. Trots att vetenskapen senare, år 2005, med dna-analys lyckats visa att polynesierna inte härstammade från Sydamerika utan i stället från Sydostasien, bevisade Heyerdahl i alla fall att det var möjligt att färdas över stora oceaner med hjälp av flottar.



Heyerdahls flotte Kon-Tiki på Stilla havet. Svenska filminstitutet.

Men Thor Heyerdahl slog sig inte till ro efter äventyret med Kon-Tiki. I slutet av 1960-talet lanserade han en teori om att de gamla egyptierna hade seglat till Sydamerika på flottor byggda av papyrusvass. Det fanns gamla egyptiska gravmålningar som visade sådana vassbåtar och på Påskön hade Heyerdahl själv grävt fram en stenjätte med en vassbåt ristad på magen. Ra I byggdes av papyrusstrån och sjösattes 1969. Tyvärr sjönk Ra I en vecka innan man från Afrika nådde fram till Västindien, men redan året därpå lyckades Heyerdahl med Ra II segla från Marocko till Barbados.



Ra II på Kon-Tikimuseet i Oslo. Från Wikipedia.

Medan Heyerdahl planerade byggandet av Ra I och Ra II besökte han både Egypten och Titicacasjön i Peru där man i många hundra år byggt flottor av vass. Han fick till och med hjälp av erfarna flottbyggare från Titicaca när Ra II konstruerades.

Kanoter

Ordet kanot brukar användas för en mängd olika farkoster, men det gemensamma för dem alla är att de är mindre, smala vattenfarkoster med spetsgattad för- och akterstäv som oftast drivs fram med en paddel, och i en del fall med segel. Ordet kanot kommer från karibiska *canoa* som betyder just båt. I svenskan är ordet kanot en övergripande beteckning för främst kajaker och kanadensare.

Det råder en viss begreppsförvirring eftersom man ibland har kallat de urgröpta stockbåtarna för kanoter. Någon gång under utvecklingen kom man på att bygga ett enkelt spantverk och sedan täcka detta spantverk med skinn eller näver. Sedan indianböckernas tid är väl de flesta bekanta med de nordamerikanska indianernas kanadensare. Det svenska namnet härstammar just från det faktum att det var i Kanada som européerna på 1600-talet först kom att lära känna dessa farkoster, som indianerna från början klädde med barksjok från björkar. Med en enkel träram och björkbark blev dessa farkoster väldigt lätta och enkla att bära från ett vattendrag till ett annat. Vanligen är sådana här kanadensare drygt 4 meter långa och väger omkring 20 kilo.



Kanadensisk kanot täckt av björkbark. Från Wikipedia.

Dessa kanoter spelade en nyckelroll då de tidiga européerna utforskade Nordamerika. Franska och brittiska upptäcktsresanden och även missionärer använde kanadensarna när de färdades på floderna och sjöarna i Kanada och norra delarna av det blivande USA.

Ännu längre norrut, i norra Kanada och på Grönland, utvecklade inuiterna ett annat sätt att bygga sina farkoster. Dessa kanoter kallas för *kajaker* och de är alltid däckade med bara en liten öppning för sittbrunnen. Man byggde ett lätt skelett av ben från till exempel val eller från drivved. Sedan täckte man detta skelett med skinn från sälar som sys tillsammans i vått tillstånd. När skinnet torkar krymper det och blir spänt över det enkla spantverket.

En annan variant av inuiternas farkoster kallas för *umiak* och är en lite större öppen skinnbåt. Ordet umiak betyder på inuitiska "kvinnobåt" och den är större än kajaken, upp emot nio meter lång och en och en halv meter bred. Umiaken täcks precis som kajaken med sälskinn men den är öppen och drivs med paddlar, åror och i vissa fall ett enkelt segel. Detta är en båt som kvinnorna ror eller paddlar, den är flatbottnad utan köl och går aldrig utomskärs. Umiaken används för att transportera familjens egendomar och för kortare handelsresor.



Grönländsk kajak. Från Wikipedia.



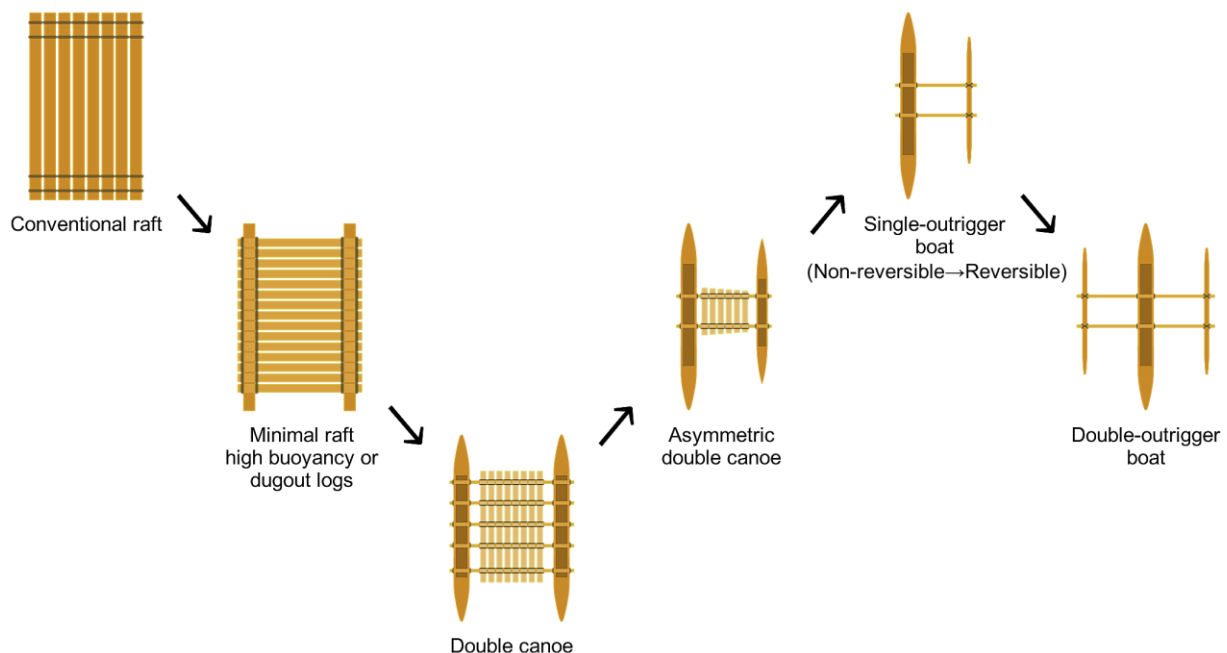
Inuiter med en umiak i Alaska 1904. Från Wikimedia.

Förutom bland Nordamerikas indianer och Grönlands inuiter har kanoter förstas tillverkats i många andra delar av världen. Det finns en teori som säger att Australien och Oceanien är från mellan 50 000 och 40 000 år före vår tideräknings början

gradvis upptäcktes av folk från Sydostasien. Man bör i primitiva farkoster ha kunnat ta sig via Nya Guinea till norra Australien och därefter österut mot ögrupperna i Stilla havet. Denna teori är mycket omtvistad och vi har inga som helst spår efter de båtar som man kan ha använt.

Utriggare

Forskare har länge ansett att katamaranen utvecklades från utriggade båtar, men på senare år har en mycket intressant teori utvecklats. Man hävdar att det hela började med en vanlig flotte som efterhand i ytterkanterna försågs med två kraftigare stockar eller till och med kanoter. Gradvis blev dessa två kanoter förenade med ett lättare verk av tunnare bräder, och så småningom byggdes den ena kanoten större och den andra mindre, till dess att en enkel utriggare uppkom. Så småningom skapades även dubbla utriggare som ytterligare ökade sjösäkerheten och denna lätta konstruktion medgav snabbare fart genom vattnet. Bilden nedan förklarar hur utvecklingen kan ha gått till.



Man tror att det var folken i Sydostasiens övärld som först utvecklade dessa utriggade farkoster och med dem kunde man nå både österut till Nya Zeeland och Polynesian och västerut över Indiska oceanen så långt som till Madagaskar. Det är just i den ostindiska övärlden och Oceanien som utriggare än i dag hör till de vanligaste farkosterna till sjöss.



Utriggare på Filippinerna 1965. Foto Göran Sändare.

Hud- och korgbåtar

Några av de mest originella båttyperna är hud- och korgbåtar. Det är ytterst enkla konstruktioner som har funnits i tusentals år på flera ställen i världen. I England och på Irland använde man en liten rund båt som kallas för *coracle*. Man vävde först ett nät av tunna grenar av vide eller pilträd och böjde upp detta nät så att det kom att likna en skål. Utanpå denna skål fäste man hudar av ko eller häst som också försågs med ett tunt lager av tjära för att göra farkosten vattentät. Coraclen användes som fiskebåt, främst i floder och sjöar, och man har funnit rester av sådana båtar som härstammar från bronsåldern. Julius Caesar nämner denna typ av båt i sina skrifter från den romerska invasionen av England på 100-talet. Ordet coracle kommer från walesiskans *cwrwgl* och gaeliskans *currach*.

Än i dag kan man se coracles på en del floder i Wales, Skottland och på Irland. De är mycket lätta och en man bär utan vidare sin coracle på huvudet när han skall ut och fiska. De är också ytterst lättmanövrerade genom att man med ena handen kan styra och snurra båten medan den andra handen kan manövrera fiskenätet.

I Tibet har man i många hundra år konstruerat liknande farkoster som är klädda med jakskinn, men även i så vitt skilda länder som Indien och Irak kan man se sådana här små runda farkoster. I Vietnam tillverkas än i dag runda småbåtar med flätade bambublad som tätas med kåda och som används vid fiske.



Floden Teifi i västra Wales 1972. John och Will Davies i sina coracles. Från Wikipedia.



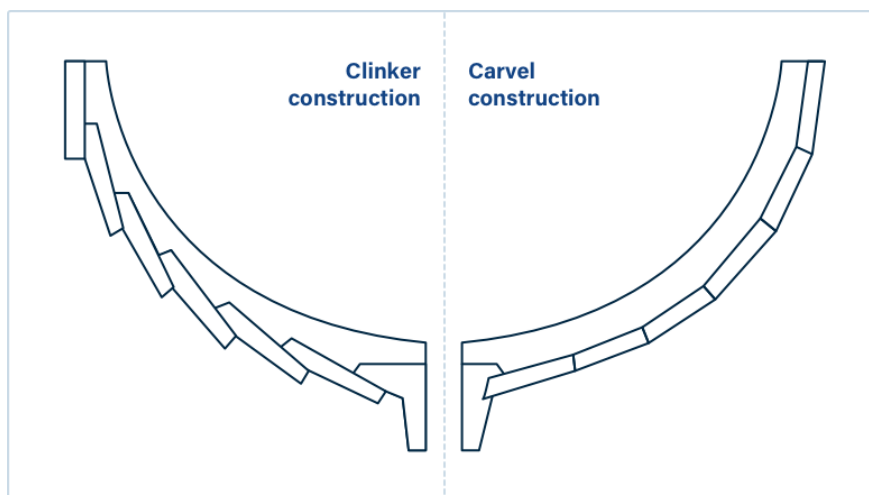
Korgbåt från Hoi An i Vietnam. Från Wikipedia.



Jakskinnsbåt i Tibet 1939. Foto Bruno Beger.

Plankbåtar

Den numera allt dominerande tillverkningen av småbåtar sker på spantverk med längsgående bräder. Denna teknik finns förstas över hela världen och har gett upphov till ett oändligt antal olika modeller. De två dominerande teknikerna för att foga samman bordläggningen är klink- respektive kravellteknik. Bilden nedan visar skillnaden mellan klink och kravell.



Båtar byggda med klinkteknik anses ha sitt ursprung i Skandinavien och det allra äldsta exemplaret av en sådan farkost har hittats i Nydam i Sönderjylland. Det har daterats till cirka 190 e.v.t. Även vikingarna på 800- och 900-talen byggde sina skepp i klinkteknik.

Det skulle föra alltför långt att visa på alla de olika typer av bordläggningsstilar som finns. Här kan vi bara visa två båttyper från så vitt skilda håll som Orust på 1890-talet och Burma på 2010-talet. Orustbåten i klinkteknik byggdes i Tegneby år 1890 och är ett typiskt exempel på hur enkla småvarv kunde framställa fina fartyg främst avsedda för fiske. På den stora Inlesjön i det inre av Burma, eller Myanmar som landet numera kallas finns en lång tradition av båtbyggeri och nedan visas en modern variant av en kravellbyggd båt för familjebruk och fiske.



Båtbygge vid Vasseröd i Tegneby, Orust. Foto...?



Båtbygge vid Inlesjön i Burma 2014. Foto Göran Sändare.

Så har vi kommit till slutet av denna lilla exposé över olika småbåtar från världens alla hörn. Och ändå har vi bara hunnit med att visa på några få av alla de olika slags farkoster för sjöfart som människan frambragt under sin levnad. Här har inte nämnts ett ord om djonker, sampaner, dhower, Bohusekor, gondoler, dorisar och många andra lokala små farkoster.

Som avslutning kan det vara värt att visa en lite annorlunda farkost, åtminstone om man ser till hur den framförs. Vi ser en fiskare i Burma som högt uppe på den stora sjön Inle ägnar sitt liv åt fiske. Han ror båten med ett ben så att han kan ha bägge händerna fria för att sköta sitt fiskenät.



Fiske på Inlesjön, Burma 2010. Foto Göran Sändare.