

ISBÅTEN SIMPAN

Av Peter Skanse

Peter Skanse är född 1951. Han är maritimhistoriker med etnologi och ekonomisk historia som huvudämnen. Nu verksam inom Båtdokumentationsgruppen. Han har en tid varit chef för Lidköpings Hantverks- och Sjöfartsmuseum.

Inom det nordiska området fanns tidigare ett rikt och varierat bestånd av traditionellt byggda bruksbåtar. Det gällde båtar för fiske, kommunikation, flottning och varje handa transporter. Dessa båtar var resultatet av generationers samlade erfarenheter. Båtbyggarna var fostrade och verksamma i lokalsamhället och endast i ringa omfattning påverkades de av centralmakens förordningar eller av impulser utifrån. Undantag fanns givetvis.

Tyvärr måste man konstatera att de traditionellt byggda bruksbåtarna, trots sin betydelse för samhället och för befolkningen i äldre tid, inte förrän på senare år blivit föremål för systematiska undersökningar. Sverige ligger på detta område ännu avsevärt efter grannländerna.

Även museernas samlingsverksamhet har varit sporadisk och i många fall helt i avsaknad av planering och målsättning. En av orsakerna till denna situation verkar ha varit oklarheten om vems ansvarsområde båtarna egentligen är. Skall de dokumenteras, samlas och bevaras av våra sjöfartsmuseer, eller är det en fråga för våra allmänt kulturhistoriska museer? Det finns fördelar och nackdelar med vilken lösning man än väljer. En iakttagelse kan dock göras och det är att ju längre debatten pågår ju mindre av denna kultur och dess föremål kan räddas. En annan orsak till den bekymmersamma bevarandesituationen står givetvis att finna i själva föremålen. De är stora och komplexa och därmed svåra att såväl insamla som bevara och dokumentera. Dessa svårigheter får dock inte hindra att denna del av vårt kulturarv räddas åt eftervärlden.

Det stigande intresset för vår gamla båtkultur har dock medfört att det under senare år skapats ett antal rena båtsamlingar i Norden. Här fokuseras båten som kulturelement och insamlingen sker ofta mycket planmässigt och målmedvetet. En pionjär och föregångare på området var Blekinge museum i Karlskrona, där dåvarande museichefen och landsantikvarien Ingemar Atterman redan på 1950-talet drog upp riktlinjerna för skapandet av en båtsamling. Samlingen skulle inte endast innehålla blekingskt material, utan även innefatta sådant som kunde belysa landskapets kontakter med omvärlden och kulturell spridning och påverkan. Atterman betonade även vikten av forskningsinsatser för att kartlägga centrala frågor som funktionsanpassning och hur naturgeografiska förutsättningar påverkat båttypernas framväxt och successiva förändringar. Till projektet knöts periodvis medarbetare som Olof Hasslöf, Henry Magnusson och Nils Nilsson. Undersökningarna av båtar och båtbyggeri kompletterades med motsvarande insatser rörande fisket och i viss mån skärgårdens betingelser i allmänhet.

Arbetet med båtundersökningarna har sedan fortsatt under 1970- och 1980-talet i Båtdokumentationsgruppens regi. Resultatet är att vi idag börjar få fram en klarare bild av den blekingska båtulturen och att därmed en del andra kulturhistoriska frågeställningar tydligare kan förklaras. Materialet, såväl dokumentationen som de insamlade föremålen, ger dessutom kommande forskningsinsatser en grund att arbeta vidare på. Originalbåtarna finns idag på Blekinge museum och de uppmätningar som tagits fram redovisas i boken »Båtar i Blekinge», tillika första delen i serien »Båtar i Sverige».

Vad gäller övriga delar av Sverige är materialet ofullständigt. Normalt saknas såväl undersökningar som bevarat material i större utsträckning. Generellt kan dessutom sägas att undersökningar som påbörjas idag i stort sett måste inriktas på material från innevarande sekel och endast i mycket begränsad omfattning kan båtmaterial från 1800-talets sista årtionden studeras.

Undantagen från vad som ovan sagts är mycket få. Ett av dem finns på Postmuseum i Stockholm. Det är isbåten »Simpan» från 1800-talets mitt. »Simpan» är unik på flera sätt. Först och främst är den en av våra absolut äldsta bevarade bruksbåtar, givetvis med undantag från det i många stycken svårtolkade och fragmentariska arkeologiska materialet. Vidare är det en av de mycket få bruksbåtar som är bevarad i ett i det närmaste komplett skick. Bevarad med rigg, segel och lös utrustning. I de fall bruksbåtar från förra seklet fortfarande kan uppspås i fält idag, så rör det sig i regel om helt tomta skrov. Till sist är också båtens funktion och användningssätt tämligen väl känt, såväl genom tidigare forskning som genom samtida reseberättelser och annat litterärt material. Det är också båtens funktion, som del i ett organiserat transportsystem för postförsändelser, som utlöst bevarandeintresset, insamlingen och utställningen.

Isbåten »Simpan»s hela historia har ej i detalj kunnat klarläggas. Byggnadsåret anges i samstämmiga källor till 1849, men båtbyggare och byggnadsort framgår ej av det bevarade materialet. Mycket talar dock för att den blivit byggd någonstans på Eckerö, alltså i den västligaste delen av Ålands skärgård. Båtens form och konstruktion företer stora likheter med andra bevarade bruksbåtar från detta område, till exempel den isbåt som är utställd på Ålands museum i Mariehamn. Vidare vet man från skriftliga och muntliga källor att det klart övervägande antalet mindre och större isbåtar byggdes just i detta område, speciellt under tiden kring förra seklets mitt.

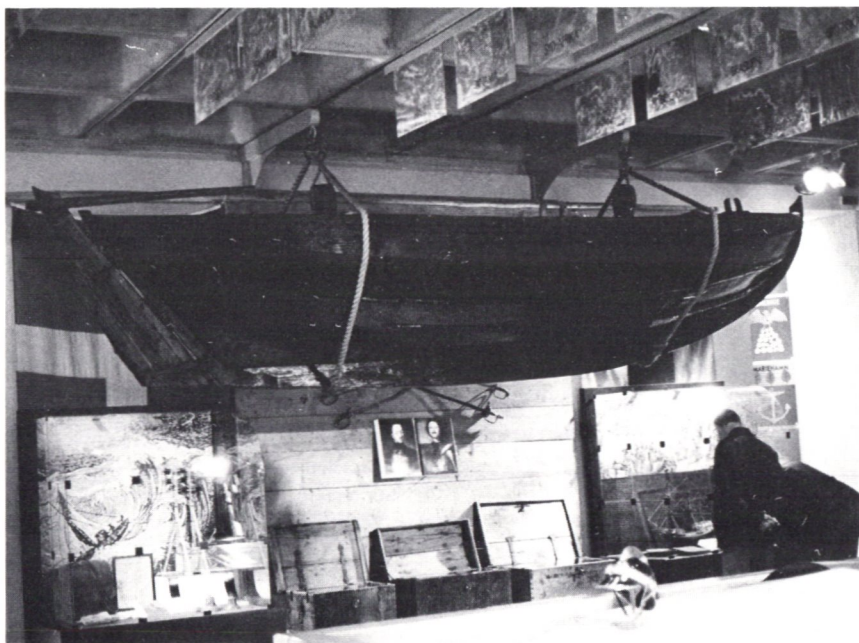
Posttransporterna mellan Eckerö på Åland och Grisslehamn på den svenska upplandskusten ombesörjdes av speciella postrotelag. Under 1800-talet var dessa sju till antalet. När havet låg öppet sköttes posttransporterna med ett par däckade postjakter. Vintertid kunde inte dessa jakter nyttjas och postrotelagen var då hänvisade till sina isbåtar, av vilka lagen hade var sin. Kravet på dessa isbåtar var att de skulle kunna både ros och seglas, men framförallt dragas på isen av sin besättning. Det sistnämnda kravet, vilket givetvis var det viktigaste, var starkt storlekshämmande. Längden var

omkring sjutton fot, eller cirka femochenhalf meter. Typen, vilken egentligen bara är en anpassning av den västäländska tvestävade skötbåten till speciella farvatten och arbetsuppgifter, kallades »större isbåt». Besättningen var mellan fyra och sex man.

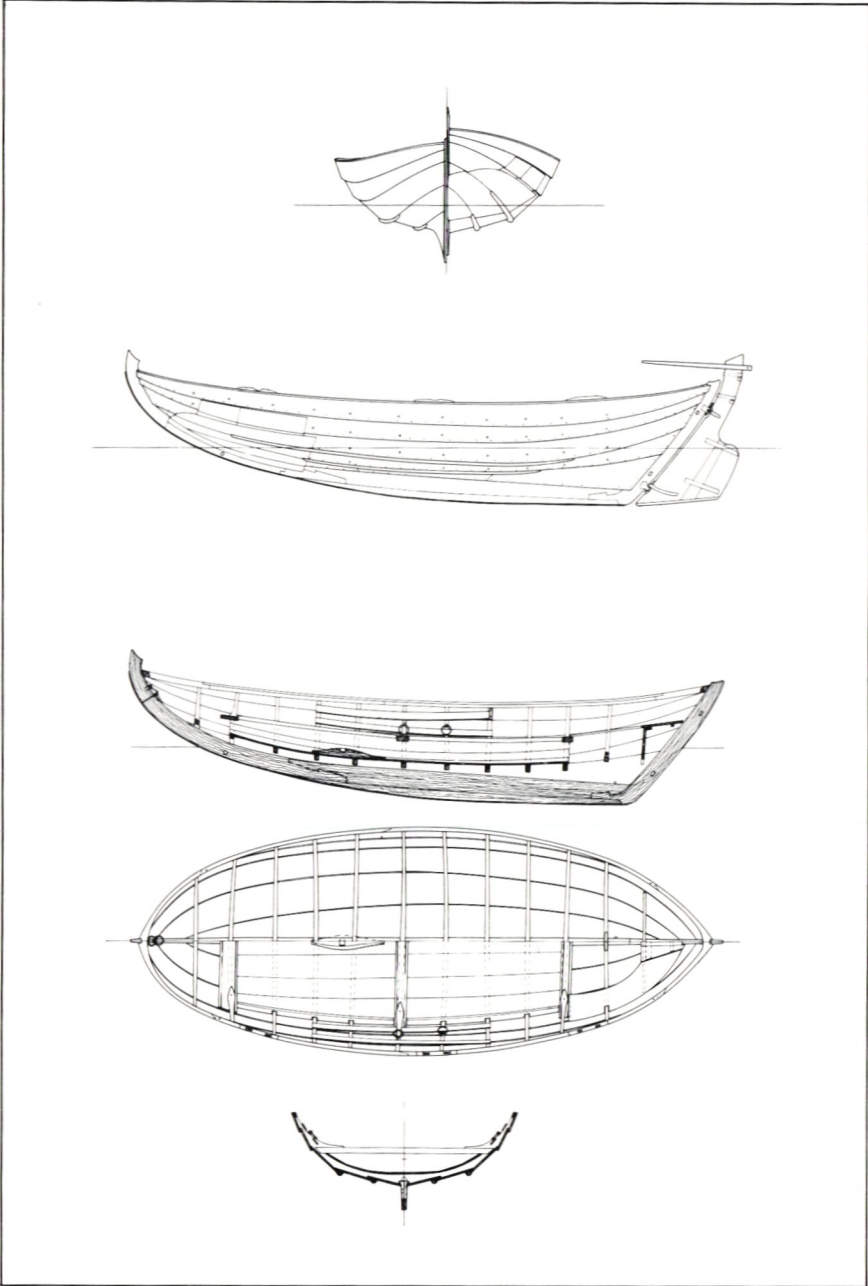
Isbåtarna byggdes helt traditionellt på klink med bordläggning i furu. Trots att de var relativt korta skarvades borden oftast två eller tre gånger. Bladlaskar användes genomgående, helt i enlighet med rådande tradition. Att man använde sig av korta bitar för och akter i de undre bordgångarna beror på byggnadssättet med vindor. Vindor, liksom kinningar, klövs ur vridna stammar. Träd som vridit sig medsols var ganska lätt att finna, värre var det med sådana som vridit sig motsols. När vindorna kluvits ur stocken fick de med yxans hjälp tunnas ut till lagom dimension. Lika tunna som bordläggningsvirket blev de dock aldrig. Mellan vindorna fogades en kort bit bord av rakvuxet trä.

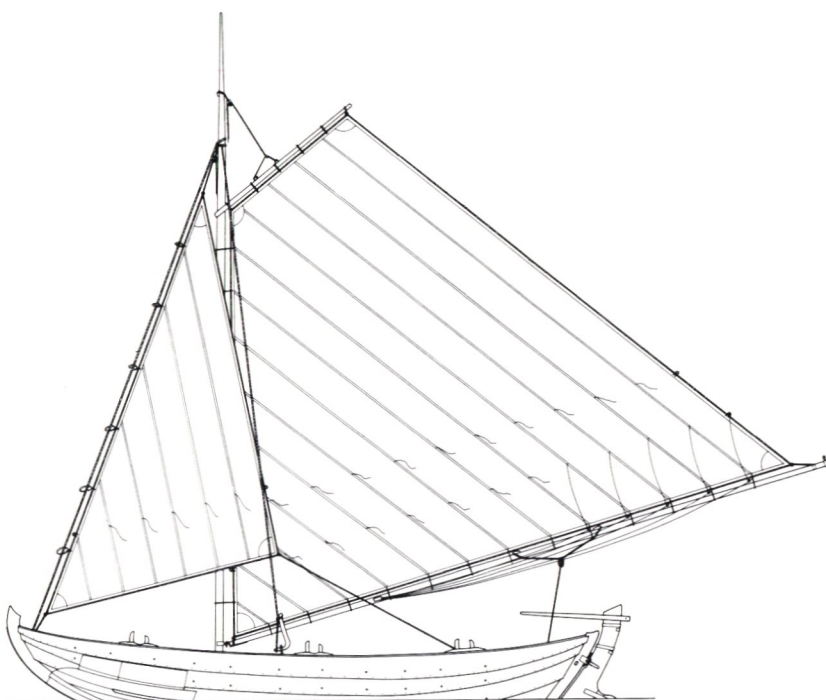
Bordläggningen sammanfogades med smidda spik, vilka klänktes på insidan. Spanten fästes till bordläggningen med tränaglar, vilka dialektalt benämndes helar. Dessa helar gjordes vanligen av ene.

Krummet i kölen, järnskenan och isförhydningsen av kopparplåt var alltsammans anpassningar gjorda av funktionella skäl. Krummet i kölen gjorde att det var såväl lättare att dra som att vända båten på isen. Järnskenan och plåten skyddade köl, stävar och bordläggning från att skadas av isen.



Skötbåt från Eckerö, vilken till storlek och typ överensstämmer med isbåten »Simpan». Utställd på Ålands museum i Mariehamn. Foto Peter Skanse.





Isbåten »Simpan»

Längd ö.a. 4930

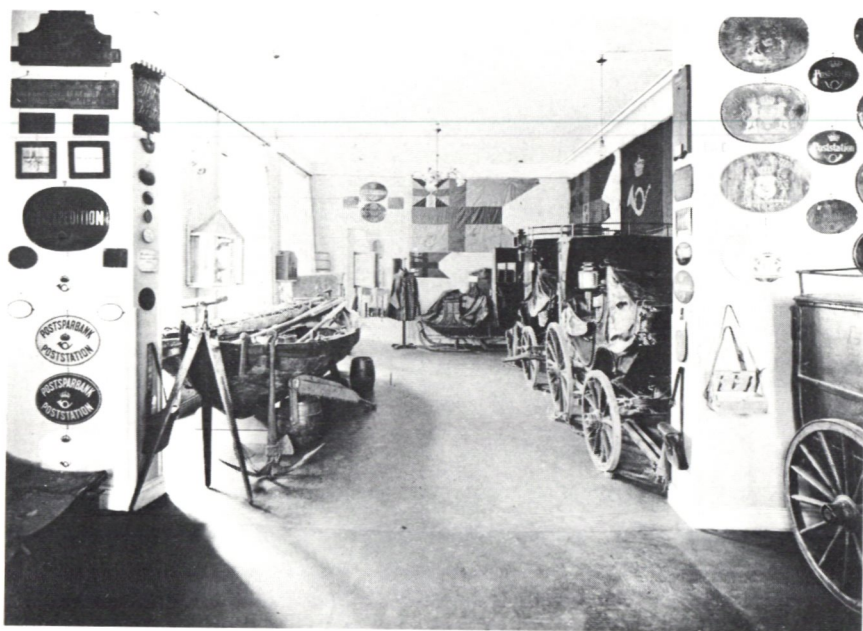
Bredd 1885

Djupgående 470

Den rigg som finns bevarad är en, efter båtens storlek, förhållandevis stor gaffelrigg. Huruvida denna är original eller ej har inte kunnat fastställas. Trots inventariejournalens uppgift om att endast ett segel fanns bevarat när båten kom till museet, visade det sig vid uppackningen att paketet innehöll såväl fock som storsegel. Seglen var handsydda av linneduk och likade med hampa. Trots sin ålder var de i förvånansvärt god kondition. Rundhulten var av gran i förhållandevis kläna dimensioner. När man tog sig fram i tunn is gällde det att göra en ränna för båten. Denna kunde ske antingen genom att en man satt grensle i fören och krossade isen med träskostövlarna, eller, om isen var för tjock, krossade den med isklubban. Isflaken försökte man föra bort från båten, samtidigt som ett par man drog framåt med hjälp av de båda båtshakarna.

Så fort man stötte på is som bar riggades båten av och togs upp på isen. Sedan började man dra. Två man gick före och drog med selar. Med ispikar kände de hela tiden efter om isen var stark nog. Två man gick midskepps, en på var sida. Tvärs över båten, i det mellersta paret årtullar, hade man lagt en bom. Med hjälp av denna kunde man föra båten framåt, samtidigt som man höll balansen. De sista två i postrotelaget gick vid låringarna och sköt på. Skulle isen brista gällde det för männen att snabbt ta sig ombord. I detta sammanhang var det en fördel att skrovet var tämligen lågt på vattnet.

Vintertid, det vill normalt säga perioden januari till och med mars, gick posten med isbåtar över Ålands hav. Ordinarie turer var begränsade till en



Isbåten »Simpan» utställd i rum C två trappor upp i Postmuseum, på 1930-talet.

gång per vecka. Med isbåtarna transporterades inte endast post, utan även resande kunde få medfölja. Vid ordinarie posttur dock endast en person och handbagaget begränsades till en mindre kappsäck. Priset för en sådan resa fastställdes bland annat i ett Kungligt brev av år 1821 till 7 Rdr 24sk banco. Isbåt kunde även rekvireras utanför ordinarie posttur. Två passage-rare kunde då medfölja och taxan sade 25Rdr banco.

Färderna vintertid över Ålands hav var givetvis inte helt riskfria och flera allvarliga olyckor inträffade också. Här och var stöter man på korta notiser i det bevarade arkivmaterialet. Ett exempel är Postverkets räkenskaper för år 1864 som upptager ett belopp »till enkor och barn efter vådeligen omkomna besättningen å en postbåt mellan Grisslehamn och Eckerö».

För att inte posten skulle skadas eller förkomma började man omkring år 1830 att stuva den i så kallade postkaggar. Tidigare hade postväskor av läder använts även vid transporten över havet. Tre postkaggar finns bevarade tillsammans med isbåten »Simpan». De är knappt en halvmeter höga och omkring trettio centimeter i diameter. Kaggarna är gjorda av ekstavar som är sammanållna av järnband. De är målade gula och märktes i botten »Tillhör Kungl. Svenska postverket».

Efter det att »Simpan» tagits ur aktiv tjänst år 1875 följer en period under vilken båtens hemvist och användning ej kunnat klarläggas. Inte förrän sommaren 1903 kan »Simpan»s existens åter påvisas. Denna gång i samband med en utställning i Stockholm, anordnad av dåvarande postexpeditö-



»Simpan» i museets nya basutställning. Foto Sven Tideman.

ren Erik Gustaf Lannge. De föremål som utställdes var dels tillhöriga Postverket och dels enskilda personer. Många av de privatägda föremålen skänktes sedermera till Postverket för att, när tiden så blev mogen, införas med ett blivande Postmuseum.

Efter utställningen överflyttades en del av föremålen till ett par rum i posthuset vid Lilla Nygatan i Stockholm. Huruvida »Simpan» var bland dessa framgår ej av de handlingar som kunnat återfinnas, men det är knappast troligt. Istället verkar båten ha kommit till Lilla Nygatan år 1909, tillsammans med ett par postdiligenser och ett par andra åkdon. Om diligenserna är känt att dessa tidigare förvarats i den så kallade »Kungliga borgen» på Ladugårdsgärdet. Skriftligt belägg för detta erhålles i den inventariejournal som fördes vid Postmuseum år 1909. Den 5 oktober antecknas i denna bland annat: »Isbåt (Simpan) med tillhörande, 1 mast, 3 par åror, 1 segel, 5 luckor, isbill, isyxa, issåg, isdragg, isklubba, isshake, ispik, gångbrodd, kastdragg, båtshake». Föremålen antecknas som emottagna från persedelförrådet. Fem år senare finns ett interiörfotografi från rum C, vilket låg två trappor upp och mot Kåkbrinken. Detta fotografi visar »Simpan» utställd med all sin utrustning. Birger Lundell nämner vidare samma år »Simpan» i sin bok »En vandring genom Postmuseum i Stockholm».

Alltsedan denna tid har isbåten »Simpan» varit utställd, om än med skiftande placering. På grund av lokalernas utformning har båten inte kunnat visas i riggat skick, utan segel och rundhult har legat ihoprullade i båten. Först i samband med den omarbetning av utställningarna och den ombyggnad av lokalerna som skett de senaste åren har detta delvis kunnat ändras. I en ny basutställning visas sedan en tid en scen där fyra postrotebönder kommit seglande med »Simpan» fram till iskanten och nu är ifärd med att rigga av och dra upp båten på isen. För att inte utsätta de gamla sköra seglen för stor påfrestning och nedbrytning så har man låtit sy upp kopior av dessa hos segelmakare Harald Karlsson i Nordvik, strax söder om Skärhamn i Bohuslän.

»Simpan», en av våra äldsta och intressantaste bruksbåtar, kan nu återigen beskådas och studeras i utställningen på Postmuseum.

KÄLLOR och LITTERATUR:

- Lundell, Birger: En vandring genom Postmuseum i Stockholm. (Stockholm 1914)
Naucclér, Jonas: Byn som kom med posten. (Stockholm 1963)
Naucclér, Jonas: Grisslehamn och sjöpostföringen över Ålands hav. (I: Postryttaren 1966)
Rudbeck, Johannes: Svenska postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år. (Stockholm 1933)
Wilén, Broge: Postfärderna över Ålands hav. (Mariehamn 1975)
Wilén, Broge: Postfärder över Ålands hav och de åländska öarna. (Uddevalla 1985)