

Fig. 1.

Skala 1:20

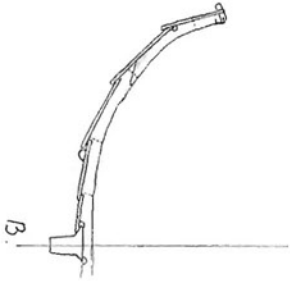
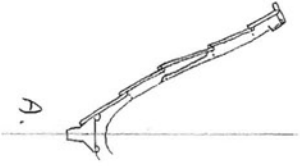


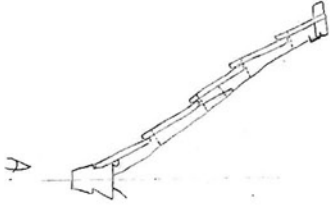
Fig. 2.

Skala 1:15

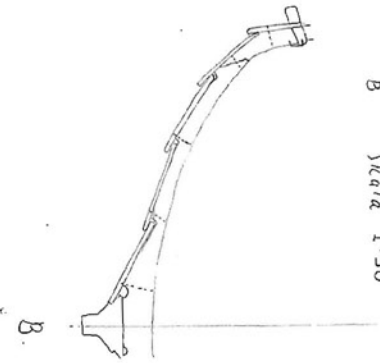
Rädda, tillverkad på Samnäs 1945
av Johannes Eriksson

NORDISKA MUSEETS ARKIV
E. U. 4 0 0 2 3

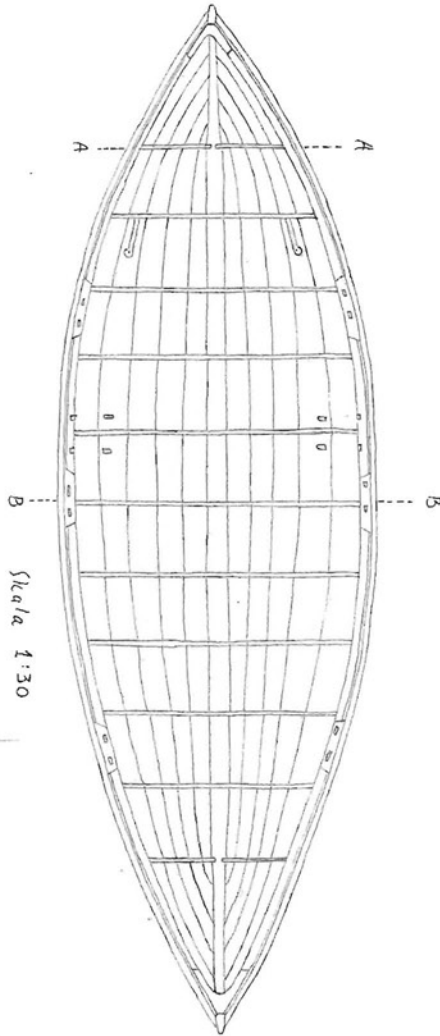
Bl. 17.



Skala 1:15



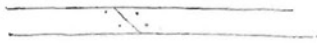
Skala 1:30



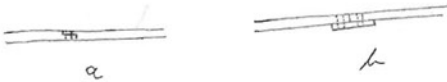
NOEDSKA MUSEETS ARKIV
E. U. 4 0 0 2 3



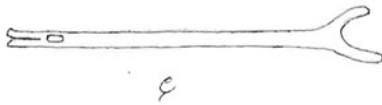
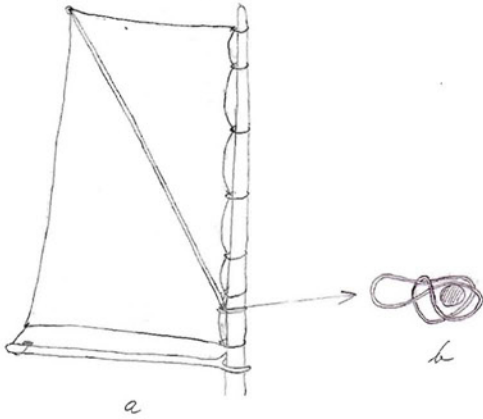
1. Fästandet av bakstammen vid en trestävad båt.



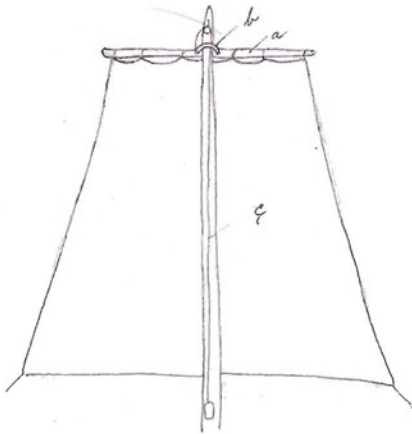
2. En skarv på båtsulan, sett underifrån.



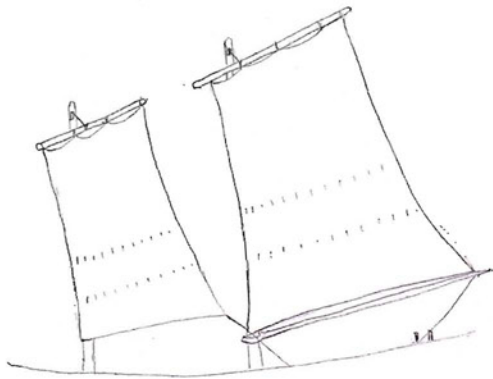
3. Skarvningen på borden a) äldre, b) nyare sätt



1. Spruceegel. ε höl-smält ε, bröm.



2. Rascgel. a rowe; b raken; ε fale.



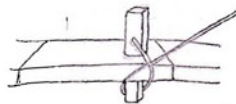
1. Segelanordning på kilo-båt
av äldre slag.



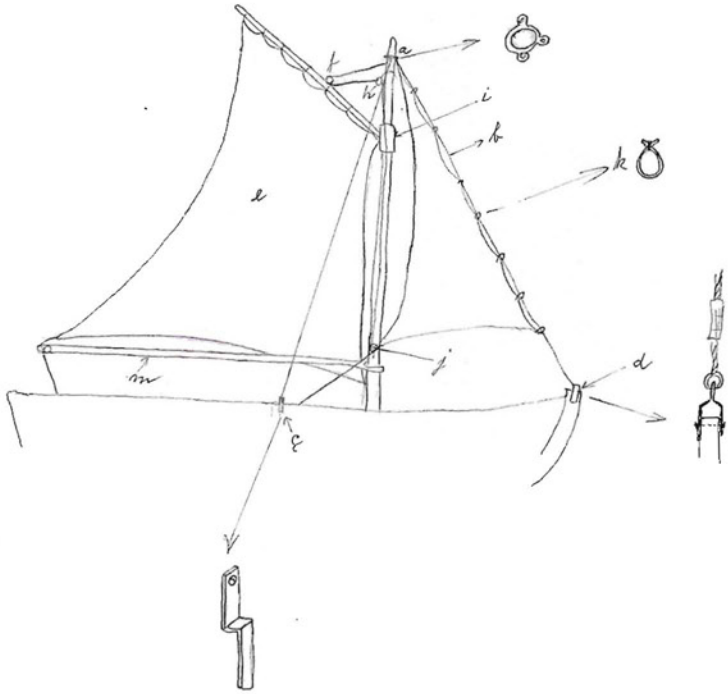
2. Bowspant av en kilo-båt



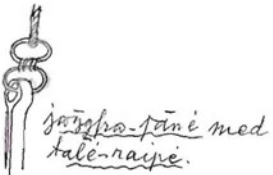
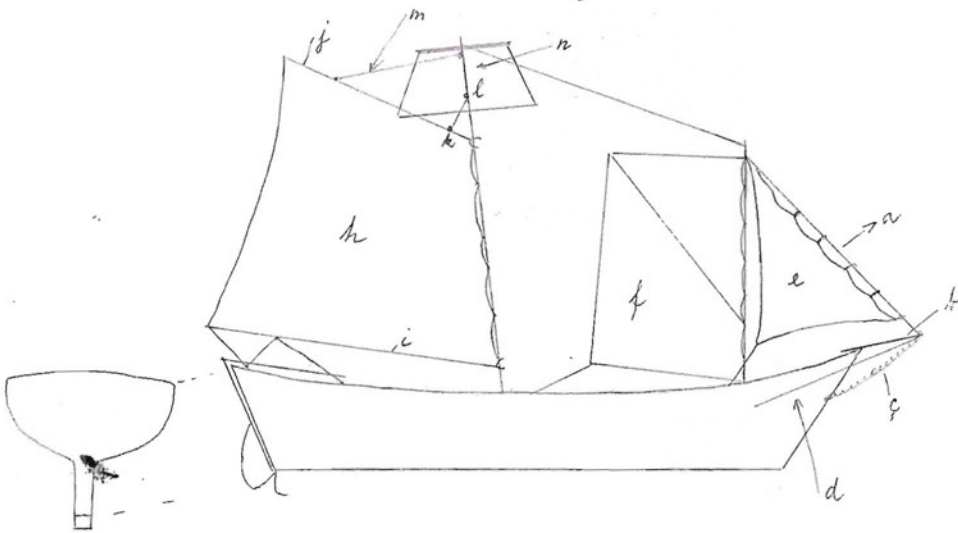
3. mast-fäste för en kilo-båt.



4. Sådet att fästa skot vid
tullpinnen i en kilo-båt.



1. kilo-båt av nyare slag.



jängpa-färi med tale-räpé.



att fästa ett rart i masttoppen

2. stjär-båtar

NORDISKA MUSEETS ARNIV
E. U. 4 0 0 2 3

NORDISKA MUSEET: Etnologiska undersökningen

Landskap: *Viek*

Svar på frågelista nr

Härad:

specialfrågelista nr

Socken: *Muebö*Ämne: *Båtar.*

(eller)

Stad:

Kommun: *Rickul**Odinsholm*

Upptecknare:

Helmut Mager.

(Namn och adress)

Sagesmän: (Namn, födelseår eller ålder, födelseort, yrke och levnadsomständigheter. Angiv även om uppgifterna härröra ur upptecknarens egen erfarenhet.)

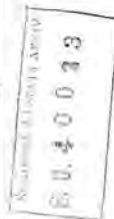
Johannes Erkas, född 1882 i Estland, Rickul kom-
mun, Odinsholm. Bonde och fiskare.

Åkerbruk och boskapskötsel kunde knappast betecknas som odinsholmarens huvudnäring. Odinsholm var framför allt en fiskares, säljagares och sjöfarares ö. Det var detta, på sjön förlagda verksamhetsområde, som inbragde odinsholmare deras knappa slantar. Säljagdens stora dagar varo visserligen redan förbi men enstaka fångstresor härde dock till dagsordenen intill sista tiden. Om denna näringsgrens stolta och djärva långresor ute på Östersjöns is har folktraditionen talrika intressanta minnen förvarat. - Angående bondeseglationen räcka traditionsuppgifter tillbaka i tiden intill Krimkriget vid 1800-talets mitt då de berömda saltresor mellan Odinsholm och Sverige utfördes med odinsholmska "starbåtar". Denna näringsgren har sedan flera gånger och under olika former utvecklat sig till en ekonomisk basard och den var den huvudsakliga penningkällan för öbefolkningen. En jämförelsevis sen period inom odinsholmska bondeseglationens historia dominerades av järnhandel. Det var frågan om detta järn efter vrakgods riket odinsholmare plockade ut ur

NORDISKA MUSEET
E. U. 40073

sjön och vilket de fraktade till Finland med sina
segelbåtar. "Alltsedan denna järnhandel slutade upp,
förblir endast fisket kvar", berättar sagesmannen
när vi komma att tala om odinsholmarnes penning-
källor på en senare tid. Fisket, det vardagliga, hade
en dubbeluppgift ^{att} fylla. Ty fisk förkom som en
viktig vardagsföda i odinsholmarnes matlista året
igenom och fisk bildade även en viktig export-
och bytesvara som hade hållit holmbarnas ekono-
mi flytande under alla tider dit traditionsupp-
giften kan nå fram. - Alla dessa viktiga närings-
grenar komma att få sin belysning längre
fram i denna materialsamling. Det förstår sig
dock av sig självt, att detta kulturelement, som
bildade liksom ett underlag och en fästsättning
för all denna till sjön förlagda verksamhet,
utgjordes av båtarna av olika slag vilka stodo
till öbornas förfogande. Därför synes det vara
ändamålsenligt att inleda ett närmare indrängan-
de i Odinsholmens ekonomiska förhållanden och
huvudnäringar med ett kapitel över odinsholms-
ka båtarnas historia.

Materialiet är tänkligen vidlyftat. För att in-
dela det på ett överskådligt sätt kunde tre slags
synpunkter tillämpas. Av dessa synpunkter kunde
den ena rikta sig efter typologiska och farmkeri-
tiska detaljer, den andra efter sociala förhållanden,
innefattande frågan om en enskild eller gemen-
sam egendomsrätt på båten, och den tredje efter
båtens funktion. Den tredje synpunkten klarlägges
under redogörelsens lopp av sig självt (de följande
avsnitten om fisket och bondeseglationen kunde
måste liksom medräknas); den förstnämnda syn-
punkten är detta som utgår avsnittets huvudsakliga



ämne. Det är därför kanske mest ändamålsenligt att i början lämna en kort översikt efter denna synpunkt vilken ovanför nämnades som den andra. En sådan översikt kan vara instruktiv även i typologisk hänseende samtidigt som den lämnar en stor kronologisk orientering i det odinsholmska båtbeståndet inom detta tidsavsnitt som var möjligt att uppnå genom traditions-uppgifter.

Först och främst ägde alla gårdar på Odinsholm ett antal båtar som de hade ensamrätt på. En lista med några kronologiska och funktionella data på dem följer härmedan. De får dem karakteriserande typologiska och konstruktionsmässiga detaljerna skola däremot underkastas en närmare granskning först längre fram. Det kan dock redan inledningsvis sägas att alla de båtarna som odinsholmare kände till på sin ö varo kölbåtar. Och alla varo klunkhyggda - från de äldsta småbåtarna till de modernaste motorbåtarna.

ruyp/a, -ar, -ana. En mindre enstävrad roddbåt, d. v. s. spetrig, endast vid framändan; längd i kölen 11-12 fot, bredd 51-52 tum, djup 16-17 tum. Gammal, förekom redan "från ur-minnes tider". Fanns dock inte på varje gård i sista tiden utan endast på sådana där man brukade ljustra. Användes endast i närheten av stranden.

tojk-böt/n. En mindre, tvestävrad roddbåt av snibbtyp. En sådan båt vilken var spetrig vid bägge ändarna kallades på odinsholmska fär höis-ändad böt och denna konstruktion var den förhärskande på Odinsholm. Ett undantag

utgjordes endast av den ovanomnämnda ruypa och sedan av några större segelbåtar vilka komma att omnämnas senare. En tarskbåt mätte $11\frac{1}{2}$ -12 fot i kölen, djup var 16-17 tum. Båten var den smalaste av alla kända båtar på Odinsholm. Tarskbåt var en enmansbåt av vilken det fanns flera stycken på varje gård - varje manlig familjemedlem hade vanligen sin egen tarskbåt. Användes vid tarskfiske med tarskmöre (torsk-vaiufs) ute på det öppna havet. Liksom tarskfiske var även dessa båtar kända redan från äldsta tider.

sik-näddi böt. En trestävad båt av snibb-typ med två par åror. Mätte 14 fot i kölen. I en äldre tid fanns en sådan båt på varje gård. Senare, då siken vandrade bort från holmkusten och sikfiske upphörde, föll denna båt i glömska och kom ur bruk. Gagesmannen har visserligen sett en sådan båt men inte använt eftersom inget sikfiske förekom under hans dagar.

flön-näddi böt. En roddbåt med tre par åror som mätte 17 fot i kölen. I äldre tid användes huvudsakligen för att fiska flundror med. På senare tiden användes dock som ett slags universalbåt: den kunde användas vid tarskfiske (med långrevor, som var ett senare tids bruk) och även vid strömmingsfiske efter den speciella skäthätens fäsvinnande (jfr. nedanförl). Med denna båt företogs även de flesta resor mellan Odinsholm och fastlandet. Med denna båt kunde sprisegel (spraidje) användas som tek ofta skedde. En flön-näddi böt fanns på varje gård.

leje-böt. En roddbåt med tre par åror som mätte 21 fot i kölen. Användes som en skäthåt



vid strömmingsfiske och ofta som en farkost
att segla till fastlandet med. Den var den enda
båt som - så vitt min sagesman vet - användes
med råsegel (ro-säh/e). Seglet hissades emeller-
trod endast på längre resor. En sådan båt in-
gick i varje gårds båtlestånd. - Dessa båtar bär-
jade färsvinna omkring skeldskiftet, på sista
tiden fanns inte en enda kvar på holmen. Fär-
svinnandet var att sätta i samband med vass-
buksfiskets uppkomst i ett större mått, vilket
förde en ny båtstyp med sig som utträngde
den gamla legé-bötn. För strömmingsfisket be-
gagnade man sig hädanefter av flon-näde
bötn som ju fanns kvar intill sista tiden och
dessutom av den nya kilo-bötn vilken dök upp
samtidigt med legé-bötn's färsvinnande. Det
må här tilläggas att ären den gamla legé-bötn
fick under ett par år användas i samband med
det nya fisket efter kilo 'vassbuk' innan den
föll i glömska och färsvanne.

Kilo-böt dök sålunda upp vid skeldskif-
tet, närmare vid början på detta århundrade.
Johannes Erkas köpte sitt första kilo-nät år 1900
(det var djupare och tätare än de gamla strömming-
skötarna - jfr. fisket) och kort därpå byggdes de
första kilo-bötana - det var år 1902. Fem gårdar
skaffade sig sådana båtar samtidigt. Något
senare byggde även de två övriga så att det
fanns sedan hela sju kilo-bötar på holmen.
En kilo-böt mätte 20-21 fot i kölen, djupet var
30-33 tum (legé-bötana mätte endast 20 tum
i djupet och de orambeskrivna mindre endast
17 tum). En kilo-böt var utrustad med två par
ärar men dessa kommo endast sällan till användning.

7
I sina väsentliga drag var kilo-båt nämligen en segelbåt. Den var trestävad, d. v. s. spetsig vid bägge ändarna och dess botenplan liknade denna planritning över den sigäl-båt som lämnas av Per Söderbäck från Rågöarna, Rågöarna, sid. 194. Segel-systemet var dock ett helt annat. De kilo-båtarna vilka började byggas vid sekelskiftet var nämligen alla trämastade. Men deras tid var inte lång, den räckte endast t. o. m. 1910. Detta år byggde sagesmannen Johannes Erkas sig en kilo-båt av annat slag - en enmastare. Och 1911 utrustade han densamma båt med en motor, det var sålunda den första motordriven farkost på Odinsholm. Johannes Erkas hade denna båt kvar intill år 1926. Efter detta år började redan riktiga motorbåtar komma i bruk. Dessa byggdes liksom på holmen som alla övriga, hittills nämnda båtar. Men de första motorbåtarna byggdes och ägdes av flera gårdar gemensamt och de skola därför närmare uppräknas på annat håll. - Av intresse att framhålla i detta sammanhang kan detta påstås vara av sagesmannen vara, att bägge ovannämnda kilo-båtar skulle ha invandrat till Odinsholm österifrån och nämligen från Kolga på det estniska fastlandet. I Kolga trakten skulle sådana båtar ha existerat en lång tid förut innan de kommo upp på Odinsholm. -

Dessa varo de ensamägda båtar som förekommo på Odinsholm. Vid sidan av dessa existerade dock redan av gammalt vissa gemensamma båtar som antingen ägdes av hela byn eller av en viss grupp av gårdarna. Dessa linje frambragde segel- och sedan motorbåtar intill sist

tiden. Bland äldsta av dessa gemensamägda båtar nämndes den s.k.

säla-båt, som man använde vid säljagd och som ägdes gemensamt av hela byn. Sagesmannen har dock inte sett denna båt utan hans berättelse baserar sig endast på traditionsuppgifter. Gå mycket kan han dock meddela att säla-båt var en tre-stävad, öppen båt och kanske hälften mindre än den s.k.

stör-båt vilken mätte c:a 25-26 fot i kölen. Denna stör-båt var en större, gemensamägda farkost vilken i traditionsuppgifter omnämnas redan från mitten av 1800-talet då odinsholmare under Krimkriget startade sina saltresor till Gverige genom den då uppräktade Östersjöspärren från engelsmännens och fransmännens sida. Närmare om dessa tidiga resor dock i samband med den odinsholmska bondeseglationen nedanför. Alltsedan sagesmannen började minnas fanns det alltid två sådana storbåtar på holmen. Den ena ägdes av Erkas, Nybondas och Nygånds gårdar och den andra av de fyra övriga: Marks, Greis, Brus, Stavas. Det kan nämnas i förbigående, att dessa två gårdsgrupeeringar figurerade som ägareenheter även vid några andra tillfällen; de återspeglade sig t.ex. även i ägoförhållandena angående holmens olika sjöbodar varom dock närmare i samband med fisket. En sådan storbåt representerade (vid sagesmannens ungdom åtminstone) en halvöppen trämastad segelbåt med akterspegel och den kallades ären för jäfa. Båten blir beskriven i detalj nedanför. När en storbåt blev vrak, byggde man gemensamt

en ny. År 1891 blev den båt vrak som ägdes av Erkas, Nybondas och Nygårdas gårdar och sedan byggde de nämnda gårdarna gemensamt en ny större skuta på 21 ton vilken mätte 38 fot i kölen. Den var en enmastad, däckfärsedd segelbåt och den var samtidigt den första båten på Odinsholm vilken hade ett namn. Den hette "Johannes". En sådan enmastare kallades även för jaft. År 1894 byggde även de övriga fyra gårdarna sig en likadan jaft på 28 ton vilken fick till namn "Ungdoms Vänner". År 1900 såldes "Johannes" båt till Riekul och de tre gårdarna Erkas, Nybondas och Nygårdas köpte sig andelar i "Ungdoms Vänner". Det var denna tid i det den odinsholmska bondeseglationens historia då spannmåls- och fläskhandel med Finland slutade som hade florerat under "Johannes" tid och järnhandeln med det ur sjön bångade järnet tog vid. Denna järnhandel mellan Odinsholm och Finland bedrevs just med nämnda "Ungdoms Vänner". År 1910 byggdes av hela bqn gemensamt en ny större segelbåt på 40 ton vilken mätte 44 fot i kölen och hette "Oden". Den nya båten fick övertaga en del av den förras utrustning och den begagnades dels i samband med den nämnda järnhandeln vilken alltjämt fortsatte och dels för att transportera strömming till Reval. År 1920 eller 1925 blev "Oden" nedskrotad.

F.o.m. "Oden" var den stora handelsstolen för odinsholmare slut. År 1925 byggde dock Johannes Erkas (gårdarna voro då redan sönderdelade!), Nybondas och Brus en gemensam motarseglare på 5-6 ton vilken mätte 29 fot i kilen och

hette "Grea". År 1926 byggde Marks, Nygårds och Stavas gemensamt segelbåten "Gylvra" vilken mätte 32 fot i kilen. Eftersom gårdarna voro sönderdelade ägde varje av de nämnda gårdarna två delar i båten. Och till sist byggde Nikolai och Erik Preis (hröder) och Andres Erkas (den andra brodern på Erkas gård) gemensamt motorsegelaren "Vasa". Varje delägare ägde ett andel i båten. - De tre sistnämnda farkosterma användes främst för att frakta proviant och ved från fastlandet o. dyl.

Av dessa tre sistnämndas öden kan följande meddelas. "Grea" såldes till Hapsal år 1937 efter detta den hade blivit ombyggd till en sump. Med "Vasa" evakuerade holmbefolkningen till Värmsö hösten 1939 då Odinsholm på grund av ett arrendeavtal togs i besittning av ryssarna. Båten blev sedermera vrak i Sviby (på Värmsö). "Gylvra" slutligen lämnades kvar vid Odinsholm då dess befolkning flyttade över till Grovige år 1944. -

I den ovanlämnade redogörelsen ha de f.o.m. omkr. 1926 uppdykande motorbåtarna reke medtagits. Dessa tillhörde sålunda ett senare skede i odinsholmska båtarnas historia. Motorbåtarna voro delvis gemensamma och delvis ensamägda. Jag är emellertid i tillfälle att dels genom fotografier och dels på grund av uppmätningar beskriva två av odinsholmarens motorbåtar vilket dock sparas till detta avsnittets slut. En av dessa motorbåtar är av äldre slag och gemensambbyggd medan den andra representerar ett exemplar av allra modernaste form. -

Eftersom vi därmed ha skaffat oss en allmän

översikt över odinsholmska båtbeståndet under minst en generations tid, kan vi nu framskrida till att betrakta dessa båtar i detalj. Detta kan dels ske med hjälp av sagesmannens muntliga uppgifter, men dels ock på grund av dessa fotografier och uppmätningar på de båtarna vilka odinsholmare hade med sig i Sverige. Uppmätningarna blevo utfärda sommaren 1947 på ön Brnö där odinsholmare (d.v.s. större delen av dem) för närvarande har sin vistelseort. Dessa uppmätningar kunde inte utföras efter "rena typer" (ett par motorbåtar utgöra dock undantaget) eftersom de nu roddbåtarna som odinsholmare hade med sig dels hade blivit ombyggda till motorbåtar och dels t.o.m. hade byggts här i Sverige - i senare fall dock mer eller mindre efter det gamla odinsholmska mönstret. Jag hoppas dock att man med hjälp av dessa bägge källor - muntliga traditionsuppgifter och ännu existerande exempel - kan få en viss föreställning både om det odinsholmska båtbygget och båtarnas utseende. De av sagesmannen Johannes Erkas utfärda schematiska teckningarna ha mig därvid varit till stor hjälp. -

De båtar som kunde uppmätas utgordes av en rüpa och en flön-näddi båt. Det gäller nu, att på grund av detta konkreta material som kompletteras med muntliga förklaringar och uppgifter av sagesmannen Johannes Erkas, försöka skapa en föreställning om odinsholmska båt-kulturar och båtbygge i allmänhet.

Den uppmätta rüpa åskådliggöres av en planritning jämte genomskärningar på bl. 14 och

av trä fotografier på bl. 15. Farkosten blev byggd av sagesmannen Johannes Erkas år 1945 på ön Brnö i Sverige och användes av honom vid sax- och långrevsfiske efter gädda och ål. Detta var en ny funktion för riüpa; på Odinsholm beagnade man sig av båten av detta slag huvudsakligen i samband med ljusterfiske; de bägge förstnämnda fiskearterna förekommo på Odinsholm icke. -

En typisk riüpa på Odinsholm var försedd med ett par ärar och två toftar (tuiftar) av vilka den ena satt mitt på båten och den andra i aktern, tätt intill akterspejeln (kaärm/in). Den uppmätta riüpa är atypisk så till vida att den är utrustad med två par ärar och årtullar och dessutom med en inbyggd fiskesump (bl. 14:1, j) som ligger akter om båtens mittlinje. Med anledning av detta har den andra toften blivit mera framskjutten än som fallet var på Odinsholm. För att avverka denna störande sumpdetalj omedelbart kan nämnas, att sumpan utgjordes av en rektangulär låda vars kortsidor bildades av båtens bordgångar. Dessamma varo samtidigt försedda med inborrade hål för att vatten skulle få inträde i sumpan. Överpå var sumpan försedd med ett fälllock. Sumpan inbyggdes av båtens tillverkare helt enkelt därför att det var ändamålsenligt vid detta slags fiske som han idkade här i Sverige. Några bestämda försbilder för sin konstruktion kunde han inte framföra; det var sålunda frågan om en fri skapelse.

Den här riüpa skall i det följande tjäna som ett underlag och exempel för beskrivningen av det odinsholmska båtbygget. Den med riüpa försknippade



beskrivningen om byggandets gång färter många drag som äro karakteristiska för båtbygge i allmänhet. Till skillnaderna mellan ett riipa-bygge och byggandet av båtar av annat slag skall sedan återkommas nedanför.

Båtarna byggdes alltid på försommaren. Ungefärligen vid hötiden skulle båten redan vara färdig, då förslades den ner till stranden. Detta skedde vid hötidens mitt.

Båten byggdes i logen. Som ett underlag för den under bygget varande båten tjänade trene träblossar (ca 0,5 m. höga) med spår för kölen i sig (skiuro-pak/ars, -as, -a). I dessa spår sattes kölen fast med hjälp av småkilar av trä och mellan bak- och framstavar och logeväggar spikades sedan fast stadiga störan vilka höllo båten stadigt kvar på skiuro-paka.

riipa's köl (kieh) gjordes vanligen av gran. Även furu kunde användas, dock gran var det vanligare eftersom denna virkesart var mera lätt tillgänglig och eftersom den krökta roten på en granstam ansågs vara "bättre". Ty riipa's (som överhuvudtaget varje båts) framstav (frä-stam/en) bildades av en naturlig, självvuxen krök på den trädstammens rotända som kölen blev tillverkad av. Alla andra delar av båten (d.v.s. hela bårdläggningen) måste däremot göras av furu.

Kölens form jämt genomskärningar utgä framgå av planritningen på bl. 14. Den bredare övre delen på kölen där den första bårdgängen sedan fastspikades, kallades för kieh-hilana (kieh-hilla, -as, -ana). Vid bägge sidor på framstävaren, som sålunda utgjorde med själva költrädet en sammanvuxen enhet, funnos uttagningar.

för båtens alla bårdgångar varigenom framstävven
fick ett med spälva költräet liknande genomsnitt.
Det första arbetet som utfördes sedan kölen hade
placrats på sitt ställe på sküro-paka, var att
fästa bakstävven (bäk-stäm/én). Denna utfördes
av ett vid nedre änden kröbt (spälvruxet) trä vilket
helt enkelt spikades fast vid kölen. Och det näst-
följande var att sätta in akterspegeln (kärmlén).
Dess form framgår av planritningen (bl. 14) och den
spikades fast vid bakstävven och delvis även vid
spälva kölen: genom kick-hilana slog man nämligen
ett par spikar in i akterspegelns nederkant.

Därpå tog bårdläggningen vid. De bräderna
(skäana), som ingingo i bårdläggningen, skulle
fäst svabmas (de blevo ozga) i vngj-kästru eller
svaim-kästru. svaim-kästru blev uppställd någon-
stans ute i det fria (på Erkas gårdens vanligen
nära smedjan, i den s.k. sni-gödn) och den
utfördes av en lång, rektangulär trälåda, eller
snarare av ett fyrkantigt rör som var öppet en-
dast vid ena ändan. svaim-kästru stod vanligen
på ett underlag vilket bildades av trenne stenar,
mellan dessa stenar och under-kästru vilunda
var en gryta satt på en härd av tre stenar.

Grytan var försedd med ett trälock och genom
locket var grytan förbunden med spälva-kästru
med ett mindre fyrkantigt trä rör = förbindelse-
länken mellan grytan och kästru bildades av
ett rör som satt ovanpå locket och vars andra
ända utnyttjade i spälva-kästru. Sedan de
bräder som skulle uppnyttjas skjutits in i
kästru, stoppades öppningen igen med tygtrasor
o. dyl. De uppnyttjade bräderna (d.v.s. det nedre-
sta paret av dessamma = nedersta bårdgången)

KÖLHJERN HUSBETS ÅRBOK

E. U. 4 0 0 7 3

fästes sedan vid kölen med några av de trä-
klämmorna som man kallade för böts-tëggor
(böts-tëggje, -tëggor, -tëggje) och av vilka ett
på Brimön i Sverige av sagesmannen Johannes
Erkas tillverkat exemplar avbildas på bl. 15:2.
Fästandet med de nämnda klämmorna gick
så till att klämman trädde med ena ändan
över brädet och kieh-hilä medan man mellan
dess andra, d.v.s. övre ända indrev några trä-
kilar. Klämmans nedre ända kländes därige-
nom ihop och de ihopklända hälfterna på
klämman pressade brädet och kölen samman
och höllo båda parterna fast. Sedan bräderna
på så sätt fixerats ritade man (på den inre
sidan) ett streck på dem efter kieh-hiläna.
Klämmer togs därpå ifrån och bräderna loss-
nade som nu höggos och bytlades ut efter de
påritade strecken. Sedan fästes bräderna vid
kölen igen på det ovanbeskrivna sättet. Kläm-
morna sulto vid den gången dock endast vid
mitten eftersom det nu gällde att genom böjan-
det ge bårdgången dess slutgiltiga form. Brä-
dernas ändar måste därför lämnas fria. De
svalmade bräderna varo mjuka, det gick utan
svårigheter att böja dem i en önskad riktning.
Det var däremot besvärligt om man inte ha-
de någon svalmanordning till buds. På Odins-
holm var detta givetvis aldrig fallet, men här
i Sverige, då sagesmannen byggde sin häi
avritade riup, måste han komma till rätta
utan en dylik anordning. Han måste då böja
de ouppmjukade bräderna med hjälp av en
stär vilken han stack in mellan bräderna och
kölen (eller eventuellt mellan två bräder som ju

fallet blev vid övriga bordgångarna). - De vid mitten med hjälp av klämmor fixerade bräderna spikades sedan fast vid kölén, d.v.s. vid kiel-hilana. (Det är fortfarande frågan om nedersta bordgången). Spikar (böts-nälar) slogs in utan spån. Den spikdelen = spetsen som räckte igenom kröktes på övre sidan - antingen upp eller ner - och slogs in i båtssidan. Vid slutliga fastspikandet begagnade man sig av två hammare; den större av dem var avsedd för att hålla emot med på båtens yttersida. De ovannämnda böts-nälarna måste vara flata; de s.k. "trä-spikarna" varo inte användbara. På en äldre tid smiddes spikarna hemma; senare blevo de kända i Keväl hos en firma med namn Rotterman. Hos den samma firma köpte odinsholmare även voilok = filt, som de använde som ett tätningssämne mellan bordgångarna. voilok kunde köpas i större eller mindre bitar; det fanns "älta-kepek voilok" och sex-kepek voilok". Filtbiten skars i remsor och vanligen ären klörs mitt ite. De på så sätt preparerade filtremorna lades sedan under arbetets gång mellan sømmen = detta ställe på båtssidan där två närmast liggande bordgångar täckte varandra. Före filtens påläggande blevo brädkanterna strukna med tjära - för att sømmen skulle bli riktigt vattentät. - Det här dock nämnas i detta sammanhang att även andra tätningssämnen förutom filt kunde komma i betrakt. Kanske det äldsta medlet utgjordes av löst kreaturshår (böskas-hårje) som helt enkelt ströddes på de med tjära överstrukna brädkanterna. Det var här frågan om detta hår vilket man fick som en biprodukt vid tillverkning av



lådersker. Och på sista tiden använde man nästan uteslutande tyg för ändamålet. Ylletyg var därvid att föredra framför alla andra tygsorter.

På det beskrivna sättet fästes sedan även alla övriga bårdgångar - fem till antalet (jfr. planritningen). Ingen särskild benämning får spåra bårdgången existerade, det hette dock, att bräderna skulle läggas "två i ryggen", d. v. s. två på en gång. Ett bräde i båtsidan kallades för ski.

Det nästa steget när alla skiana varit fästade, var att sätta in spant (vörögge, vöröggar, vörögge). Den äldsta spantsarten ^{var} uthuggen. De krokiga, självruxna spanttråna - de skulle vara av furu - hämtades från skogen redan på hösten då de även slåthuggas på bägge sidor. Gidana fingo de tarka tills våren. Gidana vantrån hade man vanligen gott om på varje gård. Gagesmanen berättar sålunda att man uppe på loftet i Erkas gård hade sådana från stäende från farfars tid. När ~~var~~ spant skulle sättas skulle de först inpassas. Vid inpassandet märkte man ut dessa ställen där spanten skulle uthuggas för att de bättre skulle föga sig till ojämnheter vid bårdläggningen. Detta hette att försä ett spant med täbbar (nom. sing. täbot). När vid kick-hilana försåg man spant med en genomlöpande uttagning eller ett hål för att det vattnet som samlade sig på båtsbotten skulle kunna ^{fä}delas sig jämnt på bottenens olika delar = för att det inte skulle hindras av de ojämnheterna som av spanten utgjordes. Dessa hål i spanten kunna iakttagas på planritningen (bl. 14: A och B). Ett sådant hål kallades för vö-gät/e. - De självruxna spanten blevo nästan alltid skarvade (att skarv). Ett par

skarvar (vrögg-skarv/en) äro synliga på planritningen (bl. 14 A och B). De skarskarvade parterna fästes med två spikar vilka sutto bredvid varandra. Avståndet mellan spanten var vanligen 18 tum. Spanten fästes vid borden med träpinnar (pulkar) av envirke vilka slogos in utifrån. Alla spanten fästes på en gång. Detta fästande med hjälp av träpinnar krävde dock en särskild teknik som kan vara intressant att betraktas litet närmare. Träpinnar skulle sitta vid dessa ställen där spant varo brokast, d. v. s. så nära raom/en övre kant som möjligt. I dessa nämnda ställen barade man hål genom både spanten och bordgångarna. Vid båtens yttersida utvidgades hålen sedan med hjälp av en knivspets medan de på innersidan höggos fyrkantiga med hjälp av ett stångjärn. Gåfva träpinnarna varo så pass långa att de, sedan de hade blivit inslagna, på inre sidan räckte en bra bit ut genom spanten. Från en sådan igenomräckande pinnända bröt man sedan av en bit, formade den till en kil och sloz den in i kvarsittande pinnändan för att pinnen skulle sitta riktigt fast kvar i hålet. Dessa ändas däremot som sutto kvar utanför, sågade man helt enkelt av.

Detta var den äldre formen av ett spant. Dess kännetecken varo att det var av självruxet trä, att det vanligen var skarvat och att det var tandat, d. v. s. fästett med täckar (jfr. oranfär). Det är ändamålsenligt att här i detta sammanhang kort omnämna en nyare sort av spant som gjordes av svalmade och höjda ekringar. Dessa spant kallades för riği-vröggor. Johannes Erkas hade tillverkat sådana även av furu

men det var då endast i avsaknad av det riktiga materialet som ansågs vara ek. Gådarna spant trampade man in med fötterna varvid de övre ändarna provisoriskt fastspikades. Det slutgiltiga fästandet skedde med mässingsnitlar (möjligen kopparnitlar). Spanten i fråga blevo alldeles släta på bägge sidor - inga rnhugg förekommo sålunda.

Innan spanten sattes in blev båten dock driven (att dräv). Tätningssämnet utgjordes härvidlag av blånar som man fick ^{genom} riva upp gamla kablar = trossar (i händelse av en större båt köpte man dock tjärdrev), och som redskap hade man den s.k. dräv-järn. Det senare liknade ett stängjärn (dock utan träskaff), var gjort av stängjärn och försedd med en tillplattad egg. Redskapet var gjort av så pass mjukt material att det lätt kunde böjas i varje önskad riktning och därigenom anpassas till de olika behov som av arbetet påkallades.

Gedan satte man in kraftlana, d.v.s. de kroktiga självruxna förstärkningarna vid båtens ändar vilka "höllo båten samman". Vid räp var det givetvis fråga om en enda sådan förstärkning (jfr. bl. 14: 1, f) eftersom ju båten var försedd med en akterspegel. * kraftlana gjordes av gran. Gedan kom turen till kantlisterna (hossarna) (jfr. bl. 14: 1, e) vilka liksom de varo av gran. Dessa fästes vid relongen med hjälp av träpinor vilka slogas in utifrån och bilades fast på inner-sidan. Vid spanten blev denna sida av kantlisterna, vilken låg emot bordgången, försedd med uttagningar (ungef. till hälften av listens tjocklek) i vilka spantens strickfärsedda ändar med-

fälldes. Ändarna råddes dock icke genom kantlistor utan varo alldeles dolda. Vidare slog man en lång järnspik genom varje sådant fogställe. De på båtens inre sida genom kantlistor uträckande spikändarna blevo sedan krökta och i spår inslagna i spanterna (jfr. bl. 14:12, A och B). Denna metod att i hopfoga spantändar med kantlistorna anger sagesmannen vara åtminstone så gammal att den förekom redan i båtarna som hade blivit byggda av hans farfar. - Dessa nysbeskrivna kantlistor, hovar, löpo utmed båtsidlingen inmanfär båten. En motsvarighet fanns utanfär båten (14:1, d); dessa lister varo av ask och de kallades fär bén-gjörda. De blevo helt enkelt fastspikade. Åtminstone alla båtarn på Erkas gård voro utrustade med den sistnämnda detaljen; men enligt min sagesman var den inte allmän på holmen. Det fanns båtarn där den saknades.

Det blev redan omnämnt ovanfär att en vanlig rüpa på Odinsholm var utrustad med två tofflar (tuftar) och ett par åror (det här avbildade exemplaret är i detta avseende atypiskt, jfr. ovanfär). En tuft satt i mitten och den andra i aktern intill akterspejeln. Den mitt på båten anbrungade tofften stödde sig på såmen, d. v. s. på hårdgångens kanter och den hölls fast på sitt ställe genom de s. k. tuft-kräcna, d. v. s. genom krokiga träbitar som förbundo den med fartygssiderna. De nämnda träbitarna kunde klart framgå av fotografierna på bl. 15:1. Det kan påpekas i förbigående, att även den fisksumpen, vilken satt mitt på båten (och vilken bidrog till att den här avbildade rüpa måste betraktas som en atypisk farkost) - att även den

na farbat med hjälj av de ornamända tuff-
kencene (ji. de cirtide fotografierne). Abstrakter
däremot na lös och stöde ang endat na
fröme besta trävillan rika rone partyskade med
katsidarna. Formen av en sadon till underlag
känande trävillan framga av teben. på bl. 16:1.

Tullstaden gjades av något härt häslag, ranti-

gen av ark. Den utvände fände framga av plan-

retningen och av de ornamända fotografierne.

de läge pinnarna (av trä) som utte kändt na-

andra i tullstaden kallades för tullen (tullen, -ag-

-ana). de rone lösa, kunde uttaga och smatta

med nya (man hade runderen ett stort föränd

av dem med i teben - i rymmet på längre

reger. - det sagda galler främst för teben av övne

slag.) Vid en tyvakt rugg utte dessa artullen med

mullstaden. - Den ännu utvände fände framga

av fotografier på bl. 15:1. Utvändskancket är ett

fasta med den lilla träpinnen riken är intressant

i älskallet och ricket med ricket för agvinn

med utvändskan = tullstaden riktant.

Na man hade kommit så långt med byggen

det att även intresset var klart, fändes teben

ut en lögern på gårdstegen där den skulle tjäna-

fröst utan och sedan, efter teben, ronen. D

dessa sammankang partyskades även de s. h.

av föndliga under teben. Dessa bildades

av fröme kändskan teben med rone arkar av

teben och en av dessa är agvinn, med den ryp-

maffa rugga's gemensamt på bl. 14:2, 13.

Formen av kända rugga, skulle utvändskan-

heten fändes utvändskan med en detalj riken på

plankningen (bl. 14:1) är teben med kj. det

av fändes om ett litet runt hål i teben

40083

vilket man täpte igen med en tygpropp som kallades för niörök (: niörka). Proppen togs ur då båten drogs i land för att det i båten samlade vattnet skulle kunna rinna av. Det kan fastslås genast i detta sammanhang att denna anordning förekom vid alla roddbåtar - även vid större och trestärade. Vi komma att se vid ett annat tillfälle att alla båtar på Odinsholm drogas upp på land när man kom hem från sjön. Ur denna regel bildade inte heller de större segelbåtarna något undantag. Det är dock bäst att återkomma till denna fråga när hamnar och hamnanordningar en gång komma att beskrivas. - Angående den ovannämnda niörka kan dock här tilläggas att den utgjorde ett tämligen vanligt objekt för folkets vidskepliga åtgärder. Den utgjorde nämligen - på nertsidan - glug-stup - det vanliga som man stal bort för att "röka under". Min sagesman som var berömd för sin goda fiskelycka, saknade ofta sina niörkar, därför att någon hade tagit dem för att "röka under" sina fiskeredskap.

Härmed kunna vi gå över till trestärade båtarna på vilka en översikt redan lämnats ovan för. Denna byggnadsbeskrivning och dessa olika arbetsmoment vid byggandet som jag fick lämna ovanför i samband med riipa, äga i stort sett en giltighet även vid de större båtarna.

Om ett underlag och exempel för behandling av de trestärade båtarna kan tjäna en flömnäddi båt 'flundermät-båt' vilken av mig blev uppmätt och fotografierad på Ormön 1947. Det har redan påpekats ovanför, att denna båt inte hade bibehållit sitt ursprungliga skick utan att den redan i Estland - på Odinsholm hade

blivit ombyggt till en motorbåt. Genom ombyggnad
hadde båten fått sin höjd påökad med två
bårdgångar. Hur detta har gått till, hade klart och
tydligt framgå av fotot (bl. 16:3). Den ursprung-
liga roddbåten fanns dock under denna över-
byggnad kvar. Kellingarna med kantlister och tull-
bård kunde upptäckas i oförändrat skick och
även några rester av intumret (stödjelister för
lofterna) satta kvar. Spantsystemet var oförändrat.
Denna planritning och dessa genomsnitt vilka
över denna båt lämnas på bl. 17 äro sålunda
extraherade ur båten senare konstruktion. Inga
lofter finns, eftersom inga sådana i båten nu-
tida skick existerade. - Båten i fråga blev byggd
på 1930-talet av Brus Janne på Odinsholm och
ombyggd av samme före hans flykt till Sverige.
Båten fick sålunda tjänstgöra som farkost vid
den farliga resan. -

Angående båten konstruktion är det inte mycket
att tillägga utöver det lämnade bildmaterialet
och den lämnade planritningen (bl. 16:2, 3, 4, 5;
bl. 17). Om båten storleksförhållanden jfr. redo-
görelse ovanför (där lämnades mått även på
alla andra båtar som i det följande komma att
redovisas). Några anmärkningar bära dock göras.
Framstävans bildas av en naturlig krök på köl-
trädet (detta var här liksom av gran som fallet
var vid ruipa) medan bakstävans är påsatt av
ett extra stycke. Fästandet är utfört med hjälp av
tvenne "mässingsbultar" - jfr. schemat bl. 18:1.
Min sagesman meddelar dock att användandet
av bultar är ett nyare sätt att fästa bakstävans
vid en trestävad båt och att man före skulle
haft enpinningar i stället för bultarna. - Kölens

genomskärningar framgå av planritningen (bl. 17).
Stävorna varo försedda med spår eller uttag-
ningar för bordändarna - detsamma var fallet
även med framstävven på den ovanbeskrivna
rumpa. Detta spår vilket löpte vid bägge sidor på
kölen och där den första bordgången fastspikades,
kallades för in-gligta. Kölen skulle ha varit bre-
dare förr än nu. Förr skulle den (d. v. s. dess övre
del) ha mätt 7 tum, på sista treden endast 5 tum.
Eftersom vi som bäst hålla på med att särskilda
kölkonstruktionen vare det kanske ändamålsenligt
att i det här sammanhanget redogöra för en an-
ordning vilken man använde sig för att försäkra
kölens utslitande. Ty det blev redan nämnt ovan-
för, att man på Odinsholm hade den vanan, att
draga alla båtar upp på land sedan man hun-
nit hem. Detta uppdragande och nerstötande hade
givetvis till följd att båtens köl blev skadad. Därför
försåg man kölarna med pålagda träsulor. Detta
skedde dock inte genast efter färdigbyggandet utan
förest sedan båten hade blivit 3-4 år gammal.
En sådan träsula under kölen på en båt kallades
för dräje och den gjordes av något hårt träslag,
vanligen av ask. Sulan kunde räcka över kölens
hela längd, men detta behövdes inte vara fallet
eftersom just aktern var den del på båten där
kölen var mest utsatt för påfrestningar. Därför
var man främst angelägen att med hjälp av
sulan skydda denna del av kölen som låg ak-
terut båtens mittlinje. Sulans påsättande skedde
på så sätt att man vid båtens stäv (mest då
vid bakstävven) fastsatte en järnkrampa (dräje-hästje)
där sulans ena, tunnare ända stäcks in under.
Den övriga sulan = resten av den böjdes sedan

ner mot kölén där den fastspikades. Det behövdes bl. a. inte att tillverka sulan av ask i hela sin längd. Det voro endast ändpartier som f. varo utsatta för största påfrestningar. Därför kunde sulans mittparti vara av vilket träslag som helst. Sulan blev sålunda skarvad. En skarv på sulan avbildas schematiskt på bl. 18:2.

Det är knappast nödvändigt att här ånyo genomgå hela den byggradsprocessen och de olika arbetsmoment som redan beskrivs i samband med rüpa. En sak som dock blev försummad var skarvningen av borden. Två olika sätt kände man till. Det ena och äldre bestod i att bordändarna lägo ovanpå varandra - de räckte förbi varandra och voro sammanspikade. Eftersom bordändarna voro försedda med motsvarande uttagningar, bibehöll bordet sin ursprungliga tjocklek. Det andra och nyare sättet att skarva ihop två bord i båt-sidan genomfördes med hjälp av en brädlapp som på båtens innersida helt enkelt spikades fast vid skarvstället: bordändarna räckte i detta fall endast mot varandra. På bägge dessa metoder återfinnes en schematisk teckning på bl. 18:3a. Det nyare sättet - skarvningen med hjälp av en påspikad brädlapp - ka dessutom iakttagas på fotografier: bl. 16:3-5.

Därmed kunna vi återvända till själva upp-mätta flön-näddi böta. I samband med rüpa påpekade jag dessa hål i nedre del på spanten (d. s. k. rö-gätina) som voro avsedda för att det på båtsbotten ^{sig} samlade vattnet skulle fördelas jämnt mellan båtens olika delar. Dessa hål existerade även vid flön-näddi böta. Men - och detta gäller likaväl för alla andra större båtar -

dessutom förekommo här sådana hål även i
högre belägna delar på några av båtens spant.
Även de kallades för vö-gåter, men de varo av-
sedda för att draa igenom lasslinan (när man
t. ex. kom med ett hölass från fastlandet) eller
också för att fastgöra fastgöra vanteniför en provi-
sorisk mast som någon gång uppsattes. Om dessa
hötransporter kan nämnas i förbigående att de
varo karakteristiska för ett äldre skede i Odins-
holmens historia, då man höll mer baskap på
holmen än nu och då holmens egna höproduk-
tion var mindre än på sista tiden. Nämnare
om dessa saker i samband med baskapsskötsel.
Dessa båtar, som kommo i betrakt vid dessa
höresor från fastlandet, angav min sagesman
ha varit just flön-näddi böt och vidare lege-
böt.

Innan vi flytta över att särskilda intimentet
skall uppmärksamhet fästas vid en detalj i båtens
spantsystem som inte förekom vid rumpa men
som däremot var karakteriserande för alla större
båtar. Nämligen bestod det första spantet vid bå-
tens bägge ändar av två delar, d. v. s. av två skil-
da hälften (det är här inte fråga om skarvningen).
Dessa spant utgjordes sålunda icke av bågar
som fallet var med båtens övriga spant. Detal-
jen upplyses klart av planritningen (bl. 17) och
av ett fotografi (bl. 16:3).

En flön-näddi böt var utrustad med tre
par åror. Ett hullbard var förvarat (dock utan
pinnar) och avbildas (jfr. fotot bl. 16:5). Toffarna
hade ursprungligen varit fyra, av dessa fanns
dock inte en enda kvar. Deras placering kan dock
delvis fastställas på grund av stödjelisterna

av vilka ett par rester sitta kvar vid borden.
Dessa äro tecknade på planritningen (bl. 17) och
fotograferade. (bl. 16:4-5). Placeringen för de två
första toftarna framgår sålunda av planritningen,
den tredje hade legat förse tredje par årtullar
i samma läge som de förra och den fjärde slut-
ligen låg i aktern. - Toftisternas konstruktion
kunde kanske ha framgått av fotodetaljer (bl. 16:4-5).
Man ser att själva stödjanordningarna varo
av två slag. Tofternas fastsättande skedde med
hjälp av de tuft-knäna vilka redan blevo vid-
rärda i samband med ruipa. Ytter efter dessa
sitta ännu kvar i båtrelingen - jfr. de nyssnä-
pekade foton. - De två första toftarna sitta sålunda
fast vid båten och kunde aldrig lyftas. Detsamma
var fallet med aktertoften. Endast den sist sist
nästsista toften var lös, och detta gällde för alla
större trestärvade båtar - oberoende av detta hur
många årpar och toftar det fanns.

Det må vara sagt att denna beskrivning över
frön-nädd båt gäller i konstruktionsmässigt av-
seende även för alla övriga trestärvade båtar -
såväl större som mindre. Någon vidare detalj-
beskrivning över båtar av detta slag synes därför
i fartsättningen ~~vara~~ icke vara nödvändig. Dessa
uppgifter som i början av avsnittet lämnades
kunna kanske kompletteras med följande. Den
lilla tozk-båt var försedd med en festsittande
toft i mitten och en liten lös brädlapp i aktern.
Den sistnämnda var icke avsedd för att sitta
på utan torskfiskaren förvarade där vanligen sin
tröja och matsäck. - sik-nädd båt hade två
toftar i mitten och en i aktern. Den nästsista
var lös. - legö-båt till sist såg ut precis

likadant som flön-näddé böt, skillnaden låg endast i storleken. - kilo-böt, vilken redan var en regelrätt segelbåt kommer jämföras andra större segelbåtar att vidröras längre fram. - Till sist bör framhållas att alla dessa båtar saknade roder (stär/i). Inte heller förekommo några durkar (böts-för/i). De på foten av den uppmätta flön-näddé böt synliga bräderna i båtbottnen äro av sent ursprung. Durkarna uppdökto på Odinsholm senare; den första båtstypen som var utrustad med dessa var kilo-böt.

Vi gå nu över till dessa segelanordningar som fröga användas i samband med de ovanbeskrivna (större) trestämde båtarna. Ett sådant segel utgjordes av ett enkelt sprisegel (spraid-säffe eller spraid/i). Detta segel kunde flyttas från båt till båt. Masten (mäst/n) kunde resas på vilken plats i båten som helst, dock vanligen placerades den mellan de bägge första toftarna - så åtnäms tone i flön-näddé böt. Mastens nedre ända stödde sig helt enkelt mot båtbottnen, ingen mastfot existerade sålunda. Båtens framstäv var försedd med ett runt borrhål där staje eller sta-vantje fastgjordes. De bägge sidvanten fäste man i de ovanför omtalade vö-gätena på båtens vöngor åter om masten. Vanligen stödde sig maständan mot ett spant och vanten varo fästa i vö-gäti på det nästföljande spantet. De övre spantändarna varo försedda med öglor och helt enkelt trädde på masttoppen. Ett sprisegel jämföras några upplysande detaljer avbildas på bl. 19: 1 abc. Gåföra segelduken var sammansydd av flera långsmala bitar (braidar). Runt omkring seglet löpte likjen. I äldre tid var liket helt

enkelt fastsytt vid seglet, dock senare trädde det genom en fjällsöm i segelkanten. Vid masten blev seglet fastbandet med hjälp av korta snärbitar, trädde genom motsvarande hål i segelkanten. Utommen i dessa hål bildades av ringar av löst garn som sedan blevo överkastade. - Nedre ändan av spristängen (sprai-stögg/e), som var försedd med en inskärning, vilade i en repögla, fäst om masten. Hur en sådan ögla bildades, framgår av en detaljteckning på bl. 19:1, b; öglan kallades för hal-smält eftersom detta slags knut användes i samband med att fästa hallar på fisknäten. Övre ändan av spristängen trädde i en vanlig repögla på seglets yttre hörn. - bömpjen avbildas på bl. 19:1, c. Den utgjordes av ett långt trä med trefrenig bakdel som satt löst om masten. skötje satt fast = kländes fast i en spricka i bömen's andra ända och lindades sedan om en knäp av trä (jfr. teckningen). Gälva skotändan fastgjordes sedan fast i vö-gäte på något spant.

Sprisegel av detta slag hade på Ödinsholm funnits redan så länge som sagesmannen kunde minnas. I Etkas gård fanns t. o. m. två sådana, ett större och ett mindre. Det gick bra att hissa två sådana segel på en gång. Ingen jock användes i samband med spriseglet, så det gick inte att kryssa. Seglet sattes på då man stack över till fastlandet, liksom kom det till användning på längre fiskeresor. Inga reband fanns; segelytan kunde dock förminska genom att ta ner spristängen och vika ihop seglet så att endast en hälften mindre triangel kvarstod. Seglets yttre hörn,

där annars spristängens tappända brukade sitta, veks sålunda ner och fastgjordes vid masten (hornet var försedd med en repända för ändamålet. - När seglet inte användes, lindades det om masten och svrades fast med vanten. - Gagesmannen framhåller att inte varje gärd på holmen ägde sprisegel. - Till sist bör anmärkas, att spriseglet fick användas också utan den ovanbeskrivna bömen, som faktiskt ofta var fallet.

En annan enkelt segelarrangering utgjordes av råseglet (rö-säffe). Detta användes dock inte på alla båtar, utan den enda båten där det någon gång hissades var legö-bötn. Jag nämnde redan i början av detta avsnitt, att dessa båtar försvaruno omkring sekelskiftet då de efterträdades av de s.k. kilo-bötarna. I samband därmed kom även råseglet uti bruk. En enkel teckning över detta segel lämnas på bl. 19:2. Masten restes i båtens främre del, den satt vanligen mellan de bägge första toftarna. Ingen mastfot fanns inte heller här. Vantsystem var precis detsamma som beskrivits ovanför i samband med spriseglet. Gjalva seglet bestod av en trapetsoid segelduk, av rån (roose), av rakjen som var fäst vid den senare och av falle för att hissa seglet med (jfr. teckn. bl. 19:2). Segelduken var fäst vid rån med hjälp av repändar. rakjen, som höll rån samman med masten, var tillverkad av ett kroknigt bockham. Hornet var försedd med ett hål i läggå ändarna där snören trädde igenom med hjälp av vilka det blev fastbundet vid rån. Den ena ändan av rakjen satt alltid

fast vid rån, medan den andra fastgjordes var-
je gång då seglet hissades. Fallet (fali) löpte över
en block som var fast i masttoppen; dess medre-
ända lindades om knäpjen vid masten. Skötarna
fastgjorde man i vö-gätarna. Utrustningen komp-
letterades till sist av brassarna (brasi, -ar, -a),
vilka löpte ner från råändarna och vilka
akter fastgjordes i vö-gätarna akter om masten.

För kilo-bötarna (< kilu, 'vassbuk'; ett estniskt
länsord), vilka började byggas omkring sekelstif-
tet, och vilka upplöstes de gamla leje-bötarna,
redogjorde vi redan i början av avsnittet i sam-
band med den allmänna översikten över Odins-
holmska farkoster. Angående deras bottenplan hän-
visades till Per Söderbäck, Rågöarna, sid. 194.
En del anmärkningar angående några skillna-
der här dock göras, innan vi vända oss till att
särskåda segelsystemet.

De nya kilo-bötarna skilde sig från de förut-
beskrivna mindre båtarna först och främst i detta
avseende, att deras kölrum blev skarpt trängre
akterut. Denna konstruktionsdetalj i skrovtbyggnaden
framgår bra även av den hänvisade avbildningen
hos P. Söderbäck, och den framträngade en
avvikelse från den spantkonstruktionen som beskri-
vits ovanför. Ty för denna del av kölrummet, som
utmärkte sig genom i trägarvarande drag, måste
även spanten få en annan form, eftersom de
skulle föga sig efter bordläggningen och sålun-
da efter det tränga kölrummet. Det framgår
också fullt tydligt av planritningen hos P. Söder-
bäck, hur som problemet har blivit löst på
Rågöarna. För Odinsholms del bestodo spant
inom i trägarvarande partiet av båtskrovet av

57.5000.3.47.1930

två delar, d. v. s. av trenne, ovanpå varandra liggande träbågar av olika storlek, bl. 20:2. Angående själva grundkonstruktionen finns det annars ingenting särskilt att anmärka. Beroende av båtens storlek var költräet dock bredare- eller djupare- än som fallet var vid de förutbeskrivna mindre båtarna. Circa 1 fot var det vanliga. Bakstävren fästes vid költräet precis på samma sätt som beskrivits i samband med flån-nädd båt. Utöver dessa två toftar som finnas på P. Söderbäckes planritning från Rågöarna, var den odinsholmska kilo-bötn utrustad även med en halvrund aktertoft, vilken låg tätt intill bakstävren. På denna toft satt styrmannen - kilo-bötn var nämligen försedd med ett stjer/c. I båtsbotten lågo durkar (föri), sammansatta av korta, på tvären liggande bräder, vilka på undersidan varo förbundna med en i längdriktning löpande träslä.

kilo-bötn var först och främst en segelbåt - trots detta, att den även var utrustad med två par årtullar. Det blev påpekat redan ovanför, att två olika segelsystem existerade, och att dessa även kronologiskt skulle hållas skilda från varandra.

Dessa kilo-bötar som kommo först, varo utrustade med två master och två segel. Detta segelsystem återfinnes i en schematisk uttegring på bl. 20:1. Masternas längd var olik, den främre var kortare. Båge masterna vilade i mast-fötter, vilka varo fastspikade vid költräet, bl. 20:3. Dessutom var främre masten fäst vid första toftens framkant med hjälp av en järnkrampa, medan ^{det} för den andra masten fanns en uttagning i andra toftens bakkant.

Masterna höllos stadiga genom trenne sidvant.
Nauten för den främre masten fästes i järnöglor
vid relingen; för den bakersta masten fästes
vanten däremot i vö-gätina framom. Den
främre masten stod alltid kvar, den togs aldrig
mer. Den andra däremot togs vanligen ner då
man kom hem till hamnen.

Det första - främre seglet kallades för frä-säke,
det andra för stör-säke. Bägge varo försedda med
råar. Bakseglet = stör-säke var dessutom försedd
med bömen, vilken inte skilde sig från den-
na böm i något avseende som blev beskriven
ovanför i samband med sprisegel. Råarna
varo sammankopplade med masterna med
hjälp av järnkrampor (rakjén) - en motorang-
het till detta bockbarn, som ovanför beskrevs
i samband med råseglet. Fallan löpte över
små trätrissor vilka varo monterade i mast-
topparna. sköte på stör-säke fastgjordes vid
tullpinnen på ett sätt som torde framgå av
teckningen på bl. 20:4. sköte för frä-säke fäst-
des återut genom ett vö-gät på spantet och
knöts sedan fast vid densamma tullpinnen.
Bägge segel varo försedda med två rader rev-
band (rev-gät/er). Halsar på seglen varo fast-
bundna vid masterna. -

Segelsystem för en kilo-båt av nyare slag
återges schematiskt på bl. 21:1. Som redan nämnt
ovanför, var denna båt en eumastare (om kro-
nologiska förhållandena jfr. i början av detta
avsnitt). Masten satt i mast-fötn mellan de
bägge mitt-toffarna. I masttoppen satt en järn-
ring med tre öglor eller öron (a), där de bägge
sidovanten och stäje (b) varo fästa. Nedanför

blevo sidvantei fasthakade vid järnribbar (e), vilka voro anbringade vid relongen på båtens utsida. En sådan järnribba kallades för jönngro-jäne. Den vid framstävven fastsatte fästningsanordning för stäe, sta-jäne, hade framgå av teckningen (d). Vanten och även stäe voro av stältross. En bit ovanför sta-jäne fanns en ställskruv vidmonterad på stäe: stäe kunde sålunda spännas. - stör-säpe(e) var försedd med en rå. Dess nedre ända satt fast vid tromble - ett kort trärör trätt på masten, vilket kunde skjutas upp och ner. stör-säl-fäl var fastsatt i mastkappen, löpte sedan över blocket f) (satt fast vid rå), över blocket h) (vid masten) och fastgjordes nedanför vid knäpen j). Även foka-fäl löpte över ett vid masten hängande block. Fäl va foka löpte på stäe med hjälp av de s. k. sta-lärerna (-lärje, -er, -ena), under vilka man menade de ringar av eukristar var konstrukt framgår av teckningen (k). Likadana träringar voro inringo i segelutrustning för stör-bötar. I det sista fallet kallades de emellertid för kelöar. - Om bömen (m) finns ingenting att säga; den var dock försedd med ett block där skotet från stör-säpe löpte över för att sedan fastgöras vid en knäp på båtens utsida. Skotet från foka trädde genom vö-gätina och fästes sedan vid densamma knäpen.

stör-böta från denna tid då min sagesman kände till den, var ett med akterspegel (karim) försedd fartyg. Bakstävven var påsatt av ett extra stycke, konstruktionen påminde i stora drag sålunda rūpa's akterkonstruktion. En mycket enkel teckning över en stör-böt, utförd av

sagesmannen själv, återfinnes på bl. 21:2.
Teckningen förklarar nästan ingenting i konstruktionsmässigt hänseende; vikten har lagts på segelansordningen. Gålvärs akterspegeln, sett bakifrån, är dock medtagen. Återut blev körrummet kraftigt trängre - jfr. vad som sagts i samband med konstruktion av kilo-böta. En ny konstruktionsdetalj uppträdde i form av fyra kraftiga träbjälkar, vilka en kort bit medanfär relingen mitt på båten (framom bakmasten) löpte över skrovet. Dessa bjälkar kallades för bidlar och de varo fastsatta vid fartygssidorna med hjälp av knäer - desamma detaljer som man brukade sätta fast tofter i roddbåtarna med - jfr. ovanför. Vid framstävven var en liten del av skrovet täckt med bräder, varigenom det s.k. pfiftje uppstod. Enligt sagesmannen hade pfiftje inte något vidare ändamål än att man "kunde hålla sin mössa därunder". Till största delen var stör-böta öppen; endast ett mindre parti i aktern var täckt med bräder. Under detta partiella däck fanns en låg kajuta som även var försedd med endärr. Tvärs över kajuttaket fanns en tandad träslä anbrungad där stör-armen fixerades: "att sätta stör-armen i sküro". Överkanten på akterspegeln var en järnbyggel, lä-vägen, inslagen, där stör-armen räckte igenom och där den hade tillräckligt med svängrum. Meningen med byggeln var, att skotet inte skulle haka fast sig vid stör-armen.

Masterna fanns två. Frammasten var kortare, bakmasten längre och tämligen kraftigt lutad bakåt. Mellan masthopparna löpte ett spänt rep, varom sagesmannen dock inte vrite

vid gafōh-piken (k) och det andra vid masten
(l). Vid framändan på gafōh-piken satt fast
pik-fali (m) som liksom läpte över trenne
block. "Att pikas gafōh", hetta det. dirken hetta
detta rep som höll uppe bōmen, eller rättare den
bakända. dirken var fastsatt vid bōm-ändan,
läpte över ett block vid masttappen och fastgjer-
des vid masten nedanfär. Att spänna dirken var
det första som utgjordes när man gick att his.
bōm-sköti läpte över trenne block; ett av
dem satt vid bōmen och det andra på kajut-
tak. Vid väcker väderlek, när man seglade
i medvind, hissades gärden (n) - ett litet rå-
segl i masttappen. Seglet i fråga hissades med
gärd-fali som låg framom masten. Vid rå-
ändarna varo brasar fastgjorda och vid medre
härken trenne sköt. - Alla dessa detaljer äro
emellertid inte medtagna på teckningen.

En sådan stör-böt kallades även för jaha.



57. Densamma, detalj
med stödjeanordningar
för andra toften.



4. Lensamma, detalj
med en stödjelst för
framtoften

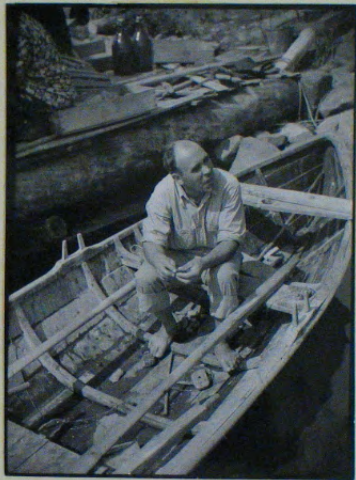
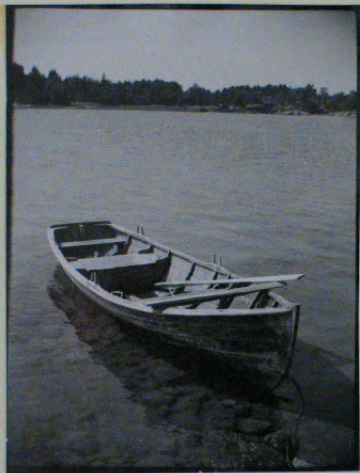


3. Sensamma, bogen.



2. shon-näde böt





1. rumpa. Byggt av Johannes Erkas
på Smön år 1945