

Gokstadsskeppet var ett klinkbyggt krigsskepp avsett för havssegling och hittades i södra Norge. Det är byggt i ek år 890, 23 m långt och 5 m brett. Vid utgrävningen fann man också 32 sköldar med färgrester. Varannan var svart och varannan gull!

Klinkbyggda båtar

ASTRID GUSTAFSSON

Sollerön har fått ett världsarv!

Solleröns klinkbyggda båtar är nu en del av det gemensamma nordiska världskulturarvet. Ett omfattande nordiskt samarbete har resulterat i att klinkbyggnadstraditionen i december 2021 skrevs in på Unescos lista över mänsklighetens immateriella kulturarv. Listan omfattar traditioner, sedvänjor och bruk världen över.

Klink kallas tekniken där bordläggningsplankorna i skrovet överlappar varandra. Metoden är en båtbyggertradition med 2000 år gamla rötter. I de tidigaste fynden höll man borden samman med vidjor och dymlingar (träpluggar) senare med krampor eller nitar.

En natt i början av februari låg jag och tänkte på det fantastiska Nydamskeppet som Sten och jag såg 2012, på vikingaskeppen på Bygdøy i Oslo, som gör mig tårögd för att de är så vackra och på Solleröns otroliga kyrkbåtar, alla byggda i klinkteknik. Jag kände att jag ville skriva om dessa båtar och få andra att förstå vilken märklig tradition de är en del av. Nästa dag ringde jag till Torbjörn Nääs och frågade om det var för sent för en liten artikel i Sool-Öen. Det var det inte så jag började skriva och leta källor. Jag kom på idén att fråga Arne Håll om man använder samma redskap i våra dagar som på vikinga-

Gokstadsskeppet. Vikingatida skepp, utgrävt 1880 i Vestfold

tiden så jag tog med Inga Sernings bok och åkte till hans verkstad. Där doftade det så gott av nysågat virke och en nästan färdigbyggd kyrkbåt fick mina ögon att bli blanka. Arne och jag tittade i boken och sen sa han: Vet du att klinkbyggnadstekniken har utsetts till världsarv? Det var en stor och mycket glad överraskning och jag blev ivrig att ta reda på mer. Så ringde jag till Kjell Grundtman, Margit Andersson och till Tobbe igen och alla var hjälpsamma med tips om källor. Jag läste och blev mer och mer intresserad.

Sommaren 2012 gjorde Sten och jag en resa söderut i ”vikingaspår”. Det första stoppet vid vikingabåtsmuseet i Roskilde bjöd på en stor överraskning. Nämligen låg en kyrkbåt från Sollerön förtöjd nära ingången! På en skylt intill båten stod:

Kirkebåd fra Dalarna, Sverige 1941

Bygget i fyrreträ af Anders Bondeson fra Sollerön til persontransport på Siljansöen i Midtsverige. I sådanne båder roede befolkningen fra de spredte gårde og bygder langs søen til kirke om søndagen. Der kunne være op til 60 personer i denne båd.

Årer: 20 (22)

Längde: 18,0 m Bredd: 2,2 m

Dybgang: 0,3 m

Besättning: 22 mand

Topfart: 6 knob

Vi fortsatte till Schleswig i norra Tyskland och fick se Nydamskeppet som vi blev mycket imponerade av. Det är stort, gammalt, tillverkat av trä och helt intakt!

Det äldsta fyndet av en klinkbåt kommer från Nydam i Sönderjylland. Det dateras till ca 190 e.Kr. och på samma plats hittades det kända Nydamskeppet från början av 300-talet.

Nydamskeppet är klinkbyggt i ek men har inte anordning för segel. Det hittades i en mosse i södra Danmark och väger 3 ton, är 23 meter långt och drygt 3 meter brett. Det roddes av 36 roddare och den totala besättningen beräknas ha varit 45 personer. Omkring år 345 efter Kristus blev skeppet sänkt i en sjö som senare växte till en mosse.



Nydamskeppet. Teckning: Magnus Petersen

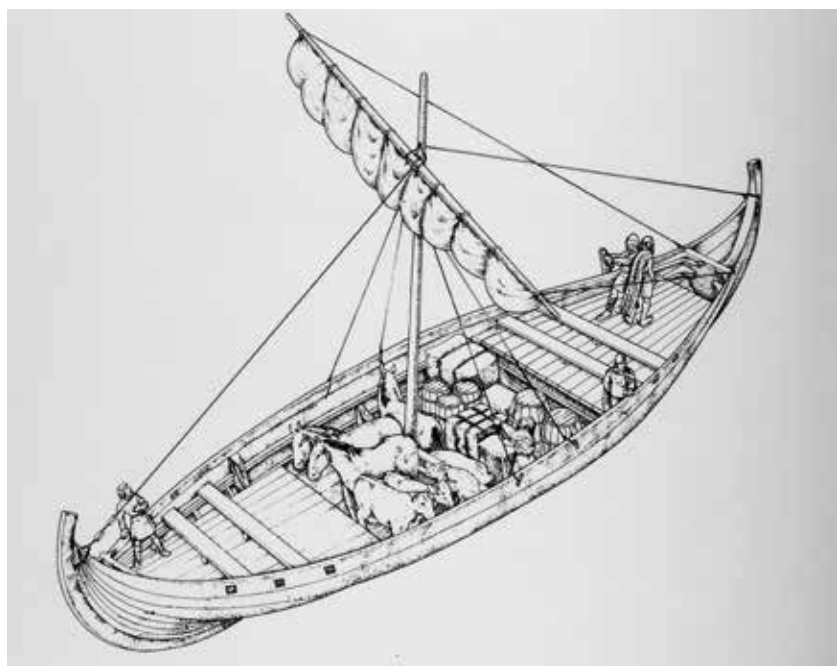
Man förmodar att det har tillhört en främmande väpnad här som blev besegrad av befolkningen vid Nydam mosse.

På 600–700-talen e.Kr. hade man lärt sig att segla i Norden, vilket man redan kunde t ex vid Medelhavet, och vikingatiden hade inte varit möjlig om man inte lärt sig den tekniken. Med de fantastiska klinkbyggda båtarna och segel kunde man ta sig till fyra världsdelar över stora hav och längs enorma floder.

Vikingaskeppen som seglade över Atlanten var 15 till 30 m långa. De byggdes som så kallade skalbyggen då man först lade ut den kraftiga kölen som skulle ge stadga åt skeppet. Ovanpå kölen placerade man ett block av ek eller fur med hål för masten. Borden byggde man på klink och tjärdränkta strängar av nöthår eller textilier användes för att täta mellan borden. I ett av de översta borden fanns hål för årorna. Dessa kunde täckas med små träluckor på insidan som skydd vid hårt väder. En flexibel infästning av spanten när borden redan var på plats gjorde att man fick elastiska skepp. I aktern satt det stora rodret fäst med remmar på insidan av bordläggningen. Nederst hade man ett rep så att rodret kunde lyftas när man kom in på grunt vatten. Seglen var av ylle eller möjligen linne och skoten av hampa.

Skeppen var snabba, sjövärdiga och kunde gå med en last på 20 till 30 ton med bara en meters vattendjup. Därför kunde man gå i land nästan var som helst och var inte beroende av hamnar.

När nordborna skulle bosätta sig på Färöarna, Island eller Grönland



måste de ha rymliga skepp med plats för familj, hästar, boskap, utsäde och järn.

De nordbor som reste österut och in i de ryska flodsystemen hade mindre klinkbåtar på 8–13 m. En båt på 10 m med ett djupgående på 30–50 cm kan ha vägt 1000 kg och bör ha kunnat bäras av två besättningar över särskilt besvärliga sträckor om man tagit ur lasten.

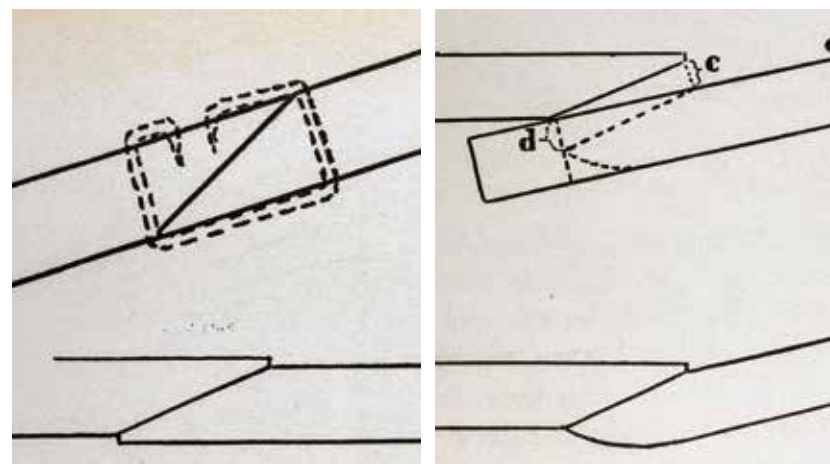
I Solleröns vikingagravar har man hittat många krampor och också nitar och en stor spik, kanske från båtar. Yxor och knivar av olika slag kan ha använts vid båtbyggandet.

På Sollerön var människor i många århundraden helt beroende av båtar innan man byggde bro 1892. Därför utvecklade man båtbyggnadstekniken och blev erkänt framgångsrika båtbyggare.

Båtmakeriet utövades inte i varje gård utan för det mesta av speciella båtmakare (”båtmakrär”) och de blev med tiden oerhört skickliga. Båten skulle vara lätt och snabb, bärkraftig och kunna trotsa storm och stora vågor för Siljan kan snabbt blåsa upp. Vid liten belastning formligen flöt den på vågorna och var därmed snabb och stor last kla-

rade den genom bredden framför allt i botten. Den uppsvingda fören och aktern hade till uppgift att ta emot vågorna.

Klinkbåtarna på Sollerön hade ofta en speciell teknik. För att de skulle bli lättare hyvlade man borden så att de passade in i varandra och sedan fäste man krampor över borden så att de hölls ihop.



Avfasade klinkbyggda båtar. Bild ur Gruddboken 1938

Virket togs på hösten eller vintern och skulle helst bestå av småväxt, tät och kärnfull hedtall. Krokiga stammar och rötter tog man vara på hela året för de skulle inpassas i båten och ge den stadga. Båtarna hade antingen ett eller två årpar. En båt för två årpar var ca 6,5 m lång och 1,75 m bred. Båtarna såldes till omkringliggande bygder och ganska ofta ända till Falun.

Kyrkbåtarna byggdes i princip på samma sätt som Solleröbåtarna. De var 16–18 m långa, 1,75 m breda och hade 8–10 årpar. I slutet av 1700-talet fick Sollerön egen kyrka och behövde inte längre kyrkbåtar men byggandet fortsatte i ännu ett århundrade. Den sista kyrkbåten på Sollerön har troligen tillverkats 1877–1878 i Utanmyra av Dunder Anders Mattsson. Sedan dröjde det till 1941 innan en kyrkbåt byggdes igen. Då fick Anders Bondeson uppdraget att bygga en kyrkbåt av Rättviks Hembygdsförening. Han reste runt Siljan och studerade de få kyrkbåtar som då fanns kvar.

Storbåtarna byggdes väl i stort sett som kyrkbåtarna men de skulle



Stor båt för transport av gårdens djur. Foto: solfoto.se

bära tung last och stå emot storm och vågor. Dessa båtar skulle frakta kreatur från Sollerön till fastlandets fäbodrar och har säkert bara använts på Sollerön. År 1892 byggdes en flottbro från Sollerön till Gesunda och därefter behövdes inte storbåtarna mer.

I Gruddboboken skriver D.O. Zetterholm att han sommaren 1937 följde byggandet av en båt på Sollerön. Då fanns en storbåt eller kobåt, som de också kallades, fortfarande kvar. Den var 9 m lång, 2,7 m bred och hade större utbuktning på sidorna.

Johan Svensson (*Svän-Joan*) berättar i Sool-Öen 1983 att sturbåten hade en ”tvärbak som fälldes ned när båten lagt till vid en brygga. Dessa bryggor var mycket välbyggda av sten och sammanhållna av kraftiga stockar. Det var mycket lätt att backa intill bryggan, fälla ned aktern och leda över en häst eller en ko. Det rymdes många kor, får och getter i en *sturbåt*. Vädret bestämde hur mycket man kunde lasta, var det risk för oväder lastades mindre.”

Bryggorna bör ha legat så nära fastlandet som möjligt och Kulåra och Tällnäs är kända utskenningsplatser. I Kulåra kunde man ibland se ända upp till 60 båtar samtidigt!

Den sturbåt som ligger på Lövnäs i Gesunda är enligt Svenjoan inte utformad på samma sätt som de sturbåtar som gick mellan Sollerön och fastlandet. Han skriver: ”Nu finnes endast en sådan båt (*Lövänsbåtn*) kvar, vilken användes av några Gesundabor, som ha jordbruk

på Lövön. Denna är dock mindre och inte av samma typ som de förnämsta storbåtarna.” Lövönsbåten har en längd av 9,5 m och en bredd av 2,7 m, alltså ungefär samma mått som Zetterholm anger. För att möjliggöra kreaturtransport har båten en särskild inredning men ingen lucka att fälla ned. I denna båt kunde man lasta 4 hästar eller 8 kor och det fanns bara plats för 4 roddare. I vackert väder gick det bra men i hård storm och med fullastad båt var det så gott som omöjligt.



Båtfabriken på Lerön

I början av 1900-talet anlade man en båtfabrik på Lerön men båtarna kunde inte tillverkas billigare än hemma på ön och den fanns kvar bara under ett tiotal år.

Segel var vanligt och man kunde också använda dem när man seglade drag. Den typiska Solleröbåten ersattes av båtar med akterspegel för utombordsmotorer och de gamla järnkramporna fick ge plats för kopparnitar.

Zetterholm skriver:

”För min del vill jag närmast fatta den avancerade och självständiga byggnadstekniken i solleröbåten som ett utslag av dalfolkets på så många andra områden dokumenterade händighet och uppfinningsförmåga.”



Roddbåt med segel

Just nu håller Arne Håll på att färdigställa den kanske sista kyrkbåten. Ingen har lärt sig tekniken av honom men i framtiden kanske någon gör som Anders Bondeson som reste runt Siljan, undersökte de båtar som byggts på 1800-talet och byggde den första kyrkbåten i senare tid år 1941. Händigheten och uppfinningsrikedomen lär inte försvinna i framtiden! Förhoppningsvis bidrar Unescos världsarvspris till ökat intresse.

Astrid Gustafsson

Källor:

Carin Orrling: Vikingar
Gro Steinsland: Människor och makter i vikingarnas värld
Inga Serning: Dalarnas järnålder
Gruddboboken
Sool-Öen 1983, 1988, 1997



Kyrkbåt