

KULTURENS FRONTLINJER

Skrifter från forskningsprogrammet KULTURGRÄNS NORR

15

ULF LUNDSTRÖM

Traditionella bruksbåtar i Västerbotten

Om båttypen och deras gränser

UMEÅ 1998

Traditionella bruksbåtar i Västerbotten

KULTURENS FRONTLINJER
Skrifter från forskningsprogrammet KULTURGRÄNS NORR
15

ULF LUNDSTRÖM

Traditionella bruksbåtar i Västerbotten
Om båttyper och deras gränser

UMEÅ 1998

I forskningsprogrammet **Kulturgräns norr: Förändringsprocesser i tid och rum**, som finansieras av **Riksbankens jubileumsfond**, är basbegreppet *gräns*. Dels granskas kulturgränser som utgör sega, tidsmässigt djupt förankrade strukturer inom ett geografiskt rum, dels krafter som på olika sätt sveper fram över rummet och ibland för­må­r uttradera en kulturgräns, men ibland lämnar en gammal gräns helt orubbad. För att detta tvärvetenskapliga forskningsfält med framgång skall kunna genomlysas, samlar programmet forskare från åtta ämnen vid främst Umeå universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet.

Projektets redaktion utgörs av professor Lars-Erik Edlund (seriens huvudredaktör) och forskningsassistent Kristina Kram (redaktör). Skrifterna kan beställas genom Kristina Kram. Adress: Kulturgräns norr, Institutionen för nordiska språk, Umeå universitet, 901 87 Umeå.

© Forskningsprogrammet KULTURGRÄNS NORR samt författaren

ISSN 1402-8506

ISBN 91-88466-18-3

Tryckt av Livréna AB, Kungälv 1998

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|----|
| FÖRORD | 7 |
| 1. INLEDNING | 9 |
| 1.1 TIDIGARE FORSKNING | 11 |
| 1.2 TERMER I BÅTEN | 11 |
| 1.3 MATERIAL I BÅTEN | 15 |
| 1.4 BÅTEN I ÄLDRE DOKUMENT | 18 |
| 1.5 BÅTBESTÅNDET PÅ EN GÅRD | 18 |
| 1.6 BÅTENS FUNKTIONER RELATERAD TILL BÅTTYP | 20 |
| 1.6.1 <i>Paddling, stakning, rodd och segling</i> | 21 |
| 1.6.2 <i>Motor</i> | 22 |
| 1.7 BÅTNAMN | 23 |
| 2. INLANDSSNIPAN | 24 |
| 2.1. DEFINITION | 24 |
| 2.2 BENÄMNINGAR PÅ INLANDSSNIPAN | 25 |
| 2.3 NORDLIGA VARIANTEN (HÅPEN) | 26 |
| 2.4 SYDLIGA VARIANTEN | 28 |
| 2.5 INLANDSSNIPANS UTBREDDNING | 29 |
| 2.6 BELÄGG PÅ INLANDSSNIPAN | 29 |
| 2.7 BÄRBARA BÅTAR | 31 |
| 2.8 SYDDA BÅTAR | 32 |
| 2.9 INLANDSSNIPANS ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN | 33 |
| 2.9.1 <i>Båtar för slätter</i> | 33 |
| 2.9.2 <i>Båtar för kyrkfärder</i> | 34 |
| 2.9.3 <i>Båtar för notfiske och ljustring</i> | 35 |
| 2.9.4 <i>Båtar i flottning</i> | 35 |
| 3. SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT | 36 |
| 3.1 DEFINITION | 36 |
| 3.2 BENÄMNINGAR PÅ SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT | 39 |
| 3.3 UTBREDDNING FÖR SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT | 39 |
| 3.4 BELÄGG PÅ SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT | 40 |
| 3.5 ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN FÖR SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT | 42 |
| 3.5.1 <i>Båtar använda i flottningen</i> | 42 |
| 3.5.2 <i>Båtar till kyrkfärder</i> | 42 |
| 4. KINNINGSBÅTEN | 43 |
| 4.1 DEFINITION | 43 |
| 4.2 BENÄMNINGAR PÅ KINNINGSBÅTEN | 44 |
| 4.3 ÄLDRE UPPGIFTER OM KINNINGSBÅTEN | 45 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 4.4 | UTBREDNING OCH BELÄGG PÅ KINNINGSBÅTEN | 46 |
| 5. | EKAN | 49 |
| 5.1 | DEFINITION | 49 |
| 5.2 | BENÄMNINGAR PÅ EKAN | 50 |
| 5.3 | EKANS UTBREDNING | 52 |
| 5.4 | EKANS ANVÄNDNINGSOMRÅDEN | 53 |
| 5.4.1 | <i>EKOR ANVÄNDA I FLOTTNINGEN</i> | 54 |
| 6. | EKSTOCKEN | 55 |
| 6.1 | DEFINITION OCH BENÄMNINGAR PÅ EKSTOCKEN | 55 |
| 6.2 | ÄLDRE BELÄGG PÅ STOCKBÅTAR | 56 |
| 6.3 | BELÄGG PÅ EKSTOCKAR | 58 |
| 7. | FLOTTEN | 59 |
| 7.1 | DEFINITION OCH UTBREDNING FÖR FLOTTEN | 59 |
| 7.2 | BELÄGG PÅ FLOTTEN | 60 |
| 8. | FÄRJAN | 62 |
| 8.1 | DEFINITION OCH UTBREDNING FÖR FÄRJAN | 62 |
| 9. | BÅTAR OCH KULTURGRÄNSER | 64 |
| | NOTER | 83 |
| | KÄLLOR OCH LITTERATUR | 89 |
| | BILAGOR | 93 |
| | BILAGA 1 | 93 |
| | BILAGA 2 | 93 |
| | BILAGA 3 | 94 |
| | BILAGA 4 | 94 |
| | BILAGA 5 | 96 |
| | BILAGA 6 | 97 |
| | BILAGA 7 | 101 |

FÖRORD

Jag blev intresserad av allmogebåtar efter att ha läst Olavi Korhonens avhandling (1982). Min mening var att det fanns mycket ogjort när det gällde båtar i Västerbotten, speciellt båtar i sjöar och strömmar. Peter Gustafsson i Skellefteå har lämnat värdefulla upplysningar om båtar och sålunda främjat intresset. Genom mitt tidigare arbete som bokbussbibliotekarie gick det lätt att skaffa informationer om båtbeståndet i de olika sjöarna och rinnande vattnen inom Skellefteå kommun och sålunda täcka in ett större område.

Föreliggande skrift är en bearbetning av rapporten från en båtinventering genomförd åren 1989-90 i Västerbotten. Inventeringen omfattade kommunerna i kustlandet samt inlandets kommuner utom fjällkommunerna. Ulf Lundström, Peter Gustafsson och Åke Sandström genomförde inventeringen och arbetet administrerades av Skellefteå museum och Västerbottens läns museum. Materialet består av sju pärmar med foton, enkla måttuppgifter och andra upplysningar om båtarna. Dessutom finns anteckningar och några bandinspelningar från fältarbetet. Med Västerbotten avses här Västerbotten län, dvs. landskapet Västerbotten, södra delen av Lappland samt Nordmalings och Bjurholms kommuner i Ångermanland.

Med *traditionella båtar* avses här äldre, traditionellt byggda båtar, avsedda för framför allt rodd och segling, dvs. modeller som tillkommit före motorns intåg. I den traditionella båten används i stor utsträckning helämnen i motsats till bearbetat virke genom senare tekniker som basning m.m. Uppsatsen kommer inte att behandla kustens båtar. Syftet bakom skriften är att kartlägga de olika båttypernas utbredning och försöka ge en förklaring till de gränser som finns. Denna studie ingår i skriftserien Kulturens frontlinjer som ges ut av det tvärvetenskapliga projektet Kulturgräns norr vid Umeå universitet. Projektet studerar kulturgränser och kulturområden på företrädesvis nordskandinaviskt område.

Ett varmt tack går till Åke Sandström, Umeå, som läst igenom uppsatsen ett flertal gånger och kommit med värdefulla kommentarer rörande både terminologi och sakförhållanden. Professor Lars-Erik Edlund, som leder projektet Kulturgräns norr, har bidragit med värdefulla synpunkter och föreslagit flera förbättringar.

Skellefteå i november 1998

Ulf Lundström

ENGLISH SUMMARY

The essay describes the traditional small boats in Västerbotten with reference to construction, material, terms, use and distribution. The author tries to explain the distribution of each type of boat in the province. The difference between the boats in the coastal and the inland area may go back to an old ethnic border between Samis and Swedes. The boats also differ between various areas and there are similarities between the distribution of boats and dialect distribution.

FÖRFATTARPORTRÄTT

Ulf Lundström är född 1953 och är föreståndare för Lokalhistoriskt institut i Skellefteå. Han har tidigare utgivit boken "Bönder och gårdar i Skellefteå socken 1539-1650" i serien Kulturens frontlinjer. Lundström tilldelades Kungl. Gustav Adolfs Akademiens pris för sin hembygdsforskning 1998.

1. INLEDNING

De traditionella båttyperna i Västerbotten har sin bestämda utbredning och gränserna mellan typerna går endast belägga utifrån muntlig tradition. Det skriftliga källmaterialet är sparsamt och kan i enstaka fall jämföras med den bild som informanterna ger. Däremot går det inte enbart utifrån de skrivna källorna dra upp båttypernas gränser.

De traditionella båtarna kan i Västerbotten liksom annorstädes indelas efter huruvida de är byggda på köl eller bottenbräda. Kölbåtar i Västerbotten är inlandssnipan, Skelleftebygdens insjöbåt, kinningsbåten (har påspikad köl), vissa ekor samt is- och sjöbåtar längs kusten. Båtar som är byggda på bottenbräda är vissa ekor, ekstockar, kinningsbåtar och många av kustens yngre jullar. En annan indelning är om båtarna har stäv/stamm eller spegel. Inlandssnipor, Skelleftebygdens insjöbåtar, kinningsbåtar samt skötbåtar och lagnbåtar har stävar. Några ekor kan ha framstäv. Ekan och ekstocken är tvär i stammen. En tredje indelning är om båten är djup eller grund. Grundgående båtar är kinningsbåten, ekan, ekstocken och flotten. Kölbåtarna, inlandssnipan och Skelleftebygdens insjöbåt är mera djupgående men inlandssnipan kunde göras mera flatbottnad för att passa till notfiske.

Olika faktorer påverkar båtarnas utseende. En viktig faktor är *miljön*, dvs. om båten används i älvar och åar, i havet, i sjöar eller i isen. Det är även av betydelse om båten brukas vid djupa eller grunda vatten.

En annan faktor som påverkar båtens utseende är *funktionen*, dvs. om båten används i fiske, isfärder, flottning, kyrkfärder eller transporter. Fiskets olika metoder ställer olika krav på båtens utseende som kan variera beroende på om man fiskar med exv. skötar, notar, enar, ryssjor, lagnor, sälnät eller ljuster. En tredje viktig faktor som påverkar båtens utseende är *traditionen* eller *kulturella faktorer*, såsom t.ex. byggnadstradition, konservatism.

Båtarna och deras utbredning passar väl in i en studie om kulturgränser eftersom de olika båttyperna har sin bestämda utbredning och flera gränser mellan utbredningsområden kan skönjas i materialet. Men frågan är hur gränserna ska förklaras? Beror en viss båttyps förekomst i ett visst område endast på att båttypen passade funktionen eller områdets miljö? I Byskeälven användes s.k. *kinningsbåtar* som var flatbottnade och grundgående. De var mycket lämpliga i den steniga och grunda Byskeälven. Eftersom de kraftiga bordhalsarna i bottenborden, *kinningsarna*, i båten var täljda ur en vridvuxen stock, så tålde båten stötar från stenar på ett utmärkt sätt. Men det som talar mot att en båttyps förekomst i ett område enbart berodde på funktionsaspekten är att varje båttyp har olika varianter som gör båten lämplig i olika miljöer och funktioner. T.ex. så görs inlandssnipor, som används i notfiske, flatbottnade med låga sidor. Samma egenskap har kinningsbåten vilken på Skellefteälven var mycket lämpad för detta fiske. Inlandssnipan ser olika ut i sjöar och i strömmande vatten. Därför är det ingen bra förklaring att enbart funktionens krav eller den miljö som båten använts i, har påverkat utbredningen av båttyper. Både Skelleftebygdens insjöbåt i norra Västerbottens kustland och inlandssnipan i södra

Västerbottens kustland var funktionell i sin miljö. Det är därför frestande att se kulturella aspekter bakom utbredningen av båttyperna. En sådan förklaring kanske ligger bakom det faktum att ekan tidigare fanns endast i kustlandet. Ekan och dess föregångare stockbåten kan finnas i området som ett resultat av en spridning söderifrån längs kusten. Men utbredningen av olika båttyper är vanligen resultatet av komplicerade processer. Nedan kommer ett resonemang att föras som söker förklara den utbredningsbild som båttyperna företer.

Också naturförhållandena har påverkat båtarnas utseende. I små sjöar i kustlandet och i vikar av större sjöar har man använt sig av ekor. Dessa var enkla att bygga och i motsats till kölbåtar behövde de inte kunna hålla kursen över en längre sträcka. I Bottenviken användes de i säljakt på is. Ekorna verkar i många sjöar ha ersatt flottar som sannolikt tidigare var vanliga i denna typ av vatten. I större sjöar var man beroende av en båt som var lätt att hålla i kurs och som inte var benägen för avdrift. Därför var kölen rak i motsats till älvbåten som hade en något svängd köl i längdriktningen. Denna egenskap med rak köl hade Skelleftebygdens insjöbåt men även den variant av inlandssnipan som användes i sjöar. Vid notfiske och ljustring var det en fördel att båten var platt i botten eftersom man skulle stå vid fisket, åtminstone gäller detta fisket i Skellefteälven. Dessutom skulle sidorna i båten vara låga för att underlätta indragningen av noten. Även vid nätfiske var det en fördel med låga båt-sidor när man skulle dra in näten. De olika båttyperna anpassades efter denna funktion. En annan specialfunktion som båtar anpassades efter var att transportera hö. Dessa båtar var breda och hade flat bärig botten. I steniga och grunda rinnande vatten var en flatbottnad båt lämplig. Lämpliga båtar var här kinningsbåtar och ekstockar. Att den lämpliga kinningsbåten hade en begränsad utbredning beror möjligen på kulturella förhållanden. I hastigt rinnande vatten skulle båten ha en något böjd köl vilket gjorde det lättare att snabbt ändra kurs. För denna funktion var älvvarianten av inlandssnipan mycket lämplig. I Skellefteälven konkurrerade den ut kinningsbåten som flottningsbåt. Inlandssnipan användes som flottningsbåt i de flesta av Västerbottens älvar. I inlandet användes länge lätta bärbara båtar i mindre sjöar. I området fanns det många sjöar och tack vare dessa båtar behövde man inte ha en båt i varje sjö. I äldre tid var dessa bärbara båtar viktiga vid längre färder då man inte kunde ha båtar liggande vid ställen där det blev ett hinder i vattenvägen. I kustlandet förekom bärbara ekor.

Som Olavi Korhonen redan påpekat i sin doktorsavhandling (se närmare nedan) är båttermen och benämningar på båtar ofta gamla och har i vissa fall lånats från andra språk. Därför ser man i båtarnas termer många gånger resultatet av spridning som kan vara både fjärrspridning och successiv spridning. En fråga är om det fortfarande går att se drag som är samiska, finska eller nordiska i namnen på det folkliga båtbeståndet. De allra flesta termerna i mitt material är dock nordiska.

1.1 TIDIGARE FORSKNING

Båtarna i Västerbotten har tidigare behandlats av Olof Hasslöf i ett par uppsatser under 1950-talet. Hasslöf beskriver både kustens och inlandets båtar och han har beskrivit ålderdomliga drag, t. ex. inslag av täljda bord. Per-Uno Ågren har i sin avhandling *Bidrag till studiet av det folkliga båtskicket i Övre Norrland* (1962) studerat såväl kustens som inlandets båtar men även behandlat båtbygge och båtens användningar.

Olavi Korhonen fokuserar i sin avhandling *Samisk finska båttermer och ortnamnelement och deras slaviska bakgrund* (1982) på båttermer inom samiska och finska dialekter samt i vissa fall deras motsvarigheter i svenska dialekter och i slaviska språk. Ordstudierna ger viktig information om kulturmöten i Norden och pekar på båttermernas höga ålder. Korhonen ger genom egna uppteckningar upplysningar om hur båtarna har använts.

Lennart Sundqvist har dokumenterat byggandet av kinningsbåtar i artikeln *Kinningsbåtar i Västerbotten* (1980). Peter Gustafsson har studerat båttyperna efter norra Västerbottens kust i artikeln *Kring en Viklundsbåt* (i *Västerbotten* 1986) och Åke Sandström har dokumenterat båttyper och båttermer på Holmön, delvis publicerade i artikeln *Båtar och båtbyggare på Holmön* (i *Västerbotten* 1986).

Bertil Bonns har tillsammans med Olav Ahlbäck i artikeln *Båtar och båttyper i Kvarkens båtmuseum* (i *Västerbotten* 1986) behandlat båttyper från kustområdet i svenska Österbotten. Flera av dessa båttyper finns även i Västerbotten. Bonns har i artikeln *Bruksbåtar vid Norra Kvarken i Människor och båtar i Norden* (1998), behandlat båttyperna på ömse sidor om Norra Kvarken. Han delar in båtarna i två huvudgrupper, knärbåtar och jullbåtar. Den senare gruppen som innehåller bl.a. jullar i olika utföranden och fälbåtar anser Bonns vara en senare novation (senare än knärbåtarna men kanske så tidig som från medeltiden) i Österbotten. Jullbåtarna var utmärkta vid långgrunda stränder och för färd i is. Knärbåtarna motsvarar den klassiska nordiska snipan och är identisk med Skelleftebygdens insjöbåt som behandlas nedan och kustens skötbåtar och lagnbåtar eller enabåtar.

1.2 TERMER I BÅTEN

I äldre tid utgjordes de flesta delarna i en båt av naturämnen som man fick leta upp i skogen. Krokvoxna ämnen krävdes till stävar, stamkraft, spant, årfästen, relingslist, åror, vinningar (kinningar) och bett. Längre fram på 1900-talet insmyger sig en del rationaliseringar i båtbyggandet; man går allt mer ifrån krokvoxet virke. Det har blivit tidsödande att hitta ämnen i tillräcklig mängd. Det är de som bygger i större skala som har behov av att rationalisera. Självbyggaren eller den som bygger i liten skala kan bygga med självvoxna ämnen på traditionellt sätt, långt fram i tiden. T.ex. bygger Set Almroth i Torvsele i Åsele socken en båt 1990 med stäv och årfästen som är naturformade. Hans båt har dock en akterspegel för att man ska kunna sätta på motor.

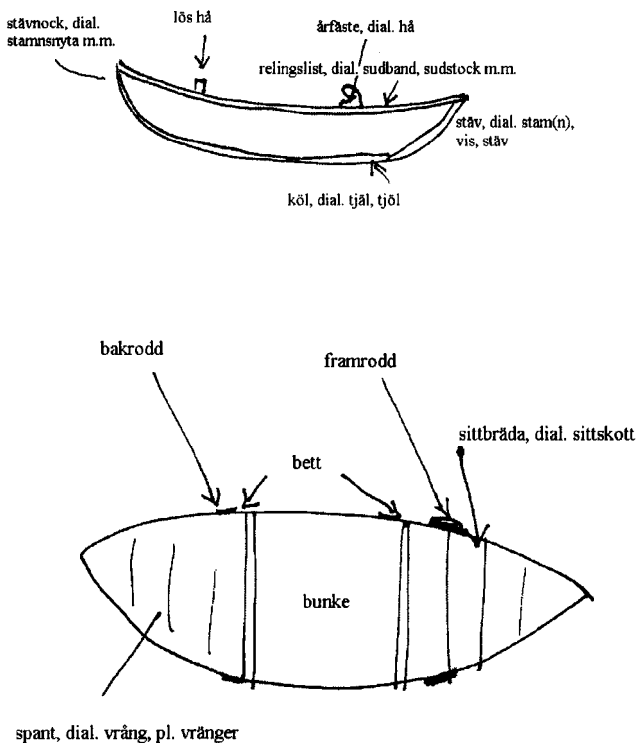


Fig. 1. Olika termer i båten.

Fram till och med 1930-talet förekom i regel årfästen som var gjorda av en stam med kvarsittande gren. Mot denna vertikala del vilade åran. Detta årfäste kallas överallt i Västerbotten för *hå*.

Åran hölls på plats av ett årband, *håband* el. *håvidja*. Vanligen använde man till hån bergtall eller myrtall, som var mycket hållbart och som höll för årans nötning. Hån kunde även tas från övre delen av en vanlig tall. Grenen höll bra för nötning, bättre än om man skulle ha tagit virke från trädets stam. På en båt från sekelskiftet från Inre Ljusvattnet i Degerfors socken, är den självvuxna hån fäst i båtsidan med tränarar. På detta sätt fästes årfästet i äldre tid. Under 1940-talet blir det vanligt att göra hån av två brädämnen. Den typen dominerar efter 1950. På nät- och notbåtar

var håarna i bakrodden i regel lösttagbara för att underlätta utläggning och intagning av noten. Dessa håar var intappade i relingslisten, *sudstock*, *sudband* o.d.

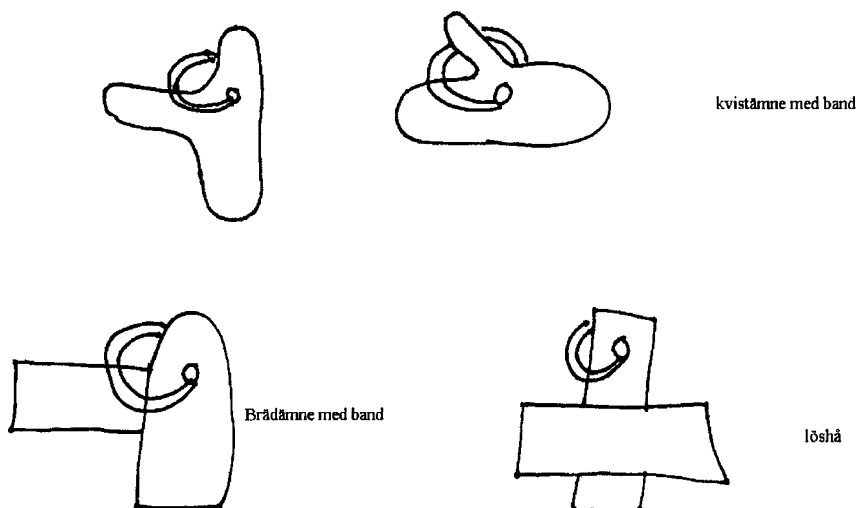


Fig. 2. Olika typer av håar.

Platsen där man satt och rodde kallades för *rodd*. I begreppet innefattades även alla redskap som hörde till rodden såsom åror, årfästen och sittbräda. Hade båten två sittplatser för rodd hade den två *roddar*, vilka kallades *framrodden* och *bakrodden*. Lastutrymmet i båten mellan roddarna kallas i dialekten oftast *bunke*, sittbrädan *skott*.

Båtens spant, i hela Västerbotten kallade *vrånger* (sing. *vrång*), bestod vid sekelskiftet vanligen av krokvuxna delar av gran eller furu, detta gällde både de höga spanten i vardera änden av båten och de smäckrare spanten i mitten.

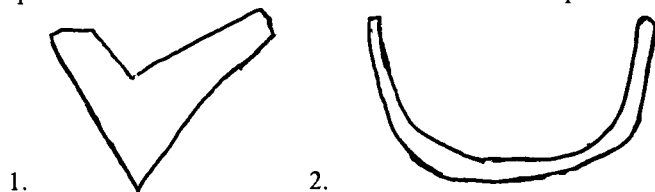


Fig. 3. Olika typer av vrånger: 1. Vrång av rotämne, 2. Vrång av granslana.

Till särskilt kraftiga vrånger tog man i regel nedre delen av en granstam med vidsittande rot. Rotdelen kallades för *ång* på skelleftemål och i Norrbotten. Vid sekelskiftet blir det vanligt att göra de två höga spanten av bräder. De smäckrare vrångerna, som vanligen görs av två ämnen, består ännu på 1940-talet av krokvuxna ämnen. De togs från granslanor, s.k. *stavagran*, och var mycket senvuxna. Senare gjordes de smäckrare spanten av ribb som basats, dvs. uppmjukats genom upphettning. I

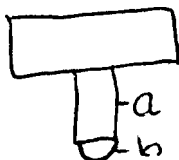
sen tid förekommer även att vrängerna består av metallskenor. Några båttyper, dvs. Skelleftebygdens insjöbåt, kinningsbåten och en del ekor, har en tvärbalk mellan relingarna som här kallas *bett*, vars funktion var att göra skrovet styvare.

Båtens stäv, som överallt kallas *stam(m)* el. *stamn*, men på sina håll i Åsele, Fredrika och Vilhelmina *vis*, gjordes tidigare ur krokiga småtallar som växte vid myrar. Vanligen använde man myrtall av tjärrik, s. k. *tjörvirke*. Ibland kunde man göra förstäven och kölen i ett enda stycke. Gran var inte bra att använda till stävar då de kunde slå sig. Stävens lutning bestämmer båtens utseende. Under 1940-talet börjar några båtbyggare som bygger i större skala att limma ihop basade delar till en stäv. Översta delen av stäven, stävnocken, heter i dialekten bl.a. *stamnsnyta*.

I fören och aktern finns ett sammanhållande och utskjutande rotämne som kallas *stamkraft*, dial. *knaft(rot)*, *stamndrag* o.d. Rotämnet var till formen trekantigt. Vid relingen kunde båten ha en relingslist vars funktion var att skydda relingen när båten stjälpes upp. Relingslisten benämns i dialekterna *sudband*, *sudstock* o.d. Båtens köl, dial. *tjäl*, *tjöl*, bestod i äldre tid av ett stycke som genom bearbetning fått en T-formad profil. I senare tid gjordes kölen av en kölbräda och en *fort* som spikades fast på kölbrädan. Under kölen kunde en skyddande trä- el. metallskena, *drag*, spikas fast.



1.



2.

Fig. 4. Olika typer av kölar: 1. Helköl, 2. Kölbräda med. a) fot, b) drag.

I Skelleftebygdens insjöbåt och kinningsbåten har använts täljda bordhalsar, *kinningar*.¹ De förbinder hos Skelleftebygdens insjöbåt första och andra bordet med bak- och framstammen. Kinningarna tillverkades av en vindvuxen stock som genomborrades av en massa hål, varefter den klövs utan att skära av fibrerna. Sedan täljdes kinningen till. Man kunde även tälja till kinningarna ur annat virke. En vindvuxen stock som var rättsolsvind gav två kinningar, en till framstammen och en till bakstammen. Sedan behövde man en motsolsvind stock som också gav en kinning i fram- och bakstammen men på motsatt sida av båten. Längre fram i tiden övergår man till att basa en bräda som ges denna form. Kinningarna benämns utanför norra Västerbotten *vinningar*, en term som i norra Västerbotten betecknar bordhalsen mellan andra bordet och stammen i Skelleftebygdens insjöbåt. Ordet *kinning* används även i denna betydelse i Österbotten.

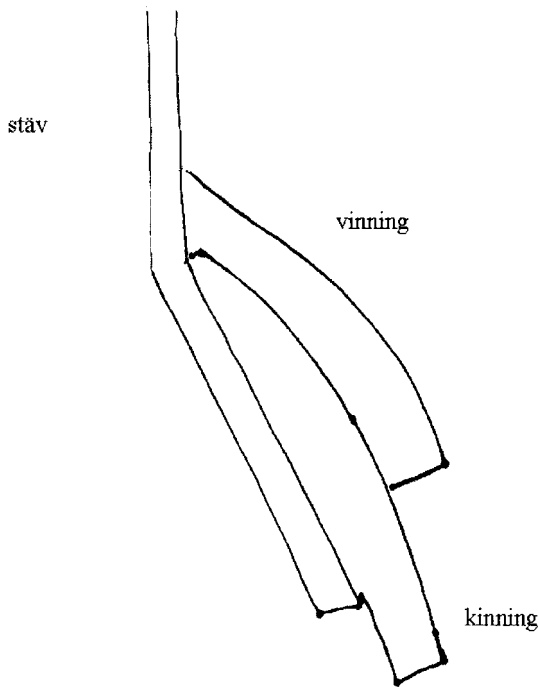


Fig. 5. Kinningar och vinningar som de ser ut inne i en båt.

1.3 MATERIAL I BÅTEN

Under slutet av 1800-talet var ofta bordläggningen i en båt av furu, och man använde senvuxen furu som höll länge. Man valde ut speciella tallar i skogen. Tallarna skulle växa i blandskog, med tall och gran, och tallen skulle ha mörk bark långt upp på stammen. Om man tog en tall med blank bark som var tunn blev virket skarpere att jobba med. Efter hand blev det svårare att få tag på senvuxen furu, så man gick över till att bygga i gran. Detta berodde på att de gamla träden försvunnit men också på att när den gamla skogen huggits, växte träden snabbare och man därför fick frodvuxen tall. Senvuxen gran håller bättre än frodvuxen furu. Granvirket har också egenskapen att vara lättare än furu så om man hade behov av en lätt båt, använde

man gran. Granarna som användes som båtvirke skulle vara raka och inte ha så stora kvistar.² Flera båtbyggare säger att det var lättare att böja virke av tall än granvirke. Albert Boman i Rusksele uppger att tallen sprack lättare än gran men däremot motstod röta bättre. Sigrid Persson i Adak menar också att granvirket sprack mindre än vad tallvirket gjorde. Man fick inte använda granbräder med svartkvist eftersom kvisthålen kunde ramla ur. Färska kvistar var inget hinder.

I Västerbotten har man även gjort bordläggningen av asp, ett material som tycks vara obekant i båtbyggarsammanhang i det övriga landet, möjligen med undantag av Norrbotten.³ Aspvirket är mycket lätt och därför har asp använts i båtar som skulle bäras eller släpas mellan sjöar. Aspbåtar var även lätta att dra upp på stranden. Sagesmän uppger att aspvirke suger åt sig tjära som ett läskapper men när virket väl är intjärat är det mycket hållbart och lär inte ruttna. Det har berättats om hundraåriga föremål av asp som är i mycket gott skick. Därför är det inte omöjligt att man skulle kunna hitta mycket gamla aspbåtar. Virket är dock känsligt för direkt solljus och för nötning, t.ex. om man drog båten på land. Därför har inte asp använts i flottningsbåtarna. Aspvirket spricker inte men däremot kan kvisthålen ramla ut. Det är endast bordläggningen som gjorts i asp. Köl och stävar har gjorts i furu och spanten av gran. Det var dock svårt att hitta gamla aspar som var friska. Elis Sundqvist i Burträsk som byggt flera aspbåtar lät virket torka en kort tid. Han menar att virket var formbart när det var färskt. En annan person menar att aspvirke är lätt att arbeta med och lätt att forma. Om man hade aspbräder som slagit sig kunde man lägga dem i vatten och böja till dem. Axel Lindgren i Tallträsk, Burträsk socken, menar att gammal asp höll sig rak medan yngre asp däremot vred sig. Att använda asp som båtvirke är möjligen ett finskt kulturdrag. I Österbotten har man använt aspvirke i båtar när man velat ha en lätt båt. Aspvirket hade även den egenskapen att det inte ruttnade. Detta gällde de aspar som vuxit upp från frön. Aspar som börjat som rotskott ruttnade nästan alltid. Fick man tag i bra aspvirke använde man gärna detta till båtar.⁴ Till Västerbotten har ordet *håp* lånats in från finskan. Ordet som ursprungligen betecknade en båt som var tillverkad av en urholkad aspstock, kommer från finskans *haapa* och betyder 'asp'. Ordet är en parallell till *ek - ekstock* och *asp - äsping*. Ordet *håp* och inlåningen till Västerbotten berörs utförligare i slutkapitlet.

I äldre tid förekom att båtar dekorerades. Vanligen hade man en dekorationsrand i kanten av varje bord och några båtar kunde ha två dekorationsränder. Vid sekelskiftet har många båtar dekorationer och bruket blir mindre vanligt längre fram, men vissa båtbyggare fortsätter långt fram i tiden. Ägarens initialer kan vara konstfullt inristade i stamkraften, ett trekantigt trästycke uppe vid stävtoppen. Ett vackert exempel är båten från Avasjö i Åsele socken, byggd 1906. Ibland har även en ny ägare till båten ristat in sina initialer och året han övertog båten. Däremot förekommer det nästan aldrig att båtbyggaren har ristat in sina initialer. I den bärbara båten från Gigsle i Åsele socken är spanten och övre delen av främre stäven konstfullt utskurna. Några båtar från sekelskiftet och tidigare har inristat ett dekorativt zickzackmönster längs bordändarna inne i båten nära fören.⁵ Detta har man emellertid gjort för att kunna böja borden lättare.⁶

I regel tog man båtvirke på våren och sågade upp och sedan fick det torka ett till två år. Skulle man ha använt rått virke skulle båten ha spruckit sönder. Halvrätt virke användes dock på många håll. I regel byggde man båten på logen, i lagårdsporten eller på lagårdsvinden. Båtbyggaren åkte runt till privata beställare och byggde på plats. Virket höll beställaren med själv. När Einar Berglund i Ulriksberg, Jörns socken, byggde en kinningsbåt hos Knut Hedlund i Hedträsk, Jörns socken, i början av 1940-talet hade han med sig kinningarna, det övriga virket höll beställaren med. Kommunikationerna var så outvecklade att det var omöjligt att bygga båten hos båtbyggaren och sedan transportera den till beställaren. I och med att byggaren byggde på plats har båten i regel "skräddarsytt" för det vatten där den skulle användas. Båtar till flottningsföreningarna byggdes dock hemma hos båtbyggaren. I regel hade båtbyggare ett annat yrke och båtbyggeriet var en bisyssla. Signar Lindfors i Granträsk, Burträsk socken, var murare och byggde båtar när byggnadsarbetet låg nere. Oskar, Otto och Nils Sjöblom i Bjurfors, Degerfors socken, var byggnadssnickare men byggde båtar vid sidan om. Många bygger båtar när man blivit pensionär. I regel byggde man båtar på våren. Anselm Lundström i Storsävarträsk, Degerfors socken och Nikanor Lundmark i Långviken, Skellefteå socken, som var bönder byggde under våren då man hade tid. Konrad Markström i Falmark, Bureå socken var skomakare men han byggde båtar under vintern och våren. Många båtbyggare var "tusenkonstnärer" och höll på med en mängd olika hantverk. De som byggde till flottningsföreningarna var i regel heltidssysselsatta med båtbyggeriet, såsom Leonard och Bertil Lindström i Lillå och Anton Persson i Hundberg, Malå socken. Några båtbyggare från fjällvärlden har också varit nere i inlandet och byggt båtar. Ett exempel är Abraham Persson i Sorsele socken som bl.a. byggde båtar i Ekorsele, Degerfors socken, på 1930-talet.

Längden på båtarna tycks generellt ha varit större före 1930-talet eftersom båtar då hade ett större användningsområde. Efter 1930 dominerar användningen som fiskebåt och då klarar man sig med en kortare båt. Det tycks inte heller vara lika viktigt att ha en sjöbåt. Före 1930 var vägnätet dåligt utbyggt och många transporter som nu sker på landsväg skulle skötas med båt. Man åkte båt för att transportera varor från affären, åka till och från kvarnen, besöka kyrkan eller bönhuset, åka till slätterängar, transportera säd från åkrar, åka till fåbodarna, åka till sommarlagård, åka till mjölkning morgon och kväll, ta hem hö, ta sig till bärplockning, jakt och skogsarbete, ta redskap såsom slättermaskiner och harvar till odlingar, ta hem kornkärvar till gården, allmän samfärdsel, nöjesfärder, starrslätter, ro till flottningsarbete osv. Allmänt kan sägas att båten har längre behållit sin betydelse i inlandet eftersom utbyggnaden av vägarna kom senare här, beroende på att befolkningen var så fåtålig. Vidare behöll fisket och myrslättern sin betydelse längre i inlandet än i övriga länet. I havet var dock fisket viktigt långt fram i tiden.

Numera är det vanligt att bränna uttjanta båtar på majbrasan. Ett flertal gånger under inventeringen har man fått beskedet: "Den brände vi upp på majbrasan i fjol". Tidigare verkar man inte ha bränt upp en båt som var slut utan den fick ruttna ner. I Medle strax väster om Skellefteå berättas att uttjanta båtar sändes iväg längs älven.

Man verkar ha haft en viss vördnad för båten. Kanske det skulle gå hitta sjunkna båtar som utrangerats i älvarna?

1.4 BÅTEN I ÄLDRE DOKUMENT

Ordet *håp* finns i handlingar från 1500-talet på de båtar som bönderna använde i fisket uppe i sjöarna i inlandet, de sk. fjällträskan. I samtliga dåvarande socknar i Västerbotten fick man betala en skatt för håparna, nämligen i Umeå, Bygdeå, Lövånger och Skellefteå.⁷ Bönderna har med stor sannolikhet använt inlandssnipan i fjällträskfisket. I en skrivelse till riksrådet och mönstringskommissarien Lorentz Creutz år 1670 får vi veta att det året innan, låg tre stycken håpar i Skellefteälven, nedanför kyrkstaden.⁸ Ett säkert belägg har vi från 1732 då Linné färdas uppför Umeälven i en inlandssnipa som benämns *håp*. "Denne floden, som vi snart 3 mil följt, och varit helt navigabel, hotade oss här och där med små fall. Omsider kom vi till 3:ne forsar, något stycke ifrån varandra, de där voro impossible att segla uppför. Bonden lämnar mig mina saker, sin matsäck lägger han på ryggen och vänder om håpen, läggandes bägge roderna över tvärstratum, så att vardera kommer på vardera armen, och springer så med den över både berg och dalar, att raggen knappt honom följa skulle. Den ena av dessa forsar heter Tukenforsen."⁹ "Sina 'håpar' eller små båtar, med vilka lapparna fara utför de mest rasande forsar och skummande vattenfall, förfärdiga de av mycket tunna granbräder, som hopsyts med rötter, på det att järn ej må öka deras tyngd. Det behöves nämligen, att båten är så lätt, att den av en enda man kan bäras på huvudet en eller annan timma, då man på grund av motström måste taga vägen till lands, men tillika så stor, att den på en gång kan rymma fyra personer."¹⁰ Linné skriver att båten var 3,6 meter lång, 1,5 m bred och 0,6 m djup. Båten hade fyra bord vilka var 0,8 cm tjocka och 22-23 cm breda.¹¹ Johan Elers har uppgifter om inlandssnipans utseende från 1780- och 90-talen. Båten hade tre bord och var 118,5 cm bred, 296-385 cm lång och hade ca ett tons lastförmåga (se bilaga 1). I bouppteckningar tycks inlandssnipan enbart kallas *båt*.¹²

1.5 BÅTBESTÅNDET PÅ EN GÅRD

På en gård vid en större sjö där båten var viktig hade man i regel två båtar. Den ena var större för att användas i hårt väder och för större transporter. Den mindre båten kunde användas för fiske. Om man bedrev notfiske hade man en båt som var mera flat i botten, bredare och med låga sidor. Den var även användbar vid ljustring. Bodde man vid en stor sjö där man hade långt att ro hade man en speciell båt som skulle vara lättrodd för att snabbt ta sig fram. Bodde man vid en mindre sjö kunde man klara sig med en båt. Rodde man till slätter kunde man ha behov av flera båtar beroende på om man var tvungen att byta båt under vägen. Detta gällde även vid transporter till och från gården. Om man fiskade i flera sjöar kunde man ha ett större antal båtar.

Albert Boman i Rusksele berättar att i hans barndomshem vid Kvammarn i Nor-sjö socken hade man tre båtar, varav två stycken var sjöbåtar som var breda och hade dubbla *roddar*, dvs. två par årfästen. Sjöbåtarna var avsedda för fiske och skulle ta last av nät och fisk. De var något svängda för att lättare kunna ändra kurs. Dessa båtar var tunga att ro. Sedan fanns det en s. k. *färdbåt*, som var lika lång som de andra båtarna, men den var smalare och rankare. Båten var lättrodd och byggd för att ro långt. Man hade en mil att ro över sjön. I Sjulnäs vid Stora Skeppträsket, Malå socken, hade man på Anders Hellstens gård två båtar. Den ena var kortare och hade svängd botten. Båten var lättrodd och var lätt att vända. Den användes i *dun-fiske*. Ett *dun* var en fläck där fisk hoppade. Observerades en sådan fläck gällde det att snabbt ro dit med båten och lägga ut ett nät som ett U i kanten av dunet. Sedan slog man med åror vid den öppna delen så att fisken skrämdes att gå på nätet. Fisken bestod av småsik. Fisket ägde rum på hösten, ungefär kl 7-10 på kvällen, då det var lugnt. Vidare hade man en större båt som användes när man rodde längre sträckor. Den var stabil, höll kursen och lastade mycket. Bägge båtarna finns kvar på gården men aktern på dem är kapad, så ca 50 cm har gått bort. Den större båten är nu 5,5 m lång och den mindre 4,1 m. I Södra Lidsträsket i Burträsk socken hade man två båtar, en större och en mindre. Den större båten kunde vara upp till 8 meter och en lillbåt som finns kvar mäter 5,5 m.

Margit Eriksson i Storsävarträsk, Degerfors socken, är född i Villsjön intill Stor-sävarträsk på ett ställe som länge saknade väg. Alla transporter skulle göras med båt. Familjen hade två båtar, en större för stora transporter och som även användes vid sjögång. Dessutom hade man en mindre som användes i fiske. På Sven Englund's gård i Vargträsk, Örträsk socken hade man två båtar, varav den ena var lång, smal och lättrodd. Sedan fanns det en något kortare, högre och bredare båt som var stadig. Från Lossmen, Burträsk socken, berättas att man tidigare hade minst två stycken båtar i samma familj. Dels hade man en vanlig båt, dels fanns en notbåt som var bredare och mera flatbottnad. I Södra Malånäs, Malå socken, hade man flera båtar på gårdarna. Här skedde de flesta kontakterna med omvärlden med båt.

På Mats Lundgrens gård i Stennäs, Bjurholms socken, hade man tidigare åtminstone två båtar. Transporter till yttrevärlden skedde på Gideälven med båt till Gulsele som hade väg. Alla varor från affären kom den här vägen. Först rodde man efter älven ner till Sörforsen. Där gick man runt forsen och nedanför hade man ytterligare en båt liggande med vilken man rodde in till Gulsele. Vidare användes båten till att ro till slätter och till fåbodarna.

Jan-Annerscha (Johan Andersson) på Näset i Innansjön, Burträsk socken, hade två båtar i början av 1900-talet. En stor båt som användes i fisket och för större transporter vilken man även seglade med. Omkring 1911 kom det fiskare från havet och lånade båten för att fiska siklöja i Göksjön. Man rensade nära nog sjön på siklöjan och tog endast vara på rommen. Båten var så stor att en gång hade 20 ungdomar åkt i den. Vidare hade Jan-Annerscha en mindre båt som hustrun brukade använda när hon rodde in i ängarna morgon och kväll för att mjölka korna. Den mindre båten ansågs vara sjösäkrare. Bägge båtarna hade Jan-Annerscha själv byggt.¹³

På gårdar där man rodde till slätter kunde man ha flera båtar beroende om man måste gå mellan vattendragen. På Almar Jakobssons gård i Stenträsk, Degerfors socken, hade man tre båtar. En i Vindelälven för att ro över älven, en i Stenträsket, och en för att ro till slätter vid Pyltnoret. På gårdarna i Flakaträsk, Lycksele socken, hade man två båtar. När man skulle till myrslättern vid Mossavattnet gick man först till Vargån, sedan rodde man upp till forsen i ån. Därifrån fick man gå en halv kilometer över mårkan tills man kom fram ovanför dammen i Vargån. Därifrån fortsatte man med en ny båt på Vargån och upp till Mossavattnet. Nästan hela hushållet åkte med i båten och dessutom hade man med sig slätterredskapen och mat för en vecka. Myrhöet slogs och famnades och lades sedan i båten. Båten kunde ta två stora famnar. Sedan rodde man över ån och bar upp höet på backen där det hässjades.¹⁴ På gårdar där man fiskat i flera sjöar har man kunnat ha båtar i samtliga sjöar eller också har man haft en bärbar båt. Den bärbara båten användes i små sjöar. Ivar Jonsson i Holmsjö, Malå socken, som är fiskeintresserad har båtar på 5 eller 6 olika ställen. En båt som han byggt själv använder han för fiske i Vindelälven.

På Kjell Lindbergs hemman i Tallsjö, Fredrika socken, hade man på 1940-talet båtar på åtta olika ställen (!), nämligen: Tallsjön, Karingträsket, Remsjön, Lanaträsket, Hocksjön, Skalmsjön samt på två olika ställen i Gigån. Vissa av båtarna finns kvar på samma ställe än i dag. Båtarna användes vid fiske, att ro till slätter, ro till bärplockning, skogsarbete och jakt. När man skulle till slätter vid Lanaträsket var man tvungen att först ro över Karingträsket och över den med denna förbundna Norrsjön. Sedan gick man över till Remsjön och rodde över den sjön och gick där- efter över till Lanasjön där man hade en båt. Man fick inte väg dit förrän på 1950-talet.

1.6 BÅTENS FUNKTIONER RELATERAD TILL BÅTTYP

Det är riktigt att ett speciellt användningsområde kräver en viss båttyp, men detta samband är mindre än vad man i förstone föreställer sig. I nedre delen av Skellefteälven använde man kinningsbåtar i notfiske och ljustring därför att denna båttyp var grundgående, stabil att stå och arbeta i, höll en rak kurs, hade kinningar av täljda stockar som tog emot stötar från stenar i älvens botten och hade låga sidor vilket var en fördel vid handhavandet av noten. Man kunde inte tänka sig att använda flottningföreningens båtar som var inlandssnipor. Dessa båtar hade svårt att hålla en rak kurs, var ostadiga när man stod i dem, hade höga och rundade sidor osv. Men går vi till inlandet så byggde man inlandssnipor som avpassats efter notfiskets krav.

Ekan var särskilt användbar vid sjöfoderbärgning. Man kunde stå i den och slå med lien, tack vare att den var stabil, på grund av sin flata eller nästan flata botten. Ekan var även mycket grundgående och kunde användas på grunt vatten nära stränderna. Sedan hade man inga stävtoppar som var i vägen för lien. De två senare skäl- len var viktiga för att använda ekan i inlandet, enligt Albert Boman i Rusksele. Ekan var även praktisk i sjöfågeljakten då man kunde stå i båten och skjuta. Vid detta tillfälle stakades ekan för att inte ge ifrån sig ljud. Vid fiske i småsjöar var ekan

lämplig eftersom den är lättmanövrerad. När man fiskade i vakar i isen under våren eller vid säljakt var ekan överträffad då den var lätt att dra upp på iskanten på grund av bottenbrädan som går upp. Ekan var lätt och smidig att använda när man rodde över en trögflytande älv eller ett sund. Det som här sägs om ekan gäller även om ekstocken. Även flotten har använts i en liknande funktion som ekan.

I Göksjön och Stora Bygdeträsket, Burträsk socken, använde man Skelleftebygdens insjöbåt, som ansågs idealisk i dessa sjöar. Båtarna var stabila och höll en rak kurs. I samband med flottningen började inlandssnipor dyka upp i sjöarna och även någon inflyttad från området väster om dessa sjöar hade med sig en inlandssnipa, eller *håp*, som den kallades här. Inlandssniporna ansågs olämpliga i dessa sjöar eftersom de var ostadiga och hade svårt att hålla kursen. Men i inlandet har man byggt inlandssnipor som var anpassade efter de stora sjöarna. Dessa inlandssnipor hade rak köl, var stora och stabila och lämpliga i sjöarna. Båtbyggaren John Wallin i Kvarnbyn som hade flyttat in från Kvistliden vid Kalvträsk byggde inlandssnipor och började även sälja till folk vid dessa sjöar. Dessa inlandssnipor var stora och stabila. Även här är det alltså svårt att se något samband mellan funktion och båttyp.

Däremot har inlandssnipan varit överträffad som strömbåt på älvarna. I Skellefteälven bytte man också flottningsbåt från kinningsbåten till inlandssnipan omkring 1865. Under 1900-talet har inte inlandssnipan funnits i kustlandet i norra länsdelen men befolkningen tycks ha nyttjat båten i samband med fjällträskfärderna till inlandet under 1500- och 1600-talen. Inlandssnipan var lämplig vid färder på älvarna och den var bärbar och kunde bäras mellan sjöarna. Sannolikt använde befolkningen i norra kustlandet inlandssnipan endast i denna funktion och man fortsatte att ha andra båtar hemma vid gården. Under 1600-talet avtar fjällträskfisket och det lever vidare endast i inlandsbyarna. Sannolikt försvann behovet av en båt som var lämplig att färdas långt med i rinnande vatten och som också kunde bäras förbi naturhinder. När flottningen kom i gång i Skellefteälven under slutet av 1700-talet tycks inlandssnipan ha varit okänd i den nedre delen av älven eftersom man nyttjade den befintliga kinningsbåten som flottningsbåt. Här ser vi alltså ett samband mellan funktion och båttyp. I södra Västerbotten fortsatte man att använda fjällträsk långt in i Lappmarken och detta förhållande gjorde gränsläggningen mellan Lappland och Västerbotten besvärlig år 1751. Det är dock oklart om byar nere i kustlandet i Umeå socken deltog i fjällträskfisket under 1700-talet eller om det endast var byarna nära lappmarksgränsen som fortsatte med detta fiske.

1.6.1 Paddling, stakning, rodd och segling

Det vanligaste sättet att driva fram båten i Västerbottens län har i sjöar och strömmande vatten varit genom rodd. Vid rodd hanteras åran med stöd mot olika anordningar på båtens reling. Det förekom att ekstockar, flottar och färjor stakades. En situation där ekstockar stakades var vid sjöfågeljakt när man ljudlöst skulle närma sig ett villebråd. Ett annat tillfälle var när ekstocken användes i vakar i isen vid fiske med ryssjor och mjårdar. Stakning användes även i grunda sjöar t.ex. i Ökvattnet i Skellefteå socken och Täftebölesjön i Umeå socken. En annan situation där stakning

förekom var ljustring då man kunde använda det långa handtaget till ljustret som stake. Stakning har varit ett vanligt sätt att driva fram flottar, men flottar kunde även paddlas. Paddeln föres fritt med handen och saknar i motsats till åran ett stöd.

Segling har vid kusten varit ett vanligt sätt att driva fram båtarna. I Göksjön och Stora Bygdeträsket finns några av de fåtaliga uppgifterna om segel i inventeringsområdet. Jan Annerscha (Johan Andersson) i Innansjön hade en stor båt som han seglade med på 1910-20-talen. Han använde den både i fiske och för andra transporter.¹⁵ En annan uppgift från området berättar om att man hade *medvindsegel*. När det var bra vind kunde man även sätta upp en skjorta eller annat klädesplagg till segel. Målare Johan Wikström i Bygdeträskliden hade en båt som var byggd 1919. Mitt i båten fanns en mast på vilket ett trekantigt segel var fäst. Personen som seglade båten satt i aktern och höll seglet spänt med att hålla i en tamp som var fäst till det närmaste hörnet i seglet. Personen styrde båten med en styråra.¹⁶ I Renbergsvattnet, Burträsk socken, uppges att Ruben Wallmark brukade segla. Arvid Marklund i Norra Grundfors vid Varuträsket, Skellefteå socken, seglade sin båt, bl.a. när han skulle över sjön till Grundnäs och Varuträsk. Seglet var fyrkantigt, ett segel mot fören liknande en klyvare. Sannolikt rör det sig om ett sprisegel med foc, dvs. det trekantiga segel som sitter för om masten. Även i Långviken vid Falmarksträsket i samma socken, använde man ett segel när det var medvind. Man satte då på en mast från vilken en stång gick snett uppåt bakåt. Uppgiften syftar tydligen på ett sprisegel.¹⁷

1.6.2 Motor

Båtar som byggts för motordrift tillhör inte traditionella båtar i strikt bemärkelse, men kommer ändå att beröras i korthet med syfte att ange när den traditionella båten börjar ersättas av modernare båttyper. De flesta exempel nedan rör inlandssnipan. Den tidigaste uppgiften på en båt som byggts för motor som framkommit under inventeringen är från 1913, då Erik Adam Jonsson i Borgen, Åsele socken, byggde en sådan båt. I Volmsjö, Fredrika socken, kom den första motorbåten 1925 och användes när man skulle åka till slätter. Tidigare var det tungt att först ro till slätterängarna, arbeta en hel dag med slätterarbetet och sedan ro hem uttröttad. Men på de flesta håll fortfor man att ro till slätterängarna långt fram i tiden. Man hade på många ställen också möjlighet att övernatta i en slätterkoja. Jonas Olof Borgén i Borgen i Åsele socken byggde 1927 en båt med kapad akter. I byarna vid Ångermanälven inom Åsele socken, verkar motorbåten tidigt ha slagit igenom. Evert Eriksson i Östernoret bygger akterspegelbåtar på 1930-talet. I Lillsandsjö i Degerfors socken har man en motordriven båt på 1920-talet byggd av Karl Ögren i Storsandsjö. Den används för transporter över sjön, bl.a. att skjutsa bärplockare till Rörmyrberg. I sjön Kvammarn i Norsjö socken kom de första båtmotorerna på 1930-talet.

Motorbåtar byggs även av personer som inte tidigare byggt båtar såsom Bror Dahlberg i Hjalmarslund vid Blåvikssjön i Lycksele socken som 1932 byggde en akterspegelbåt som inte liknar inlandssnipan. Båten som är 5,2 m lång användes till

transporter på sjön, färder till affären och till att fara på dans med. Dahlberg hade f. ö. varit i Amerika i 10 år och kan ha fått impulser därifrån. I Brännudden vid Mensträsket i Malå socken, finns en akterspegelbåt byggd i början av 1930-talet av Zackris Eriksson i Mensträsk. Den användes till att transportera varor mellan Mensträsk och affären i Brännudden. I båtens botten (*bunken*) finns ett stort bräde där varorna placerades. Avståndet mellan Mensträsk och affären var 7-8 km. Vidare hade man körslor till busshållplatsen i Högnäs, då man först måste korsa Mensträsket och sedan köra efter Storbäcken. Den första motorbåten i Mensträsket kom i slutet av 1920-talet och användes av ingenjör Pros i samband med malmletning. Mellan Malå och Strömfors bedrevs motorbåtstrafik på 1920-talet av Leo Jonsson. Han hade en stor båt med inombordsmotor. Motorn var en råoljemotor. Jonsson slutade 1920-25. Båten som var mycket större än flottningsbåtarna hade sittplatser på sidorna i båten. Till och från Strömfors bar man varor, t.ex. mot Näsliden och Grundträsk. Akterspegelbåtar blir mer allmänna i mitten på 1940-talet. En byggare som bygger båtar med akterspegel på den här tiden är Edvard Persson i Flakträsk i Lycksele socken. I Hundberg, Malå socken, börjar man göra fiskebåtar med akterspegel i slutet av 1940-talet. Men man fortsätter att göra likstammiga roddbåtar. Vissa självbyggare bygger båtar med akterspegel för att de är enklare att bygga än en likstammig båt. Men många fortsätter att bygga båtar med stävar i bägge ändar. Särskilt båtar som skulle ros i strömmande vatten har byggts med stävar i bägge ändar långt fram i tiden. Efter 1940 börjar man bygga ekor även i inlandet där de inte förekommit tidigare. De som bygger akterspegelbåtar tar upp modernare element såsom årklykor i metall, kopparnitade ribbspant, sittbrädor som placerats mellan botten och relingarna. Det blir svårt att fortfarande kalla den båttypen för en inlandssnipa.

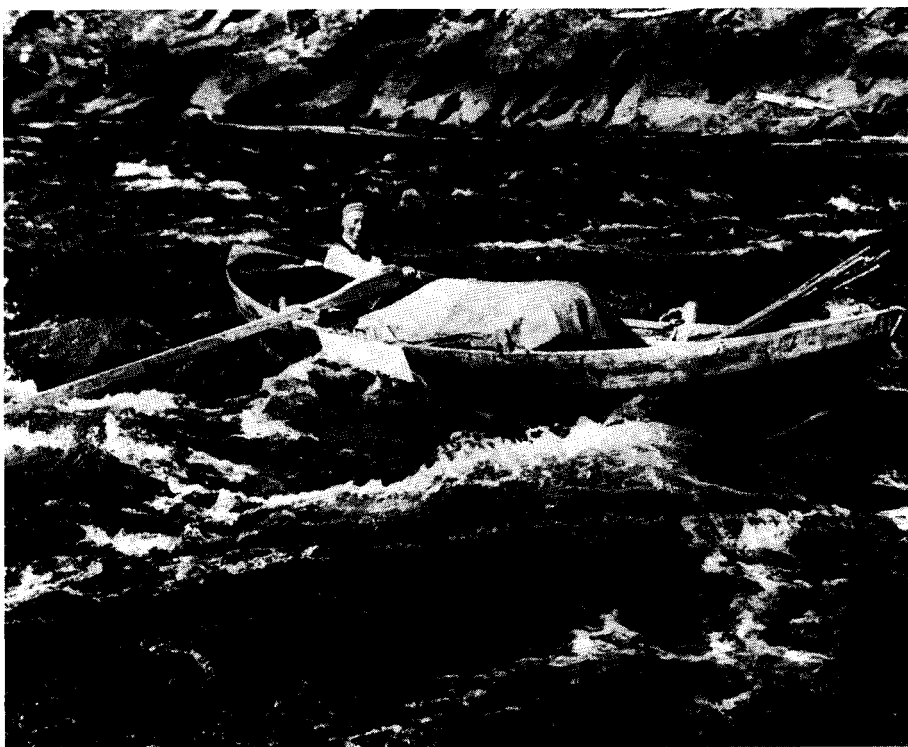
1.7 BÅTNAMN

Båtnamn är ovanliga på bruksbåtar. Där de förekommer har de vanligen använts på större modeller t. ex. kyrkbåtar. De namn som finns belagda under 1800- och 1900-talet är skämtsamma namn. Flotten som i Storkågeträsk, Skellefteå socken, användes för att spela timret över sjön kallades i slutet av 1800-talet för "vklusssa". Sedan döpte man om den till *Enigheten* efter en känd ångbåt som transporterades landvägen från Skellefteå till Storavan i Arvidsjaur och Arjeplogs socknar.¹⁸ En kyrkbåt i Bygdsiljum, Burträsk socken kallades på 1920-talet för *Silverskeden* (på dial. *söllskea*), på grund av att den vårdades så väl av kyrkbåtslaget. Ofta har något känt fartyg varit förebild till båtnamnet. I Ekorrsjö, Lycksele socken, bär en inlandssnipa namnet *Regalskeppet Wasa*, förmodligen för att båten är stor. En annan båt där heter *Svarta Malin*, den är svart av tjära. En eka i Renbergsvattnet, Burträsk socken, som byggdes 1944 fick namnet *Ulven* efter den u-båt som sjönk på den tiden. En eka i Storberg, Nysätra socken, har namnet *Elin* skrivet på sidan.

2. INLANDSSNIPAN

2.1. DEFINITION

I denna uppsats kommer som typbeteckning på den beskrivna båten *inlandssnipa* att användas. Beteckningen *snipa* används i båtliteraturen som beteckning på spetsgattade båtar i alla invatten från Västerbotten och söderut. Åke Sandström har muntligen meddelat att den snipformiga skrovformen förekom i hela landet egentligen. Några exempel är Hjälmaresnipan, Ölandssnipan, Vätternsnipan och Vänersnipan. Båten är långsmal och har sluttande stävar. Spanten, här överallt *vrängerna*, är höga och bär upp sittbrädorna, *skottarna*, som finns längs botten. Till skillnad från kustens insjöbåtar har inlandssnipan inga tvärbalkar. Båten saknar till skillnad mot kustbåtarna täljda bordhalsar (*vinningar*, *vindor*, *kinningar*). Första bordet gick från stäv till stäv. Borden var böjda och var sannolikt tunnare än hos Skelleftebygdens insjöbåt.



Inlandssnipa använd i flottningen på Skellefteälven vid Kusfors, Norsjö socken år 1959. Flottarveteranen Rikard Strömberg, Lönås, Adak. Skellefteå museum.

Inlandssnipor har byggts i två olika varianter beroende på om båten skulle användas i en sjö eller i strömmande vatten. En strömbåt har böjd form på köl och botten för att det ska vara lätt att snabbt ändra kurs. Strömbåten är också mera utlagd mittpå för att ge stabilitet och detta leder till att ändarna av borden går upp mera på stävnockarna vilket gjorde att båten blev flat i botten. En strömbåt har också mer sluttande stävar.

En sjöbåt skulle i stället ha rak köl för att bli stabil och vara lätt att hålla kursen med över en stor sjö. På sjöbåten går följaktligen inte bordshalsarna upp på stävnockarna lika mycket som på strömbåten och stäven kan ha en ganska brant resning. Akterstäven var dock mera fallande än förstäven för att släppa vattnet bättre.

Är båten lång, smal och grund blir den lättrodd. Nu är det inte så att man endast använt sjöbåtar i sjöarna utan många av båtbyggarna som byggt i större skala, har bott vid en älv och de har byggt strömbåtar till flottningsföreningarna. Några exempel är Leonard och Bertil Lindström i Lillå, Herman Holmberg i Tegsnäset och Nils Sjöblom i Holmön i Degerfors socken. I regel har dessa byggare enbart byggt strömbåtar, som även sålts för att användas i sjöar. Till sjöar som ligger nära älvarna har man också tagit utjänta älvsbåtar. Men vid större sjöar har behovet av en särskild sjöbåt varit stort. Det var mycket viktigt om man bodde vid en stor sjö att båten var lättrodd. Likaledes var det tidigare viktigare med en speciell sjöbåt när båten hade fler funktioner att fylla.



sjöbåt



strömbåt

Fig. 6. Inlandssnipans varianter.

2.2 BENÄMNINGAR PÅ INLANDSSNIPAN

I Västerbotten finns en rad båtbenämningar eller dialektala termer för inlandssnipan. I gränsområdet till inlandssnipans utbredningsområde finns ett par benämningar på båttypen oberoende av variant. I Byske och Åby älvdalar kallas båttypen för *lapp-*

båt. Vid Stora Bygdeträsket och Göksjön i Burträsk socken kallas inlandssnipan för *håp*, den vanligaste benämningen i Västerbotten på båttypen. Benämningen förekommer också i Norsjö socken. Harald Sjölin, ca 60 år, i Hemmingen kallar inlandssnipan för *håp*, tidigare förekom här även kinningsbåtar.¹⁹ *Håp* som benämning på inlandssnipan hittar vi även i ett annat gränsområde mot andra båttyper, nämligen i nedre delen av Ume älv. Från Umeå ges en utförlig beskrivning av den båt som ordet *håp* betecknar där: "Det var en liten och lätt roddbåt, som bl.a. kvinnorna använde, när de morgon och kväll for över älven för att mjölka korna på 'Vall'n', och då avstånden mellan de olika vallarna uppgick ända till en halv mil, var man tvungen att ha en mängd stora och små båtar för att komma till mjölkplatserna". Den lilla lätta båten kallades mjölkbåten, "som vanligtvis var en *håp*; en långsträckt båt, spetsig och lika i för och akter".²⁰

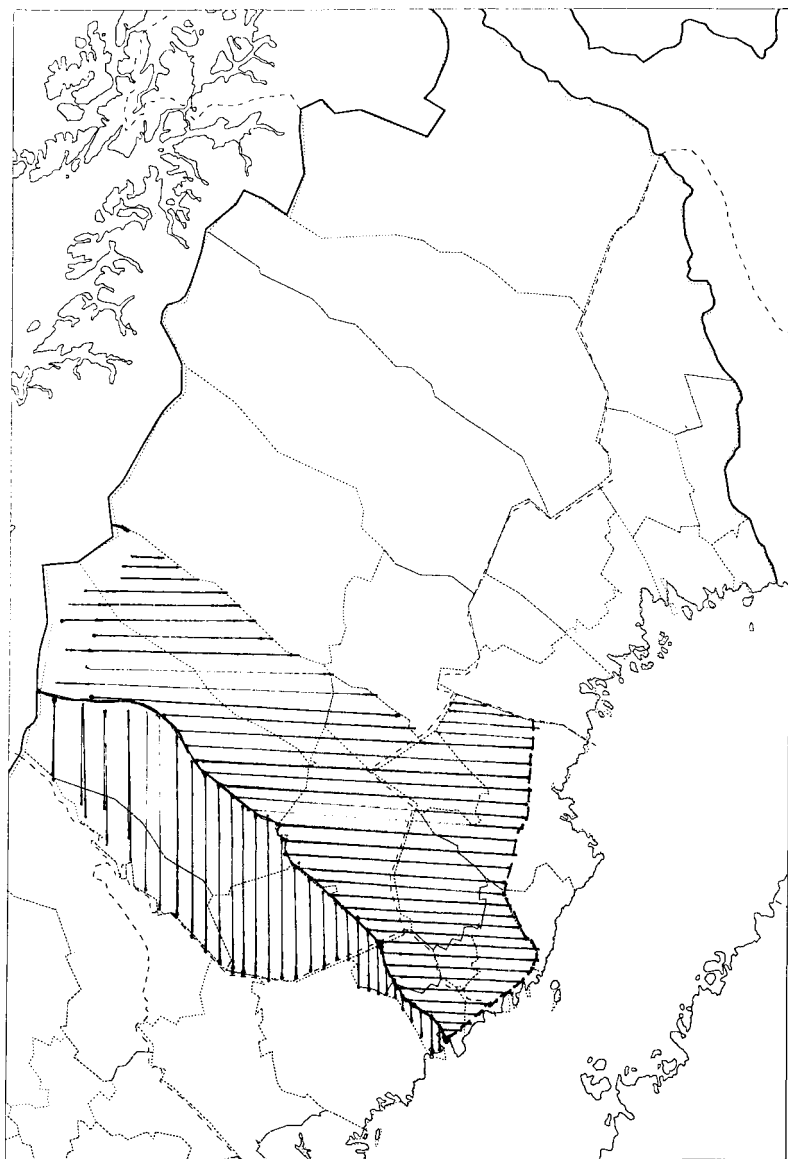
Ordet *håp* förekommer även i en bouppteckning från Holmön ca år 1850 och avser sannolikt en till ön inhandlad strömbåt från någon älv.²¹ Ordet *håp* som beteckning på inlandssnipan är tydligen ordets gamla betydelse, se ovan i kapitlet *Båten i äldre dokument*, där vi ser beläggen från 1500- till 1700-talen vilka visar att *håp* syftar på inlandssnipan. I dag betyder *håp* inne i inlandssnipans utbredningsområde 'båt, liten båt'. Eftersom det inte förekommer någon annan båttyp i området har behovet av en egen benämning på båttypen minskat, och ordet *håp* har fått en mera allmän och vag innebörd. Ordet *håp* kunde i inlandet även beteckna en liten flottningsbåt, se nedan om flottningsbåtar.

2.3 NORDLIGA VARIANTEN (HÅPEN)

Inlandssnipan förekommer i två varianter i Västerbotten, en nordlig och en sydlig. Den nordliga varianten finns norr om gränsen mellan Lycksele och Åsele kommuner, i norra delen av Bjurholms och Nordmalings kommuner. Fjällkommunerna var inte med i båtinventeringen 1989-90, varför gränsen mellan de två varianterna på kartan har antagits gå mellan Vilhelmina och Storumans kommuner. Båtens form är densamma hos de bägge varianterna men vad som skiljer är formen på årfästena, stamkrafterna och spanten. Vidare placering av sittbrädorna och närvaro respektive frånvaro av relingslister.

Inom området finns beteckningen *håp* som benämning på 'båt, liten båt'. Som vi sett i kapitlet *Båten i äldre dokument* är *håp* sannolikt den gamla benämningen på denna båttyp.

Den nordliga varianten har en större variation på stamkrafterna. De kan vara stora eller små, i ett enda stycke eller sammanfogad av flera träbitar. Hos den nordliga varianten är hån smäckrare och sätts fast från insidan av båten. Hos den nordliga varianten hade man fyra eller fem höga vränger av bräder och sittplatserna var på de långsgående bräderna i botten av båten. Sittplatserna i botten av båten var ett sätt att få den långsmala båten stabilare. Man har samma sittplatser i strömbåtsvarianten av inlandssnipan som i sjöbåtsvarianten. När det gäller relingslister kan den nordliga varianten ha inre, yttre, eller bägge dessa lister eller sakna relingslist.



Karta 1. Inlandssnipans utbredning. Vågräta streck markerar den nordliga varianten, lodräta den sydliga.

Den sydliga varianten förekommer i gamla Ångermanlands eller Åsele lappmark, dvs. Åsele, Dorotea och Vilhelmina kommuner. I området uppvisar alla gamla båtar de drag som utmärker den sydliga varianten. Vidare möter man den i Stennäs vid Gideälven i Bjurholms kommun alldeles vid gränsen till Västernorrlands län. Troligen förekommer denna båttyp även i norra Ångermanland. Förekomsten i Åsele och Fredrika kan vara ett resultat av påverkan från Ångermanland. Båtbyggaren Adolf Brodin som var född i Stennäs men som flyttade till Bergsjö i Nordmalings kommun, byggde sina båtar i denna tradition. Han byggde många båtar i norra Ångermanland samt i Nordmaling. Många av de bevarade båtarna i Nordmaling är byggda av Brodin; tyvärr finns inte många båtar byggda av andra båtbyggare bevarade i området. Men sannolikt har den sydliga varianten av inlandssnipan även funnits i södra delen av Nordmaling i äldre tid även om det källmaterial som genomgått tigger om saken.

Den sydliga varianten har välvda, stora stamkrafter, ofta i ett enda stycke. Den sydliga variantens hå har en kraftig underdel som är täljd ur en del av en stock. I stocken sitter kvar en kraftig kvist som åran vilar mot. Hån sätts fast från utsidan och fästs i spanten. Den sydliga varianten har i regel fem vrängar med vardera en hög vrång av bräder i för och akter. De tre mittersta vrängerna är smäckrare och bestod tidigare av två självvuxna delar. Under senare tid gjorde många byggare dem av basade ribbor i tre lager. Mitt mellan stävorna och mitt mellan båtens botten och relingar sitter sittbrädan i båten. Den finns högre upp i båten jämfört med den nordliga varianten av inlandssnipan. Den fasta sittbrädan som går tvärs över båten från båtsida till båtsida kan vara en novation som inkommit under 1900-talet. Några sagesmän säger att det tidigare inte fanns något fäste för sittbrädan utan man lade en bräda tvärs över båten. Men man tycks ha saknat de långsgående sittbräderna i botten av båten vilka finns hos den nordliga varianten av inlandssnipan. Den sydliga varianten har en inre relingslist i båten. Möjligen skulle man kunna kalla den sydliga varianten en egen båttyp eftersom den saknar drag som är utmärkande för inlandssnipan, nämligen de höga kraftiga spanten där även sittbrädorna ligger.

En egenhet som man ibland ser hos båtarna är att översta borden är satta innanför och inte utanför näst översta borden. En båtbyggare som byggde på detta sätt var Alfred Person i Tallsjö, Fredrika socken, men det förekom även hos andra byggare såsom Erik Mattias Matsson i Avasjö, Åsele socken. Detta sätt att sätta fast översta bordet finns noterat hos Albert Eskeröd (1970 s. 233) och han känner endast till att det förekommit vid Kultsjön i Vilhelmina socken. Orsaken var att man ville dra in en relativt brett utlagd båt uppe vid relingen. Framme vid stävorna kom det näst översta bordet att täcka det översta bordet.

2.5 INLANDSSNIPANS UTBREDNING

Den båttyp i Västerbottens län som har den största utbredningen är inlandssnipan, vilken förekommer i nästan hela länet med undantag för kuststräckan samt kustlandet i norra delen av Västerbottens län. I utbredningsområdet som omfattar Jörns, Norsjö, Malå, Lycksele, Örträsk, Åsele, Fredrika, Bjurholms, Vännäs, Nordmalings, Umeå, Sävar och Degerfors socknar samt västra delen av Skellefteå och Burträsk socknar är båttypen så gott som allena rådande. Dessutom förekommer båttypen i samtliga fjällkommuner. I Skellefteå kommun förekommer båttypen väster om Stora Bygdeträsket och Göksjön, i byarna Ljusvattnet, Skråmträsk, Medle, Varuträsk, Norrlångträsk och Fällfors ca 4-6 mil från kusten, se kartan nedan. En egendomlighet i utbredningen är att båttypen inte förekommer i kustlandet i Skellefteå och Robertsfors kommuner, medan den finns nära kusten i Umeå och Nordmalings kommuner. Båttypen har de senaste hundra åren använts som flottningsbåt i de flesta strömmar i länet, med undantag dock för Byske älv och Bure älvs nedre lopp. Genom användningen i flottningen har båttypen spritts till vattendrag där den tidigare inte använts, t.ex. Skellefteälvens nedre lopp.

2.6 BELÄGG PÅ INLANDSSNIPAN

På båtar från sekelskiftet och tidigare, hittar man ofta tre eller fyra bord. En båt från Lomsjö, Åsele socken, som är byggd 1907 av Mats Olovsson i Lomsjö, har enbart tre bord och borden i tall. En båt i Svanatjärn intill Holmsjö, Malå socken, som är byggd ca 1890 har fyra bord. Båtar med så få bord blir mycket ovanliga efter 1910-1920. Men båtar kunde ha fem bord redan vid sekelskiftet som t.ex. båten från Tallsjö byggd 1898 och notbåten från Latikberg i Vilhelmina socken från samma tid. Under perioden 1920-40 hade båtarna som regel 5-6 bord och efter 1950 6-7 bord. Tidigare var det vanligt att lägga borden i vatten så att de skulle bli lätta att böja. Man kunde även använda tunna bräder. Det finns även en uppgift att borden sågades böjda.²² Från Storkågeträsk finns en uppgift att borden värmdes för att bli böjbara. Först senare börjar man använda bastrumma. Båtbyggaren Adolf Brodin, Bergsjö, Nordmalings socken, basade borden och spanten.

Relingslister skyddade kanten, särskilt när man tippade omkull båten. Som tätning mellan borden hade man i äldre tid i regel kohår som doppades i tjära. Sedan gick man över till vadd som doppas i tjära eller linolja. Nils Renman i Gäddträsk, Lycksele socken, hade ingen tätning mellan borden utan de hyvlades täta.

Under 1950- och 60-talen gjordes fortfarande naturvuxna håar av personer som byggde sina egna båtar, eller byggde i mindre skala, någon enstaka större båtbyggare samt byggare av flottningsbåtar. Båtbyggare som använde naturvuxna ämnen till håar ännu på 1950-talet var bl.a. Alfred Persson i Tallsjö, Fredrika samt Signar Lindfors, Granträsk, Burträsk och på 1940-talet användes de av Erik Lindblad i Åsele och Adolf Brodin i Bergsjö, Nordmaling. Sigfrid Persson i Adak, Malå socken, uppger att tvådelade håar inte accepterades i flottningsbåtarna varför man i

båtbyggeriet i Hundberg fortsatte med hela ämnen till håar i dessa båtar.²³ Edvard Persson i Flakaträsk, Lycksele gör moderna årfästen i metall på 1940-talet och Nestor Jonsson i Långsele, Örträsk har en konstruktion med en järnten, vanligen årtull, fäst i båtsidan som passas in i en märkla på åran. Årklykor av metall börjar komma på 1950-talet men tycks mest ha använts i modernare båtar.

Edvard Persson i Flakaträsk gick på 1930-talet över till att göra vrängerna av basade ribbor som nitas fast. Alfred Persson i Tallsjö började på 1940-talet att göra de tre smäckra vrängerna av tre basade segment som limmas ihop till ett spant. Båtbyggerierna i Raggsjö, Norsjö socken, och i Kattisavan, Lycksele socken, samt Herman Holmberg i Tegsnäset, Degerfors socken, gjorde på 1940- och 1950-talen den mittersta smäckra vrängen av basad ribb som nitas. Många byggare av roddbåtar byggde traditionella vränger långt fram i tiden, inpå 1970- och 1980-talen. Flottningsföreningarna hade länge kravet att vrängerna skulle vara självvuxna, för om vrängerna var gjorda i flera delar så uppkom det en skarv där det kunde börja ruttna. Tjåran kom inte åt skarven. Däremot använde byggare av akterspegelbåtar basade ribbor redan på 1940- och 1950-talen. Vrängerna hos den nordliga varianten av inlandssnipan är kraftiga då de bär upp skottar som utgör sittplatserna i båten.

Einar Eriksson i Storsävarträsk, Degerfors socken, ca 80 år gammal (1989), uppger att han i barndomen såg gamla båtar där de grova spanten tränarats mot borden. Men i de båtar som byggdes då spikade man spanten. I Norsträsket i närheten hittades en sjunken båt med tränarade spant sommaren 1989. Möjligen förekom tränarade spant under mitten av 1800-talet. En kinningsbåt från Hemmingen i Norsjö socken från samma tid har också tränarade spant.

Några äldre inlandssnipor har smäckrare vränger av granslanor, t.ex. en båt från Tallträsk i Burträsk socken som troligen är från slutet av 1800-talet, en båt från Villvattnet i samma socken från 1901, båten från Inre Ljusvattnet i Degerfors socken som är äldre än 1920-talet samt en båt från Yttre Ljusvattnet i samma socken som är byggd 1923. I dessa båtar tycks man inte ha suttit på bottenbrädor utan man har haft en sittbräda uppe i båten eller också har man lagt en bräda tvärs över båten, och suttit på den. I båtar från Ullbergsträsk i Jörns socken och Hissjö i Umeå socken har man också haft en sittbräda uppe i båten. Det är svårt att säga om sittbrädan är ett lokalt drag i dessa trakter, om det är ett senare drag eller en relik. Sannolikt rör det sig om ett senare drag. En båt från Östra Vännfors i Vännäs socken har sittbräda uppe i båten och tvådelade håar vilket är en yngre typ. Då båten visar på yngre drag kanske även sittbrädan uppe i båten är ett sådant drag. I en båt från Stugusjö i Åsele socken som användes till att transportera hö hade man ingen sittbräda utan man satt på skotten i fören och rodde. Men denna höbåt saknade sannolikt sittbräda för att man skulle rymma mera hö i båten. Flera sagesmän uppger att sittbrädan i båten är av sent ursprung. Tidigare lade man en lös bräda tvärs över båten och satt på den. Dessa uppgifter kommer från Åsele och Fredrika där man i senare tid haft sittbräda uppe i båten.

Under 1940-talet började några båtbyggare som byggde i större skala att limma ihop basade delar till en stäv. Några av dessa byggare var Herman Holmberg i Tegsnäset, Bertil Lindström i Lillå, båtbyggerierna i Raggsjö, Kattisavan och i

Hundberg, Malå. Men många båtbyggare som bygger i mindre skala använder naturvuxna stävar än i dag. Flottningsbåtarna på Vindelälven tycks däremot alltid ha byggts med självvuxna stävar. Stäven fästades i kölen med en tränar ännu under början av 1900-talet. På 1920-talet började man även att skruva fast stäven men tränararna är vanliga fram på 1950-talet. Några som använde tränarar på 1950-talet var Viktor Brannemo i Norra Fjällnäs, Sorsele och Herman Holmberg i Tegsnäset.

Sjöbåtarna vid de större sjöarna kunde vara ganska stora att ro till slätter och att frakta får tvärs över sjön, t.ex. båten från Falträsk i Lycksele socken som använts till transporter, som är 6 m lång. Annars brukar längden på båtarna vid de större sjöarna ligga på 5-5½ meter. I mindre sjöar kan längden ligga på 4-5 meter. Den vanliga längden på fiskebåtar (de som inte skulle användas i flottningen utan såldes till enskilda personer) som byggdes på 1940-talet hos Perssons i Hundberg var 14-15 fot (4-4,5 m). I Malåtrakten är sjöarna ganska små. Båtbyggaren Sixten Vesterberg i Björkland i samma socken säger att strömbåtarna kunde variera 3,9-4,7 m men att 4,7 m var ett standardmått. Sjöbåtarna kunde vara 4,5-5 m. Den största båten som figurerar i inventeringen var 6,6 m lång och använd på Strömsjön vid Strömsjönäs i Degerfors socken för att ta hem korn och havre från utägor på andra sidan sjön.

Det förekom även att kringresande samer byggde båtar i Jörns och Malå socknar. I västra delen av Jörns socken byggde "Sulik" Jonas Levander f. 1875 från ensamgården Sylik vid Storträsk i Arvidsjaurs socken båtar under 1920-30-talen. Han byggde båtar i Andersträsk och Ullbergsträsk. Sulik tillverkade även s. k. lappsکیدor. I Kåtaselet där han gjorde skidor kallades han Sylik-Jonas. I Malå socken reste Nils Levander runt på 1920-30-talet och byggde båtar.

2.7 BÄRBARA BÅTAR

De bärbara båtarna har tidigt fångat främmande resenärers uppmärksamhet. Ottar från Hålogaland berättar i slutet av 800-talet för kung Alfred den store: "Kvenerna (cvenas) härja stundom in på Norrmännen (nordmen) öfver Fjällryggen; och stundom Norrmännerna in på dem. Det finns ganska stora sjöar med sött vatten (insjöar) emellan bergen; Kvenerne bära derföre sina fartyg öfver land in i dessa sjöar; och härja så Norrmännerna: de hafva ganska små och ganska lätta fartyg."²⁴ En båt från Västerbotten som torde vara vida känd är den lilla bärbara båten som Linné skriver om i sin lappländska resa, Linnaeus (1975). Av Linnés skildring ser vi att den bärbara båten användes när bönderna i kustlandet fiskade i fjällträskan i inlandet. Tidigare hade alltså inlandssnipan sömmade bord och var bärbar. De bärbara båtar som använts på 1900-talet verkar motsvara denna båt i storlek men även mindre bärbara båtar har förekommit.

Långt in på 1900-talet har denna båttyp använts då man fiskat i småsjöar och tjärnar. Man har inte haft möjlighet att ha en båt i varje småsjö. En båt från Gigsle, Åsele socken, är byggd före 1880 och troligen av Anders Andersson i Gigsle. Han brukade den till att fiska i småsjöarna och bar den mellan och hade med sig åtta nät. Båten är 3,8 m lång och 1 m bred. Båten som är byggd i gran har tre bord och fyra

spant av vilka två är höga brädspant och två smäckra spant av granslanor i två delar. Överdelen av spanten och framstävén är utskurna och formade. Båten tillhör den sydliga varianten av inlandssnipan. En båt i Djursjön, Degerfors socken, har måtten 3,1 x 1 m och är byggd i slutet av 1930-talet eller början av 1940-talet av Jonas Lindmark och använd av hans son Elof. Nuvarande ägaren säger att han drog båten mellan tjärnarna. En båt i Långsele, Örträsk socken, är byggd 1951 av Nestor Jonsson i Långsele. Hans son John Jonsson brukade bära den mellan sjöar. Han lade årorna tvärs över spanten och stjälppte upp båten så att årorna vilade över axlarna. Båten har måtten 4,2 x 1,3 m. Nestor Jonsson sålde en gång en tre meter lång aspbåt till samén Nils-Olof Omma i Tärna. Båten var gjord lätt för att kunna bäras mellan sjöarna.

En båt i Forsholm, Lycksele socken, som är byggd av Perssons båtbyggeri i Hundberg har måtten 3,7 x 1,3 m. Den har använts vid Norreträsk i Norsjö socken till att bäras och dras mellan tjärnar. Sigfrid Persson uppger att de riktigt små båtarna var besvärliga att bygga eftersom virket måste böjas så mycket, därför hade virket lätt att spricka. Man tillverkade ett mindre antal båtar som var på 12 fot (355 cm). En eka från Lögda i Fredrika socken, som är byggd 1950 i en modern stil, är byggd lätt för att kunna bäras. Ekan som väger ca 60 kilo kunde även tas på en Volkswagen och då sattes en stor trögaffel bak på bilen mot vilken båten vilade. När ägaren bar den hade han käppar på axlarna och båten över käpparna. Båten användes även vid tjuvfiske och då var det praktiskt att den lätt kunde flyttas mellan sjöarna. En större båt i Tallträsk, Burträsk socken, som är byggd 1900-1910 av Jonas Pettersson i Tallträsk, är byggd av asp och därigenom lätt. Båten som dragits mellan sjöarna har måtten 5,2 x 1,2 m. Bernt Jonsson i Kvarnfors, Örträsk socken, uppger att man drog båtar mellan tjärnarna i samband med vårfisket vid Örträsket ännu på 1950-60-talen. Kölen nöttes kraftigt under båtarna. Botvid Bjur på Norrmalm i Lycksele har en bärbar aspbåt i Bjurholm vid Lycksaberg som han själv byggt omkring 1945. Båten är spetsig i bägge ändar. Han brukade bära den mellan sjöarna vid fiske. Båten som rymde två personer tjärades årligen, hölls torrt och förvarades i skuggan. Den togs in under vintern. Orsaken till dessa försiktighetsåtgärder var att aspvirket var känsligt för sol och kunde dra ihop sig och spricka.²⁵

2.8 SYDDA BÅTAR

Under inventeringen har några uppgifter om sydda båtar kommit fram. Då dessa uppgifter är tämligen ovanliga återges därför dessa ganska utförligt. De sydda båtarna var typmässigt inlandssnipor. Metoden att sy borden var en hopfogning som länge fanns kvar hos samerna.

Gustaf Adolf Holmgren i Ekorrsjö, Lycksele socken, uppger att gamla personer har berättat om en man i Stenträsk i Degerfors socken som på 1700-talet gjorde en båt utan spik. Båten var i stället tränarad och sömmad med rottågor. Mannen skulle ro till kungen med båten. Först skulle han ro nerför Vindelälven och sedan vidare på havet. Mannen som inte visste hur farligt havet var kom aldrig iväg. Birger Lundin i

Gravmark, Lycksele socken, f. 1911 var ca 1940 vid Fräkentjärn²⁶ intill Gravmark för att fiska. Han kommer inte ihåg om han fiskade med nät eller med gäddsaxar. 100 m från spetsen av tjärnen, på östra stranden, fick han upp 3-4 båtbord som sömmats med rottågor. Borden såg ut komma från en vanlig båt. På platsen är det mycket dygt, ca en halvmeter dy. Han kände inte till att det funnits någon båtlänning på platsen eller någon annan aktivitet där.

Tore Långström i Lycksele hittade för några år sedan en del av en båt på en myr i trakten av Dikanäs. En del av kölen och några bord fanns kvar och borden var hopfästade med rottågor. Han är inte säker på det exakta läget. Det kan vara en myr mellan Dikanäs och Kittelfjäll. Men det kan också ha varit på en myr öster om Dikanäs. Han skulle åka till området hösten 1989 för att leta efter båten. Bruno Stenberg i Brunträsk, Malå socken, berättar att man gjort ett fynd av en sydd båt vid Mörttjärn intill Brunträsk. Mörttjärn ligger nordost om Malå, mellan Brunträsk och Storsele. Båten ligger på norra sidan av tjärnen, vid en grund efter ett härbre vid den östligaste viken av tjärnen. Båten ligger troligen i gyttjan. Man har inte lyckats hitta igen den.

Marina Engman i Åkernäs, Bjurholms socken, uppger att ca 1910 hittades i byn vid utdikning av en myr, en båt som "var ihopflätad av tågor och vidjor". Båten som var välbevarad var "lätt och fin". Fyndet gjordes i myren vid Långtjärn. Marina Engman tror att det var någon Engman i byn som gjorde fyndet. Hon tror att man hade båten mellan flera sjöar vid fiske. Det finns ingenting kvar av båten. Hennes far och farfar har berättat detta för henne.²⁷

2.9 INLANDSSNIPANS ANVÄNDNINGSMOMRÅDEN

I de följande kapitlen kommer olika funktioner hos inlandssnipan att beröras. Eftersom inlandssnipan finns och nästan är ensam båttyp i ett stort område ska den kunna användas i ett stort antal sammanhang. Då de olika funktionerna påverkat båtens utformning, vilken därför skiljer sig något från inlandssnipans grundtyp, kommer några användningsområden att behandlas för sig.

2.9.1 Båtar för slätter

Ett mycket vanligt användningsområde för båtar var färder till slätterängarna och då följde en stor del av hushållet med tillsammans med redskap. Båtar kunde man ha utplacerade i olika sjöar längs en led och man gick då mellan sjöarna. När man på Kjell Lindbergs gård i Tallsjö i Fredrika socken skulle på slätter vid Lanatrasket så hade man en båt liggande i Käringträsket, Remsjön och Lanasjön. Mellan sjöarna gick man. När man åkte med båt på slätter skulle båten rymma flera personer och i vissa byar har man behövt något större båtar till detta ändamål. På Norbergs gård i Petiknäs i Norsjö socken, hade man en båt som var 5,2 m lång. Den var försedd med 3 roddar, f.ö. den enda båten i inventeringen som har så många roddar. Familjen hade många barn och därför byggdes båten så stor. Man färdades i båten till slät-

terängarna längs Petikån. Båtar som användes till att ro till slätterängena kallades i Petiknäs för *ängesbåtar*. En båt i Varpsjö i Åsele socken som använts till slätterfärd är 5,8 m lång och 1,2 m bred. Den användes efter Stamsjöån. I regel var båtar som användes för att ro på slätter 5-5½ meter långa.

På några håll har man tagit hem höet från slåttern i båtar, t.ex. i Lillsävarträsk i Degerfors socken och i Stugusjö i Åsele socken. I Stugusjö kunde man inte hässa höet vid strandängarna vid Lögdeälven, eftersom älven brukade svämma över, så man tog hem det slagna gräset till gården och hässjade det där. En båt som finns bevarad är 4,8 m lång och 1,5 m bred, den tog 6 fång hö. I båten fanns ingen sittbräda i mitten utan man satt på bottenskottar i fören och rodde. Man brukade även en större båt som tog 8 fång hö. En båt från Ullbergsträsk, Jörns socken, som använts för att ta hem hö från slättermyrar är 5,2 m lång och 1,6 m bred. Byn hade sina flesta slättermarker på andra sidan sjön så det mesta höet skulle transporteras med båt över sjön. Det var ständigt liv och rörelse på sjön med höet som skulle transporteras och även när det var mörkt hörde man att båtar var i gång. Den första motorn i sjön kom inte förrän på 1950-talet. Anders Lindmark i Nyborg uppger att de stora båtar för hötransport kunde vara sex meter långa medan de vanliga båtar var 4-5 meter. Höbåtarna är i regel breda och flatbottnade. I Västerbottens länsmuseum förvaras en höbåt från Storsävarträsk, Degerfors socken, byggd i början av seklet.

2.9.2 Båtar för kyrkfärder

Att åka båt till kyrkan har förekommit på flera platser i länet. I Åsele socken rodde man till kyrkan helt eller delvis från byarna Lomsjö, Ytterrissjö, Överrissjö och Tegelträsk. I Fredrika socken rodde man från Volmsjö. Vid färd till kyrkan i Vindeln användes båt delvis vid färd från bl.a. byarna Petisträsk, Storsävarträsk, Norrliden och Storsandsjö. Här använde man egna båtar och man blev även rodd över sjön när man passerade andra byar. Från Klabböle ovanför Umeå rodde man till Backens kyrka. Folk som kom från södra delen av socknen, t.ex. från Hössjö och Yttersjö, kom till Klabböle och ville bli rodda över till norra stranden. Från Åträsk i Sävars socken rodde man tidigare till kyrkan i Burträsk. Från Lossmen i Kalvträsk församling rodde man först över Lossmenträsket till Båtviken på östra stranden. Sedan gick man över till Järvträsket och rodde över sjön med den båt som man hade liggande där. Därefter gick man över till Holmträsket och rodde över den sjön. Sedan gick man in till kyrkan i Kalvträsk. Kyrkrodden, i vilka deltog även byarna Lossmenbrännan och Järvträsk pågick fram till 1930-talet. I Malå socken har man rott över Stora Skeppträsket från Garda över Näsudden och till Sunnavik. Det verkar ovanligt med gemensamt ägda båtar i samband med kyrkrodden. I regel använde familjen sin vanliga båt.

2.9.3 Båtar för notfiske och ljustring

En båt som användes till notfiske skulle vara flatbottnad eftersom den skulle vara så stabil att man kunde stå i båten och kasta och ta in noten. Vidare skulle den ha låga sidor vilket underlättade arbetet med noten. Båten skulle också vara rätt bred så att den rymde noten. Även vid ljustring var det viktigt att båten var stabil eftersom man stod och ljustrade. Också vid lagnfiske stod man upp och drog in lagnarna. En notbåt från Rusksele i Lycksele socken, som har borden av asp är 5,1 m lång och 1,5 m bred. Båten som är ganska flatbottnad har löstagbara håar, *håtullar*, bak i båten som tas bort när noten läggs ut. Den har använts på Vindelälven. En båt från Klabböle i Umeå socken som använts som hjälpbåt vid notfiske är 5,1 m lång och 1,6 m bred. En båt från Tensjö i Åsele socken, byggd kring 1890, är så stabil att man kan stå på sidan och dra upp nät utan att den välte. En båt från Medelås, Lycksele socken, som bl. a. brukats för att ljustra, har ett hål i bakre stamkraften där lysjärnet sätts fast. Nordiska museet i Stockholm har en modell på en laxfiskebåt från Umeälven, vilken är från 1880-talet. Den är låg i sidorna, har fyra bord och lika många spant, dubbelrodd och sittbrädor i botten.²⁸ Modellen visar att man använt inlandssnipan som notbåt i nedre delen av Umeälven.

Det var vanligt att köpa flottningsbåtar som såldes ut från föreningarna men skulle dessa användas i större rinnande vatten dög de bara till hemmabåtar som endast användes ibland. Men i mindre sjöar kunde de duga bra. Vanligen upplevdes de som stora och klumpiga.

2.9.4 Båtar i flottning

I flottningen fanns olika kategorier av sysslor. De som arbetade i "uthållningen" ansvarade för en särskild sträcka av älven och såg till att timret kom ut i älvfåran och kom iväg. Dessa flottare var vanligen småbönder, torpare eller skogsarbetare och de arbetade vanligen nära hemmet. I uthållningen hade man mindre krav på båtarna. Ibland kunde flottaren använda sin egen båt. De som arbetade i bäckflottningen hade liknande villkor som de som arbetade i uthållningen. Tidigare var båtarna lika stora i bäckarna som på älvarna men senare kom det mindre båtar i bäckarna. De små båtarna kallades för *håpar*, enligt Valter Thulin i Hedlunda, Lycksele socken. De som arbetade i långflottningen tog hand om sladden, dvs. åkte hela älvsträckan och såg till att allt timmer kom iväg. Här arbetade de skickligaste flottarna och här var kraven på båtarna stora.

Enligt Valter Thulin i Hedlunda, Lycksele socken, har flottningsbåtarna i de stora älvarna varierat en del. Skellefteälvens båtar var mera utlagda i fören än de andra älvdalarnas båtar. På Skellefteälven arbetade *båtföraren* och *bakroddaren* i fören med att lossa brötar medan *stävaren* höll båten med staken, på dialekt *forken*. Möjligt kan denna detalj vara ett minne från den tid då kinningsbåten användes som flottningsbåt. Kinningsbåten är vanligen utlagd i fören. Denna egenskap har flottningsbåtarna på Byskeälven. I Vindelälven arbetade båtföraren i fören med att lossa bröten. Bakroddaren satt kvar vid årorna och stävaren stod beredd med forken att snabbt ta sig därifrån om bröten skulle gå. Ibland om det var fråga om tyngre arbete

hjälppte bakroddaren till framme i fören med bröten. I Umeälven stod båten med aktern mot bröten med vilken stävaren arbetade. Skulle bröten gå var detta en fördel att båten var rättvänd och kom snabbt iväg. Thulin säger, att Vindelälvens båtar var ”mera forsbåtar” än Umeälvens båtar. En annan person uppger att Umeälvens båtar var mera utlagda fram än vad Vindelälvens båtar var. Sigfrid Persson i Hundberg, Malå socken, uppger att framstävven på Skellefteälvens flottningsbåtar hade en speciell utformning Övre delen av stävven hade en brant resning så att båten inte skulle köra upp på timret utan skjuta det ifrån sig. Även denna detalj kan vara ett minne från kinningsbåten som tidigare användes som flottningsbåt på Skellefteälven.²⁹ Skellefteälvens båtar hade höga fribord medan Vindelälven hade låga. Persson menar att dessa skillnader berodde på att olika vanor hade utbildats i de olika älvarna. De hade ingenting med älvarnas egenskaper att göra. Tidigare hade man samma båtar i bäckarna som på älvarna men i mitten av 1940-talet kom mindre båtar i bäckflotningen som kallades *håpar*. De hade enkelrodd och användes i bäckarna, aldrig i älvarna. De var lätta och behändiga. I håparna hade man båtförare och stävar.³⁰ I Petiknäs, Norsjö socken, som ligger norr om Skellefteälven, tycks ordet *håp* tidigare vara obekant, men i senare tid kom en mindre inlandssnipa in vilken kallades för *håp*. Den tillverkades av en båtbyggare som kallades Håpmästaren vilken inte var från trakten.³¹

Sigfrid Persson i Adak säger att flottningsbåtarna byggdes på traditionellt sätt långt fram i tiden. I båtbyggeriet i Hundberg började man limma stävorna till fiskebåtarna på 1950-talet men till flottningsbåtarna användes självvuxna stävar eftersom limmade stävar höll sämre. Likaledes skulle årfästena i en flottningsbåt vara självvuxna. Detta gällde även vrängerna som skulle vara självvuxna i en flottningsbåt. Om vrängerna var skarvade kunde det komma in fukt i skarven och det kunde börja ruttna. Flottningsens speciella krav har lett till att traditionella sätt att bygga båtar har levt kvar. Fler belägg på flottningsbåtar redovisas i bilaga 6.

3 SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT

3.1 DEFINITION

I denna uppsats används *Skelleftebygdens insjöbåt* som typbeteckning på följande båttyp. Båtens stävar är mycket branta, nästan 90 graders vinkel och fören och aktern är nästan identiska. Aktern är något smalare för att bättre släppa vattnet. Stävorna går ner och ansluter till den ganska korta, raka kölen. I Göksjön och Stora Bygdeträsket förekom även en annan variant av denna stäv som var mera rundad. Båtar med denna köl uppges ha gått lättare i vattnet. Den var även lättare att dra ner i sjön eftersom den inte fastnade så lätt i botten.³²

Senomskörning (A-B)
 av båt
 Innansjön
 Burträsk sock.

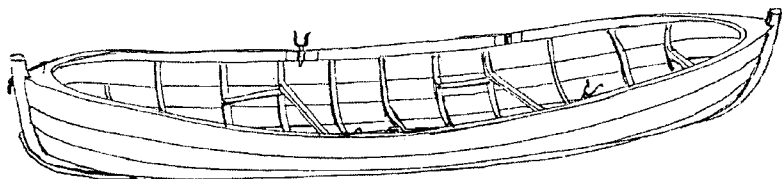
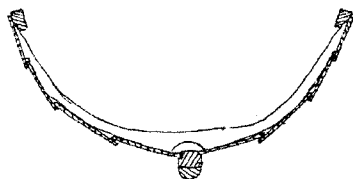
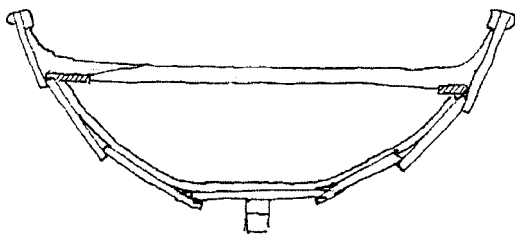


Fig. 7. Skelleftebygdens insjöbåt, teckning från Innansjön, Burträsk socken, av Ragnar Jirlow 1928. Nedan visas en detalj från ett bett i en kyrkbåt från Bygdsiljum, Burträsk socken. (Bilderna är något redigerade.)

Kyrkbåt. "Sellska" så kallad på grund av att den värdades
 Bygdsiljum. så väl (= silvorkeda).
 Burträsk



Första bordgångens främre och bakre delar är täljda kinningar. Kinningarna spikades direkt till framstäv. De bakre kinningarna smalnar ut något mot bakstäv till vilken de spikats direkt. I Vallen, Lövångers socken, kallas dessa delar för *welpa*, dvs. 'valparna'. Kinningarna benämns på andra håll i landet *vinningar*. I norra Västerbotten kallas de täljda delarna i första bordet för kinning och i andra bordet för vinning. Andra bordgångens täljda vinningar är också spikade direkt till stävarna medan båtens sida mellan vinningarna består av vanliga bordbrädor.

Återstående bordgångar är instuckna i djupa spår i stävarna. Erik Sjöström i Renbergsvattnet lät borden ligga i sjön i sju dagar, sedan kunde de böjas. Sem Andersson i Vallen uppger att till båtvirke togs dial. *einvea-talla*, dvs. den inved av tall av viss grovlek, vanligen 8 tums bitar. Bitarna togs nere vid roten.

Till skillnad mot inlandssnipan har Skelleftebygdens insjöbåt ett eller två *bett*, (tvärbalkar) som gör skrovet styvare. I inlandssnipan sköts denna uppgift av de kraftiga vrängerna. Skelleftebygdens insjöbåt har en sittbänk vid vardera bettet, uppe i båten. I inlandssnipan sitter man på skott i båtens botten. De flesta av Skelleftebygdens insjöbåtar i inventeringen har en årtull bestående av en järnpinne som vilar på en järnplatta som fästs på relingen. På åran är fäst en läderrem som bildar en lycka, vilken träs på årtullens järnpinne. Någon enstaka båt har fasta håar som är intappade i relingslisten. Vid rodd var det vanligt att man använde en styråra i aktern, om man var flera i båten. Skelleftebygdens insjöbåt har en kraftig inre relingslist, *sudstock*, som löper runt hela skrovet och förbinds mot stävarna av *stamkrafterna*, trekantigt rotämne upptill i båtens respektive stam. Antalet bord har under 1900-talet varit 4-5 stycken. Tidigare var antalet bord färre. I en bouppteckning 1778 efter Olof Andersson och Catharina Ericsson i Bjurön, Lövångers socken, upptas : "1 Båt af 3ne bohl i Högfjärden, 1 dito at 2ne bohl i Älgräsket".



Skelleftebygdens insjöbåt på Bjursjön, Burträsk socken. Foto Elof Olofsson, Västerbottens museum.

Längden på båten har legat kring fem meter. I Stora Bygdeträsket och Göksjön har längderna legat på 6-8 meter, enligt muntliga uppgifter. Den bevarade båten från Bygdeträskkliden vid Göksjön är 5,7 m lång och 1,5 m bred. I mindre sjöar har längden varit drygt fyra meter. De bägge båtarna från Stensträsk, Burträsk socken, har måtten 4,3 x 1,2 m samt 4,2 x 1,2 m. Hos båtarna från Vallsträsket, som är en medelstor sjö, har längden varierat från 5,2 m till 4,9 m. Båtarna i Renbergsvattnet har måtten 5 x 1,4 och 4,8 x 1,3 m.

Skelleftebygdens insjöbåt motsvarar den klassiska nordiska snipan och den har ålderdomliga drag som täljda bord vilket annars förekommer i arkeologiska fynd i Sverige.

3.2 BENÄMNINGAR PÅ SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT

I norra Västerbotten finns flera benämningar eller dialektala termer för båttypen. Den har vanligen kallats rätt och slätt *båt*, dial. *bat*. Man skilde mellan ekor och båtar och vid Stora Bygdeträsket och Göksjön skilde man mellan *batn* och *hapn*, dvs. "båten" och "håpen". Håpen var beteckningen på inlandssnipan. I Långviken kallade man båttypen för *treböling* eller *fyrböling*. I Varuträsk benämndes båttypen för *kinningsbåt*, en beteckning som vanligen avser en annan båttyp, som behandlas nedan. I sjön Kvammarn, Norsjö socken, berättas att kinningsbåtar användes som spelbåtar, att spela timret över sjön, men även flottar användes. Det är troligen Skelleftebygdens insjöbåt som avses eftersom den använts som spelbåt i inlandet. Hjalmar Lindahl i Kalvträsk har hört en nämndeman från Ljusvattnet tala om "kinnebåtar" som skulle ha funnits tidigare. Även denna uppgift kan syfta på Skelleftebygdens insjöbåt som tidigare var den vanliga båttypen i Ljusvattnet. I Varuträsk kallas båten även för *träskbåt*, en benämning som också har använts i sjöarna (träsken) i Lövångers socken.³³ I en bouppteckning från 1819 efter bonden Jon Andersson i Uttersjön nämns en "skötbåt", en "notbåt" och en "träskbåt".³⁴ En annan vanlig benämning på båttypen i bouppteckningar är "lagnbåt". Benämningen används även i norra Västerbotten om havets mindre kölbåt.³⁵

3.3 UTBREDNING FÖR SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT

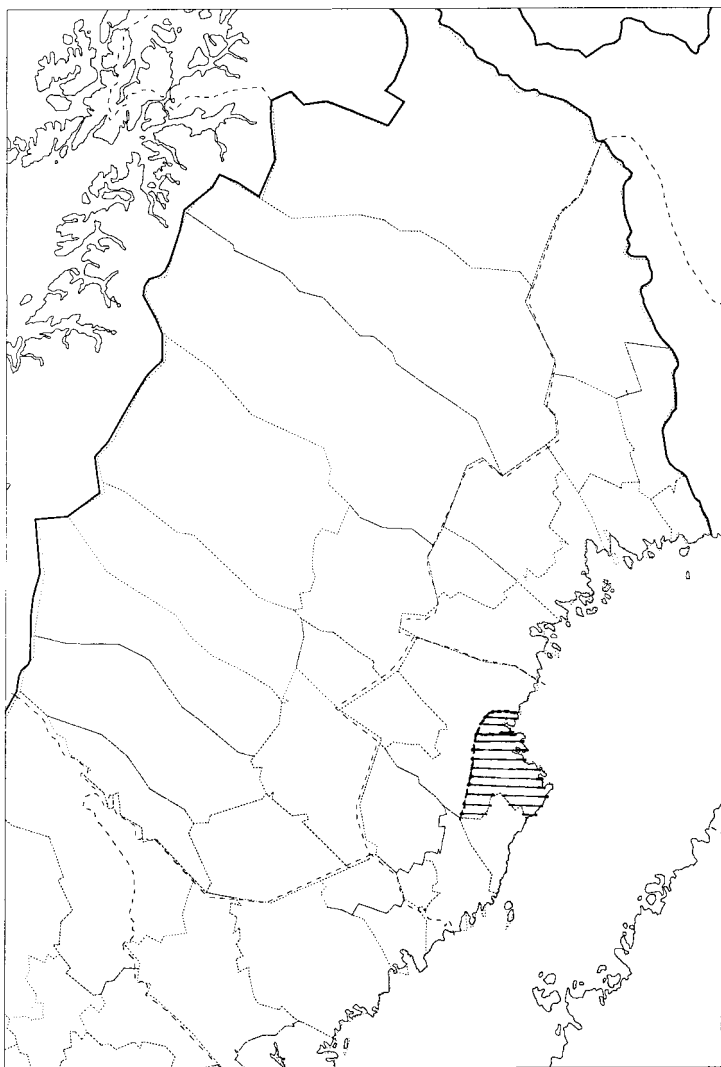
Skelleftebygdens insjöbåt förekommer i kustlandet i Skellefteå kommun söder om Varuträsket. Båttypen används ca 4-6 mil från kusten och den västligaste utbredningen innefattar sjöarna Stora Bygdeträsket och Göksjön samt byarna Ljusvattnet, Skråmträsk och Varuträsk. Även i Ostträsket i Byske socken tycks man ha använt denna båttyp.³⁶ Norr om Ostträsket tycks det enbart finnas ekor i kustlandet. I sjöarna Finnträsket och Tåmeträsket har man även haft någon kölbåt, enligt muntliga uppgifter. Men det finns inte bevarat någon båt eller något fotografi, så det är svårt att få någon information om dessa båtars utseende. Det verkar dock inte som att någon egen båtbyggartradition finns i området på att bygga kölbåtar. Det verkar som

om man tagit någon kölbåt från havet. Från Finnträsk finns en uppgift om att ekan var den vanliga båttypen i sjön och att det senare togs dit en kölbåt utifrån.³⁷ Elof Marklund från Långsjöleden i Byske socken, menar att Finnträsket, Tåmeträsket och Långsjön var sjöar med långgrunda stränder varför det inte var lämpligt med kölbåtar i dessa sjöar. De var svåra att dra i land. Det kan vara förklaringen till att man inte haft Skelleftebygdens insjöbåt i större delen av Byske socken. Dock hade nybyggaren Jon Johansson i Blåfors vid Åbyälven en "lagnbåt" och en "ökstock" år 1802.³⁸ Båten i Blåfors kan dock ha varit en inlandssnipa en båttyp som tidigare användes i flottningen på Åbyälven. Den sydligaste utbredningen för Skelleftebygdens insjöbåt är sjön Bjursjön söder om Bygdsiljum och sedan följer gränsen Burträsk och Lövångers socknars sydgräns.³⁹ Inom Bygdeå och Nysätra socknar har man endast haft ekor. Någon enstaka kölbåt har hämtats från havet, men man verkar inte ha någon egen tradition på att bygga kölbåtar. En Engman i Risvattnet berättar dock att för riktigt länge sedan hade man båtar som var spetsiga i bägge ändrar, liknande havets båtar men inte lika långa eller djupa. Möjligen kan dessa vara byggda lokalt.⁴⁰

3.4 BELÄGG PÅ SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT

Skelleftebygdens insjöbåt är identisk med kustens båtar och svarar i storlek mot den s.k. *lagnbåten*, som var den båt som användes i havet vid fiske med lagnar. I sjöarna i Lövångers socken har man ofta köpt båtarna från Viklundarna i Bjurön vid havet. I Vallen fanns en egen båtbyggare på 1930-talet, Carl Oskar Printz, men man köpte även från Burvik och Bjurön vid havet. Vid Falmarksträsket har man i regel köpt båtarna från Yttervik vid havet, men man hade även en båtbyggare i Långviken. I övriga delen av båttypens utbredningsområde tycks man ha haft lokala byggare som byggde båtarna. I Gökssjön började håpar, dvs. inlandssnipor, att dyka upp i sjön efter 1919 genom inflyttade personer som kom från området väster om sjön samt genom att inlandssnipor användes i flottningen. Båtbyggaren John Wallin från Kvistliden utanför Kalvträsk flyttade till Kvarnbyn och fortsatte att bygga inlandssnipor där.

Under 1900-talet sker några förändringar i sättet att bygga båttypen. Ofta är det båtbyggarna som bygger i större skala som har behov av rationaliseringar då det blivit svårt att finna ämnen i tillräcklig mängd. Ännu på 1940-talet bygger man båtarna i tall. På 1930-talet börjar man göra *vrängerna* (spanten) av basade ribbor, utom vrängerna i för och akter, där man bibehåller självvuxna delar. Byggare som basar spanten är Viklundarna i Bjurön och Erik Sjöström i Renbergsvattnet. De täljda kinningarna och vinningarna börjar man göra av en bräda som pressats i en form, ungefär från 1930-talet och framåt. En båt som Petrus Gustafsson i Åbyn byggde 1937, har inte kinningar och vinningar utan har hela bord från för till akter. Båten finns på Skellefteå museums båtmuseum på Stackgrönnan. Under inventeringen har inte påträffats någon båt senare än från 1950, så det verkar som att man slutat bygga båttypen i början av 1950-talet.



Karta 2. Utbredning för Skelleftebygdens insjöbåt.

Skelleftebygdens insjöbåt har varit den dominerande båttypen i området och i många sjöar förekom endast denna båttyp. I små sjöar och i vikar av större sjöar har man även haft ekor. Från Bygdeträskliden berättas att man i småtjärnarna kunde använda gamla båtar från Göksjön som man kapat av. Båten har haft en varierad användning och förekom inte enbart i fisket. I Bygdeträskliden har man åkt båt till kvarnen och affären i Kvarnbyn. Vidare hade man slätter och odlingar på holmarna i

Göksjön, bl.a. transporterade man dit luckerharven i båt och tog hem kornkärvar på hösten. I Norra Renbergsvattnet saknade man länge väg och alla transporter till och från yttervärlden måste först gå med båt över sjön till Södra Renbergsvattnet. I Nollbyn, Lövångers socken, roddes får över till andra sidan av Högfjärden. I Bygdeträskliden användes båten till att ro till utskiften vid Tallån på andra sidan Stora Bygdeträsket. Först rodde man över Göksjön och drog över båten i Kvarnbyn. En båt som hade tre roddar användes på Uno Viklunds hemman i samband med rodden dit. Sex man rodde, en man vid var sin åra. Ofta kapprodde man med båtar av liknande storlek.

3.5 ANVÄNDNINGSMRÅDEN FÖR SKELLEFTEBYGDENS INSJÖBÅT

3.5.1 Båtar använda i flottningen

I Bureälvens nedre lopp från Neboträsket vid Åbyn och ner till älvens mynning, har Skelleftebygdens insjöbåt använts som flottningsbåt. Älvens lopp innehåller på denna sträcka många sjöar och därför har båttypen varit lämplig här.⁴¹ Den som byggde flottningsbåtarna i Bureälven var Petrus Gustafsson och hans far Gustaf Adolf Johansson i Åbyn. Skelleftebygdens insjöbåt har använts som spelbåt i flottningen även utanför sitt traditionella utbredningsområde. På hembygdsområdet i Burträsk finns en spelbåt som använts på Tallträsket, Burträsk socken. Båten som är byggd på 1930-talet är 5,9 m lång och 2,1 m bred. Den har två par mycket kraftiga håar vilka är intappade i relingen samt två bett. Spelet står på ett fundament i lastutrymmet, *bunken*. I Villvattnet finns resterna av en spelbåt bevarad. Resterna av en båt som använts vid Skellefteälvens mynning som kättingsbåt finns i Varuträsk. De båtar som använts som spelbåtar eller kättingsbåtar tycks inte ha täljda kinningar och vinningar, utan har hela bord från för till akter.

3.5.2 Båtar till kyrkfärder

Från samtliga byar runt Stora Bygdeträsket, Göksjön och Andersvattnet i Burträsk socken har man åkt båt till kyrkan. De som bodde i byarna söder om Bygdeträsket såsom Myrträsk, Mjösjöberg, Rönnliden, Välvsjöleden, Rödningsheden och Sunnansjö gick fram till Stora Bygdeträsket där de hade båthus. Sedan man åkt över Stora Bygdeträsket drog man över båtarna vid forsen i Kvarnbyn. Sedan åkte man över Göksjön och båtarna kom iland vid Fällan i Jeppnäsviken där det en helg kunde det ligga 20-30 båtar på stranden. Sedan gick man vägen till kyrkan. Kyrkfolket kom på lördagsmorgonen och åkte hem på söndagskvällen. Kyrkrodden upphörde före 1916. Omkring 1907 hade en ny väg kommit till Bygdsiljum och man gick mera över till att använda landsvägen. På ett foto av en kyrkbåt från Bygdsiljum, taget 1928 av Ragnar Jirlow, finns sittbänkar vid båtens långsidor i mitten av båten mellan betten, dvs. i *bunken*.⁴² Intendent Ragnar Jirlow vid Västerbottens museum besökte Bygdeträsket år 1928 och noterade en del uppgifter om båtarna vid sjön. De båtar han beskriver är Skelleftebygdens insjöbåt. Beträffande håar så verkade dessa

ha ersatts av de modernare rörliga årklykorna i metall. Tidigare hade man dock använt håar intappade i sudstocken. Jirlow berättar att båtarna bar olika namn: *Blå-båten* tillhörde bönderna i Välvsjöleden, *Rönnli-båten* tillhörde byarna Rönnliden och Bjursjön, *Backvik-båten* tillhörde byn Backviken och *Bjurfors-båten* tillhörde byn Bjurfors. På de äldre kyrkbåtarna hade man inte något roder utan använde i stället en åra, *styråra*, vilken avvek något från den vanliga åran. Mellan sittbrädorna fanns det också längsgående sittbrädor.

Även från byarna runt Burträsket och Renbergsvattnet har man färdats med båt till kyrkan. Byborna i norra Renbergsvattnet rodde först över Renbergsvattnet, sedan gick man fram till Burträsket och i Bergviken hade byborna en båt liggande. Båten förvarades i ett båthus. Från byarna Bursiljum, Svartjärn och Bodbysund har man åkt båt till kyrkan längs Bureälven och sedan över Burträsket. I bouppteckningar från 1700-talet finns kyrkbåtar, "kyrkvägabåtar", omnämnda från Mjödvattnet, som ligger längre ner efter Bureälven. Varje kyrkbåt bestod av 4 lotter och varje lott ägdes av en familj.⁴³ Även från Ljusvattnet som ligger en bit från Bureälvens vattensystem har man åkt båt till kyrkan enligt bouppteckningar från 1700-talet. Sannolikt har man gått fram till Bureälven och sedan åkt båt. En av kyrkbåtarna bestod av 3 lotter.⁴⁴ Vid Burträsket torde kyrkrodden ha upphört på 1910-talet. Sedan sköttes kyrkfärderna med ångbåt från 1911 till 1930-talet. Nedanför kyrkan i Burträsk fanns en lång brygga där båtarna låg sida vid sida. I Lövångers socken rodde man från byarna runt sjöarna Gärde- och Högfjärden samt Älgräsket norr om kyrkan. Här verkar man dels ha haft egna båtar, men man har även kunnat be någon person med båt att få båtskjuts över sjön. Från Bjurön gick man fram till Fjälbyn vid Högfjärden och rodde därifrån över sjöarna till Lövånger. I Buretrakten rodde man till kyrkan i Skellefteå under 1700-talet och början av 1800-talet från byarna Bäck, Burvik, Bureå, Yttervik och Falmarksforsen. Från Hjoggböle och byarna runt Falmarksträsket rodde man fram till Långviken som hade väg. Sedan åkte man med häst till kyrkan. Båten användes för transporter till kyrkan och till Skellefteå fram till början av 1800-talet. Till kyrkan i Finnträsk i Byske socken, som låg på norra sidan av sjön, rodde byborna från södra delen av Finnträsk by. Båten som var ca 7 meter lång rymde 15-20 personer. Fem familjer ägde och underhöll båten gemensamt. Den tjärades varje vår och stjälpes upp på hösten. Båten kunde även användas för större transporter. Man höll på med kyrkrodden fram till 1930-talet.

4 KINNINGSBÅTEN

4.1 DEFINITION

Som beteckning för följande båttyp används ordet *kinningsbåt*. Så kallas den i lokala båt litteraturen i Västerbotten. Båttypen förekommer inte utanför norra Västerbottens kustland samt Norsjö och Jörns socknar. Båten är flatbottnad och har stäv i för och akter. På den flata botten har en köl spikats fast eller fästs med tränarar. Det första

bordet mellan stävorna och den flata botten är täljd ur en stock. Det är dessa bord som kallas för *kinning* och som har gett båten dess namn. Ena änden av kinningen går mot den flata botten och den andra änden ansluter till stäven, så att bordet är vridet ett kvarts varv. Kinningsbåtens främsta egenskap är att den är mycket grundgående och genom de kraftiga kinningarna tål den törnar från stenar i botten. För att ändra kurs med båten gick man upp på en våg och när man var uppe på vågen drog man till med åran. På detta sätt kunde man snabbt ändra riktning.



Kinningsbåt i Skellefteälven vid Medle år 1913. Foto Ivar Andersson, Nordiska museet.

Kinningsbåten har flera drag gemensamma med Skelleftebygdens insjöbåt och verkar klart mera besläktad med den än med inlandssnipan. Bägge båttyperna har kinningar, bett, sittbräda tvärs i båten, inre relingslist och håar som är intappade i relingslisten. Vad som skiljer är givetvis den flata botten hos kinningsbåten samt att stävorna är något mer svängda hos kinningsbåten. De kinningsbåtar som finns bevarade är byggda av tallvirke.

4.2 BENÄMNINGAR PÅ KINNINGSBÅTEN

Beteckningen *kinningsbåt* har använts i Gallejaur, Arvidsjaurs socken, Rörträsk, Norsjö socken samt vid Norsjön i samma socken. I Myrheden, Jörns socken, används beteckningen *kinningsbåt*. Andra lokala benämningar på båttypen syftar på båtens användningsområde. Vid Skellefteälven kan den kallas *notbåt* eller *retbåt*

(hjälpbåt vid notdragningen). I Byskeälven kallas den vanligen *flottningsbåt*, i Åbyn, Byske socken *flatbottenbat*. Samma benämning brukas även i Träskliden, Norsjö socken.

4.3 ÄLDRE UPPGIFTER OM KINNINGSBÅTEN

Ivar Arwidsson från Nordiska museet beskriver en kinningsbåt från Klutmark eller Medle år 1913: "Båten var af en här vid såväl ljustring som notdragning vanlig typ; bred och ganska flatbottnad och med 3 bord. Båtens längd öfver stäf 5,3 m och största bredd 1,53 m."⁴⁵

Jonas Jonsson uppger i ett brev till flottningschef Oskar Grén från år 1935 (se bilaga 4), att kinningsbåten hade en botten som bestod av en urholkad stock, så sent som under första hälften av 1800-talet. Jonsson skriver: "Får beträffande flottningsbåtar från den tid timmerflottning började i Skellefteå älv till 1935 anföra följande. När timmerflottning för första gång utfördes i Skellefteå älv användes endast enskilda båtar vilka egentligen voro avsedda för fiske, flottning förekom då endast från Krångfors och ner till sågverken. När flottningen mera regelbundet kom i gång så tillverkades speciella flottningsbåtar, den nämnda båten fick då tjäna som modell. Den båttyp som uppkom var s.k. 'Kinningsbåtar'. Dessa tillverkades, botten av en grov stock varur även stävorna utformades, båtens botten var i det närmaste plan, sidorna tillsattes av bräder i det närmaste vinkelrätt mot botten, spant tillverkades av granrötter och en rodd insattes.

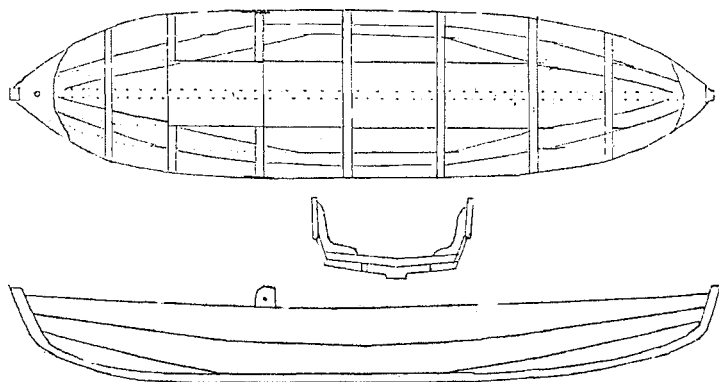


Fig. 8. Skiss över flottningsbåt använd i Skellefteå älv till omkring år 1865.

Beträffande båtens botten övergick man efter någon tid från att tillverka den av en stock utan dem började använda bräder i stället endast stävorna formades till ur stockar, de streckade linjerna å skissen ange de olika delarnas form när man övergick till denna tillverkningsform. Formen förblev under hela den tid denna båt användes oförändrat. Omkring 1865 blev ovannämnda båt undanträngd av den nu brukliga typen, vilken kom från fjällälvarna i Arjeplog (enligt en del uppgifter var det normmän som först tillverkade dessa båtar där)."

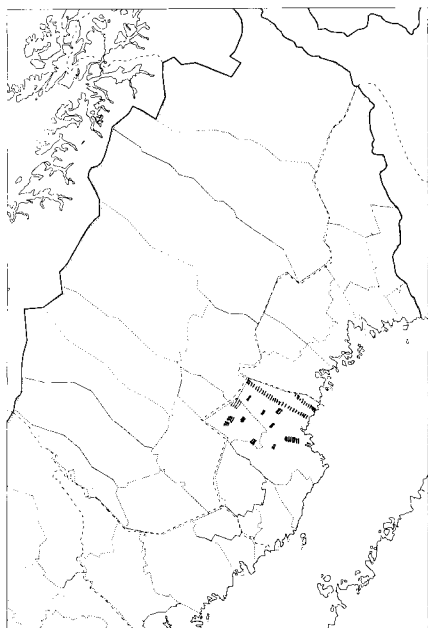
Om uppgiften ovan att botten ursprungligen gjordes av en stock är riktig skulle kinningsbåten kunna utgöra ett led mellan stockbåten och den klinkbyggda båten och utgöra en reliktföreteelse.

4.4 UTBREDNING OCH BELÄGG PÅ KINNINGSBÅTEN

Bland de bevarade kinningsbåtarna kan man urskilja två olika geografiska varianter, nämligen Byske och Åby älvars båtar, vilka även använts i sjöarna i Jörns socken och Skellefteälvens båtar med båtarna i Norsjö. Skellefteälvens kinningsbåtar är något längre än Byskeälvens båtar. Hos den senare varianten går borden upp mera på stävorna och ger ett resligt intryck, påminnande i miniatyr om vikingaskepp eller norska nordlandsbåtar. Skillnaden kan delvis vara betingad av att Byskeälvens båtar användes i forsar och därför var det lämpligt med högt uppdragna bord i stävorna. Skellefteälvens båtar användes i notfiske och hade därför lägre sidor. När det gäller Norsjöområdet finns en båt från Hemmingen bevarad men den har varit använd som färja och har sannolikt därför speciella drag. Vidare finns en båt från Bjurträsket som förvaras på Västerbottens museum i Umeå. Den båten har liknande längd som båtarna i Skellefteälven. Tyvärr har jag inte haft tillfälle att se den. Men av foton att döma saknar den de höga borden vid fram- och bakstam. En kinningsbåt från Rismyrliden, Skellefteå socken, som har använts i en liten sjö, har samma längd som båtarna i Byske och Åby älvar.

Kinningsbåtens utbredningsområde går även väster om gränsen mellan inlandsnipan och Skelleftebygdens insjöbåt. Möjligen har den spridits västerut genom nybyggare. Båttypen är tung och torde därför höra hemma hos en bofast befolkning. Hos de rörliga samerna torde den ha varit mindre lämplig. Båttypen har under 1900-talet minskat sitt utbredningsområde.

En båttyp som påminner om kinningsbåten kommer från Verkträsket i Kronoby socken utanför Jakobstad i Österbotten. Båten som är byggd på 1730-talet har hittats nedbäddad i dyn i den tidigare sjön. Båten är ca 3 meter lång men endast 30 cm bred. Båten har platt botten och täljda vinningar i för och akter. Båttypen byggdes i Terjärv i Österbotten ännu åren kring 1920 och kallades för *träskbåt*. Träskbåten användes i grunda insjöar.⁴⁶ En liknande båttyp finns även i Perho å norr om Gam-lakarleby i Österbotten.⁴⁷



Karta 3. Kinningsbåtens utbredning.

De båtar som finns bevarade från Byske och Åby älv samt från Jörns socken har alla byggts av Einar Berglund i Ulriksberg. Han byggde flottningsbåtar till flottningen i Byske och Åby älv. I Åby älv var dock inlandssnipan vanligare som flottningsbåt än vad kinningsbåten var. En flottningsbåt från Åby älv som finns i Hednäs, Byske socken, är 4,9 m lång och 1,4 m bred. Båten som är byggd i tall har två bett och fyra bord.

I kinningsbåten arbetar flottaren framme i fören medan han vanligen arbetar längst bak i inlandssnipan. Kinningsbåten var stabil när man arbetade med att reda ut brötar. Man kunde utan problem stå i båten och arbeta. En nackdel med inlandssnipan var att man kunde få timmer under båten. Detta hände inte med kinningsbåten. Sannolikt berodde detta på att inlandssnipan hade en fallande stäv så att det var lätt att köra upp med båten på en stock och även passera denna. Kinningsbåten har en mera rak stäv och torde skjuta stocken ifrån sig. Se även s. 28.

En båt i Hedträsk, Jörns socken, som är byggd för fiske har måtten 5,2 x 1,4 m. Båten som är byggd på 1940-talet har tre bord, tre bett och har ett par årfästen. Längden på några andra båtar avsedda för fiske varierar mellan 5,1 m till 4,6 m. En båt som är 4,6 m lång finns i Kåtaselet, byggdes 1969 och har 4 bord, alla övriga inventerade kinningsbåtar i området har tre bord. Antalet bett på dessa sistnämnda båtar varierar mellan ett till två. Båtarna som byggts för fiske har i regel ett par håar.

En fiskebåt från Byskeälven som finns på Skellefteå museum har måtten 4,9 x 1,4 m. Vid Lillträsket intill Kåtaselet ligger en kinningsbåt med akterspegel, avsedd för utombordsmotor, den enda som påträffats. Einar Berglund byggde sina båtar på traditionellt sätt fram till sin död 1969.

Under senare år har Valter Markström, en gammal flottare i Tvärån, Byske socken, byggt kinningsbåtar. I Skogfors finns en båt som Markström byggt 1984 vilken har måtten 4,9 x 1,6 m. Båten har två bett, tre bord samt ytterligare ett litet bord och två par håar. Valter Markström är den siste byggaren av kinningsbåten.

Byskeälven är mycket stenig och därför är den grundgående kinningsbåten mycket lämplig här. Området utgör ett sista reliktområde för kinningsbåten och det är förmodligen flottningen som konserverat båttypen.

Utänför Byske och Åby älvar påträffades under inventeringen kinningsbåtar även i sjöarna Hornsträsket, Hedträsket och Degerträsket i Jörns socken. Kinningsbåten verkar ha förekommit i sjöarna i Jörns socken även i äldre tid och är inte enbart resultatet av en spridning av Berglunds båtar. Det har nämligen funnits andra byggare av kinningsbåtar i Jörns socken. Johannes Vestermark i Djupträsk som dog 1941, byggde kinningsbåtar fram till 1920-talet. De användes på sjöarna för fiske och för slätter av sjöfoder.⁴⁸ Hugo Lundström i Degerträsk, ca 70 år, uppger att både hans far och farfar hade kinningsbåtar i sjön. Men även inlandssnipan förekom här. Ett foto på Skellefteå museum visar en kinningsbåt från Stavalund vid Stavaträsket i Jörns socken.

I Skellefteälvens nedre lopp har kinningsbåtar brukats i notfisket fram till i början av 1960-talet. Här är båtarna större än vid Byskeälven och sjöarna i Jörns socken. Utbredningsområdet är från Krångfors i väster till Sunnanå i öster. Väster om Krångfors har inlandssnipan använts. I byarna nedströms Sunnanå har man även fiskat i havet och man tycks ha använt havets båttyper i notfisket på älven. Här nere är älven trögflytande och lämplig för dessa båttyper. En notbåt vid Anderstorp har måtten 5,8 x 1,2-1,3 m. Den är byggd 1943 av Hjalmar Lundberg på Sörböle. Han flyttade in från Medle och fortsatte att använda kinningsbåten på den nya bostadsorten. I Skellefteå museum förvaras en *retbåt* som använts som hjälpbåt vid notdragningen. Längden över stävarna är 5,4 m och den största bredden 1,3 m. Retbåten var vanligen något mindre än notbåten. Båten är byggd av Viktor Lundberg i Medle, senast vid mitten av 1930-talet. Före 1865 användes kinningsbåten även som flottningsbåt på Skellefteälven. På 1940-talet börjar man köpa små inlandssnipor från Hundberg som användes till att ro drag på älven. Hundbergsbåtarna var säkra i forsarna. Genom utbyggnaden av vattenkraften försvann kinningsbåten från Skellefteälven. Laxen försvann och notfisket upphörde allteftersom kraftstationerna var klara: Selsforsen 1945 och Kvistforsen 1962. När Kvistforsen var klar löstes alla fiskeredskap och båtar in av kraftbolaget och båttypen försvann.

Kinningsbåten har även brukats i Norsjö socken. I Hemmingen finns en båt som har använts i Storklinten vid Södra Lidsträsket, för större transporter, i fiske och som kofärja. Båten är byggd 1850-1890 av Johan Ulrik Gabrielsson i Hemmingen, "Krynam" kallad, eftersom han krönte eller kontrollerade tjärtunnor. Båten är troligen äldre än 100 år för Vilhelm Lindfors i Hemmingen som var ca 80 år gammal

1989 uppgav att båten var gammal redan i hans barndom. Båten är 5,9 m lång och 1,5 m bred, har två par årfästen, tränarade spant utom mot översta bordet som är spikat mot spanten. Antalet bord är två samt ett litet översta bord. Inne i båten vid fören finns på ett bord en utsmyckning med zick-zackmönster. Västerbottens museum har en kinningsbåt från Bjurträsk som är byggd på 1910-talet. Den är 5,7 m lång och 1,2 m bred. Båten som har löstagbara håar i bakrodden har sannolikt brukats som en notbåt. Vidare finns på Västerbottens museum en båt från Rismyrliden i Skellefteå socken som ligger nära utbredningsområdet i Norsjö. I båten från Rismyrliden är spanten tränarade mot borden och botten. Båten är 4,4 m lång och 1,2 m bred. På Norsjön användes kinningsbåtarna tidigare som notbåtar och de verkar ha försvunnit på 1920-30-talen. Möjligen var det övergången till båtmotorn som krävde andra båttyper. I Sörbyn i Norsjö låg resterna av en kinningsbåt kvar våren 1989. Den var sönderskruvad av isen. Vid sekelskiftet byggde Janne Näsvalld i Näset och Moses Dahlberg i Bastutjärn kinningsbåtar.⁴⁹

Kinningsbåten är även bekant i Rörträsk. I början av seklet byggde bl.a. Nikanor Stenberg denna båttyp.⁵⁰ I Gallejaur på gränsen mellan Norsjö och Arvidsjaurs socknar fanns en kinningsbåt kvar fram till 1920-talet. Den ägdes av Greta Karlssons morfar som använde den i fisket på sjön. Den var bred, flatbottnad och hade låga sidor.⁵¹ Torsten Ståhl i Norra Stensjön i Byske socken, uppger att i Näverliden vid Glommerträsk fanns en båtmakare som byggde kinningsbåtar till flottningen i Byske- och Åby älvar.⁵² Båttypen fanns även i Bjurträsk där den sista kinningsbåten byggdes på 1920-talet. En båt från 1910-talet finns bevarad på läns museet i Umeå. Karl Gustafsson i Bjurträsk berättar att kinningsbåten gick lätt i vattnet och gick upp på vågorna. Båten klöv dem inte.⁵³ Vid sekelskiftet fanns det en person vid namn Gustaf Alarm som byggde kinningsbåtar i byn.⁵⁴ I Holmträsk fanns under 1920-talet två kinningsbåtar i sjön. Ragnvald Marklund f. 1915 var med sin far omkring år 1924 till Gustaf Alarm i Bjurträsk för att köpa en båt. Alarm tillverkade kinningsbåtar och hade då tre båtar klara. De övriga båtarna i sjön var inlandssnipor eller håpar vilka var vanligare än kinningsbåtarna.⁵⁵ I Träskliden vid Långträsket användes kinningsbåtar för att transportera fär och kor över sjön. Den sista båten var i drift fram till 1920-talet.⁵⁶

5 EKAN

5.1 DEFINITION

Med typbeteckningen *eka* avses här en båt byggd på bottenbräda, har rundad botten och är tvär i för och akter. Ekan kan även ha en bottenbräda där två medar har fästs underifrån.

Rundbottenekan kunde även vara byggd på köl. I regel var ekan tvär i för och akter men några ekor tycks ha varit tvär i aktern men hade stäv i fören. Det senare utförandet blir vanligt fram på 1940-50-talen när man bygger båtar för

utombordsmotor. För många ovana byggare var det lättare att bygga en båt med endast en stäv. Typen med stäv och akterspegel verkar vara ovanlig före 1940-talet. Spegeln i fören är mindre än akterspegeln och förpartiet går upp en del. Den har *språng*, som man säger här.

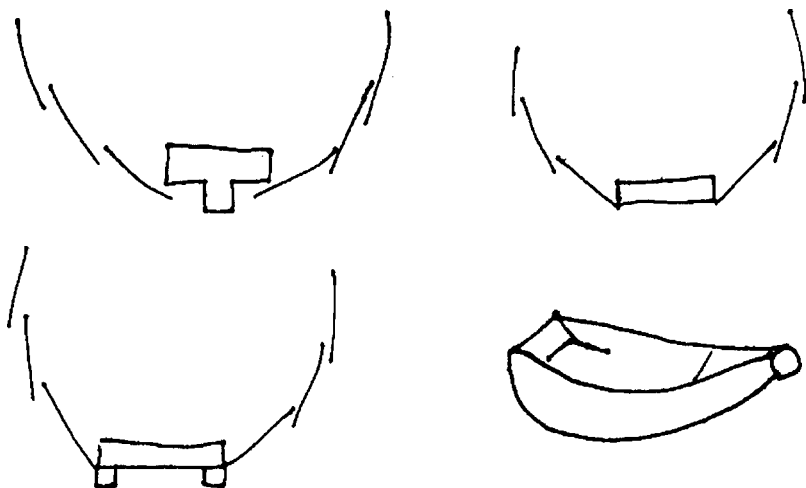


Fig 9. Ekans olika typer av botten. Överst t.v. båt med köl, t.h. båt med bottenbräda. Nederst t.v. iseka med medar, t.h. eka.

5.2 BENÄMNINGAR PÅ EKAN

Ekan har en rad olika dialektala benämningar. Ekan har här vanligen benämnts *eka*, på skelleftemål *aika*. En annan vanlig benämning är *ekstock*, (dial. *aikstock*). I byarna Skråmträsk, Renbergsvattnet, Långviken och vid Lövånger i norra Västerbotten, kallas ekan *håp*, (dial. *hap*). Även inlandssnipan kallas för *håp* i Burträsk och Norsjö socknar. Från 1800-talet finns några uppteckningar av ordet *håp* som kan syfta på ekan. J.V. Lindgren hade på 1880-talet upptecknat ordet *håp* från Skellefteå, Burträsk, Lövångers och Bygdeå socknar.⁵⁷ Från dessa socknarna kan ordet syfta på ekan, från Burträsk kan det syfta både på inlandssnipan och ekan. Vid havet kallas ekan för *skäkta*, från Byske i norr till Burvik i söder samt vid södra Västerbottens kust. Namnet har använts för den eka som användes för att ro över älven i Kåge och vid Skellefteälvens mynning mellan Hedensbyn och Örviken. Ordet förekom även innanför kusten såsom i Långsjöleden, Byske socken. Skäkta som benämning på en eka förekommer även i Norge och skrivs *sjekte*.

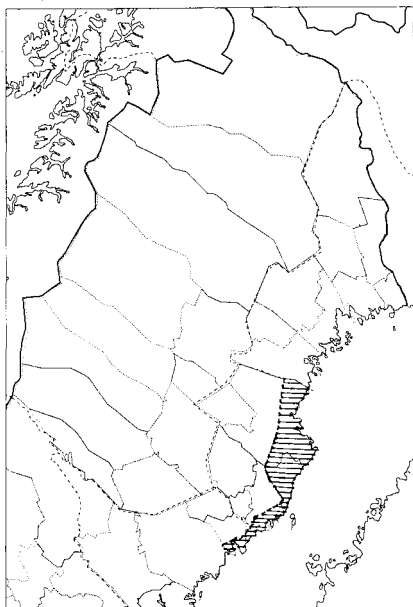


Eka från Yttervik. Foto Skellefteå museum.

Ett annat ord för ekan vid kusten är *julle*. Karl Markström i Bureå, född i Falmark, kallar flatbottenekorna för eka eller ekstock medan han kallar rundbottenekan för *julle*. Inom Lövångers socken finns enbart ordet *julle* som beteckning på ekan. En annan båt som kallas *julle* i Lövånger är isjullen som är byggd på en bottenbräda som går upp i fören och aktern. Möjligen har ordet *skäkta* kommit in senare i området eftersom det saknas i Lövånger där materiell kultur vanligen är konservativ. Ordet *skäkta* kan ha kommit in via sjöfarten eftersom segelfartygens livbåt på sina håll kallades *skäkta*. Helge Bergstedt i Burvik uppger att han hört ordet i Bureå om en kättingseka som användes i timmerhanteringen i hamnen.⁵⁸ Åke Sandström känner även ordet *skäkta* från Holmsund där det betecknar en isjulle av österbottnisk typ, byggd på böjd bottenbräda. Några uppgiftslämnare menar att rundbottensekan kommit i senare tid medan den flatbottnade ekan, *ekstocken*, funnits sedan gammalt. Ett äldre skriftligt belägg som möjligen avser ekan är *myndrik* som finns hos Johannes Bureus. Han berättar att Herse Falesson vilken grundade Bure kloster, var en stor säljägare och använde båttypen när han jagade säl: "Därvid använde han ett slags ökstock, kallad *myndrik*, och stakade sig fram i den med en s.k. *myndstång*".⁵⁹ Bureus har sannolikt fått uppgiften om *myndrik* under sin norrländska resa åren 1600-1601. Herse Falesson kan med tanke på antalet generationer mellan honom och de ättlingar som levde på 1540-talet ha levat i slutet av 1300-talet.⁶⁰

5.3 EKANS UTBREDNING

I Västerbotten förekom ekan före 1920-talet enbart i kustlandet. I norra Västerbotten förekom den i samma område som Skelleftebygdens insjöbåt. I Umeå och Nordmalings kommuner fanns den i sjöarna närmast kusten och i Robertsfors kommun har ekan varit så gott som allena rådande i sjöarna. Endast någon enstaka kölbåt som tagits från havet fanns i övrigt. Även i Byske socken tycks ekan ha varit allena rådande i sjöarna i äldre tid, utom i Osträsket längst i söder. Någon gång har man tagit en kölbåt från havet eller en kinningsbåt från Byskeälven till sjöarna. I Byske socken kan det faktum att sjöarna hade långgrunda stränder vara en förklaring för att ekorna passade bättre här.⁶¹



Karta 4. Utbredning för ekan och ekstocken.

I kustlandet i norra Västerbotten förekom ekan i småsjöar och i vikar av större sjöar. Den vanligaste båttypen var emellertid Skelleftebygdens insjöbåt. I flera småsjöar har man haft flottar långt in på 1900-talet och de har då efterträtts av ekor. Det är ovisst hur hög ålder ekan har i området, men att ordet *eka* på skelleftemål uttalas *aika* med diftongen *ai*, tyder på att ordet inte har kommit in på 1800- och 1900-talet. Hade ordet *eka* varit ett sent låneord i dialekten, hade man nämligen väntat formen *eka*. Ordet *aika* syftade troligen ursprungligen på den flatbottnade ekan, ekstocken, som flera menar har funnits sedan länge, till skillnad från rundbottenekan.

I Bygdsiljum användes ekor för att ro över Siljesundet. Ekan är lättmanövrerad och ger snabbt utslag för ett årtag. Därför är den praktisk vid fiske med nät, mjärdar, ryssjor samt vid ljustring. Ekan går högt i vattnet och kan glida över ett utlagt nät, därför är den praktisk på grunt vatten. Det kan räcka med någon decimeters vattendjup för att ekan ska ta sig fram. På vissa håll gjordes ekan så lätt att den skulle gå att bära av en enda person. Då byggdes den av tunna granbräder.

En nackdel med ekan är att den har en tendens att snurra runt. Den nackdelen brukade man lindra genom att sätta på tunna lister, "drag", under båten så att man fick bättre styrsel. Ekan är inte praktisk i en större sjö där det gäller att hålla en rak kurs. I mynningen av Byske, Kåge, Skellefte och Bure älvar användes ekor för att ro över älven. Från Byskeområdet och ner till Burvik har ekan använts som iseka, bl.a. i säljakten. I Lövångers socken har man även använt isjullar från havet, i småsjöar närmast kusten. Även i insjöar har ekan använts som iseka.

I Långviken, vid Falmarksträsket, användes ekan i fisket med ryssjor på vårvintern. Isen hade börjat gå upp och ekan stakades i vakarna och drogs upp på isen och drogs på denna. Det var lätt att dra upp ekan på iskanten på grund av att den var så uppsvängd i fören och att den var byggd lätt. Ekan hade ofta två medar under. Gädryssjorna lades under isen. Nikanor Lundmark i Långviken byggde sina ekor lätta, av tunna granbräder eller av asp. Ekan som kunde väga 60-70 kilo bar han mellan småsjöarna. Han benämnde ekorna för *håpar*. Lundmark brukade bygga en eka varje vår. Ekan var också praktisk i sjöfågeljakt och sjöfoderbärgning. Den passade bra om man ensam skulle ut på ett vatten och var lätt att dra upp. Nikanor Lundmark byggde vanligen sina håpar på köl. Som tätning mellan borden använde han remsor av jutesäckar som doppats i tjära. Vrängerna gjordes av granslanor som klövs på längden. Under 1940-50-talen köpte han ribbspant av ek som kokades så de blev böjbara. Borden gjordes av gammalt granvirke. Nikanor Lundmark byggde en rundbottnad eka av asp 1924-25, vilken var 5 m lång och 1,4-1,5 m bred på det bredaste stället. Borden bestod av kvistrena aspbräder som var 1 dm höga och $\frac{3}{4}$ tum tjocka. Borden var hopsatta med kopparnitar. Båten som hade stäv i fören och var två i aktern var mycket bred. Vrängerna var en tum tjocka. Båten var lätt att bära och en person kunde bära den på axlarna. Ibland seglade man båten och då sattes en köl på. Båten användes vanligen i Falmarksträsket med ibland åkte man upp i Ökvattnet för att jaga sjöfågel. Då stakades båten för att inte skrämma fågeln. Ökvattnet består tidvis av nästan enbart säv. Asp båten var lätt och gick högt på vattnet. Därför var den lämplig i Ökvattnet. Staken kallades för *dritteln*, som var en lång stör med fyra klossar påsatta längst ner. Där fick den en bredd av 12 tum. Med dritteln fick man ett bra grepp i gyttnan, *vesen*, dial. "vaisen" bf.⁶²

Som tidigare nämnts har inte ekan förekommit utanför flottningen i inlandet i äldre tid. Dock förekommer några strödda uppgifter. Gustaf Adolf Holmgren i Ekorrsjö, Lycksele socken, ca 80 år gammal, uppger att ekor förekom i tjärnar i hans barndom. I Svanatjärn finns en eka som är byggd under senare tid men byggd som de gamla ekorna. Även Albert Boman i Rusksele, född vid sjön Kvammarn i

Norsjö socken, uppger att ekor fanns i småsjöar. De användes vid sjöfoderbärgningen. Ekorna gick på grunt vatten och man slapp ha en stäv i vägen när man slog med lie. Halvar Johansson i Medelås, Lycksele socken, uppger också att det fanns ekor tidigare. Förutom dessa uppgifter har inga upplysningar om att ekor förekommit i inlandet kommit fram under inventeringen. Anders Lindmark i Nyborg, Jörns socken, född 1908 berättar att de första ekorna han sett kom på 1920-talet. Så det verkar inte som att ekan har någon hög ålder i inlandet.⁶³

5.4.1 Ekor använda i flottningen

Ekan har även använts i flottningen, både som kättingseka och speleka. Spelekorna har även förekommit i inlandet där det annars inte funnits ekor. Spelekornas uppgift var att spela timmer över sjöar och sel i älvarna. Vid Skellefteälvens mynning har man haft kättingsekor som användes i timmersorteringen. I Tuvan, Skellefteå socken, finns en kättingseka från 1930-talet som är 4,5 m lång och 1,3 m bred. Den är byggd på köl. Akterspegeln är 104 cm bred och spegeln i fören 69 cm. Numera används ekan som notbåt. I Storberg, Nysätra socken, finns också en kättingseka som använts vid Skellefteälvens mynning. Ekan som kan vara från samma tid som föregående är 4,5 m lång och 1,4 m bred. Den har åtta vränger som består av tre delar. Båtens botten är något svängd i formen.

Spelekorna verkar ha ersatt spelflottarna under 1920-talet. I Åsele, Fredrika och Bjurholms socknar kallas spelekorna för *knark*. Den troligen sista spelekan användes så sent som 1964 i Aggbäcken i Degerfors socken.⁶⁴ På 1940-50-talen använde man vid Ångermanälvens vattensystem flottningsekor på grunt vatten. Ekan som kallades *rossöeka* (efter byggplatsen), hade spegel i för och akter. En eka från Björksele är 4,3 m lång och 1,4 m bred. Ekan har annars inte förekommit i Västerbottens inland i äldre tid. Vid bäckflottningen prövade man en mindre eka som användes för att ta sig ut på selen för att lösa timmerbrötar. Ekan kallades för *sugga*. En *sugga* vid Torvsjö kvarnar som är byggd på båtbyggeriet i Rossön på 1950-talet är 3 m lång och 1,1 m bred.

En byggare av spelekor var Karl Boman i Raggsjö, Norsjö socken, som byggde åren 1932-40, till Umeälvens flottningförening, tillsammans med sina åtta söner. Man byggde ca 50-60 ekor per år. Dessutom byggde man 20-25 flottningsbåtar per år. Man byggde två typer av spelekor, nämligen *motorspelekor*, och ekor med handspel, s.k. *knekspeleka*. Motorspelekan var ca sex meter lång och 1,2 meter bred i botten samt 1,7 meter bred på suden. Den hade fler vränger som hade satts tätare. I början använde man Opel Kadett-motorer och 1936-37 gick man över till en tvåcylindrig diesel- eller råoljemotor av Pentatyp. Vid sidan av att rensa aggor från timmer och spela över sel och sjöar så transporterade man s.k. kilkoppel i ekan. Kilkopplet användes för att lägga ut bommar. Man byggde spelekor till flottningföreningarna i länet. Någon enstaka eka har hamnat i Ångermanälven och Piteälven. Boman märkte sina ekor med ett brännmärke KEB — Karl Engelbrekt Boman. Den sista ekan byggdes 1943 till Holmträsket där den ersatte en spelflotte. Spelekan var

8,5 meter lång. I början av 1940-talet började järnbåtar, s.k. *flatlöss*, "flatlusa", att komma, så tillverkningen av spelekor upphörde.

6 EKSTOCKEN

6.1 DEFINITION OCH BENÄMNINGAR PÅ EKSTOCKEN

Som beteckning på den flatbottnade ekan som är nästan rektangulär i formen, när man ser den uppifrån, används här beteckningen *ekstock*. Ekstocken som är nästan lika bred i hela sin längd, har spegel i fören och aktern, men spegeln i fören är något mindre än akterspegeln. Det finns även en ekstock som är bredare i den bakre halvan men som smalnar av i förpartiet. Ekstockens botten som består av en eller flera brädor är svängd så att förpartiet går upp något.



Fig. 10. Ekstock sedd bakifrån samt uppifrån.

På några ställen i länet kallas den just *ekstock*, men på andra ställen betecknar ekstocken rundbottnesekan. I Bureälvens dalgång har den flatbottnade ekan benämns *ekstock*. I J.V. Lindgrens ordbok över burträskmålet finns ordet *ekstock* från Skellefteå, Burträsk, Lövångers och Bygdeå socknar. Nybyggaren Jon Johansson i Blåfors, Byske socken, hade 1802 en "ökstock" enligt bouppteckningen. Ordet kan ha varit ett riksspråkligt ord. I J.V. Lindgrens ordbok finns "ökstock" belagt från Bygdeå socken. Ekstocken som har samma utbredningsområde som ekan, förekommer i små sjöar och trögflytande åar i kustlandet och har varit mycket vanlig på dessa ställen. Dess främsta egenskap är att den är mycket grundgående och stabil. Några uppgiftslämnare menar att den flatbottnade ekan, här benämnd ekstock, funnits sedan gammalt medan ekan med rund botten kommit i senare tid.⁶⁵ Detta kan vara riktigt. När ekan med rund botten kom benämndes den troligen *ekstock* eller också med det riksspråkliga ordet *eka*.⁶⁶

I Österbotten finns en liknande båt som också kallas *ekstock*. Enligt Gösta Ågrens bok *Hammarbandet* (1975; ny utg. 1998!) s. 40-42, ska ordet även finnas i Norrbotten.

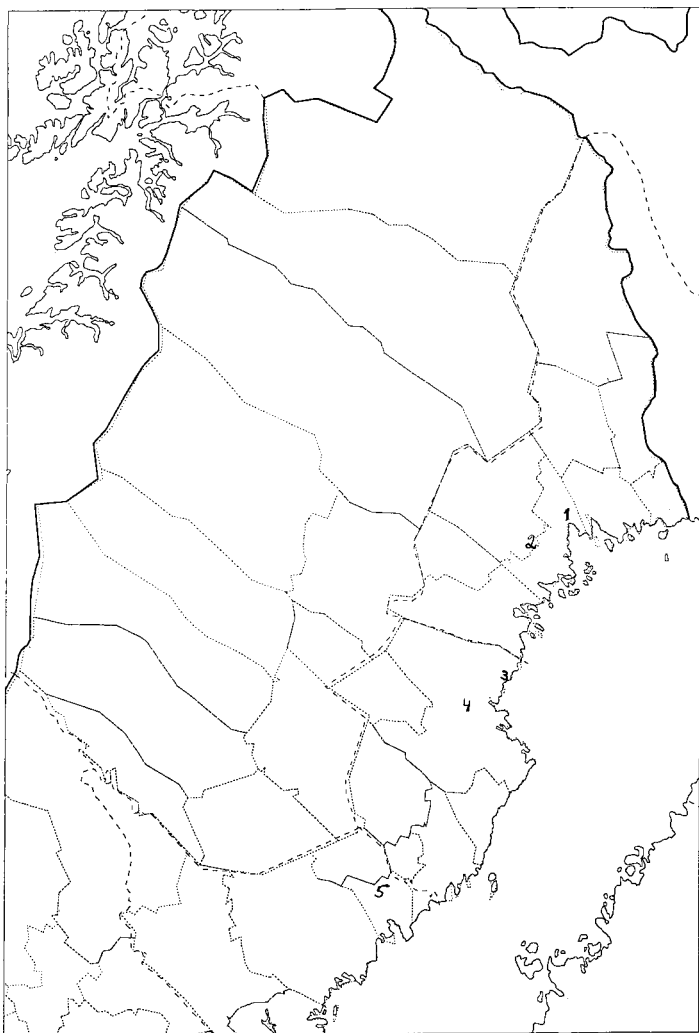


Ekstock i Bureå, byggd 1953 av Johan Lindmark i Falmarksforsen. Foto Skellefteå museum.

6.2 ÄLDRE BELÄGG PÅ STOCKBÅTAR

För att få fram ytterligare information om ekstockens historia i området är det nödvändigt att beröra en båttyp som inte gav några fynd under inventeringen, nämligen

stockbåten. Det flesta fynd av stockbåtar i Norr- och Västerbotten kommer från tiden medeltid och fram till 1700-talet.



Karta 5. Fynd av stockbåtar i Norrbotten och Västerbotten. 1) Lassbyn, Råneå socken, 2) Skatamark, Överluleå socken, 3) Renholmen, Byske socken, 4) Västra Lillträsket, Skellefteå socken, 5) Bjärtsjön, Nordmalings socken.

Från Västerbotten finns ett äldre fynd från Västra Lillträsket öster om Varuträsket i Skellefteå socken. Båten är daterad till 1200-talet. Från Byske socken finns ett fynd av stockbåt från en myr intill Renholmen vid Åbyn som är medeltida.⁶⁷ I Bjärtsjön i Nordmalings socken togs en stockbåt upp 1953.⁶⁸ I Lassbyn i Råneå socken hittades

1923 en stockbåt som kan vara ett par hundra år gammal.⁶⁹ I Skatamark i Överluleå socken hittades 1932 åtta urholkade stockbåtar som hittades på en halv meters djup nere i en myr. Myren var 100 år tidigare en vik av Skatamarksträsket. I stället för stockbåtar kan fyndet röra sig om en båtflotte.⁷⁰ Båtarna kan vara från 1700-talet. Per-Uno Ågren skriver 1971 att inget norrländskt fynd av stockbåtar har gjorts norr om Råneå och alla fynden är gjorda i själva kustområdets insjöar. Fynden av stockbåtar faller inom Västerbotten och sannolikt i Norrbotten inom det område där ekan fanns under 1900-talets början. Ordet *ekstock* används också som beteckning på ekan i området vilket sannolikt är ett minne från den inte alltför avlägsna tid när stockbåtar brukades i området. Ekan är troligen en arvtagare till stockbåten i området. Som vi sett ovan har ekan även efterträtt flotten i många sjöar.

6.3 BELÄGG PÅ EKSTOCKAR

Båttypen har varit vanlig i Bure älvdal där den kallas för *ekstock*. I flottningsföreningens handlingar finner man att ekstocken även har använts i någon funktion i flottningen på älven. Man hade nämligen en *ekstock* på Kanonselet inne i Bureå. Karl Markström i Bureå, vars far Konrad Markström i Falmark byggde *ekstockar*, uppger att man vanligen använde tallvirke. Virket skulle tas med hänsyn till månens faser. En *ekstock* i Bureå som använts i Holmsjön är 4,7 m lång och 1,3 m bred. Den har nio spant av gran och tre bord samt ytterligare ett litet bord. Ekstocken som är byggd 1953 av Johan Lindmark i Falmarksheden har använts till fiske och sjöfågelsjakt. En *ekstock* i Bureå med liknande mått har moderna spant av metallskenor. Den är byggd 1950. I Falmarksheden finns en *ekstock* som Johan Lindmark byggde 1951. Den är 4,7 m lång och 1,3 m bred. Samtliga dessa tre *ekstockar* är byggda på klink. Ekstocken är lämplig på Bure älv som är trögflytande. Under första världskriget brukade arbetare och fattigt folk från nedre delen av Bure älvdal, fara upp för Bureälven med sina *ekstockar* till Mjödvatsträsket och Vallsträsket för att fiska. Det var ont om livsmedel och dessa sjöar var fiskrika. En del av fisken såldes i stan. Ekstocken förekom även i Vallsträsket. Den kan även ha funnits i Klintforsåns nedre lopp, där det förekom flatbottnade båtar, enligt Axel Andersson.⁷¹

I småsjöarna runt Tåmeträsk, Byske socken, användes båttypen som här kallades *skäkta* i vårfisket som iseka. Isen hade gått vid stränderna och man lade ut nät och satte ut gäddsaxar. Ekstocken var lätt att dra upp på iskanten. Man högg även upp vakar ute på sjön och satte ut mjårdar. Båten drogs på ett par kärrhjul mellan småsjöarna. Sidorna i båten kunde även vara helt raka och påminna om en låda. Rundbottenekorna kom här i sen tid. Båttypen användes även i havet vid Byskekusten i säljakt, sjöfågelsjakt och i fiske i vakar på isen. Den hade medar under botten som stack ut bakom aktern så att man kunde stå på dem.⁷² Även från Noret, Lövångers socken, finns uppgifter om att ekstocken använts i havet.⁷³ På Dalkarlsån hade man *ekstockar* liksom i sjöarna runt omkring.

I Täfteböle, Sävars socken, byggde Emil Johansson *ekstockar* fram till början av 1970-talet. I Täfteböle finns bevarad en *ekstock* som han byggde 1971, vilken är 4,2

m lång och 1,3 m bred. Han byggde sina båtar med spontade bord vilka sammanfogades med nit. Borden är gjorda av senvuxen gran och spanten av granslanor. Förpartiet går upp något. Övre delen av varje spant är nitat och resten är spikat. Akterspeglarna är nedsågade något för att möjliggöra utombordsmotor. Akterspeglarna är 118 cm breda och speglarna i fören 108 cm. Man tog sig från byn till Täftebölesjön på Täfteån som var grund. Ekstocken som stakades fram var mycket lämplig i detta grunda vatten. På Täftebölesjön användes båten till fiske. Alla i Täfteböle hade ekstockar. Kjell Johansson uppger att Anumarksdelen av sjön var djupare så där kunde man ha rundbottenekor. På Anumarks sida av sjön ligger en del båtar bl.a. en ekstock som är äldre än den föregående men som kan vara byggd av Emil Johansson även den. Måtten är 3,8 x 1,1 m. Även här är borden spontade men här är borden spikade. Akterspeglarna är 101 cm breda och speglarna i fören 89 cm. Även i Kassjö hade man ekstockar vilka till en del byggdes av Erik Norman.

7 FLOTTEN

7.1 DEFINITION OCH UTBREDNING FÖR FLOTTEN

Typbeteckningen *flotte* brukas här om en farkost som är sammansatt av stockar till en plattform som i vattnet bärs upp av dess egen flytkropp. Den folkliga benämningen i Västerbotten har också varit *flotte*, (på dial. *flota*, *flöta* o. d). I en dombok från 1742 skrivs ordet "flåtta", se nedan.

Flotten har varit vanlig i småsjöar i länet ända in på 1940-talet. I dessa sjöar har flotten varit föregångare till ekan och kölbåten. Vidare har flotten varit föregångare till färjan. Flottarna var tunga och gick inte att dra upp ur sjön. Därför har i stort sett alla flottor ruttnat ner. Ett sätt att tillverka en flotte är att hugga ut en bred skåra i ändarna av stockarna där man placerar en bräda. Sedan borrar man ett hål i flottens hörn och låser bräderna i bägge ändarna med träpinnar.⁷⁴ En flotte som påminner om denna typ finns kvar i Gomtjärn utanför Bastuträsk i Norsjö socken. Flotten består av fyra stockar vilka är kluvna i ändarna där en slå har slagits in. I Grundträsktjärn intill den förra tjärnen finns en flotte som består av ca nio stockar.

I ändarna av stockarna är borrarade hål i vilka man trätt in en slå.⁷⁵ Ett annat sätt att göra en flotte var att spika tvärsålar över stockarna. Den senare metoden har troligen blivit vanligare i senare tid. Flotten har använts som en båt i småsjöar och vanligen hade man en ställning för årorna och en bänk att sitta på. Men flotten kunde även stakas fram. Flotten tycks ha varit vanlig i hela kustlandet och inlandet. Fjällkommunerna var inte med i inventeringen men på kartan över flottens utbredning har antagits att den även funnits i fjällkommunerna. Flotten förekom även hos samerna och den samiska flotten, *bårren*, har beskrivits av Carl Johansson (1989 s. 51-54). Den samiska flotten gick att plocka isär och ta upp ur vattnet.



Fiskeflotte från skogslandet i Västerbotten. Foto Ossian Olofsson omkring 1930. Nordiska museet.

7.2 BELÄGG PÅ FLOTTEN

Sixten Markström i Åbyn, Byske socken, uppger att flottarna gjordes av *torr-ragor*, dvs. torra trädstammar, över vilka tvärsålar spikades. Flotten stakades med en stake, *fork*. Var tjärnen djupare än forken fick man hålla sig längs stränderna och driva med vinden över de djupaste delarna. Markström brukade fiska med spö och med gäddsaxar från flotten. Vid Åbyn verkar ekorna ha efterträtt flottarna. Även i Gagsmark, Byske socken, och i Svarttjärn, Lövångers socken, har man haft flottar in på 1940-talet i småsjöarna. Flottarna i Gagsmark kunde ros med åror eller paddlar. Vid rodd sattes en bänk på flotten. De användes i fisket med mjärddar, ryssjor och gäddsaxar. Flotten förekom i både stora och små sjöar. Även i sjöfågeljakten förekom flottarna. I sjön Östra Lillträsket, öster om Varuträsk i Skellefteå socken, finns en flotte omnämnd i ett domstolsprotokoll från 1741.⁷⁶ Under 1900-talet har man haft ekor i sjön.

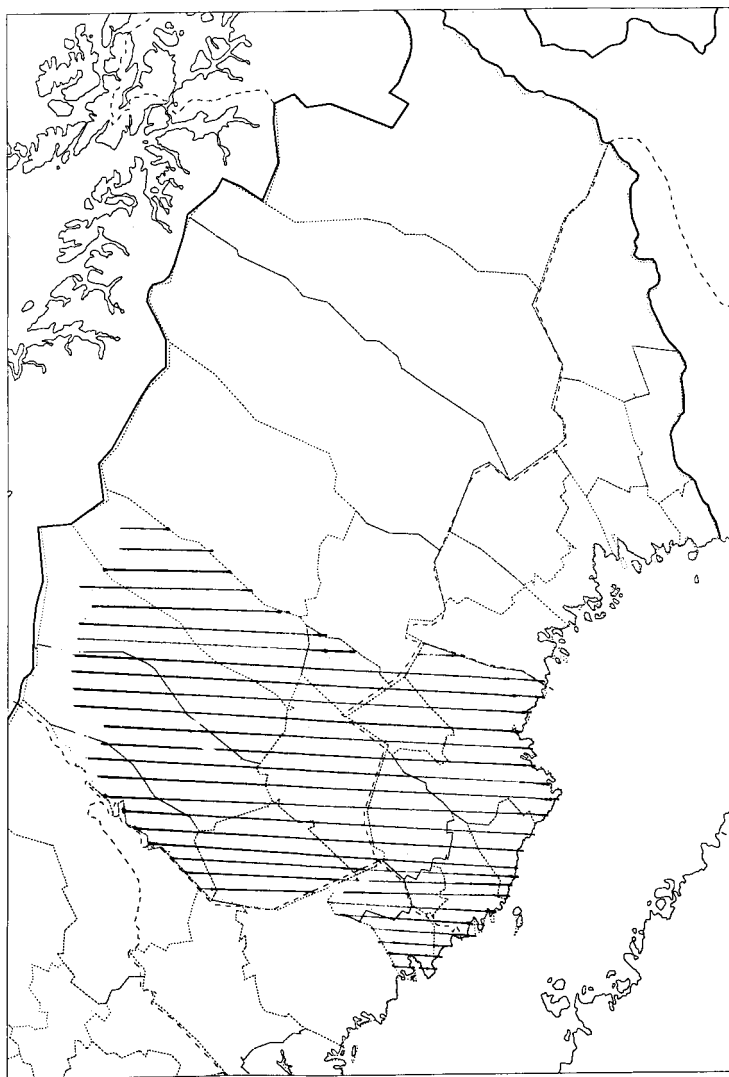
Flottar har även använts till att transportera hästar över sjöar till odlingar och slåtterängar. I sen tid har flotten ersatts av färjan i denna funktion. Dessa flottar var större än övriga flottar. I Bygdeträskliden vid Göksjön, Burträsk socken, bogserades flotten av två roddbåtar som roddes i "tjärurodd". När den ena båten rodde, vilade den andra. På flotten fanns ett löstagbart staket. I Djursjön, Degerfors socken, finns en flotte bevarad som numera är ombyggd till tvättbrygga. Flotten användes till att ta hästen över till en odling på andra sidan sjön. Flotten som bogserades av en rodd-

båt är 5,7 m lång, 2,6 m bred och består av tolv stockar. Det finns exempel på kreatursflottar som rotts och stakats. I Storkågeträsk, Skellefteå socken, rodde man flotten ut till en holme med hästen. Dit tog man även slättermaskinen samt andra redskap när man sådde, slog och skördade. I Pengsjö i Vännäs socken tog man över kor med en flotte. Sven Englund i Vargträsk, Örträsk socken, hade fram till 1950-talet en flotte för att ta ut häst och redskap till en holme i sjön. Flotten roddes med långa åror som vilade på en rodställning. Man stod och rodde. Grannen Harry Edlund hade flotte så länge han hade häst. När traktorn kom köpte han den första färjan. Flotten stakades och roddes och kunde delvis vara under vattnet. Den sista tiden han använde flotten tog han traktorn på den. Då gjorde han dit ett extra lager med timmer för att kunna bära traktorn.

Flottar har även använts när man haft behov av att snabbt ta sig över ett vattendrag, när det saknats en båt. Vidare har flottor använts som tvättbryggor. Man stakade ut flotten utanför vasskanten och utförde tvätten på flotten. Flotten har varit användbar i sjöfoderbärgningen. Man kunde stå på flotten och slå sjöfodret samt man kunde dra upp det slagna fodret på flotten. Flotten var lämplig då den var stabil och grundgående. Ännu på 1920- och 30-talen användes flottor i sjöfoderbärgningen på sjön Bjärten i Nordmalings socken. I Stensvattnet, Bjurholms socken, hade man en flotte fram till 1925. Flotten roddes och för årorna hade man byggt upp en ställning. Man satt på ett säte. Flotten ersattes av en kölbyggd båt. Från Långsele i Örträsk berättas att om man skulle tas sig över Öreälven, och man saknade båt, kunde man snabbt göra sig en flotte om det låg timmer i älven.

I inlandet har man använt s.k. *suggor*, i bäckflottningen fram på 1940-talet. De bestod av fyra stockar, ca 5 meter långa, över vilka man spikat 2-3 tvärsålar. Suggorna som stakades var grundgående och stabila. Torr gran var det bästa virket. En person stakade och den andra arbetade med båtshaken. Efter flottningen var klar löste man upp tvärsålarerna och lät stockarna fara med strömmen. Suggorna var vanliga under den tid det var ont om båtar i bäckflottningen. Valter Thulin i Hedlunda, uppger att suggorna inte är så gamla, för hans far använde i ungdomen endast två stockar, som han höll ihop med benen, när han arbetade i bäckflottningen. Suggorna kom senare.

Fram på 1920-talet spelades timmer över sjöar och sel med spelflottor på vilken man hade ett gångspel. På 1920-talet ersattes spelflotten av spelekan. En spelflotte på Holmträsket, Norsjö socken, var i bruk till 1943.



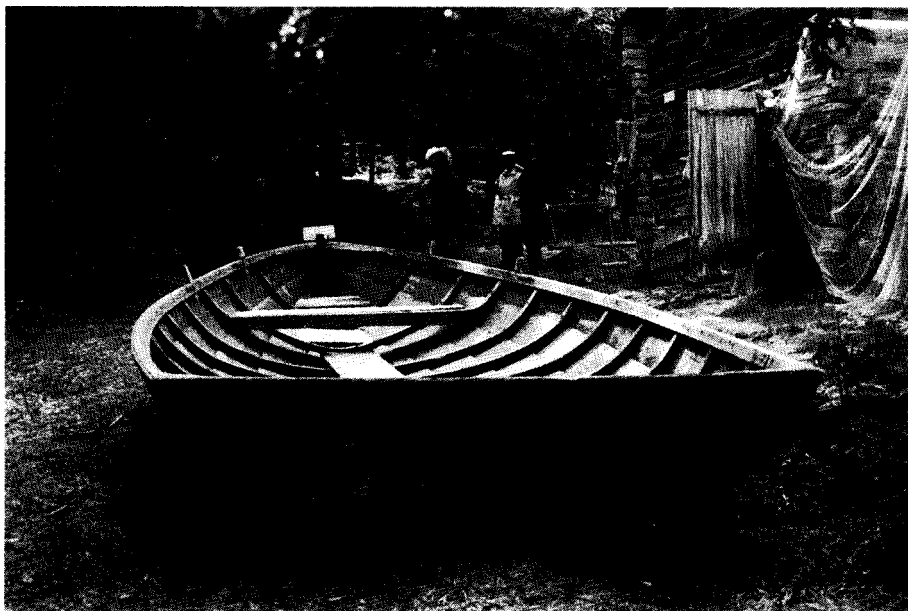
Karta 6. Utbredning för flottan och färjan.

8 FÄRJAN

8.1 DEFINITION OCH UTBREDNING FÖR FÄRJAN

Här avses med båttypsbeteckningen *färja* en bred, flatbottnad båt som används för att transportera fordon, kreatur eller jordbruksredskap etc. I Västerbotten har också

använts benämningen *färja*, (på dial. *färi*, *färj* o. d). Färjor har varit vanliga i Västerbotten sedan åtminstone början av 1900-talet. På flera håll har under 1900-talet färjan ersatt äldre flottor så färjan kan ha haft en mera begränsad förekomst under 1800-talet. Möjligen har färjan ursprungligen använts som vägfärjor där kustlandsvägen korsade vattendragen. Flera av dessa färjor finns dokumenterade redan på 1500-talet i Västerbotten.



Kofärja vid Yttervik. Skellefteå museum.

Färjan har under 1900-talet varit särskilt vanlig i södra länet i byarna längs Vindelälven och Umeälven där man i regel hade odlingar på ömse sidor av älven. Här verkar det ha funnits minst en färja i varje by. Vid Skellefteälven tycks färjorna ha varit ovanligare. Möjligen beror detta på att området vid Skellefteälven mindre lämpar sig för odling och byarna verkar i mindre omfattning ha haft odlingar på andra sidan älven. Dock har man haft färjor från Sörböle och ner till älvens mynning för att föra över hästar, kor och redskap till odlingar. Här kunde man även använda färjan som notbåt. Även i byar som ligger vid sjöar i Lycksele, Vindelns och Vännäs kommuner har färjor varit vanliga. Odlingar fanns på holmar i sjön och på andra sidan. Traditionen med färjor lever ännu på vissa håll i detta område. Färjorna i södra länet som påträffats under inventeringen har tvåra ändar och har antingen byggts på klink eller kravell. De kravellbyggda färjorna är yngre. En färja man haft i Hjuken hade stäv i fören och var tvär i aktern. Den enda färjan som påträffades i norra länsdelen har stäv i fören. Tidigare stakades eller roddes färjorna. Längre fram i tiden dras färjorna med vajer. Färjorna ägdes vanligen av ett hushåll men flera

grannar kunde också gå ihop om en färja. Om färjan var en vägfärja kunde den ägas av byn. Tidigare byggdes färjorna på *klink*, dvs. där borden överlappar varandra. Senare blir det vanligt att även bygga på *kravell*, dvs. där borden ligger kant i kant.

Båtar kunde också ha samma funktion som färjor. I Storklinten vid Södra Lidsträsket, Norsjö kommun, hade man en kinningsbåt som transporterade kor över sjön. I Träskliden i samma socken har fär transporterats över sjön i, vad som verkar vara, en kinningsbåt. Beträffande belägg på färjor se bilaga 7.

9 BÅTAR OCH KULTURGRÄNSER

I Västerbotten urskiljer jag ett antal båttyper med varierande utbredning. En båttyp som förekom i hela området är *flotten* vilken torde vara mycket gammal. Även *färjan* har samma utbredning men färjan verkar ha efterträtt flotten i många miljöer. *Inlandssnipan*, som förekommer i hela inlandet och i södra Västerbottens kustland, finns i en sydlig och en nordlig variant. Båttypen, som kan vara en gammal samisk båttyp, torde ha funnits i området mycket länge. Att gränsen för inlandssnipans utbredning bestod, trots en kolonisation från kusten, kan bero på att en bärbar båt var lämplig i området när det gällde att ta sig fram på vattendrag långt från hemmet. Man kunde även använda samma båt i olika sjöar vilket var en fördel i detta sjörika område. Norra Västerbottens kustland skiljer ut sig i så måtto att man inte haft inlandssnipan i området. I stället har man använt *Skelleftebygdens insjöbåt*, vilken motsvarar kustens *lagn-* och *skötbåtar*, samt *kinningsbåten* som endast finns i detta område. Kinningsbåten har under 1900-talet minskat sitt område men har överlevt i grunda och steniga vattendrag som Byskeälven. I norra Västerbottens kustland har inlandssnipan använts under den tid som bönderna vid kusten utnyttjade fjällträsk, dvs fram till mitten av 1600-talet. Troligen användes inlandssnipan endast i denna funktion. Det som skiljer kusten och inlandet är vidare att *ekan* tidigt finns i kustlandet men inte i inlandet. Även ekans föregångare stockbåten förefaller att ha haft denna utbredning. Därför kan denna gräns mellan kustlandet och inlandet ha funnits redan under medeltiden. Sannolikt är utbredningsområdena för de olika båttyperna ett resultat av gamla kulturförhållanden, vilka också avspeglas i dialekternas utbredning.

Under 1900-talet har kinningsbåten och flotten minskat sin utbredning medan ekan och färjan ökat i betydelse. Däremot har inte gränserna mellan båttyperna ändrats förutom att ekan även börjat dyka upp i inlandet efter 1920-talet.

I norra länsdelen ser man en skillnad mellan kustlandet och inlandet vad beträffar båttyperns utbredning. Inlandssnipans östligaste utbredning är 4-6 mil från kusten. I kustlandet finns ekan och Skelleftebygdens insjöbåt, av vilka den senare är samma båt som kustens *lagnbåt*. Skelleftebygdens insjöbåt finns även i socknarna Lövånger och Burträsk men sedan upphör båttypen. Norr om Ostträsket i södra delen av Byske socken saknas båttypen i fråga. I övriga delen av Byske socken har man i kustlandet endast haft ekor före 1940-talet. I södra Västerbotten finns inlandssnipan

i närheten av havet. Närmast kusten har man även haft ekor, bl.a. i sjöarna Ängersjön, Kassjön, Bjännsjön, Stöcksjön och Täftebölesjön. Däremot har man inte haft kustens kölbåtar i insjöarna. Inlandssnipans utbredning nära kusten i Umeå och Nordmalings kommuner torde vara gammal. Om båten lånats in i sen tid som ett resultat av flottningen, hade man väntat sig rester av andra båttyper i området eller äldre uppgifter om sådana. Det är oklart om Bygdeå och Nysätra socknar hör ihop med det norra området där Skelleftebygdens insjöbåt finns eller det södra där man har inlandssnipan. Under inventeringen framkom inga säkra belägg på kölbåtar i detta område. En person menade dock att det i äldre tid funnits kölbåtar av havsmoddell i detta område. Om detta är riktigt hör Bygdeå och Nysätra socknar ihop med norra Västerbotten.

En annan skillnad mellan norra och södra Västerbottens kustland är att kinningsbåten finns i den norra delen men inte i den södra. I norra Västerbotten liknar bakstävsn den stäv som finns i fören. Bägge har en brant resning i nästan nittio graders vinkel. Södra Västerbotten har en rak, utfallande bakstäv. Bägge dessa bakstävar förekommer i Österbotten. Den raka bakstävsn hos södra Västerbottens kölbåt är ett drag som kommer från jullbåtarna vilka enligt Bertil Bonns troligen är en novation i Österbotten kanske så tidigt som under medeltid. Därifrån kan den i så fall ha spridits till södra Västerbotten men inte till norra Västerbotten. Frågan om den utfallande bakstävsn hos båtarna i södra Västerbotten samt hos jullen och fälvbåten är inte slutgiltigt avgjord, utan det är ännu fråga om en obekräftad teori.⁷⁷

Det är svårt att förklara skillnaderna. Man skulle behöva kartlägga delar av angränsande landskap, såsom södra Norrbotten och norra Ångermanland, för att få en klarare bild av båttypernas utbredning, och det har inte kunnat göras inom ramen för den här undersökningen. Jag har indicier för att man i norra Ångermanland haft den sydliga varianten av inlandssnipan eftersom denna båttyp finns i Åsele och Fredrika socknar samt i södra delen av Bjurholms och Nordmalings socknar. I Arvidsjaurs socken torde man ha haft den nordliga varianten av inlandssnipan. Det är angeläget att få Piteå sockens båtbestånd närmare utrett. Någon motsvarande inventering har tyvärr inte genomförts i området men utifrån enstaka belägg kan en möjlig bild av vilka båttyper som finns i Piteå socken skissas upp. De definitiva slutsatserna får dock anstå tills en sådan kartläggning är fullbordad.

I Luleå och Kalix har man i havet haft en båttyp som påminner om Skelleftebygdens insjöbåt eller kustens skötbåtar och lagnbåtar (enabåtar). Det som skiljer är att i Luleå och Kalix har båtarna haft spegel i aktern vilket är ett yngre drag. Under 1800-talet har det dock funnits båtar i området med akterstäv men dessa blev ovanliga mot slutet av århundradet. I Luleå och Kalix har inte båtarna haft täljda bord som i Västerbotten. P.-U. Ågren antyder i sin artikel om båtarna i Luleå skärgård att i området söder därom, i Piteå, hade båtarna täljda bord liksom i Västerbotten.⁷⁸ Den gamla båttypen i för och akter påminner om Skelleftekustens båtar men stävsnarna är aningen mer böjda (se illustration hämtad från Högberg (1926)).

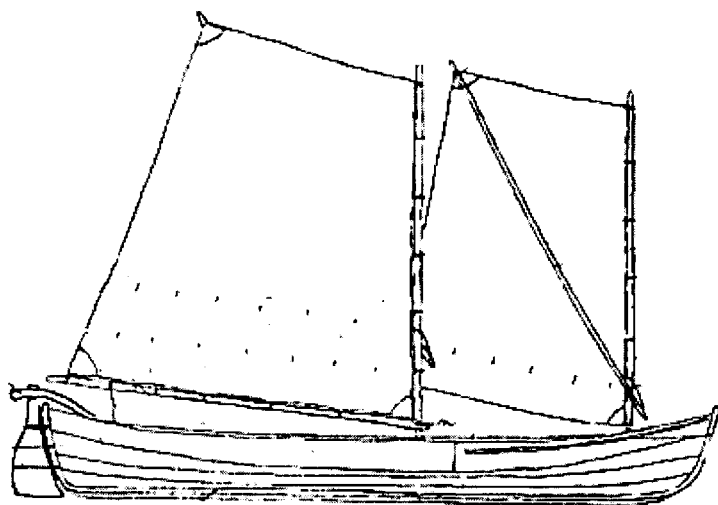


Fig 11. Båt från Luleå skärgård, efter Högberg 1926.

I Åke Berggrens bok, *Fisket i Piteå* (1995) kan man se att kustens skötbåtar och lagnbåtar påminner om kustens båtar i Skellefteå. En skillnad är dock att båtarnas förstäv är något mera svängd än hos båtarna i Skellefteå, där förstäven står i nästan 90 graders vinkel i förhållande till kölen. I vissa fall kan vinkeln på Skellefteås båtar vara negativ, dvs. att stäven går in mot båten. I Byske socken förekommer Piteås mera svängda förstäv. Dels beror detta på att man köpt båtar från Pitebor. Piteå stad hade tidigare fiskelägen efter kusten i norra Västerbotten och i Byske socken fiskade man på Pite-Rönnskär och Romelsön. Holmgrens båtbyggeri i Byske hade denna typ av stäv åtminstone på 1930-talet, vilket man kan se på en bevarad båt från Finnträsk, Byske socken. Samma stäv finns på båtar som tillverkades av Lundmarks båtbyggeri i Östanbäck från 1930-talet och framåt. Båtbyggeriet byggde båtar med modernare drag som ribbspant och akterspegel. Denna rundade stäv kan antingen vara en påverkan från Piteområdets båtar eller också är det ett modernare drag. Sannolikt rör det sig om en påverkan från Piteområdet eftersom den finns så tidigt som på 1930-talet. Även i Luleå socken tycks man ha haft denna förstäv som är mera svängd än Skellefteås båtar. (Ett foto finns i Alberts Eskeröds bok *Båtar* (1970) s. 194). Från sjön Finnträsket på gränsen mellan Piteå och Byske socknar berättas att i den del av sjön som ligger inom Piteå socken användes kölbåtar med stäv i för och akter. Det har dock inte gått att närmare utröna båtens byggnad.⁷⁹

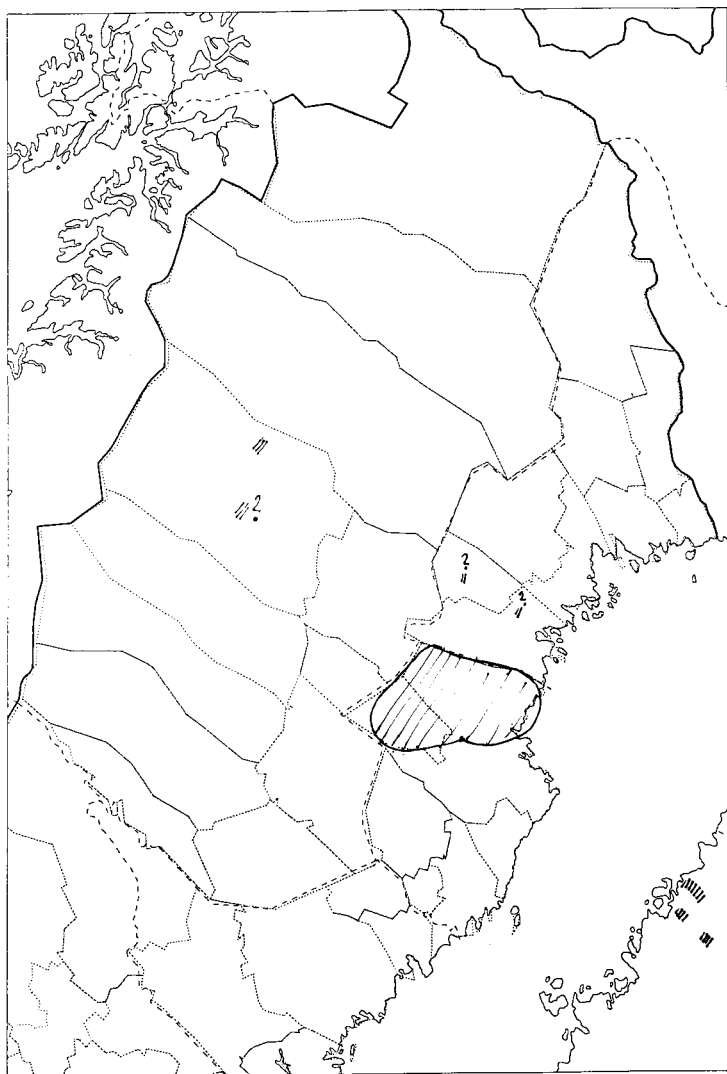
I Åke Berggrens tidigare omtalade bok finns ett foto av en notbåt från Fällforsen i Piteälven från 1927 (a.a. s. 169). Båten har flat botten, sittbräda uppe i båten samt håår som är intappade i sudstocken. Båten liknar en kinningsbåt. Möjligen har båttypen använts på Piteälven i laxfisket med not från Fällforsen och ner till älvens mynning. I så fall skulle användningen påminna om hur kinningsbåten brukats i Skellefteälven. I boken *Arne mark — vår hembygd* (1985) finns ett fotografi från Piteälven i byn Arne mark (a.a. s. 19). Intill en färja finns en mindre båt med en stäv som är ganska rak. Det rör sig inte om inlandssnipans stäv. Även denna båt skulle kunna vara en kinningsbåt. Det finns även andra indikationer på att kinningsbåten förekommit i Norrbottens län. I Boken *Jakt och fiske* (1975) finns ett foto av en kinningsbåt från Akkapakte i Arjeplogs socken (a.a. s. 62). Akkapakte ligger intill Piteälven.



Kinningsbåten från Byskeälven som blev frimärksmotiv. Foto Skellefteå museum.

Andra indikationer finns på att båttypen använts i Arjeplogs socken. von Hoggner skriver i boken *Vildmarksliv i Lappland* (1928) på s. 96 om båtarna på Hornavan år 1828: "Vi foro denna gång icke i någon av de mindre båtarna utan i en så kallad kyrkbåt, dvs. en sådan, som de svenska nybyggarna använda, då ett större sällskap ämnar sig till kyrkan. Denna båttyp har en alldeles flat botten och ligger inte djupt,

men trots detta stötte vi flera gånger på grund så hårt att våra förare och bärare måste hoppa i vattnet till höfterna för att få oss flott”. Det är intressant att endast svenska nybyggare brukade båttypen. Hos de rörliga samerna torde denna båttyp ha varit mindre praktisk. Denna båt med flat botten användes tydligen i grunt vatten. Möjligen har de svenska nybyggarna tagit med båttypen ända upp till fjällvärlden.



Karta 7. Kinningsbåtar och besläktade båttyper utanför norra Västerbotten.

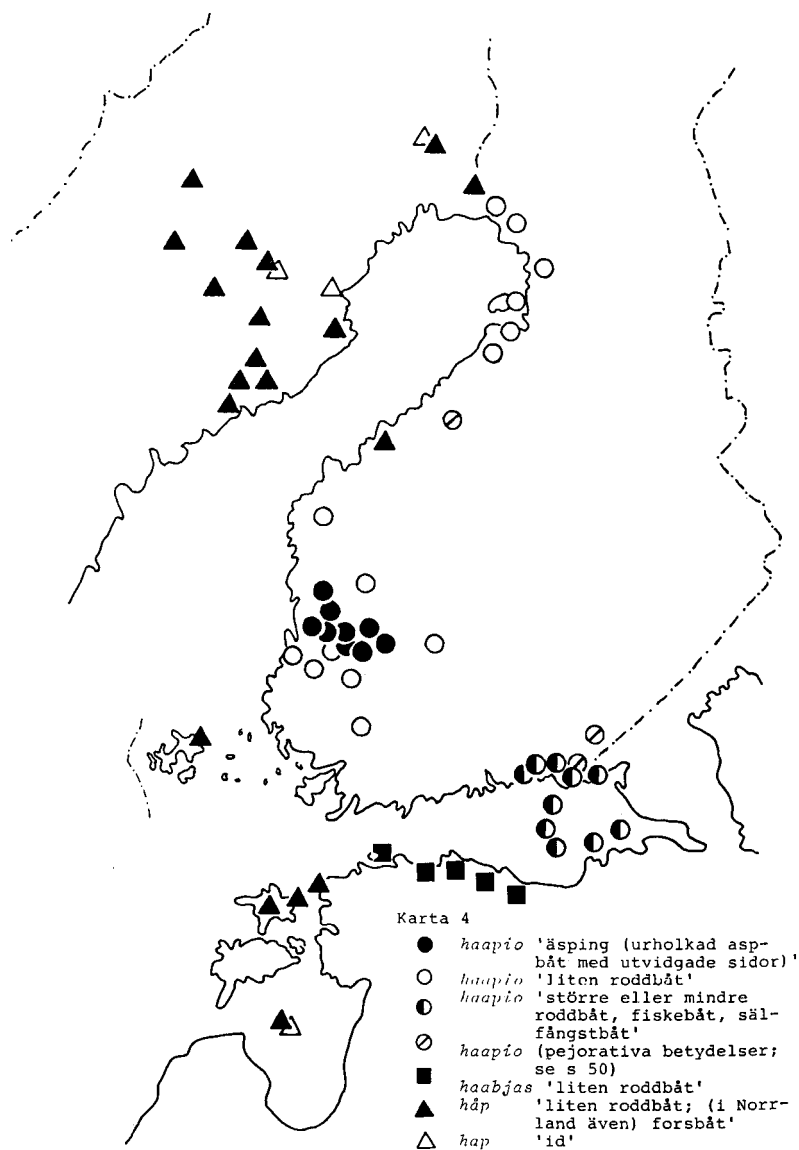
Tidigare har berörts att fynd av stockbåtar har gjorts i Norrbottens kustland. Från samma område är båtbeteckningen *ekstock* känd, vilket visar att ekan förekommit här.⁸⁰ Ekan kan i Norrbotten ha haft ett utbredningsområde som påminner om det i Västerbotten.

I Piteälven har man brukat inlandssnipan som flottningsbåt. Se foto hos Christer Westerdahl i uppsatsen *Båtar och transportzoner i Norden* (1998) s. 245. Sven Nyberg i Nedre Svedjan i Älvsbyn uppger att inlandssnipan tidigare var den vanliga båttypen i socknen. Den förekom både på Piteälven och i sjöarna. I sjöarna förekom även ekor som kunde ha akterspegel eller spegel både i fören och i aktern. Eftersom kinningsbåten sannolikt förekommit i Pitedalen i äldre tid så är båttypens förekomst i Skellefteå ett nordligt drag. En intressant fråga är om kinningsbåten även funnits norr om Piteå socken. Båtar som liknar kinningsbåten finns på flera ställen i Österbotten som tidigare berörts. Frågan är om lån gått över Bottenviken och i så fall i vilken riktning. Om kinningsbåten är besläktad med Skelleftebygdens insjöbåt, som antagits ovan, vilken typmässigt är den klassiska nordiska snipan, kanske man kunde tänka sig att lånet gått från Västerbotten till Österbotten. Ett alternativ till ett lån över Bottenviken kan vara att kinningsbåten är ett nordligt och östligt kulturdrag som funnits öster, norr och nordväst om Bottenviken.

Som tidigare nämnts har man i norra länsdelen använt sig av inlandssnipan vid fjällträskfisket under 1500- och 1600-talen. Fjällträsk var fiskesjöar som låg utanför böndernas byar. De flesta låg i socknarnas västra utkant och i östra delen av lappmarken. Båttypen har sannolikt enbart använts i denna funktion och man har haft andra båtar nära hemmet. I andra sammanhang har norra Västerbotten visat sig vara mera konservativt än motsvarande delar i södra Västerbotten. Denna konservatism gör sig gällande bl.a. i arkaismer i dialekterna och i att kyrkstadsseden överlevde längre i norr. Därför kunde man vänta sig samma konservatism även på båtarnas område. Ett ålderdomligt drag i norra länsdelen är kinningsbåten som så sent som på 1800-talet tycks ha haft en botten av en urholkad stock och den skulle sålunda kunna utgöra ett led mellan stockbåten och den klinkbyggda båten. Det finns otvetydigt ett släktskap mellan kinningsbåten och Skelleftebygdens insjöbåt. Även förekomsten av Skelleftebygdens insjöbåt i norra länsdelen är ett ålderdomligt drag då båttypen har täljda bord.

Utbredningen för inlandssnipan, vanligen omtalad under ordet *håp*, är märklig. Olavi Korhonen har i sin doktorsavhandling *Samisk-finska båttermen och ortnamnelement och deras slaviska bakgrund* (1982) argumenterat för att ordet *håp* lånats in från finskan senast under 1100-talet. Som vi tidigare sett så nämner Ottar av Hålogaland kväernas små bärbara båtar redan på 800-talet, varför inlåningen kan ha ägt rum tidigare, om vi antar att *håpen* betecknat just den bärbara båten. Åtminstone verkar den båttyp som *håp* betecknade ha funnits i området redan på 800-talet. Beläggen på dialektordet *håp* finns i det område där den nordliga varianten av inlandssnipan finns, med undantag för området norr om Skellefteå älv. Några belägg finns i Överkalix vid Kalixälven. Ordet *håp* tycks inte finnas i det område där den sydliga varianten av inlandssnipan finns. En faktor som komplicerar bilden är att ordet *håp* används om ekan i norra Västerbottens kustland. Det vore angeläget

att närmare utreda bakgrunden till varför både inlandssnipan och ekan kallas *håp*. Belägget från Långviken i Skellefteå socken berättar att ekan, som där kallades *håp*, var bärbar åtminstone i den byn.



Karta 8. Belägg på ordet *håp* o. dyl., efter Korhonen 1982.

Det kan vara intressant att spekulera om gränsen mellan inlandssniporna och kinningsbåtarna/Skelleftebygdens insjöbåtar/ekorna i norra länsdelen kan vara en gammal gräns mellan svenskt och samiskt. Vid sjöarna Bygdeträsket och Göksjön i Burträsk socken, låg byn Bygdeträsk som var en omfattande bybildning vilken även nyttjade mark väster om dessa sjöar. Dessa sjöar kan i äldre tid mycket väl ha varit gräns mellan en nordisk befolkning vid kusten och en samisk befolkning i inlandet. Ett dialektord som *fall*, vilket i nordiska språk betecknar en lång vak, finns vid sjöarna och öster därom. Väster om sjöarna heter lång vak *lossme*, ett ord som möjligen kan vara av samiskt ursprung. Andra indikationer på en gräns i området är samiska ortnamn i Norsjö socken samt ett sannolikt samiskt ortnamn, *Sittuträsk*, väster om byn Ljusvattnet i Burträsk socken. Se vidare i min bok *Bönder och gårdar i Skellefteå socken 1539-1650* (1997) s. XCV.

Som vi såg ovan kallas inlandssnipan vid Byske och Åby älvar för *lappbåten*. Det som dock är av betydelse för båtarna är funktionen, vilken varierat mellan grupperna. Samerna hade ett rörligt levnadssätt och hade behov av en lätt båt som kunde bäras mellan de många sjöarna. Den nordiska befolkningen vid kusten var stationär och kunde ha båtar eller flottor i sjöarna vid hembyn. Däremot har de använt inlandssnipan i fjällträskfisket i inlandet då man tog sig till sjöarna på vattendrag där det fanns flera hinder som måste passeras. Framme i fiskeområdet nyttjade man flera sjöar så båten måste kunna bäras mellan dessa. Därför var den bärbara strömbåten idealisk även för kustborna i denna funktion. Båttypen kanske ursprungligen var en samisk båttyp som sedan även användes av nordisktalande.

Arne Emil Christensen (1966) och Christer Westerdahl (1987) antar att den klinkbyggda båten i Nordeuropa har en gemensam grund i det nordgermanska båtbyggeriet. Utmärkande för den nordiska järnåldersbåten är en klinkbyggd båt med stävar i för och akter samt en köl. Ursprungligen hade även den nordiska järnåldersbåten sydda bord. Men redan under 300-400-talen e. Kr. börjar man använda båtspik (Westerdahl 1987). Däremot fortsätter samerna att bruka sytekniken fram emot vår egen tid.⁸¹ Under medeltiden uppfattades kanske inlandssnipan som en samisk båttyp även om grunden fanns i det nordgermanska båtbyggeriet. Vissa delar i båten hade kanske samiska drag som sytekniken och avsaknaden av tvärbalkar. Genom litterära belägg kan vi se att böndernas båt vid fjällträskfisket ännu på 1730-talet hade sömmade bord.⁸²

En intressant sak är att inlandssnipan, eller *håpen*, saknar *bett*. Det nordiska ordet *bita* har lånats in i finskan och i andra östersjöspråk som liviskan, estniskan, votiskan och ryskan.⁸³ Att ordet har lånats in i dessa språk kan peka på att denna tvärbalk saknades hos de folk som lånade in ordet i sina språk. Bettet kan ursprungligen ha varit en nordisk båtdetalj. Att inlandssnipan har en benämning *håp* som är ett finskt lån pekar också på omständigheten att båttypen kan vara icke-nordisk. Sannolikt är båten en samisk båttyp trots det finska namnet. I Finland betecknar ordet *haapio* ursprungligen en båt tillverkad av en urholkad aspstock som sedan spänts ut. Båttypen brukar i svensk båtlitteratur benämnas *äsping* (Nikkilä 1947). Båttypen finns endast i ett litet område i Satakunda i sydvästra Finland. Man kan fråga sig om även båttypen lånades in tillsammans med ordet. Vi har i norra Västerbotten en komplice-

rad bild där både inlandssnipan och ekan benämns *håp*. Det som kan förena de bägge båttyperna är att bägge kan ha varit bärbara tidigare. Möjligen kan benämningarna ha kommit olika vägar till respektive område?

För att få en klarare bild av problemen kring håpen är det viktigt att titta på hur håpen har använts i Satakunda. Korhonen konstaterar att båttypens användning sammanfaller med gammal finsk erämarksbygd. Båttypen kan alltså ha använts för långa färder längs Finlands vattensystem. Båten var lätt och enkel att bära mellan sjöar eller där det fanns naturliga hinder. Under 1900-talet har båten använts för fiske och sjöfågeljakt i sjöar. Eftersom båten saknar köl i Finland torde den vara lämplig i små sjöar och trögflytande vattendrag.⁸⁴ Från Åbo skärgård finns ett belägg på *åspingen* där den tycks ha använts som sälfångstjulle. Korhonen menar att båten kan ha förts från Satakunda av säljägare. Kanske båttypen på ett liknande sätt nått Västerbotten?⁸⁵

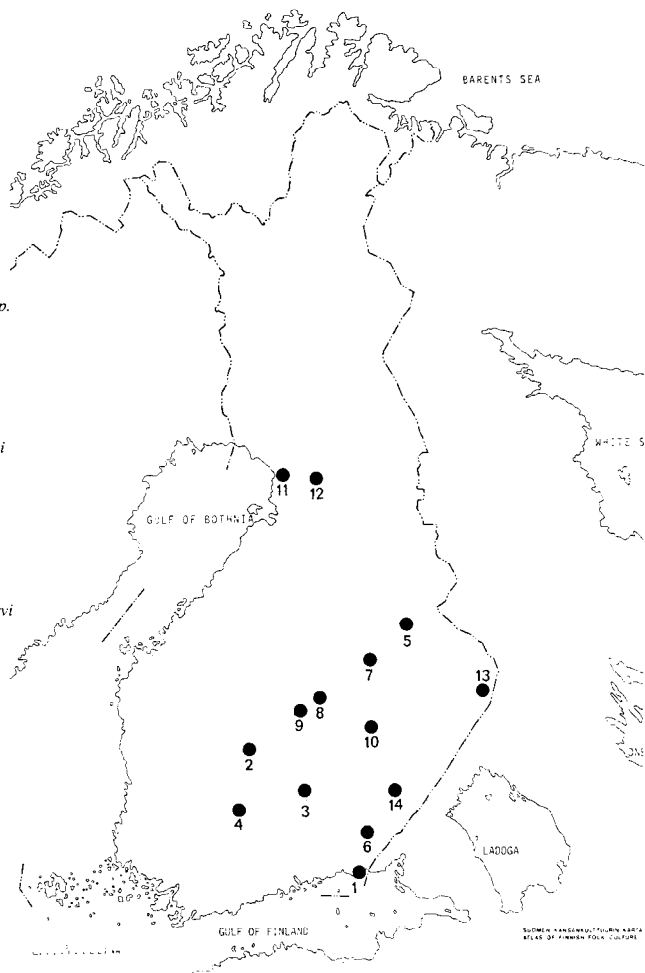
Den miljö i Västerbotten som motsvarar miljön i Satakunda är kustlandet med små sjöar och trögflytande vattendrag som Bureälven. Det är i denna miljö som ekan/ekstocken, vilken gått under benämningen *håp* har använts. I inlandets strida vattendrag torde en urholkad aspstock ha varit olämplig. Dock torde den vara lämplig som liten bärbar båt i små sjöar och tjärnar. Men det kan tänkas att en åsping kunde användas i större floder men att man undvikit strida partier. Ordet *håp*:s förekomst i västerbottensdialekterna är ytterligare ett exempel på sydvästhanska kulturdrag som finns i Övre Norrland. Andra exempel är fiskeredskap som pata, kolk och katsa samt jordbruksredskap som kloal. Phebe Fjellström har berört detta område i uppsatsen *Det nordliga rummets nätverk och kulturella samband sett ur ett etnologiskt perspektiv* (1994) där hon även behandlar sådana företeelser som lucksängen, trattsagan och den snedväggiga ladan. Många av dessa finska kulturföreteelser stannar upp i Byske-Skellefteområdet.

Ordet *håp* finns i området mellan Umeälven och Skellefteälven samt några belägg från Överkalix vid Kalixälven. Korhonen pekar på ortnamnsbelegg i det mellanliggande området som visar att ordet *håp* även funnits där.⁸⁶ Ordet finns även i kamerala sammanhang som den båt som användes i fjällträskfisket under 1500-talet. Ordet används i både Västerbotten och Österbotten och detta faktum kan antyda att den båttyp som ordet betecknar kan ha funnits under den tid då Övre Norrland var en del i ett östligt kulturområde, dvs. före 1300-talet.⁸⁷ Att båttypen har en avsevärd ålder i området visar notisen hos Ottar av Hålogaland vilken berättar att kvänerna, dvs. en befolkning som bodde mellan Bottenviken och Norge, nyttjade de bärbara båtarna redan på 800-talet. Tyvärr finns det ingen detaljerad genomgång av båtbeståndet i hela detta område. Linné beskriver Västerbottens båtar 1732 som små i förhållande till Luledalens "försvarliga båtar". Nicolaus Lundius beskriver 1675 de båtar som bönderna från Umeå socken använde i fjällträskfisket som "store giäddbåtar". Tornedalen har ännu i dag långa båtar vilka är ca 10 m långa. Samma båttyp beskrivs 1695 av Olof Rydbeck d.y. Äldre resenärer beskriver båtarna som sömmade med tågor. Trots att båtarna varierar en hel del mellan de olika älvdalarna i Norr- och Västerbotten så har de alla kallats för *håp* i äldre källor. Vad är det då som förenar de olika båtarna? Tyvärr är det svårt att ge en uttömmande beskrivning

eftersom endast lite forskning gjorts rörande båtarna i området. Christer Westerdahl som har i sin bok *Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart* (1987)⁸⁸ redovisat äldre fynd av sydda båtar i Sverige, menar att endast tre helt bevarade äldre samiska båtar finns kvar. I övrigt består fynden av fragment som spant, köl, borddelar, stävar eller årfästen. I fynd av samiska båtar har bottenplankan bestått av en kluven stock som har skålats ur. Längden varierar 3-4,5 meter. Ett speciellt samiskt drag anser Westerdahl att de höga skottliknande spanten är. Dessa fynd kan vara från tiden efter 1500-talet.

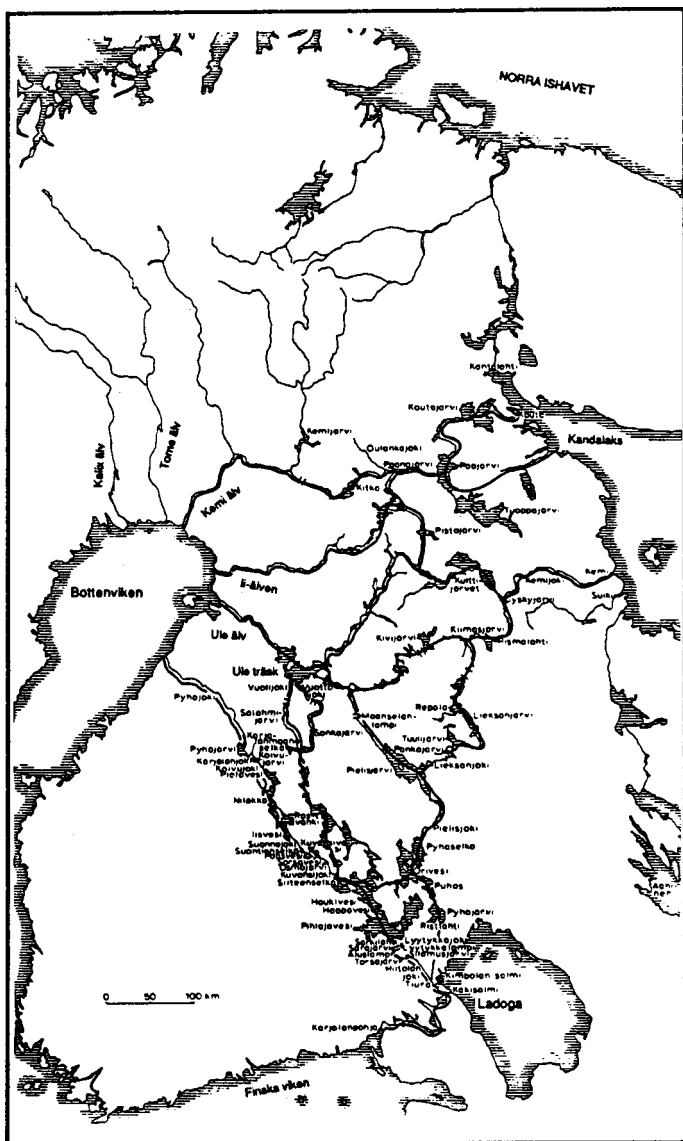
Fig 21. Karta över fynd av sydda båtar av Mekrijärvityp.

1. Virolahti, Orslahti
2. Keuru, Suolahti
3. Hartola, Jääsjärvi
4. Hauho, Hauhonselkä
5. Valtimo, Alasenjärvi
6. Savitaipale, Hyvikäsjärvi
7. Siilinjärvi
8. Rautalampi, Rastunsuo
9. Hankasalmi
10. Varkaus, Ruokojärvi
11. Pohjois Ii, Hiastinsuo
12. Pudasjärvi, Malisensuo
13. Ilomants, Mekrijärvi
14. Puumala, Mammosenjärvi



Karta 9. Fynd av sydda båtar av Mekrijärvityp, efter Forssell 1995.

Det tycks som att förenande drag hos båtarna i Lappland och även i finska Lappland är en långsmal båt med höga spant, vränger, vilka är underlag för sittbrädor, skottar, samt avsaknad av tvärbalkar, bett.



Karta 10. Karelarnas båtleder under medeltiden, efter Julku 1987.

I finska Lappland finns flera fynd av båtar med urholkad botten. Från sydöstra Finland men även i trakten av Uleåborg finns det fynd av den båttyp som kallas *Mekri-*

järvibåten. Det kan synas djärvt att jämföra med en båttyp som ligger så långt bort från det bottniska området. Men fynd av mekrijärvityp har gjorts nära Uleåborg i Österbotten och även i Österbotten har den båt som använts i fjällträskfisket kallats för *håp*. Båtar av Mekrijärvityp vid Uleåborg kan dock ha varit båtar som karelarna nyttjat på sina färder mellan Ladoga och Bottenviken.

Mekrijärvibåten har en botten av en urholkad aspstock som sedan spänts ut och sedan har två bord fästs ovanpå denna med granrötter. Spanten har sömmats till botten och borden. Stäven består av en urholkad granstam.⁸⁹ Båten från Mekrijärvi är ca 9 meter lång och påminner om Tornedalens båtar i alla fall vad längden beträffar. Mekrijärvibåten är sannolikt den båttyp som karelarna använde på sina färder mellan Ladoga och Bottenviken.

Möjligen har konstruktionen med en utspänd aspstock som botten även funnits på den svenska sidan av Bottenviken. Tyvärr finns inget motsvarande fynd på svensk sida eller något litterärt belägg. Men om vi antar att botten består av en urholkad aspstock i de båtar som kallats för *håp* så skulle båten göra skäl för denna benämning, dvs. en aspbåt. Men de bottenplankor som finns bevarade är gjorda i furu. Möjligen kan botten i båten tidigare bestått av en urholkad aspstock. Är denna tolkning riktig kunde båttypen ha kommit österifrån där den utspända aspbåten finns belagd hos flera folk. En annan möjlighet kunde vara att båtens förekomst i Lappland är ett minne från den tid när Övre Norrlands inland utgjorde en östlig kulturprovins. Ett intressant fenomen är att båtar i Västerbotten, och sannolikt Norrbotten, har byggts i asp, ett träslag som tycks okänt i båtbyggarsammanhang i övriga Sverige. Detta förhållande indikerar ett finskt kulturdrag och som kanske har en koppling bakåt i tiden när ordet *håp* betecknade en aspbåt.

Om inlandssnipan tidigare varit en klinkbyggd båt med en botten av en urholkad stock så kanske förekomsten av ordet *håp* i kustlandet kunde vara resultatet av att äspingar kommit in genom säljägare från Satakunda, vilka använde den som liten sälbåt på det större säl fångstfartyget. Men för att ordet skulle leva kvar i området skulle man även ha börjat bygga båttypen i området. I ett domboksprotokoll från 1713 nämns en "skuta" från Skellefteå som lastad med kalk gick under vid Björkön intill Vasa i Österbotten. Från skutan bärgades bl.a. en "äsping eller julle". Ordalydelsen tyder på att man brukat ordet *äsping* men eftersom alla inte skulle förstå ordet har man haft behov att förklara att en äsping var detsamma som en *julle*. Notisen visar att åtminstone ordet *äsping* brukades i Västerbotten på den här tiden. Äspingen användes som mindre båt på skutan. Men äspingen var tydligen så liten att man kunde inte ta sig hem med den utan fick byta bort den och andra saker mot mat och en båt som klarade hemfärden. Detta tyder på att äspingen var liten.⁹⁰ Ordet *äsping* kan syfta på en aspstock men ordet användes även inom örlogsflottan för att beteckna en öppen mindre båt av skiftande slag, alltifrån jollar och båtar bestyckade med små kanoner till små transportfartyg. En möjlig förklaring till varför ordet *äsping* uppvisar denna skillnad i betydelse skulle kunna vara följande: på örlogsfartyg användes möjligen ursprungligen den utspända aspstocken som liten skeppsbåt men i ett senare skede har man gått över till att bygga den av bräder. Däremot

har ordet levat kvar. I sammanhanget skulle det vara intressant att veta vem som skrivit domstolsprotokollet.⁹¹

Men ord för båttyper lever ofta sitt eget liv och den faktiska båten sitt. Den flatbottnade båten med tvära ändar kallas i Västerbotten för *ekstock* men här har aldrig båtar tillverkats av ekstockar. I det här fallet har ordet kommit utifrån. Inlånet kan ha skett sedan ordet *ekstock*, med början på sydsvenskt område — även börjat användas om en båt byggd av bräder, men som ersatte stockbåten i dess miljö och som påminde om den i fråga om form. Om den utspända aspstocken verkligen brukats i Västerbotten har den troligen använts i liknande miljöer där man hade stockbåtar och senare ekstockar. När det gäller benämningen *håp* på inlandssnipan, kan det tänkas att ordet och båttypen lånats in när *håp* på finskt område, gått över till att beteckna en aspbåt byggt av bräder och kanske i ett senare skede en båt av bräder oberoende av virke. Ordet *håp* visar i vilket fall som helst på finska kulturkontakter.

Evert Baudou menar i sin uppsats *Ortnamn och nordliga kulturprovinser under järnålder och medeltid, i Tre kulturer 3* (1986) att Övre Norrland tillhörde ett östligt kulturområde fram till början av 1300-talet. Men vid kusten fanns sydliga impulser bl.a. från södra Norrlandskusten. Man kan fråga sig om den skillnad i båttyper som ännu existerar mellan kusten och inlandet kan vara ett minne från denna tid. För man vidare diskussionen ovan kunde Skelleftebygdens insjöbåt och kinningsbåten vara en nordisk båttyp då bägge dessa båtar har bett. Denna byggnadsdetalj har även kustens båtar. Runt Stora Bygdeträsket kallades som vi sett ovan Skelleftebygdens insjöbåt rätt och slätt för *båt*. Detta kan också vara ett indicium på att båttypen är ursprungligen en nordisk sådan. En komplikation när det gäller detta resonemang är att inlandssnipan i Umeå och Nordmalings kommuner går fram till kuststräckan. Den del av Nordmalings kommun där man haft den sydliga varianten av inlandssnipan kan dock ligga utanför detta område om man nu betraktar denna variant som en egen båttyp. Dock finns ekor och ekstockar i kustområdet i södra Västerbotten vilket förbinder området med en kustkultur.

För att få fram ytterligare information om båttypernas utbredning i Västerbotten i äldre tid är det nödvändigt att diskutera stockbåten. Stockbåten tycks saknas i området väster om kustområdet, se kapitlet 6.2 ovan. Sannolikt har den varit opraktisk för den rörliga befolkning som fanns i inlandet. Eftersom området har många sjöar har det varit ogenomförbart att ha en båt i varje sjö utan i stället har man haft lätta båtar som kunde bäras mellan sjöarna. Skillnaden mellan kustområdet och inlandet har sannolikt som bakgrund skillnaden i levnadssätt mellan en stationär befolkning i kustlandet och en rörlig befolkning i inlandet. I kustlandet kunde bönderna ha en båt eller en flotte i varje sjö. Däremot använde man inlandets lätta båttyp när man for på fjällträskfiske i inlandet. När fjällträskfisket upphörde försvann sannolikt håpen från norra Västerbottens kustland men inte i Umeå och Nordmalings socknar i södra Västerbotten. När kolonisationen av inlandet sätter in efter 1750 övertar sannolikt kolonisterna från kustbygden inlandets lätta båtar vilka är praktiska eftersom fisket är betydelsefullt och det finns gott om sjöar i området. Detta gäller de nybyggare som kom från Byske, Lövånger och östra delarna av Skellefteå och Burträsk socknar. I Jörn, Norsjö, Umeå, Nordmaling och västra delarna av Burträsk och Skellefteå

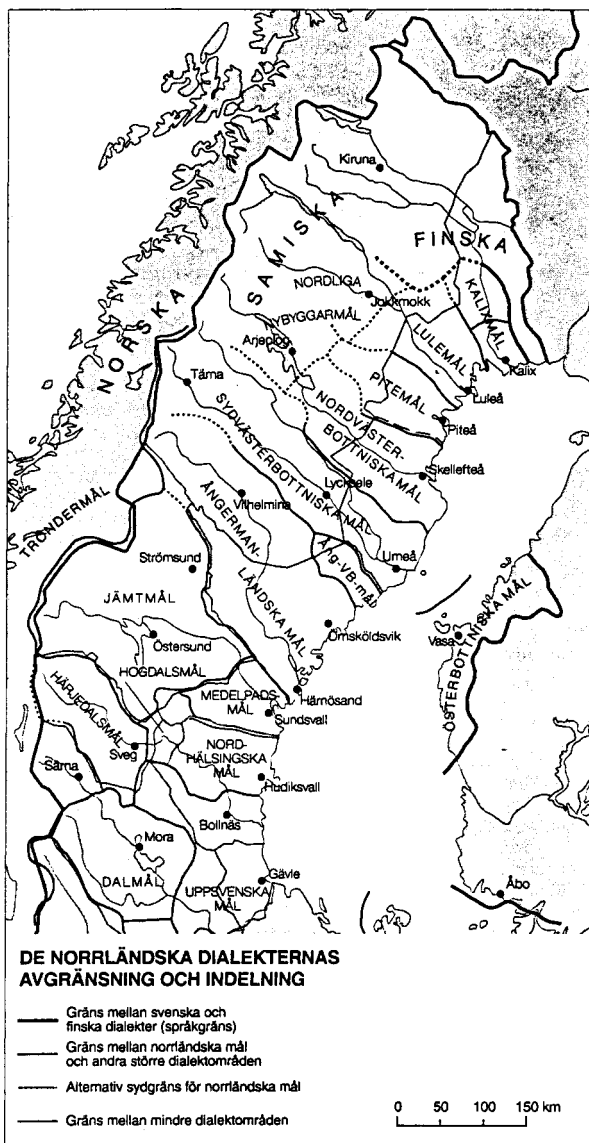
socknar fanns redan inlandssnipan. Men en båttyp som nybyggare sannolikt tagit med sig till inlandet är kinningsbåten men eftersom båten fanns i Norsjö tidigare så kan båten ha kommit dit med de första nybyggarna före 1500-talet.

Christer Westerdahl menar i artikeln *Båtar och transportzoner i Norden* (1998) att i floder och älvar sker övergångar till andra båttyper i takt med brytpunkter av typ forsar och fall. I Ångermanälven går man över till *trebördingar* efter Sollefteå-fallet och till samiska forsbåtar norr om Lidsforsen (Nämforsen).

Det är svårt att se att skillnaden mellan norra och södra länsdelen skulle bero på topografiska förhållanden. Snarare verkar det vara en kulturell skillnad. En möjlig förklaring till att inlandssnipan finns i Umeå och Nordmalings socknar kan vara att fjällträskfisket levde kvar längre här. Bönderna i Umeå socken fiskade längre upp i lappmarken än vad man gjorde i Skellefteåområdet. Men det är oviss om bönderna vid kusten i Umeå socken var inblandad i detta fiske under 1700- och 1800-talen eller om det var byar nära lappmarksgränsen. Sannolikt var det de senare byarna som fortsatte med fjällträskfisket.

Mellan Västerbotten och Österbotten har sannolikt impulser gått i bägge riktningar även vad gäller kustens båtar, vilka bestod av två typer, jullar för is och stambåtar. Den klassiska nordiska snipan (stambåten) har sannolikt kommit västerifrån till Österbotten. Genom säljakten var kontakterna mycket goda över Kvarken. Från Österbotten har jullbåtarna, dvs. jullen och fälbåten kommit till Västerbotten, sannolikt genom säljakten (Bonns 1998). Den raka bakstäv hos skötbåtarna och enabåtarna i södra Västerbotten är samma bakstäv som jullbåtarna har och även den har sannolikt kommit från Österbotten. Möjligen är det naturförhållanden med en långgrund kust i södra Västerbotten som gjort att man lånat in den raka bakstäv. Alternativt är det närheten över Kvarken som lett till lånet i södra Västerbotten. Teorin om att jullbåtarna lånats in från Österbotten är dock inte accepterad av alla forskare, se kommentar s. 51 samt not 77. Även kinningsbåten kan vara ett lån över Bottenviken men det är oklart i vilken riktning lånet har gått. Denna påverkan på båtarna från Österbotten kan ha varit olika i norra och södra Västerbotten.

Om man jämför kartor över båttypers utbredning i Västerbotten med dialektkartor får man fram intressanta likheter. Den sydliga varianten av inlandssnipan finns i en del av det område där ångermanländska mål och ångermanländska-västerbottniska mål talas. Mellan norra och södra Västerbotten går gränsen mellan nordvästerbottniska och sydvästerbottniska mål. Samma gräns som vi kan se i båtmaterialet. Skelleftebygdens insjöbåt når fram till Byske sockens södra gräns. Dialekterna i kustlandet och inlandet hör samman som en följd av att inlandet och lappmarken koloniserats från kusten. Om sambandet mellan båtar och dialekter är verkligt skulle det betyda att båttypernas utbredning beror på gamla kulturella förhållanden. Men funktionen har hela tiden stått i centrum när det gäller att vidmakthålla gränserna för båttyperna. Inlandssnipan har sannolikt funnits i sitt område sedan 800-talet men beträffande de övriga båttyperna är källäget oklarare vad anbelangar deras ålder i området. En ålderdomlig båttyp som Skelleftebygdens insjöbåt torde ha avsevärd ålder i området liksom "släktingen" kinningsbåten.



Karta 11. De norrländska dialekternas avgränsning och indelning, efter Norrländsk uppslagsbok bd 3 1995 s. 319.

Även på norska västkusten finns det skarpa gränser mellan båttypers utbredningsområden. Arne Emil Christensen (1998) menar att när en båttyp var etablerad i ett område, rådde en stark social kontroll när det gällde vilken båt som var lämplig att

bruka. Lokalpatriotismen har lett till att grannbygdernas båttyper hade låg prestige, dvs. ett utslag av s.k. naboopposition. Att traditionella båttyper överlevde så länge trots att hushållningssällskap och myndigheter propagerade för moderna båttyper menar Christensen berodde på att befolkningen hade vant sig vid "sin" båttyp. I en dramatisk situation ute på vattnet hade man inte tid att tänka, utan man måste handla raskt, och om inlärda handgrepp inte passar med en ny båt kan det vara livsfarligt.

Finns det då andra kulturella gränser att anknyta till? År 1314 är de nordligaste socknarna i Sverige Bygdeå och Umeå. De finns uppräknade i längden över sexårgården från 1314. Det är fråga om en tiondelängd nyttjad vid uttaxering till kors-tågstonde (Viennetiondet) till det heliga landets hjälp. Ser man enbart till denna längd utan sidoblickar till annat material, är slutsatsen enkel: Så här långt norrut hade sockenbildningen nått vid denna tidpunkt. Sedan sker sockenbildningen snabbt. Under 1340-talet finns följande socknar, enligt ett tillägg till en taxelängd från 1316: Skellefteå med kapellet Lövänger och Luleå med kapellen Piteå och Torneå. Men tittar man på annat material så blir bilden att gränsen norr om Bygdeå kan vara av högre ålder.

Pite lappmark skilde ut sig från den lappmark som ligger söder därom, nämligen Ume lappmark. I Pite, Lule och Torne lappmarker hade birkarlarna privilegium på att ta upp skatt av samerna samt att bedriva handel med dem. I Ume lappmark tog kungliga fogdar upp skatten av samerna. Ume lappmark var alltså närmare knutet till den svenska kronan.

Under 1550-talet kan gränsen för Pite lappmark bestämmas utifrån längderna över fisketräsk. Pite lappmark omfattade även Lais lappby som låg inom nuvarande Sorsele och Malå socknar. Pite lappmarks sydgräns skulle då ha gått vid den nuvarande gränsen mellan Sorsele och Storumans kommuner. Längre fram i tiden kommer gränserna att ändras och Lais lappby förs över till Ume lappmark. Gamla gränsen mellan Pite och Ume lappmarker ansluter till den gräns som 1314 gick norr om Bygdeå socken.

År 1553 fanns det 12 birkarlar i Pite lappmark varav två stycken bodde i Skellefteå socken och de övriga i Piteå socken. Antalet birkarlar var dock lågt 1553. I en längd från mitten av 1540-talet hade Pite lappmark 23 birkarlar. År 1590 bodde elva birkarlar i Piteå socken, sju stycken i vardera Skellefteå och Lövängers socknar. Birkarlar redovisas i Lövängers socken första gången 1590 men det har troligen funnits birkarlar i socknen på 1540-talet då antalet birkarlar var stort i Pite lappmark.⁹² Eftersom Lövängers socken är utbruten från Skellefteå socken är det sannolikt att birkarlar av ålder har funnits i bägge dessa socknar. Birkarlar finns i Skellefteå och Lövängers socknar under 1500-talet och detta visar att området norr om gränsen i mellersta Västerbotten skiljer ut sig ännu vid denna tid.

I ett brev från invånarna i socknarna Kemi, Ijo och Limingo till det svenska riksrådet år 1493 omtalar bönderna en lång förteckning på ryska våldsdåd. Till slut berättade de att ryssarna ville tillägna sig landet och tvinga dem att betala skatt. Gränsen gick enligt ryssarna på Hanhikivi på den östra kusten av Bottenviken och sedan tvärs över Bottenviken till Bjuröklubb och därifrån till Torneå, Kemi och Rovaniemi.⁹³

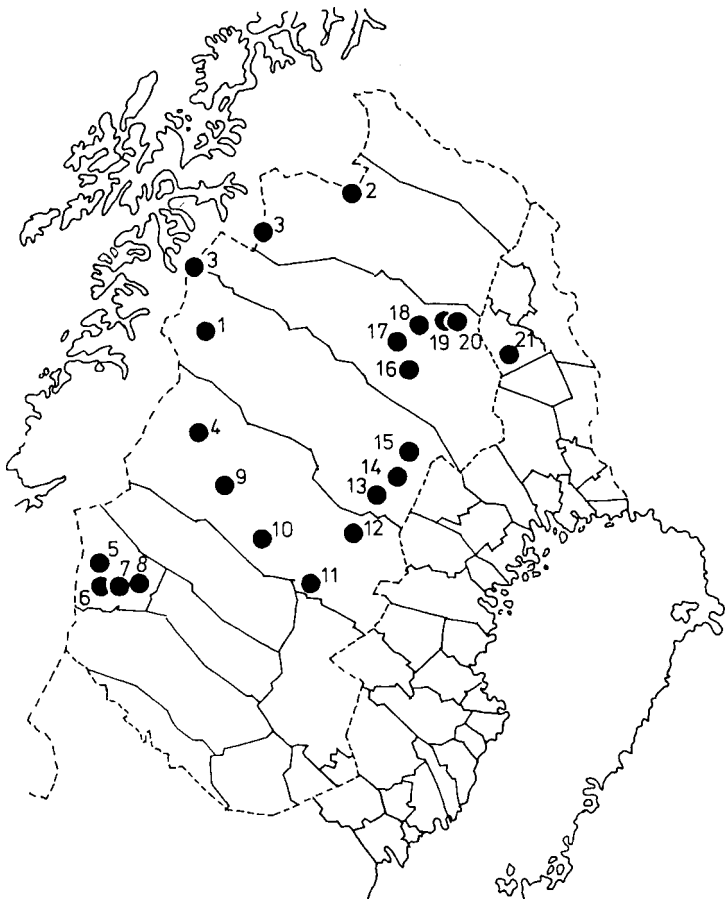
Om man tittar på gamla kartor över norra Norrland där lappmarkerna finns utritade kan man hitta intressanta detaljer. Pite lappmark sträcker sig från fjällkedjan och ner mot kusten. Men när Pite lappmark kommer fram till kustlandet ligger inom en tänkt förlängning av lappmarkens norra och södra gränser socknarna Piteå, Skellefteå och Löfvånger. Dessa socknar har alla haft birkarlar som varit verksamma i Pite lappmark. Denna del av kustlandet som gränsar mot Pite lappmark är på 1340-talet delat mellan Piteå och Skellefteå. Piteå är kapell under Luleå medan Skellefteå är egen församling med ett kapell i Löfvånger. Gränsen mellan Piteå och Skellefteå följer nära den kulturgräns som går i området. Måhända har hela området vid kusten tidigare varit en administrativ enhet eftersom birkarlarna i detta område hörde till Piteå distrikt.

Kyöstu Julku har i sitt arbete *Kvenland — Kainuunmaa* (1986) velat förlägga Kvänlands sydgräns till just Bygdeå sockens nordgräns. Han hänvisar till situationen 1314 då Bygdeå var den nordligaste socknen i Sverige. Vidare visar han på ryssarnas anspråk på Bottenvikens västra kust från Bjuröklubb och norrut. Sedan hänvisar Julku även till Nils Ahnlunds uppgifter om att *Bygde sten* vid Bygdefjärden var ett gränsmärke för ryssarna.

Den gräns som skisserats ovan är inte en gräns mellan etniska kulturer eftersom befolkningen i området norr och söder om gränsen i kustlandet är nordisktalande under nyare tid och av allt att döma väsentligen även under medeltiden. På samiskt område går ingen kraftig språkgräns längs Pite lappmarks gamla sydgräns. Gränsen är av politisk-administrativ karaktär. Området norr om gränsen har haft en lösare koppling till det svenska riket än området söder om gränsen. Området norr om gränsen låg inom det område som ryssarnas gjorde anspråk på.

I dag gör sig gränsen påmind som en dialektgräns mellan nordvästerbottniska och sydvästerbottniska mål.⁹⁴ Gränsen är i vår tid en gräns mellan norra och södra Västerbotten. Nysätra och Bygdeå socknar tillhör Västerbottens södra domsaga och tillhör även Umeå sjukvårdsdistrikt inom Västerbottens läns landsting.

När det gäller bestämmelser om ledungsskyldighet betraktas dock området norr om Ångermanlands nordgräns som en enhet. Detta område skulle inte delta i den "ordinarie" ledungen utan värja sitt land hemma. Kvänlands utsträckning antyds även enligt Julku av de ortnamn på *gáino-* som Olavi Korhonen presenterat i sin uppsats *Natur och näringar på platser med Gáino- och Kainu-namn i Sverige* (1987). *Gáino* i samiskan motsvarar finska *kainuu* som brukar sammanställas med *kväner*. Etymologiskt går dock inte *kainuu* och *kvän* att förena. Samiska *gáino* ingår i en rad ortnamn vilka ligger efter vattenvägar eller som gränsmarkörer mellan administrativa områden. Namnen ligger på en betydande sträcka från kusten. Många av namnen betecknar vikar, uddar eller lugnvatten i älvar och utmärkande för platserna är god fisktillgång.



Karta 12. *Gáino*- och *Kainu*-namn i Sverige, efter Korhonen 1987.

Korhonen anser att namnen på *gáino* kan tolkas som gränsmarkeringar på platser där en kustbefolkning mötte en inlandsbefolkning. Eftersom namnen betecknar viktiga fiskeplatser var det kanske fisket som låg bakom kustbefolkningens närvaro på dessa lokaler. De som möttes bör ha varit samer och icke-samer. *Gáino* i samis-

kan betecknar dragrepet till noten men står kanske även för en folkbeteckning. Namnen på *gáino* finns längs de övre loppen på alla huvudälvarna i Norr- och Västerbotten från Umeälven i söder till Kalixälven i norr. Den befolkning som betecknats på dessa lokaler som betecknats med *gáino* kan ha kommit från mynningsområdet av ovan uppräknade älvar. I ljuset av ortnamnen på *gáino* kan kvänernas område ha sträckt sig från Ångermanlands nordgräns och norrut.⁹⁵

- ¹ Jfr *kind, kindning*, 'täljd ända på stock', t.ex. i en timmerknut.
- ² Intervju med Sigfrid Persson, Adak, Malå socken, kassett, sommaren 1989.
- ³ Muntlig uppgift från Peter Skantze, Båtdokumentationsgruppen.
- ⁴ Uppgift från Bertil Bonns, Söderbodan, Kåge.
- ⁵ Intervju med Sigfrid Persson, Adak, Malå socken, kassett, sommaren 1989.
- ⁶ Uppgift från Åke Sandström, Umeå.
- ⁷ Längd över håppenningar för år 1591, landskapshandlingar år 1593, Västerbotten, mikrofilm i Skellefteå folkbibliotek, nr CD 2069.
- ⁸ Steckzén 1955, s. 71-72.
- ⁹ Linnaeus 1975, s. 48.
- ¹⁰ Linnaeus 1977, s. 46-47.
- ¹¹ Linné ger en beskrivning av båten i den första upplagan av lappländska resan som kom ut 1811 på engelska med titeln *Lachesis lapponica or a tour in Lappland 1(-2)*, London. Nedanstående utdrag är hämtat ur Westerdahl 1987, s.65. "Its length was twelve feet [3,6m], breadth five [1,5m], and depth two [0,6m]. The thickness of the edge not more than two lines [1 linje = 1/12 tum, d v s 0,4 cm!]. The four planks which formed each of its sides were of root of spruce fir, each about a span [9 tum, d v s 22-23 cm) broad and four lines [0,8 cm] thick. The two transverse boards or seats were of the branches of the same tree. The seams were secured obliquely with cord as thick as a goosequill".
- ¹² Bouppteckning efter Per Persson i Långvattnet, Norsjö socken, 1802, nr 101. Dito efter Jakob Olofsson i Långträsk, Norsjö socken, 1817 nr 74.
- ¹³ Intervju med Gunnar Westin, Gammelbyns fåbodar, Burträsk socken, född ca 1897. Ett foto på främre delen av en av båtarna är taget 1928 av Ragnar Jirlow. Skellefteå museums fotoarkiv.
- ¹⁴ Berättat av Martin och Rakel Boström, Flakaträsk, sommaren 1989.
- ¹⁵ Intervju med Gunnar Westin, Gammelbyns fåbodar, Burträsk socken, sommaren 1989. Främre delen av båten finns fotograferad 1928 av Ragnar Jirlow. Skellefteå museums fotoarkiv.
- ¹⁶ *Bygdeträsk från Gustav Vasa till 1989*, s. 346-347. Här finns även ett foto på en båt med mast. Dessutom uppgift från Gunda Lundström, Bygdeträskliden, 1989.
- ¹⁷ Uppgift från Hjalmar Boström i Långviken, 1987.
- ¹⁸ Greta eller Lovisa Dahlkvists dagbok 29 maj 1892, i: *Storkågeträsk - Kågedalens pärla* (1995) s. 232.
- ¹⁹ Se även Jakobsson 1974, s. 34.
- ²⁰ Korhonen 1982, s. 44. Citatet hämtat från ULMA (Dialekt- och folkminnesarkivet i Uppsala) 11731, Umeå, A Fällman. Andra båtar var den brednosiga *enabåten* för fiske med en typ av not som saknar kil (ena) och *skötbåten* för strömmingsfiske i havsbandet. Dessutom nämns den *rundspantade självbåten*. Enabåtarna, skötbåtarna och självbåtarna användes i havet - förf:s anm.
- ²¹ Muntlig uppgift från Åke Sandström, Umeå.

- ²² Intervju med Jan-Erik Norberg, Nordansjö, Bjurholms socken, sommaren 1990.
- ²³ Båtbyggare som gör tvådelade håar på 1940-talet är Bertil Lindström i Lillå, Lycksele, Herman Holmberg i Tegsnäset, Vindeln och Nils Sjöblom i Holmön, Vindeln.
- ²⁴ Vilkuua 1969, s. 70-71. Citatet är hämtat från H.G. Porthans gamla svenska översättning från 1790 som finns återgiven i Porthan, 1873. Det område som Ottar refererar till har stora sjöar och kan syfta på Lappland, från Torneträsk i norr till Malgomaj i söder. Om Ottar syftar på Torneträsk så avses sannolikt Torneälvens och Kalixälven långa båt som kunde vara upp till nio meter lång. Om däremot uppgiften syftar på övriga delar av Lappland så avses sannolikt inlandssnipan vilken tidigare hade sömmade bord och som var bärbar.
- ²⁵ Uppgift från Sven Johansson, Skellefteå, 1990.
- ²⁶ På kartan kallas Fräkentjärn för Inre Tväråträsket.
- ²⁷ Se Westerdahl 1987, s. 91, nr 4 - om ett sytt båtfynd från Bjurholms socken utan angiven fyndplats. Det fyndet kan vara identiskt med denna uppgift.
- ²⁸ Fiskmästare Harald Johansson i Norrfors, Umeå, uppger att Nordiska museet tog hand om en notbåt i början av 1960-talet. Vid förfrågan där har man uppgivit att man inte har någon båt från Västerbotten. Även Västerbottens museum fick erbjudande om notbåtar men man var inte intresserad.
- ²⁹ Efter 1940-talet började flottningsbåtar av inlandssnipans modell användas som hjälpbåt, retbåt, vid notfisket i nedre Skellefteälven. Tidigare var både notbåten och retbåten en kinningsbåt. Enligt Åke Lundberg i Degerbyn, var en fördel med inlandssnipan att den lättare gick över timmerbommar något som kinningsbåten hade svårare för.
- ³⁰ Intervju med Valter Thulin, Hedlunda, Lycksele socken, f. ca 1935, sommaren 1989.
- ³¹ Uppgift från Alvar Norberg, Petiknäs, 1989.
- ³² Uppgifter från Torsten Eliasson i Bygdeträskkliden, Burträsk socken. Ett foto av denna typ av stäv finns i Skellefteå museums fotoarkiv, Burträsk socken, Bygdsiljum. En kyrkbåt i Bygdsiljum fotograferad av Ragnar Jirlow 1928.
- ³³ Boupppteckning från Vallen, Lövångers socken, 1750.
- ³⁴ Västerbotten 1928, s. 238-250.
- ³⁵ Boupppteckning efter Barbro Olofsdotter i Hjoggböle 19 april 1802, nr 98, mikrofilm GH 1615. Dito efter Hans Persson i Sjöbotten år 1802, nr 115. Dito efter Jon Johansson 1802, nr 124.
- ³⁶ Uppgift från Vilhelm Nilsson, Drängsmark, 1998.
- ³⁷ Uppgift från Ragnvald Eriksson, Byske, 1998.
- ³⁸ Se not 33.
- ³⁹ Skelleftebygdens insjöbåt finns även i södra delen av Stora Bygdeträsket, det område som före 1606 tillhörde Bygdeå socken. En möjlighet är att utbredningen för Skelleftebygdens insjöbåt hänger samman med förhållanden efter år 1606. En alternativ tolkning är att nuvarande utbredningsområdet för Skelleftebygdens

insjöbåt hör ihop med Bygdeå och Nysätra socknar. Där har man visserligen inte haft Skelleftebygdens insjöbåt under 1900-talet sannolikt för att här finns många små sjöar där ekor har varit lämpligare. Men med största sannolikhet förekom kölbåtar i hela Stora Bygdeträsket före 1606 och sannolikt rörde det sig om Skellefteå insjöbåt. Är detta resongemang riktigt skulle det betyda att Bygdeå och Nysätra hör ihop med ett nordligt område när det gäller båttypers utbredning. En gräns går i så fall mellan Bygdeå och Sävars socknar.

⁴⁰ I boken *Änäset genom tiderna* finns på s. 254 en sjöbåt från Holmsjön vilken på 1920-talet ägdes av häradshövding Rogberg. Det berättas att den skilde sig helt från andra ekor. Båten kan därför ha tagits till sjön från havet. Notisen antyder att ekor var de normala båtarna i sjön. Denna sjöbåt användes som fritidsnöje till skillnad från ekorna i sjön. Eriksson, Stig Axel och Öhlund, Gösta 1997, s. 254.

⁴¹ Ett foto av en flottningsbåt från Vallen finns i *Vallenboken* 1991, s. 74.

⁴² Skellefteå museums fotoarkiv, Burträsk socken, Bygdsiljum.

⁴³ Bouppteckning 1738 och 1755.

⁴⁴ Bouppteckning 1741.

⁴⁵ Arwidsson 1914, s. 97.

⁴⁶ Vikström 1993, 19 s.

⁴⁷ Uppgift från Bertil Bonns, Söderbodan, Kåge.

⁴⁸ Intervju med Anders Lindmark, Nyborg, Jörns socken, sommaren 1989.

⁴⁹ Jakobsson 1978, s. 34-35.

⁵⁰ Intervju med Gustav Stenberg, Rörträsk, Norsjö socken, sommaren 1989.

⁵¹ Intervju med Greta Karlsson, Gallejaur, Arvidsjaur's socken, sommaren 1989.

⁵² DAUM bd 2036.

⁵³ DAUM bd 836.

⁵⁴ Intervju med Joel Persson, Böle, Norsjö socken, sommaren 1989.

⁵⁵ Uppgifter från Ragnvald Marklund f. 1915 i Holmträsk, Norsjö socken och senare bosatt i Bjurträsk. 920830.

⁵⁶ Intervju med Filip Larsson, Träskliden, Norsjö socken, sommaren 1989.

⁵⁷ Korhonen 1982 s. 44.

⁵⁸ Muntlig uppgift från Helge Bergstedt, Skellefteå 1998, född i Burvik.

⁵⁹ Nyström 1931, s. 121.

⁶⁰ Se även Broman 1949, s. 317. Broman beskriver säljakt i Hälsingland i början av 1700-talet: "Med Stång hwilket sker om hösten, då hel mörkt och lungt är, sålunda: 2ne karlar äro uti en liten det til beredd båth, Siäl=**Myndrik** kallad; hwilken måste wara hwit=struken ofwan wattnet, emedan Stenarne i hafsstrenden sådan couleur å den tiden hafwa; De föra på ganska beqwämligt sätt uti en särdeles Nicke [Nicka?] i baak=Stammen, 2ne stänger med sig, den ena om 16 den andre om 18 alr längd". Myndrikar användes även i Malmö hamn under medeltiden för att frakta varor till och från båtar som låg på reddan. Myndriken var närmast en färja. Ursprungligen torde myndrik ha betecknat en båt som paddlades fram. Se Olsen, 1995. s. 151-166. Verbet *mynda* betyder i Österbotten bl.a. 'paddla'. Ordet används vid säljakten

(Ahlbäck & Bonns 1986, s. 107). I Västerbotten betyder *mynda* 'ro en båt med skjutande rodd'.

⁶¹ Sjön-Finträsket intill Gagsmark i Byske socken ligger på gränsen mellan Skellefteå och Piteå kommuner. I den del som tillhör Skellefteå kommun har man haft ekor enligt Östen Lundmark i Gagsmark. På Piteås sida hade man kölbåtar enligt Knut Andersson i Högsböle.

⁶² Intervju med Rune Lundmark, Degerbyn, Skellefteå, 1987.

⁶³ En eka vid Östra Falmark, Bureå socken, har måtten 4,7 x 1,5 m samt har nitade ribbspant. Framspegeln är 65 cm bred och bakspegeln 78 cm. Vid Ostrträsket i Drängsmark, Byske socken, finns en eka med måtten 4,5 x 1,2 m. Den är byggd på bottenbräda med två kölar påsatta. En eka i Kåge, som är byggd i Umeå 1945, har måtten 3,9 x 1,4 m. Borden är sammanfogade av nitar. En eka i Korssjön, Bygdeå socken, har akterspegel och är spetsgattad fram. Ekan är 4,2 m lång och 1,5 m bred. Spanten består av 11 st. smäckra granstavar. Ekan var byggd 1937-39 av Signar Jakobsson i byn och fungerade som en lånebåt och kunde lånas av bybor. Vid Rickleån i Överklinten, Bygdeå socken, finns en eka med måtten 3,9 x 1,4 m. Spegeln i fören är 34 cm bred och akterspegeln 88 cm. I Ängersjö, Hörnefors socken, finns en eka, byggd 1960 av Nils Eriksson som har måtten 4 x 1,3 m. Den är kopierad efter en eka som Magnus Mattsson i Norrbyn gjort. Han var verksam ca 1925-1938 och sålde ekor till byn. I äldre tid fanns endast denna typ av båtar i sjön. Ribbspanten som är av furu har basats vilket inte borden är utan byggaren använde tunt virke. I akterspegeln finns ett urgröpt hål för en vrickåra. I Kassjö i Umeå socken hade man den flatbottnade ekstocken men någon hade köpt en rundbotteneka. I sjön förekom även inlandssnipor. I Stöcksjön och Bjännsjön har man också haft ekor och inlandssnipor.

⁶⁴ Vid östligaste ändan av Lögdasjön, Fredrika socken, ligger två spelekor. Den ena ekan som är byggd före 1918, antingen av Erik Petter Åslund i Lillögda eller också är den köpt från Norge. Den är 5,3 m lång och 1,6 m bred har flat botten, liten akterspegel och stäv i fören. Båten har två bett och åtta självvuxna vränger i två delar. Spelekans uppgift var att varpa timmer från Storaggan som är en vik av Lögdasundsselet. Timret for fel väg här. Den spelade även timmer på Lögdasundsselet. Den andra spelekan är 5,5 m lång och 1,6 m bred, har spegel i bägge ändar. Akterspegeln är 90 cm bred och spegeln i fören 44 cm. Ekan har ett bett. En speleka i Avasjö, Åsele socken, som använts till att spela timmer på Avasjön är 4,8 m lång och 2,1 m bred. Akterspegeln är 115 cm bred och spegeln i fören 97 cm. Håarna och spanten ser ut som hos den sydliga varianten av inlandssnipan. I Norrliden, Degerfors socken, finns en speleka som är använd i Aggbäcken, ett biflöde till Hjuksån. Den torde vara byggd på 1930-40-talen. Ekan är 4,9 m lång och 1,5 m bred. Bägge speglarna är 70 cm breda. Spelekan användes ända fram till 1964 eftersom Aggbäcken var för grund för att köra med motorbåt.

- ⁶⁵ Uppgift från Stig Sandström, Skellefteå museum, vilken gäller Byskeområdet. Helge Bergmark i V. Vännfors, Vännäs socken, har samma uppgift om Kassjöns ekor i Umeå socken.
- ⁶⁶ En man från Skellefteå berättade nyligen att den traditionella vaggan i Västerbotten med längsgående medar kallar han "tulla", som är det gamla dialektordet. Vaggan med medar på kortsidan som är vanliga i Sydsverige har i senare tid kommit till norra Sverige. Den benämner han *vagga* efter riksspråkets ord. Detta kan vara en parallell till ordparet ekstock och eka.
- ⁶⁷ Westerlund 1949, s. 164-167.
- ⁶⁸ Ågren 1971, s. 57-62.
- ⁶⁹ Hallström 1925, s. 50-70.
- ⁷⁰ Ullenius 1932-33, s. 133-143.
- ⁷¹ Andersson 1955, Skellefteå museums klippsamling.
- ⁷² Uppgifter från Stig Sandström, Skellefteå museum, år 1991.
- ⁷³ Uppgifter från Sigurd Arvidsson, Noret, 1987.
- ⁷⁴ Uppgift från Rune Lundmark, Degerbyn, Skellefteå.
- ⁷⁵ Brev 1998-10-28 till Åke Sandström, Umeå, från Erland Jonsson, Lövlund, Bastuträsk. Ett tack till Åke Sandström för uppgiften.
- ⁷⁶ Skellefteå dombok, urtima ting 24 augusti 1741.
- ⁷⁷ Detta är ett område som kräver vidare forskning.
- ⁷⁸ Ågren, Per-Uno 1964.
- ⁷⁹ Uppgift från Knut Andersson, Högsböle, Piteå socken.
- ⁸⁰ Belägg finns från Norrfjärdens socken DAUM 3944 och Nederkalix DAUM 2886 (ULMA 22949). Brev från Angelica Lindgren Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå (DAUM), 10 november 1998.
- ⁸¹ Westerdahl 1987 s. 10-18.
- ⁸² Westerdahl 1987 s. 65-66.
- ⁸³ Korhonen 1982 s. 83-84.
- ⁸⁴ Korhonen 1982 s. 16-21.
- ⁸⁵ Korhonen 1982 s. 40-41.
- ⁸⁶ Korhonen 1982 s. 106-112. Ett annat finskt låneord som försvunnit i Skellefteområdet är *kolk* som nämns i skattehandlingar under 1500-talet. I dag benämns sättet att dra not med två båtar ute på älven för *bonötning*.
- ⁸⁷ Baudou 1992, s. 145-156.
- ⁸⁸ Westerdahl 1987, s. 36-47.
- ⁸⁹ Forssel 1995, s. 41-44.
- ⁹⁰ Skellefteå dombok 1713, 17r-18r. Notis i Höijers arkiv, under ämnesordet Klockare och organister, Forskningsarkivet i Umeå.
- ⁹¹ Korhonen 1982 s. 214 har följande redogörelse för ordet *äsping*: Båttermen *äsping* av *asp* (Hellquist 1948:37, 1448) förekommer i flera med svenskan besläktade språk (Jóhannesson 1956:982). Det betecknar ursprungligen en liten båt för rodd eller segling. Förutom som term för en mindre roddbåt ('beiboot', Vries

1962:106) på större fartyg kom ordet äsping även att knytas till båtar av betydande storlek (Söderwall 1900-1918 II:1153). Hur de ursprungliga nordiska äspingarna varit gjorda vet vi inte. Beteckningen syns utsäga att de gjorts av asp, men ingenting tyder på att de varit urholkade aspstockar med utvidgade sidor. Troligen grundar sig beteckningen på att båtens bord var av aspträ. Det är om urholkade stockbåtar med utvidgade sidor, som jag här brukar ordet äsping. Den betydelsen hade ordet redan hos Schroderus: Haapia - - - Esping (Schrod 33; jfr 2.2.1). De nordiska äspingarna var däremot klinkbyggda snipor.

⁹² Söderlind 1986, s. 94. Nordlander 1905, s. 332-333.

⁹³ Gallén 1968, s. 137-138. Brevet finns i Finlands medeltidsurkunder, V, nr 4286.

⁹⁴ Dock brukar Nysätra föras till nordvästerbottniska mål, här finns bl.a. långt *a* bevarat. Men i flera sammanhang har Nysättramålet motsvarigheter söderut vilket inte är förvånande eftersom Nysätra tidigare var en del av Bygdeå socken.

⁹⁵ Om detta namnelement (det nordiska **geih-*) se Lars-Erik Edlund om Genenamet i Festskrift till Lars Hellberg 1997.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

OTRYCKTA KÄLLOR

Inventeringen av äldre bruksbåtar i Västerbotten 1989-90. Intervjuer under båtinventeringen. Anteckningarna förvaras på Skellefteå museum och Västerbottens museum

Intervjuer sommaren 1989:

Martin och Rakel Boström, Flakaträsk, Lycksele socken. Torsten Eliasson i Bygdeträskliden, Burträsk socken. Tage Johansson i Övre Ekorselet, Degerfors socken. Greta Karlsson, Gallejaur, Arvidsjaurs socken. Filip Larsson, Träskliden, Norsjö socken. Anders Lindmark, Nyborg, Jörns socken. Konrad Lindström i Lycksele. Östen Lundmark, Gagsmark, Byske socken. Konrad Marklund, Myckle, Skellefteå socken. Alvar Norberg, Petiknäs, Norsjö socken. Joel Persson, Böle, Norsjö socken. Sigfrid Persson, Adak, Malå socken. Gustav Stenberg, Rörträsk, Norsjö socken. Valter Thulin, Hedlunda, Lycksele socken. Gunnar Westin, Gammelbyns fäboddar, Burträsk socken.

Intervjuer sommaren 1990:

Helge Bergmark, V. Vännfors, Vännäs socken. Harald Johansson, Norrfors, Umeå socken. Sven Johansson, Skellefteå. Jan-Erik Norberg, Nordansjö, Bjurholms socken.

Intervjuer rörande båtar i Västerbotten, förvarade i Ulf Lundströms arkiv:

Sigurd Arvidsson, Noret, Lövsångers socken, 1987. Hjalmar Boström, Långviken, Skellefteå socken, 1987. Åke Lundberg, Degerbyn, Skellefteå, 1987. Rune Lundmark, Degerbyn, Skellefteå, 1987. Ragnvald Marklund, Bjurträsk, Norsjö socken, 1992. Stig Sandström, Skellefteå museum, 1991.

Muntliga uppgifter:

Knut Andersson, Högsböle, Piteå, 1998. Helge Bergstedt, Skellefteå, 1998. Bertil Bonns, Söderbodan, Kåge, 1998. Ragnvald Eriksson, Byske, 1998. Vilhelm Nilsson, Drängsmark, 1998. Sven Nyberg, Nedre Svedjan, Älvsbyn, 1998. Åke Sandström, Umeå, 1998. Peter Skanse, Båtdokumentationsgruppen, Uddevalla, 1989.

Bouppteckningar:

Lövsångers tingslag, bouppteckningar 1731-64, bouppteckning 1738 efter Jon Mikaelsson i Mjödvattnet, nr 8. Dito efter Erik Zackrisson i Ljusvattnet 1741, nr 49. Dito efter Christier Andersson i Vallen 1750, nr 75. Dito efter Margareta Zackrisdotter i Mjödvattnet 1755, nr 86. Mikrofilm GH 1475.

Skellefteå tingslag, bouppteckning, efter Barbro Olofsdotter i Hjoggböle 19 april 1802, nr 98. Dito efter Per Persson i Långvattnet, Norsjö socken, 1802, nr 101, dito efter Hans Persson i Sjöbotten, 1802, nr 115, dito efter Jon Johansson i Blåfors, Byske socken, 1802, nr 124, Mikrofilm GH 1615. Bouppteckning efter Jakob Olofsson i Långträsk, Norsjö socken, 1817 nr 74. Mikrofilm GH 1620.

Brev:

Till Åke Sandström 1998-10-28 från Erland Jonsson, Lövlund, Bastuträsk.
Från Angelica Lindgren, Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå, 10 november 1998.

Arkiv:

Riksarkivet, Kammararkivet, Landskapshandlingar Västerbotten 1593, längd över håppenningar för år 1591, Mikrofilm i Skellefteå stadsbibliotek, nr CD 2069.

Svea hovrätt, renoverade domböcker, Västerbottens län, häradsrätterna, Skellefteå tingslag 1713 17r-18r. Mikrofilm CD 1311. Urtima ting 1741. Mikrofilm CD1314.

Otryckta skrifter:

Vikström, Håkan, *Rekonstruktion av båten från Verkträsket*, uppsats i professor Siiriäinenens seminarium våren 1993, Åbo 1993.

Ågren, Per-Uno, *Bidrag till studiet av det folkliga båtskicket i övre Norrland*, Stockholm 1963. (Stencil).

LITTERATUR

Ahlbäck, Olav och Bonns, Bertil, "Båtar och båttyper i Kvarkens båtmuseum", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförbunds årsskrift* 1986. S. 98-107.

Andersson, Axel: Stämmingsgården II, i: *Norra Västerbotten*, 20 augusti 1955, Skellefteå museums klippsamling.

Arnemark — vår hembygd. Piteå 1985.

Arwidsson, I., "Om ljustring av lax", i: *Svensk fiskeritidskrift* 1914:4.

Baudou, Evert, *Norrlands forntid — ett historiskt perspektiv*. Umeå 1995.

Baudou, Evert, "Ortnamn och nordliga kulturprovinser under järnålder och medeltid", i: *Tre kulurer* 3. Umeå 1986.

Berggren, Åke, *Fisket i Piteå: 1 Från medeltid till tidigt 1900-tal*. Piteå 1995.

Bonns, Bertil, "Bruksbåtar vid Norra Kvarken", i: *Människor och båtar i Norden*, Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Stockholm 1998.

Bouppteckning efter bonden Jon Andersson i Uttersjön, Lövångers socken, år 1819, i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsskrift* 1928.

Broman, Olof Johannes, *Glysisvallur och öfriga skrifter rörande Helsingland [1700-t.]*, 1, 1949.

- Bygdeträsk från Gustav Vasa till 1889*. Bygdeträsk 1990.
- Christensen, Arne Emil, *Fra vikingskip til motorsnekke*. Oslo 1966.
- Christensen, Arne Emil, "Norsk småbåtstradisjon", i: *Människor och båtar i Norden*, Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Stockholm 1998.
- Drake, Sigrid, *Västerbottenslapparna under förra häften av 1800-talet: etnologiska studier*. Lapparna och deras land VII. Stockholm 1918.
- Eriksson, Stig Axel och Öhlund, Gösta, *Ånäset genom tiderna*. Ånäset 1997.
- Eskeröd, Albert, *Båtar: från ekstock till trälare*. Stockholm 1970.
- Fjellström, Phebe, "Det nordliga rummets nätverk och kulturella samband sett ur ett etnologiskt perspektiv", i: *Botnia: en nordsvensk region*. Höganäs 1994.
- Forssell, Henry, *Mekrijärvibåten: en studie i tidig klinkbyggnadsteknik*. Båtar — skrifter utgivna av skärgårdsmuseet 2. Borgå 1995.
- Gallén, Jarl, *Nöteborgsfreden och Finlands medeltida östgräns*, 1. Svenska litteratursällskapet i Finland 427:1. Helsingfors 1968.
- Gustafsson, Peter, "Kring en Viklundsbåt", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförbunds årsskrift* 1986.
- Hallström, Gustaf, "Uttriggade kanoter i Sverige?", i: *Fornvännen* 1925.
- Hasslöf, Olof, "Båtar med täljda bord", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsbok* 1953.
- Hasslöf, Olof, "Arkeologiska båtfynd och levande tradition", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsbok* 1958.
- Hogguér, von, *Vildmarksliv i Lappland*. Stockholm 1928.
- Högberg, Osvald, "Fiske i Luleå skärgård", i: *Svenska landsmål och svenskt folkliv* 1926. Uppsala 1927, s. 5-46.
- Jakobsson, E., "Båtar och notrep", i: *Liten historik om Norsjöbygden*, Norsjö 1974.
- Jakt och fiske: nordiskt symposium om livet i en traditionell jägar- och fiskarmiljö från förhistorisk tid fram till våra dagar*. Luleå 1975.
- Johansson, Carl, *Mujto: minnen från jägar- och fiskartiden och den gamla renkonstens dagar*. Skrifter utgivna av dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå, serie C folkminnen och folkliv 5. Umeå 1989.
- Julku, Kyöstu, *Kvenland — Kainuunmaa*. Uleåborg 1986.
- Korhonen, Olavi, "Natur och näringar på platser med Gáino- och Kainonamn i Sverige", i: *Nordkalotten i en skiftande värld — kulturer utan gränser och stater över gränser: etnologica, philologica*, red. Kyösti Julku, *Studia historica septentrionalia* 14:2. Rovaniemi 1987.
- Korhonen, Olavi, *Samisk-finska båttermen och ortnamns-element och deras slaviska bakgrund*. Skrifter utgivna av Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå, serie A dialekter nr 3. Umeå 1982.
- Lindgren, J.V., *Ordbok över Burträskmålet*, skrifter utgivna genom landsmålsarkivet i Uppsala, ser. A:3. Uppsala 1940.
- Linnaeus, Carl, "Flora lapponica", i: *Linné i Lappland*, en antologi sammanställd av Bertil Gullander. Stockholm 1977.
- Linnaeus, Carl, *Lapplands resa år 1732*. Stockholm 1975.
- Lundström, Ulf, *Bönder och gårdar i Skellefteå socken 1539-1650*, Kulturens

- frontlinjer 3. Umeå 1997.
- Nikkilä, Eino, "En satakundensisk äspling", i: *Folkliv: acta ethnologica et folkloristica europaea*, 11. Kungl. Gustav Adolfs akademien. Stockholm 1947.
- Nordlander, Johan, "1543 jordha boocken wthaaft Westhrabotten", i: Nordlander, Johan, *Norrländska samlingar: första serien 1-6*. Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet 14, ny utg. Umeå 1990.
- Nyström, Carl H., "Bure kloster", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsskrift* 1931.
- Olsen, Olaf, "Malmö — a medieval harbour-town without a harbour", i: *Shipshape: essays for Ole Crumlin-Pedersen : on the occasion of his 60th anniversary February 24th 1995*, edited by Olaf Olsen, Jan Skamby and Flemming Rieck. Roskilde 1995.
- Porthan, H.G., *Porthans skrifter i urval*, utg. af Finska Litteratursällskapet V. Helsingfors 1873.
- Steckzén, Bertil, *Västerbottens regementets officerare till år 1841*, [Boden] 1955.
- Sandström, Åke, "Båtar och båtbyggare på Holmön", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförbunds årsskrift* 1986.
- Storkågeträsk — Kågedalens pärla*. Skellefteå 1995.
- Sundqvist, Lennart, "Kinningsbåtar", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförbunds årsskrift* 1980.
- Söderlind, Staffan, "Birkarlarna", i: *Fenix* 1986:3.
- Ullenius, Gunnar, "Ekstock eller båtflotte?", i: *Norrboten: Norrbottens läns hembygdsförenings årsbok* 1932-33.
- Vallenboken*, redaktör Sivert Ceder. Skellefteå 1991.
- Westerdahl, Christer, "Båtar och transportzoner i Norden", i: *Människor och båtar i Norden*, Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Stockholm 1998.
- Westerdahl, Christer, "Ett sätt som liknar dem uti theras öfriga lefnadsart": om äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering. Skrifter utgivna av Johan Nordlandersällskapet 11. Umeå 1987.
- Westerlund, Ernst, "Stockbåten från Lillträsket" i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsbok* 1949.
- Vilkuna, Kustaa, *Kainuu — Kväntland: ett finsk-norsk-svenskt problem*, Acta Academiae Regiae Gustavi Adolphi XLVI. Uppsala 1969.
- Ågren, Gösta, *Hammarbandet: en bok om Österbottens allmogebåtar*. Vasa 1975 (nyutgåva 1998).
- Ågren, Per-Uno, "Båttyper i skärgården", i: *Levande skärgård: en bok om farvattnen kring Luleå*. Luleå 1964.
- Ågren, Per-Uno, "Om båtar och båtbyggeri i Västerbotten", i: *Västerbotten: Västerbottens läns hembygdsförenings årsskrift* 1971.

BILAGOR

BILAGA 1

Kungliga sekreteraren, sedermera kanslirådet Johan Elers (1730-1813) utsände på 1780-90-talen frågelistor om vägar och fick svar från kronofogdar m fl. För övre Norrland blev det dock mest hopplock från olika håll, t. ex. Hülphers. Materialet finns på Uppsala universitetsbibliotek. Nedanstående utdrag om båtar har dock ingen källuppgift så det kommer troligen från kronofogdar eller andra sagesmän. Per André i Skellefteå har skaffat kopior på det som rör Skellefteå i hopp om uppgifter om Nasafjällsvägen, men inget fanns därom. Däremot detta om båtar, under rubriken "vägar", och torde avse hela lappmarken.⁹⁶

kyrkorne och de uptagne Grufvorne emellan, hvilcka, såsom egenteligen löpande öfver Berg, Måssar och Kjärr, icke annorlunda, än ridande och gående kunna nyttjas; communicationen befordras derfor i Landet mäst, när barmark är, med Båt, Sjöar och Strömar utför, hvilken färd kallat Ström eller Båt fart och värckställer med därtill på eget sätt inrättade Farkoster, Tre, bördings Båtar kallade, byggde på Klink, med tre Bol, eller bräder i högden och Skarpt upskutit Bröst, brede två alnar midt på, men vid främsta Rodden något bredare, äfvensom midt på och länge; ifrån 5 till 6½ alnar, bärande minst 6 Skeppund. Ut i strida Strömen ror och stakar desse Båtar ömsevis fram, så väl med för- som Bak-stammen; hvilken ock är Spetsigt bygd och sammanfogad, af dertill inöfvade personer, eller Styrmän, som derfor tillgodo njuta förskillede förmåner, äfvensom för det, att de uti dena Konst andre undervisa och inöfva (a). (a) om Båtfarten i Kemi Elf Se Vogeliu afhandling Åbo 1755. Om Norländska Båtfarten Pat: Säll: Handl: för år 1779 pag 37. Götheborgs allehanda år 1782 No 78.

Beskrivningen passar in på den lilla inlandssnipan, som troligen var bärbar, vilken i slutet av 1700-talet alltså skulle göras av tre bord, vara 118,5 cm bred, 296 - 385 cm lång och har ca ett tons lastförmåga.

BILAGA 2

Ur Hjoggböle byarkiv, handlingar rörande storskiftet (1796?), Folkrorelsearkivet i Skellefteå. Renskrivning av Peter Gustafsson.⁹⁷

Skiften ägorne delte blifwit, finnande ytterligare Afwittrings Rätten att Hjoggböle bönderne för theras långa och beswärliga wäg till kyrkan och afsättnings stället hälst sommartiden efter träskens och älfwens flere krökningar och ther warande forsar och dels hindras dels försumma mycket arbete å then wägen wid hemmansbruket med warornes utforslande till afsättningsstället dels och till Gudstjenstens bewistande i thy the med mycken kostnad

nödgas hålla båtar å flere ställen wid strömmarne, innan the kunna komma öfwer Fahlmarks träsket till Långwiken, thärifrån the med Kjärr färdas till kyrkan, och til the öfwer wilda skogslandet ifrån Hjåggböle måste låta föra theras hästar och åter efter än swårare wäg Transportera tjäran siöledes till forsen och så öfwer landet thär nedanför samt widare till Fahlmark och thär efter wägen öfwer åkren nedanföre thärwarande strömmen samt therifrån öfwer Fahlmarksträsket till Forshemmanet och så öfwer en thär warande landsträcka nederom forsen och så thärifrån efter älfwen och Bodträsket till then så kallade Båtewiken och thärifrån öfwer landet nästan en fiärdedels mil till Ytterwiksfiärden eller Lastage platsen hwarigenom en myckenhet dagswårken årligen till hemmanens upphjelpande förloras, tå i thet stället wäg till Sockne Kyrkan och thärwarande afsättnings stället genast ifrån Wästerböle by efter godt wägaland till Rafwalsträsk by å ther warande Burträsk wägen utan särdeles stor kostnad kunde uptagas, hwilket Afwittrings Domstolen till Landtbrukets uphjelpande jordägarna till någon uppmuntran förestälte.

BILAGA 3

Bouppteckning 1817 efter Jacob Olofsson i Långträsk, Norsjö socken. Notisen visar att man under 1800-talet hade båtar i många sjöar i inlandet. Dessa sjöar är ganska stora och möjligen har bärbara båtar använts mellan små sjöar. Det framgår inte var de två bättre båtarna brukades.

Utdrag: 2 st bättre båtar 3 riksdaler 16 skilling, 1 båt i Storträsket 1 RD, 1 båt i Sikträsket 1 RD, 1 båt i Bastuträsket 20 sk, 1 båt i Rödningen 16 sk, 1 träsknot 9RD, 1 träskena 2RD, 8 st trångare nät å 32 sk 5RD 16 sk, 8 st rommare [med större maskor, än det förra] å 24 sk 4rs, 12 st gäddnät å 12 sk 3rs, 7 st sämre å 6 sk 42 rs, 3 st stång och siknät å 32 sk 2rs, 3 st rommare å 24 sk 1rs, 24 sk.

BILAGA 4

Brev i Skellefteå museums arkiv från J. Jonsson i Medle. Brevet verkar vara ett svar på ett upprop från Petrus Silfverbrand vilken samma år skrev en uppsats om svenska flottningsbåtar. Brevets underskrift är något svårläst men skulle kunna vara Jonas Jonsson i Medle, som enligt Herbert Bergquist i Medle, först var förman i flottningen och sedan blev flottningsinspektör. Hans far Ola Jonsson var också flottningsinspektör. F. ö. har Jonas Jonsson medverkat i Malå sockens hembygdsbok och bl.a. skrivit om flottningen. Uppgiften att kinningsbåten uppkom när fiskebåten byggdes om till flottningsbåt verkar inte vederhäftig. Troligen byggdes kinningsbåten om för att passa flottningskrav.

Får beträffande flottningsbåtar från den tid timmerflottning började i Skellefteå älv till 1935 anföra följande. När timmerflottning för första gång utfördes i Skellefteå älv användes endast enskilda båtar vilka egentligen voro avsedda för fiske, flottning förekom då endast från Krångfors och ner till sågverken. När flottningen mera regelbundet kom i gång så tillverkades speciella flottningsbåtar, den nämnda båten fick då tjäna som modell. Den båttyp som uppkom var s.k. "Kinningbåtar". Dessa tillverkades, botten av en grov stock varur även stävorna utformades, båtens botten var i det närmaste plan, sidorna tillsattes av bräder i det närmaste vinkelrätt mot botten, spant tillverkades av granrötter och en rodd insattes. Beträffande båtens botten övergick man efter någon tid från att tillverka den av en stock utan dem började använda bräder i stället endast stävorna formades till ur stockar, de streckade linjerna å skissen ange de olika delarnas form när man övergick till denna tillverkningsform. Formen förblev under hela den tid denna båt användes oförändrat.

Omkring 1865 blev ovannämnda båt undanträngd av den nu brukliga typen, vilken kom från fjällälvarna i Arjeplog (enligt en del uppgifter var det norrmän som först tillverkade dessa båtar där). Denna båttyp har under årens lopp undergått avsevärda förändringar, bland annat har båten som ursprungligen var en speciell forsbåt, givits en lämpligare form som arbetsbåt, men båtens egenskap av forsbåt har så långt det varit möjligt bibehållits.

Denna sistnämnde båt tillverkas av 17 mm furubräder, spant av 30 mm furubräder förutom i stävorna där spant av granrötter insattes, köl av krokvuxna furor i respt. stävar men i båtens mitt av en i det närmaste rak sparr, kölens grovlek är på insidan 100 mm men under båten 50 mm. Skotar av 25 mm bräder. Årtullar av furu, till fäste för åran användes vridna björkvidjor, åror av gran.

Skissen föreställer den största flottningsbåt som användes i Skellefteå älvs huvudvattendrag. Beträffande sjöar och andra bivatten äro båtarna mindre men formen är gemensam för hela flottleden. Försök ha gjorts med andra båttyper i Skellefteå älv men av de försökte modellerna ha samtliga visat sig underlägsna den nu beskrivna båttypen.

Medle den 18 jan.1935
Högaktningsfullt
J. Jonsson

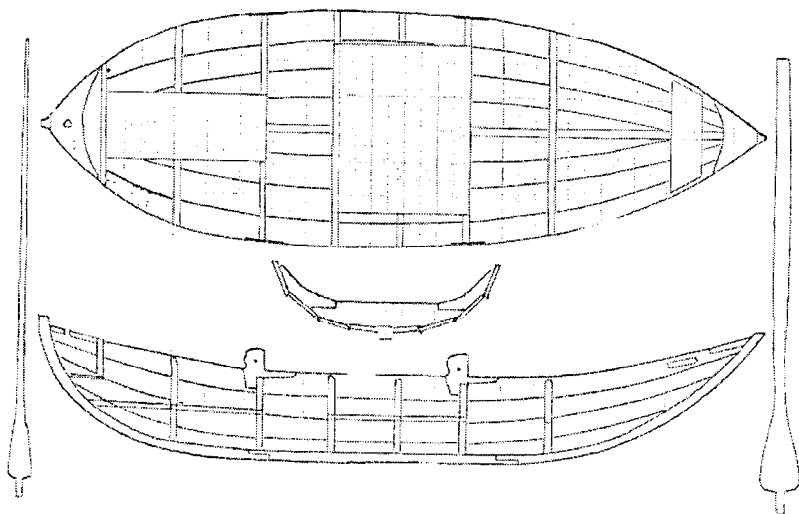


Fig. 12. Skiss över flottningsbåt i Skellefteå älv 1935

BILAGA 5

Sigrid Drake skriver om båtar i Västerbottenslapparna under förra häften av 1800-talet (1918). Här ett urdrag:

Långa grantågor brukas att sömma båten; åt ett bräde kunna åtgå 7 à 8 veddeh [rotgrenar]; de lägga bräderna inpå varandra (Å. 58). *Vedden vintz kåret* [sy båt med rotgrenar] (Å. 214). *Njuomah*, båtbräder (Å. 82; R.L. 309).

Vints, båt, i synnerhet den som bäres, göres av granbräder för lätthetens skull, men är svag; granen klyves i fyra delar, sedan var del i bräder; tallen klyves genast i 6 bräder; *jälle våda*, som har högt bord (Å. 56). En båt tillverkas på fyra dagar; helt och hållet av granved, såsom lättast, för sin lätthet kullriga (*kubbmares*); bruka spik, vartill 300 stycken åtgå; har 4 vränger, två mitt på, en fram, en bak, av gran; breda, för att kunna bäras; man lägger in årorna och båten bäres å dem å ena eller bägge axlarna; genom vrängernas bredd tar ej båten åt huvudet; en karl kan tillika bära 5 nät; räcker 15 à 16 år; gjordes sommarn för att de under sitt arbete skulle kunna få vara ute; 4 à 5 aln. långa; drar 3 à 5 personer (D. Å. 150). Deres baade ere ganske smaa, saa de baer ej stort mere end 2 menniker og lit tøjje - - - ganske flakke neden under og uden kiöl, - - - er neden under bygt saadanne at kun en kand roe i dem, roersrommet er nesten mit i, den er noget bred bag till men gaaer smal frem ad med en stevne. - - - deres baade ere meget lette at roe. De hugge sig tynde deler av fyretrae omtrent en finger tyk, som de bygge deres baade av, tillforne brugte de at feste deler i baaden med sterke sener, men nu bruge de over alt jern-söm (1733:7).

Belägg på flottningsbåtar av inlandssnipans modell: En flottningsbåt från Ångermanälven, som finns i Björksele i Åsele socken, är byggd på 1940-talet på båtbyggeriet i Rossön. Båten är 4,6 m lång och 1,5 m bred och har granspjälor som skydd över skarvarna mellan borden. Sittbräda saknas uppe i båten utan man sitter på bottenskottar i för och akter. Båten har en rodd och håarna är tvådelade. Den liknar inte den sydliga varianten av inlandssnipan utan mera den nordliga varianten. En flottningsbåt som finns i Svedjan, Åsele socken, är 4,7 m lång och 1,4 m bred. Båten är byggd på 1950-talet i Rossön. Till skillnad från de övriga stora älvarna i länet har Ångermanälvens flottningsbåtar endast en rodd. När det gäller flottningsbåtarna som använts på och vid Ångermanälven så har man experimenterat en hel del med nya modeller. Många av de nya modellerna har tänkts ut av flottningsinspektör Oscar Henriksson. Under en del av 1950- och 1960-talen prövade man med en kortare flottningsbåt på Ångermanälven. En sådan båt som finns i Svedjan, Åsele socken, är 4,2 m lång och 1,4 m bred. I bäckflottningen använde man en liten inlandssnipa som spelbåt. En spelbåt som finns vid Torvsjö kvarnar är 4,6 m lång och 1,4 m bred. Båten som är byggd på båtbyggeriet i Rossön under slutet av 1940-talet, ansågs lämpligare än spelekorna i bäckflottningen.

I Volmsjöbäcken mellan Fetsjön och Lanaträsket användes flottningsbåtar byggda av Alfred Persson i Tallsjö mellan åtminstone 1930-talet och fram till 1959-60 då flottningen lades ner. I bäcken användes 10 båtar. En båt som användes i bäckflottningen skulle vara lättare eftersom man skulle kunna dra den över land om det inte gick ta sig fram i bäcken. Enligt uppgift av Kjell Sandström i Trehörningsjö i Åsele socken, användes hans båtar också i Gigån. Sven Hansson i Yxsjö uppger att Edvard Larsson i Tallboberg byggde flottningsbåtarna på Gigån före 1940-talet.⁹⁸ Dessa vattendrag tycks vara de enda i Åsele och Fredrika socknar där den sydliga varianten av inlandssnipan har använts som flottningsbåt, Flärkån undantagen. En flottningsbåt som använts i Volmsjöbäcken finns kvar i Trehörningssjö. Den är 4,8 m lång och 1,2 m bred samt har en rodd. Håarna har en kraftig underdel som sätts fast från utsidan av båten. Tidigare hade man ett lösgolv i botten på vilket man förvarade ryggsäckar och kontar. Man hade ingen sittbräda uppe i båten utan man satt på bottenskotten i för och akter. I aktern hade man en stävbräda. I Yxsjö finns en båt bevarad som använts i flottningen på Flärkån, byggd på 1940-talet av Alfred Persson i Tallsjö. Den är 4,7 m lång och 1,3 m bred. Båten har en rodd och håarna har en kraftig underdel vilka satts fast från utsidan. Uppe i båten finns en sittbräda, möjligen har den satts dit efter man slutat använda båten som flottningsbåt. Det översta bordet är satt innanför det näst översta. I Ytterrissjö finns en båt som troligen är använd i flottningen på Flärkån. Båten som troligen är byggd av Lycksele båtbyggeri tillhör den nordliga varianten av inlandssnipan. Möjligen gick man över till att köpa båtar från Lycksele sedan Alfred Persson dog 1957. Båten är 4,6 m lång och 1,4 m bred, har limmade stävar, bottenskott som sittplatser, ett par tvådelade håar.

I Lögda i Fredrika socken, finns en båt som använts i flottningen på Lögdeälven. Båten som är byggd på båtbyggeriet i Storuman år 1955 är 4,5 m lång och 1,4 m

bred. Den har en rodd med tvådelade håar samt har bottenskott som sittplatser. Båten som tillhör den nordliga varianten av inlandssnipan har självvuxna stävar. Set Jonsson i Lögda uppger att tidigare var flottningsbåtarna på Lögdeälven smalare samt hade låga vränger och sittbänk uppe i båten. Den gamla flottningsbåten skulle sålunda tillhöra den sydliga varianten av inlandssnipan. Valentin Brodin i Hörnefors uppger att fadern Adolf Brodin (1875-1958) byggde flottningsbåtar till Lögdeälven. Han byggde sina båtar enligt den sydliga varianten. Fram till 1930-talet byggdes flottningsbåtarna av Erik Petter Åslund i Lillögda. Han märkte sina båtar EPÅL. I Karlsbäck i Bjurholms socken finns en flottningsbåt från Lögdeälven som är byggd på 1960-talet av Lycksele båtbyggeri. Båten som är 4,6 m lång och 1,5 m bred har en rodd med tvådelade håar, två bottenskott i mitten av båten och ett akterskott samt en stävbräda i aktern. Stävorna är limmade. Flottningen på Lögdeälven upphörde 1968.

På Öreälven har man alltid haft flottningsbåtar som tillhör den nordliga varianten av inlandssnipan. I Kvarnfors vid Örträsk finns två flottningsbåtar byggda på 1920-talet av Karlssons i Tallträsk, Lycksele socken. Ena båten har måtten 5,2 x 1,5 m och den andra 4,9 x 1,5 m. Bägge båtarna har två naturvuxna håar och bottenskott som sittplatser. Stävorna är skruvade mot kölen. Möjligen kan den kortare båten vara från 1930-talet. I äldre tid hade flottningsföreningen få båtar men under 1930-talet blev det behov för flera båtar. Bröderna Karlsson i Tallträsk fick svårt att få fram tillräckligt antal båtar. En flottningsbåt kunde hålla 3-4 år. Flottningsföreningen hade båtar med både en och två roddar. Under senare år blev det mest *enroddare*. En flottningsbåt i Vitvattnet, Bjurholms socken, är byggd 1942 av Lycksele båtbyggeri. Båten som har måtten 4,6 x 1,4 m har ett par håar och limmade stävar. I Hummelholm i Nordmalings socken finns två flottningsbåtar byggda på 1950-talet av samma byggare. De har måtten 4,6 x 1,4 m. Ena båten har två roddar medan den andra har en. Möjligen är båten med en rodd en förmansbåt. Enligt uppgift hade flottningsbåtarna på Öreälven i regel två roddar. En flottningsbåt från biflödet Vargån som finns i Vargträsk, Lycksele socken, har måtten 4,9 x 1,5 m. Båten som är byggd på 1940-talet av Lycksele båtbyggeri hade ursprungligen två roddar.

En flottningsbåt vid Backens kyrka vid Umeälven har måtten 4,8 x 1,4 m. Båten som troligen är byggd på 1950-talet har två roddar med tvådelade håar, limmade stävar som tränarats mot kölen, tre bottenskott och en *stävbräda*, dvs. en bräda tvärs över stäven inne i båten, avsedd som stöd för flottarens knä. Den har fyra vränger av bräder och tre vränger av ribb i fören. En flottningsbåt i Klabböle, Umeå socken, som byggts av Gunnar Holmberg i Sorsele på 1960-talet har måtten 4,6 x 1,5 m. Folke Norman i Klabböle har till Sture Jonsson uppgivit att Umeälvens flottningsbåtar var mindre och hade lägre sidor än Vindelälvens båtar. På Umeälven var det större och längre vågor än på Vindelälven där vågorna var kortare och snabbare. Där krävdes större båtar med högre sidor för att klara forsarna. En privatbåt som användes i uthållningen vid Betsela i Lycksele socken, har måtten 4,7 x 1,4 m. Båten som är byggd av Fritiof Fransson i Betsela i början av 1940-talet, har två roddar med självvuxna håar. Stävorna är tränarade mot kölen. På 1940-talet gjordes flottningsbåtarna på flottningsföreningens båtbyggeri i Storuman. Tidigare var båtarna mindre

i Umeälven och många klagade på att båtarna hade lätt för att tippa i forsarna. Åren 1940-42 kom det större båtar. Även Harald Fjällström i Kattisavan gjorde båtar åt flottningsföreningen.⁹⁹ Under de sista åren av flottningen på Umeälven gjordes båtarna av Lindströms båtbyggeri i Lycksele. En flottningsbåt från biflödet Arvån som finns i Arvträsk är byggd av Lycksele båtbyggeri på 1940-talet. Båten som har en rodd har måtten 4,8 x 1,5 m. Lycksele båtbyggeri byggde annars endast flottningsbåtar till de mindre älvarna och biflödena. En båt från biflödet Byssjan från samma tid och av samma byggare har måtten 4,6 x 1,4 m.

En flottningsbåt använd på Vindelälven från Hjuken i Degerfors socken som troligen är byggd av Viktor Brannemo i Norra Fjällnäs i Sorsele socken på 1940-talet, har måtten 5,2 x 1,6 m. Den har två par naturvuxna håar, ett avbalkat utrymme i fören som kallas *köket* där mat och kokattiraljer förvaras. I bottenskottarna har man gjort en urgröpning för att rymma en hink eller mjölkhämtare. Stävarna är tränarade mot kölen. En flottningsbåt av samma byggare i Övre Ekorrssele från 1956 har tvådelade håar men har fortfarande tränarade stävar. En flottningsbåt från Kamsjö i samma socken har måtten 5,4 x 1,6 m. Den är troligen från 1950-talet. En båt från Ekorrssele har måtten 5 x 1,5 m. En flottningsbåt från Stenträsk som troligen är från 1920-talet har måtten 5,1 x 1,6 m. I Rödånäs i Umeå socken, finns en båt som använts i uthållningen på Vindelälven. Den är byggd av Gunnar Holmberg i Sorsele på 1940-50-talen och har måtten 4,8 x 1,5 m. Den är mindre och smäckrare än de båtar som användes i långflottningen. I samma by finns en flottningsbåt, byggd i Sorsele 1939-40, med måtten 5,1 x 1,6 m. Båten har en stävbräda i aktern, har två roddar med tvådelade håar, "kök" i fören, två snedställda bräder i mitten vid bottenskotten där man ställde kontar och ryggsäckar, skårer på mittskotten så att bakroddaren inte skulle bli blöt i baken samt två rundade utskärningar i mittskotten för att ge plats till mjölkhämtare. Man köpte mjölk hos bönderna. Lagbasarna på älven hade båtar med en rodd. Man har även provat båtar i älven byggda på båtbyggeriet i Storuman. Dessa stora båtar som upplevdes klumpiga var byggda för Umeälvens behov och ansågs inte vara bra i Vindelälvens forsar. Vindelälvens båtar var i regel gjorda i Sorsele och var ansedda som goda strömbåtar. Fjällborna från Sorsele var också ansedda som duktiga flottare.¹⁰⁰ På 1940-talet förekom två typer av flottningsbåtar i Vindelälven. Den första typen kallades *Abraham Persbåten* och byggdes av Abraham Persson i Måskenaive i Sorsele socken. Den var mera utlagd i botten, dvs. mera flatbottnad samt rundad i sidan. Båten var lämplig i forsarna. Kölen var inte framträdande utan låg. Båten som var större än den andra båttypen, hade sex breda bord. Den andra typen kallades *Ahleniusbåt* och var mindre än Abraham Persbåtarna. Kölen stack ut mera och ansågs vara strömsnål. I början av 1950-talet ersattes denna båttyp av båtar från Holmbergs båtbyggeri i Sorsele.¹⁰¹ I Lindströms båtbyggeri i Lillå och senare i Lycksele levererade 60-70 båtar varje år till Vindelälvens flottningsförening. Båtarna som var enkelroddare användes i uthållningen samt i bäckflottningen.¹⁰²

I biflödet Hjuksån tycks man ha haft samma storlek på flottningsbåtarna som på moderälven. En båt som finns i Norrliden, Degerfors socken, vilken är byggd på 1940-talet, har måtten 5,2 x 1,5 m. Den har två roddar med naturvuxna håar. En båt

i Abborrtjärn i samma socken har måtten 5,2 x 1,6 m. Under de sista tio åren av flottningen användes mindre båtar med en rodd. Det berättas att flottningsbåtar från Vindelälven "pensionerades" och kunde användas i mindre vattendrag, typ Hjuksån. I Talliden, Norsjö socken, finns en flottningsbåt som använts på Åman, ett biflöde till Vindelälven. Båten som är från slutet av 1940-talet/början av 1950-talet har måtten 4,6 x 1,5 m samt har två roddar.

En båt från Mickelsträsk i Umeå socken har möjligen använts i flottningen från Mickelsträsk på flera bäckar och sedan i Fällforsån och Tavleån. Båten som kan vara byggd på 1930-talet har måtten 4,9 x 1,4 m. Den har två roddar med tvådelade håar. En båt i Morbyn, Sävars socken, uppges vara av samma typ som användes i flottningen på Sävarån. Den är byggd på 1950-talet av Tycko Holmgren i Storsävarträsk och har måtten 4,6 x 1,3 m. Båten har två roddar med tvådelade håar samt naturvuxna stävar. Otto Ekman i Olofsberg, Degerfors socken, som var verksam som båtbyggare in på 1940-talet byggde båtar till flottningsföreningen i Sävarån.

Sigfrid Persson i Adak uppger att flottningsbåtarna på Skellefteälven skulle vara 18 fot långa (533 cm), båtarna i åarna, typ Malån var 16½ fot (478 cm) och de minsta båtarna var 15 fot (444 cm). I fören på flottningsbåten fanns en s. k. *knäbräda* vilken gav stöd under flottningsarbetet. Från båtbyggeriet i Hundberg levererades flottningsbåten med lös knäbräda eftersom flottarna hade sina olika önskemål hur den skulle sitta.

En båt i Brännudden, Malå socken, som troligen varit flottningsbåt på Skellefteälven har måtten 5,4 x 1,6 m. Båten som har två roddar kan vara från 1930-40-talen. En båt från Storsele i samma socken, som troligen varit i flottningen på Skellefteälven har också måtten 5,4 x 1,6 m. Båten som kan vara från 1950-talet eller tidigare har två roddar. En flottningsbåt i Rörträsk, Norsjö socken, användes ursprungligen på Skellefteälven, men kom ca 1960 till biflödet Petikån där den användes 5-6 år tills flottningen lades ner. Båten som är byggd 1939 eller tidigare kan vara byggd av Johannes Bjuhr i Petikträsk. Båten har två roddar. I Nybrännan, Norsjö socken, finns en båt som varit använd på biflödet Malån. Den är byggd av Perssons båtbyggeri i Hundberg på 1950-talet och har måtten 4,9 x 1,6 m. Båten har två roddar, stävbräda i aktern, och naturvuxna stävar. I Storsele finns även en båt som använts på biflödet Skeppträskån. Båten som är byggd av Anton Persson i Hundberg på 1930-talet eller tidigare har måtten 4,5 x 1,3 m. I Hundberg gjordes även spelbåtar till flottningen, de hade akterspegel för att möjliggöra motor. Spelbåtarna som var robusta och stadiga hade stäv i fören. I flottningen på Skellefteälven deltog även samer från Malå.¹⁰³

I Villvattnet, Burträsk socken, vid Sikån ligger vraket av en båt som Evert Lundström i Villvattnet menar har varit använd i flottningen på Sikån. Båten som är byggd 1901 har måtten 5,6 x 1,3 m. Båten har två roddar med naturvuxna håar. Längden på båten är ovanligt stor för att vara använd i en liten å. Någon flottningsbåt från Rickleån har inte framkommit under inventeringen men däremot finns det fotografier på sådana som tagits av Elof Olofsson i Bygdsiljum. Även när det gäller Bureälven har det inte framkommit någon flottningsbåt. I älvens övre lopp upp-

ströms Neboträsket i Åbyn har man använt inlandssnipor, medan man i det nedre loppet brukat Skelleftebygdens insjöbåt.

I Kåge ligger vid Kågeälven en inlandssnipa som kan ha varit använd i flottningen på älven. Tyvärr har det inte gått få fram några uppgifter om båten som har måtten 4,4 x 1,5 m. Stävorna är limmade och har tränarats mot kölen. Kågeälven tillhörde Skellefteälvens flottningsförening och torde ha haft samma typ av båtar med den skillnad att de var kortare. Flottningen pågick i Kågeälven till 1958. På Åbyälven brukades tidigare mest inlandssnipor, men även någon kinningsbåt, vilken annars brukades i Byskeälven. Under slutskedet av flottningsepoken blev kinningsbåtarna vanligare i Åbyälven eftersom kinningsbåtar togs över från Byskeälven. I området kallas inlandssnipan för *lappbåt*. Från Hedfors, Byske socken, finns en flottningsbåt som troligen är byggd på 1940-talet. Båten är 5 m lång och 1,3 m bred. Flottningen pågick här fram till 1967.

BILAGA 7

Belägg på flottar. En färja i Brännudden, Malå socken, troligen byggd av Zackris Eriksson i Mensträsk på 1920-talet eller tidigare är 6 m lång och 2 m bred. Färjan som är byggd på klink har stäv i fören och akterspegel. Färjan som har åtta vrängar är endast 27 cm djup. Färjan roddes över sjön men i senare tid användes utombordsmotor. Jonas Eriksson i Brännudden hade utskiften i Grundträsk dit korna transporterades i början av sommaren. Färjan tog korna över Mensträsket till båtlaningen Lapplänningen. Sedan gick man till Grundträsk. Färjan som roddes användes även för andra större transporter. I Flarken vid Vindelälven, Lycksele socken, finns en färja som Lindström i Lillå byggde på 1940-talet. Den är 7,1 m lång och 2,7 m bred. Färjan som är byggd på klink har åtta bord och tretton spant. Färjan som roddes med fyra åror användes till att ta över bilar, hästar, traktorer och redskap över Vindelälven. I Flarken och Lillå som ligger på södra sidan av älven saknades väg. Färjan ägdes av Lindström och grannen Granström. I Rusksele intill Flarken hade man en färja för transporter över till södra sidan av älven där man hade odlingar och fåbodar. Färjan användes till i mitten av 1960-talet. När det var mycket vatten i älven rodde fyra man, en vid var åra. Men var det lågvatten räckte det med två man som rodde. Årona var mycket långa. I Långele, Örträsk socken, finns en färja som Nestor Jonsson i Långele byggde 1942-44. Färjan som är byggd i kravell är 7,4 m lång och 4,4 m bred. Den har 16 bord och 8 kraftiga spant. Färjan, som ägdes av byn, användes till transport av bilar, traktorer, hästar och maskiner över Långelet. Väg saknades i norra byn fram till 1951. Bönder kunde även låna färjan för egna körslor till odlingar. Färjan som var i bruk fram till 1955 drogs med kabel. John Jonsson övertog den 1963 och använde den till egna körslor. År 1987 gjorde han sig en ny färja av pontoner. Före den här färjan hade man en annan färja under en kort tid och före den en stor flotte. En nackdel med flottan var att den inte gick att dra upp ur vattnet så den ruttnade efterhand. I Tavelnsjön hade man en flotte fram till början av 1950-talet för att ta ut hästar till Storön. Vid denna tid köpte man en färja

av Vägverket som hade använts uppe i fjällvärlden, men där man nu fått en bro. När allt tyngre jordbruksredskap kom upphörde man med slätter ute på Storön.

I Vargträsk, Örträsk socken, använder Harry Edlund fortfarande en färja som han själv byggt 1974. Han använder den till att transportera traktorn, lastare, plog och andra redskap över till Storholmen där han har odlingar. Färjan som är byggd på klink är 9,6 m lång och 3,4 m bred. Den drivs av en utombordsmotor. Tidigare hade han en färja som han köpt för 30 år sedan från Ekorrsele vid Vindelälven, dit den kommit drivande. År 1974 var den slut och Edlund gjorde sig en ny efter den gamla färjan som förebild. Den nya färjan är dock längre och bredare. En granne i Vargträsk hade en flotte fram till 1950-talet då han skaffade sig en färja. I Granö, Degerfors socken, finns en modernare färja byggd av plåt 1961-62 av Bröderna Johansson, Berghem, Umeå. Den ägs av Granö färjeförening som består av 19 grannar som har mark på holmen i älven och används till att transportera traktorer, djur och redskap till holmen. Måtten är 8,3 x 4,1 m. Färjan drivs av en wire som dras för hand. Byborna fick färjan av Vattenfall.

En färja i Västra Vännfors, Vännäs socken, som troligen är byggd av Herman Holmberg i Tegsnäset på 1950-talet har måtten 6,9 x 3,5 m. Färjan som är byggd på kravell drogs över med kabel och användes för att transportera över hästar, får och kvigor samt slättermaskin. Intill färjan ligger resterna av den gamla färjan som är byggd på klink. I Östra Vännfors ligger resterna av en färja som var byggd någon gång under åren 1940-44 med en finsk flykting som båtmästare. Måtten är 8,9 x 4,5 m. Färjan ägdes av ett tiotal personer i byn som använde den till att transportera över djur och redskap. I undantagsfall togs bilar över. Uppfarten var egentligen för brant. Färjan som är byggd i kravell drogs över med en kätting.

NOTER TILL BILAGORNA

⁹⁶ Ett tack till Per André för denna uppgift.

⁹⁷ Ett tack till Peter Gustafsson som renskrivit dokumentet.

⁹⁸ Edvard Larsson kallade sig även Jonsson/Johansson.

⁹⁹ Intervju med Valter Thulin, se ovan.

¹⁰⁰ Intervju med Tage Johansson i Övre Ekorrssele, Degerfors socken, sommaren 1989.

¹⁰¹ Intervju med Valter Thulin, se ovan.

¹⁰² Uppgifter från Konrad Lindström i Lycksele, sommaren 1989.

¹⁰³ I Selsforsen, Skellefteälven, fanns ett strömt ställe som kallades Lappvoga, där en same hade kört omkull med sin flottningsbåt. Uppgift från Konrad Marklund i Myckle, sommaren 1989.

KULTURENS FRONTLINJER

1. Kulturgräns norr: Förändringsprocesser i tid och rum. Presentation av forskningsprogram jämte en uppsats om tvärvetenskap. Umeå 1997.
2. Kartan i kulturforskningens tjänst. En artikelsamling redigerad av Lars-Erik Edlund. Umeå 1997.
3. Ulf Lundström: Bönder och gårdar i Skellefteå socken 1539-1650. Umeå 1997.
4. Lars Olov Sjöström: Bönder och borgerlighet i feststeder och matvanor. En etnologisk studie i kulturgränser utifrån Skellefteå. Umeå 1997.
5. Kurt Genrup: Germania och Moder Svea: Kulturella möten och gränser. Umeå 1997.
6. Daniel Lindmark: Puritanismen och lättsinnet. Fem föredrag om folkläsnung och folklig fromhet. Umeå 1997.
7. Olavi Korhonen & Birger Winsa: Språkliga och kulturella gränser i Nordskandinavien. Umeå 1997.
8. Carina Rönnqvist: Var går gränsen? Metoder vid kartläggning av kulturgränser i immigrantsamhällen. Umeå 1998.
9. Torbjörn Daneli: Skelleftebygden som kulturgräns för företagande. En studie av företagsutvecklingen i Skelleftebygden under 200 år. Umeå 1998.
10. Jörgen Björklund: Den nordeuropeiska timmergränsen i Sverige och Ryssland. Umeå 1998.
11. Lisa Eriksson & Gunvor Flodell: Mål i norr. Två artiklar om nutida dialektförhållanden i norra Sverige. Umeå 1998.
12. Kristina Kram (red.): "Vi" och "dom" i norra Sverige. Nutida identifikationsmönster och moderniseringsstrategier speglade i ord och sak 1. Umeå 1998.
13. Peter Sköld & Kristina Kram (red.): Kulturkonfrontation i Lappmarken. Sex essäer om mötet mellan samer och svenskar. Umeå 1998.
14. Per André: Skogshistoriska studier i Skelleftetrakten. Sex uppsatser om Skellefteskogens och den tidiga skogsindustrins historia. Umeå 1998.
15. Ulf Lundström: Traditionella bruksbåtar i Västerbotten. Om båttyper och deras gränser. Umeå 1998.