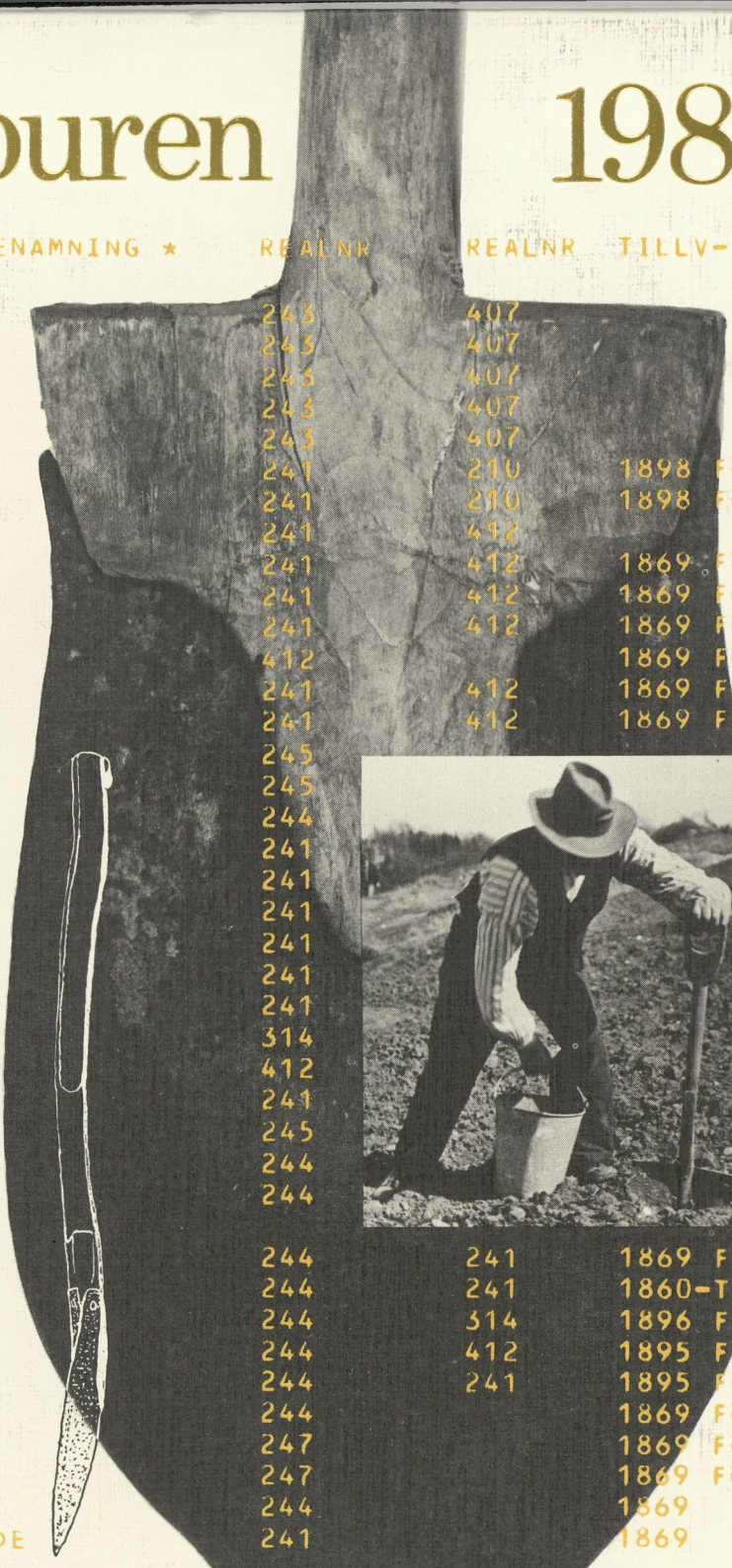


REALNR TILLY-TID

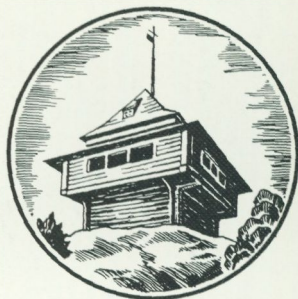


243	407	
243	407	
243	407	
243	407	
243	407	
241	210	1898 FORE
241	210	1898 FORE
241	412	
241	412	1869 FORE
241	412	1869 FORE
241	412	1869 FORE
412		1869 FORE
241	412	1869 FORE
241	412	1869 FORE
245		
245		
244		
241		
241		
241		
241		
241		
314		
412		
241		
245		
244		
244		



244	241	1869 FORE
244	241	1860-T
244	314	1896 FORE
244	412	1895 FORE
244	241	1895 FORE
244		1869 FORE
247		1869 FORE
247		1869 FORE
244		1869
241		1869

Fataburen



1983

Nordiska museets och Skansens årsbok

Redaktör: Arne Biörnstad
Redaktionssekreterare: Berit Nordin

Summaries translated into English by
John Hogg

Omslagsarrangemang: Håkan Lindström

Om inte annat anges tillhör bildmaterialet Nordiska museet

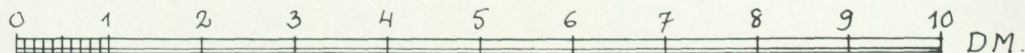
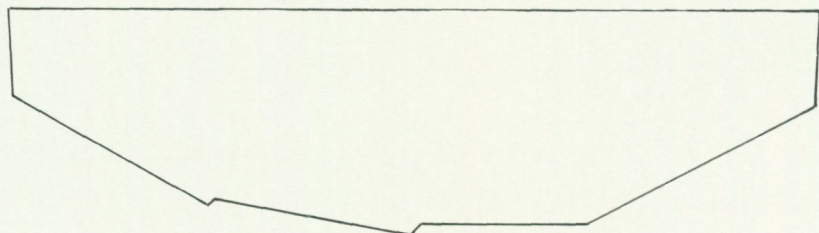
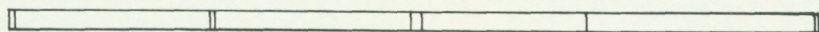
© Nordiska museet och respektive artikelförfattare

Tryckt hos Bohusläningens Boktryckeri AB, Uddevalla 1983

ISSN 0348-971X

Ett minne av Sko-båten

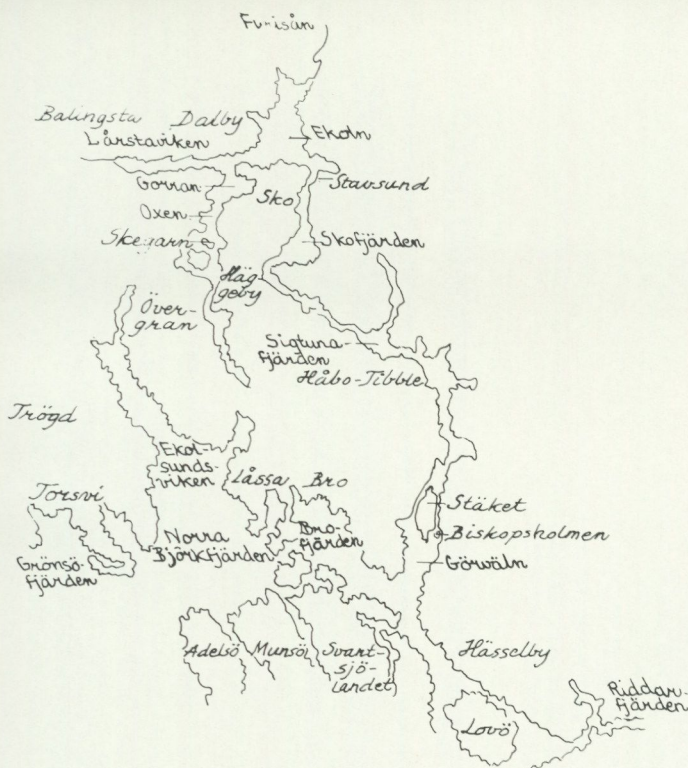
Marianne Olsson



Mall till byggspant, NM 265 583. Gåva 25 juli 1963 av Karl Andersson på Skegarn i Övergrans socken i Uppland. Med en varning från allmogesavdelningens chef i bakhuvudet att en skröplig roddbåt som krävde stort utrymme, hög luftfuktighet och återkommande vård inte vore särskilt välkommen i museets samlingar, tog författaren med belåtenhet emot Karl Anderssons gåva till museet av mallen för "byggvrängen" till en skobåt med tre bordgångar. Mallen hade använts i många år i bröderna Anderssons båtbyggeri, som upphörde strax efter 1950. Ritning av Brita von Knorring.

Fiskare och andra strandbor i Mälaren har under århundraden varit beroende av roddbåtar. Det var viktigt att båtarna var lättrodda och behändiga att ta sig fram med både på djupt vatten och i grunda vassviken. I vattnen mellan Enköping och Strängnäs kunde jag på 1950-talet mäta upp och fotografera stora bärkraftiga ekbåtar, skängsö-ökor, spetsgattade i för och akter, samt större och mindre ökstockar med sni-

pig för och tvär akter, också enkla låga "vantar" eller "smackar", tvära i för och akter, avsedda för gäddfiske i vassarna och att dra på vinterisarna. En större roddsump med snipig för och akter fanns då ännu i behåll, men ingen segelsump för handelsfärder till Stockholm och Västerås var kvar. Barnen på öarna sades ha fått ro till skolan med en liten snipa som kallades "mygga". Korna hade fraktats mellan be-



Karta över Sko-båtens utbredningsområde i nordvästra delen av Mälaren och i fjärdarna norrut upp till Fyrisån. Efter förminskat avdrag av generalstabskartorna nr 75 Stockholm och nr 84 Uppsala.

tesmarkerna på öarna med kofärjor. Alla dessa farkoster hade flat botten och ingen köl.

Men före Grönsöfiskaren Valfrid Lundholm påpekade, att öster om Torsvihalvön hade man förr använt en enda roddbåttyp. Han kallade den för Sko-båten och menade, att den skilde sig från ekstockarna väster om Trögd genom en snipigare och högre för.

Den 25 juli 1963 skänkte fiskaren och båtbyggaren Karl Andersson på ön Skegarn i Övergrans socken en spantmall till Nordiska museet. Det var avslutningen på ett par veckors letande, mest bland de äldre yrkesfiskarna, från Norra Björkfjärden i väster till Ekoln i norr och Lambarfjärden i öster. De flesta var söner och sonsöner till fiskare i samma vatten, och alla mindes skobåtarna från sin barndom, ja, på några håll fanns ännu båtar av den typen i bruk. Dessutom påträffades tre byggare av skobåtar.

Det visade sig mycket riktigt, att vad som skilde skobåten från Mälarens andra flatbottnade, klinkbyggda roddbåtar med förstäv och akterspegel var den raka, lågt utfallande stäven med den långa näsan. Skobåten var också något längre och smalare och hade högre språng (bottnens lyftning i för och akter) än ekstockarna väster om Trögd.

Det var huvudsakligen i fjärdarna runt Sko socken som det ännu fanns skobåtar i användning. I Norra Björkfjärden, Ekolnsundsviken, Brofjärden och Görväln levde dock minnet av dem kvar. Fiskarsläkterna Jonsson i Bro och Lennström på Dävensö hade övergett skobåtarna i början av 1900-talet för större och modernare motorbåtar. På Sjöherrgård i Låssa fanns det kvar ett fotografi av en liten skobåt som användes när man rodde till en ö och mjölkade korna. Den hade tillverkats år 1910 av en båtbyggare som hette Eriksson och som hade kom-

mit ner till Sjöherrgård från Sko för att bygga en större båt till notdragning och en mindre till mjölkbåt. Karl Eriksson, som då hade varit nyanställd som fiskardräng här, mindes att varje båt tog en vecka att göra och att betalningen för arbetet var 24 kronor per båt, då beställaren höll virket.

Fiskarna Ahlm vid Lennartsnäs och Nilsson på Biskopsholmen vid Stäket kunde berätta att roddekor som beställdes från Sko var allmänna bland fiskarna i de här trakterna fram till 1930. De fraktades ner med ångbåten och kostade på 1920-talet 250–300 kronor. De var mycket lättrodda, hade bred, flat botten, två roddar (= två par årtullar) och en längd av ca 18 fot (= 5½ m). Efter 1930 gick Ahlms över till kustbåtar från Trosa. Men det fanns en fiskare Gustavsson i Lambarfjärden, som jag borde söka upp, och som byggde en variant av skobåten.

Färden ställdes alltså till Erik Gustavsson i Korsudden på Svartsjölandet snett

emot Hässelby. Han berättade att hans far, farbror och farfar alla hade köpt sina båtar från Sko. Den sista de köpte kom 1914. Den båten tog Erik mått efter och började bygga själv omkring 1920, vid arton års ålder. Erik gjorde sina båtar lite längre, med fyra bordgångar i stället för tre och med bara ett par årtullar. Han höjde botten 20 cm både i fören och aktern och byggde mot två spant, det andra från aktern räknat och det främre sumpspantet. Vid stranden låg Erik Gustavssons egna tre roddbåtar, som var 640 cm långa och 160 cm breda vid sumpen. Den äldsta var byggd 1950.

Ännu en självlärd byggare av moderniserade skobåtsvarianter var Fritz Mark i Håbo-Tibble, född 1891, spelman och fd läns-skogvaktare. Mark var en mångfrestande byggare, som vid besöket var i full färd med att fullborda en kölbåt till en beställare i Häverö, dvs han byggde den med bottenbräda och skulle sätta på kölen efteråt. Han hade just gjort en vättersnipa på beställ-

År 1910 kom båtbyggaren Eriksson från Sko socken till Sjöherrgård i Låssa och byggde en större och en mindre skobåt. Fotografiet visar den år 1910 nyanställda fiskardrängen Karl Eriksson i den mindre, s k mjölkbåten. Den användes när man rodde och mjölkade korna på en ö, där de gick på bete. Foto Nordiska museet 1963 efter originalfoto på Sjöherrgård.





Erik Gustavsson i Korsudden har byggt sig tre båtar, tretton, åtta och fyra år gamla. På bilden syns den åttaåriga båten närmast och den 13 år gamla längst bort. Den yngsta i mitten, har fått en mindre utfallande stäv än de båda äldre. Foto författaren.

ning av en fiskare i Kungsängen. Fritz Mark hade aldrig använt ritningar utan byggde efter beskrivning och resonemang.

Fritz Mark och hans far hade börjat bygga skobåtar (som han kallade "mälarekor") på Sigtuna skogvaktarboställe. I hans ungdom kostade en mälareka ca 60 kronor.

1963 skulle en moderniserad typ gå på minst 900 kronor.

Mark kunde berätta om den gamla skobåten, som han studerat som pojke och som han i tjugooårsåldern gjort sig en modell av i skala 1:6. Längden brukade variera mellan 500 och 600 cm, bredden mellan 130 och

Båtbyggaren Erik Mark i Håbo-Tibble föddes 1891 och intresserade sig från ungdomen för båt- och båtbyggeri. Som tjugoföring tillverkade han en modell av den gammaldags skobåten i skala 1:6, som han sätter mycket stort värde på och inte vill skiljas ifrån. Foto författaren 1963, 18 juli.



150. Den byggdes mot en "vrangel" (spant) som trappades ur efter bordläggningen och som blev främre sidan av sumpen. De övriga spanten sattes in efteråt. Själv hade Mark gjort sina båtar 560 cm långa och 148 breda.

I femtonårsåldern hade Fritz Mark talat med 80-åriga fiskare, som aldrig hade sett någon annan båt än skobåten. Han gissade därför att den varit vanlig ända sedan början av 1800-talet.

Stäven var i äldre tid hopsatt av två delar, menade Mark. "Ett stävträ borrades fast utanpå en inre stäv. Fören skulle böjas upp nio tum, sumpen skulle ha rak botten, och efter sumpen skulle det vara en sakta stigning på sex tum, så att när båten låg i vattnet och det satt en man vid rodden, så skulle aktern vara omkring 10 cm över vattnet. Och vattnet skulle snurra runt i en virvel under aktern, så att de gamla fiskarna sa, att om båten är riktig och roddaren duktig, så ska en tom kvartersbutelj kunna ligga i virveln och följa med under båten."

En riktig gammaldags målareka hade Fritz Mark byggt många år tidigare åt en beställare i Sigtuna. Men till fiskare i fjärdarna vid Sigtuna och Sko hade han gjort en moderniserad variant. Markbåtar hittade jag sedan hos fiskare i både Haga, Sko och Sigtuna.

Hos fiskaren Enok G Enström i Lårstaviken, född 1880, fanns två skobåtar från byggaren Erik Bolin i Dalby. Enströms far hade på sin tid köpt från en båtbyggare vid Stavsund.

Fiskaren K F Karlsson i Haga hade för 20 år sedan köpt en gammal skobåt från Dalby. Den låg och vittrade på land bredvid en ännu äldre, skaffad för 45 år sedan från fiskaren Ahlin i Sjudaregården. Karlssons yngsta båt var byggd 1952 av Fritz Mark och var i gott skick. Den hade bred botten, fem bordgångar och fem spant.

Vid Skokloster berättade förre slottsknekten V T Gustavsson, född 1889, om sin fars båtbyggeri. Fadern var torpare, hjälpte en bror med hans fiske och byggde dessutom ett par båtar om året, både åt fiskare och åt Uppsalabor med sommarnöjen längs stränderna. "Alla byggde då mest likadana båtar här i Sko, men det kunde vara olika med bottenhöjning." Bord och bottenbräder var av furu, medan stäv, fyra vränger (spant) och två par årtullar var av ek eller annat lövträ. Hål för mast brukade finnas, och masten liksom årorna gjordes av gran. Bland traktens båtbyggare i början av 1900-talet nämnde Gustavsson torparen Johan Eriksson i Dammen under Skokloster och Mårten Larsson på Stavsundsholme. Den senare dog omkring 1910–1912.



Enok Gotthard Enström, född 1880, fiskare på Bjälkesta vatten i Lårstaviken sedan 1916, fotograferad bredvid den yngre av sina båda Sko-båtar. De byggdes på 1940-talet av Erik Bolin i Dalby. Enström behövde två för att kunna ta upp och tjära en i taget i lugn och ro i varmt sommarväder. Foto författaren 10 juli 1963.

Fiskaren och kyrkvaktaren Ernst Sahlberg i Dalsängen i Sko hade hört att Gustavssons far på sin tid tog 35 kronor för en båt och då kunde han ro den till Uppsala för det priset.

Sahlberg hade tre båtar, en utsliten och ganska klumpig, tillverkad av en byggnadssnickare Holmberg i Sko, en tre år gammal från Fritz Mark och en som Sahlbergs far hade byggt omkring 1930 tillsammans med Johan Eriksson i Dammen.

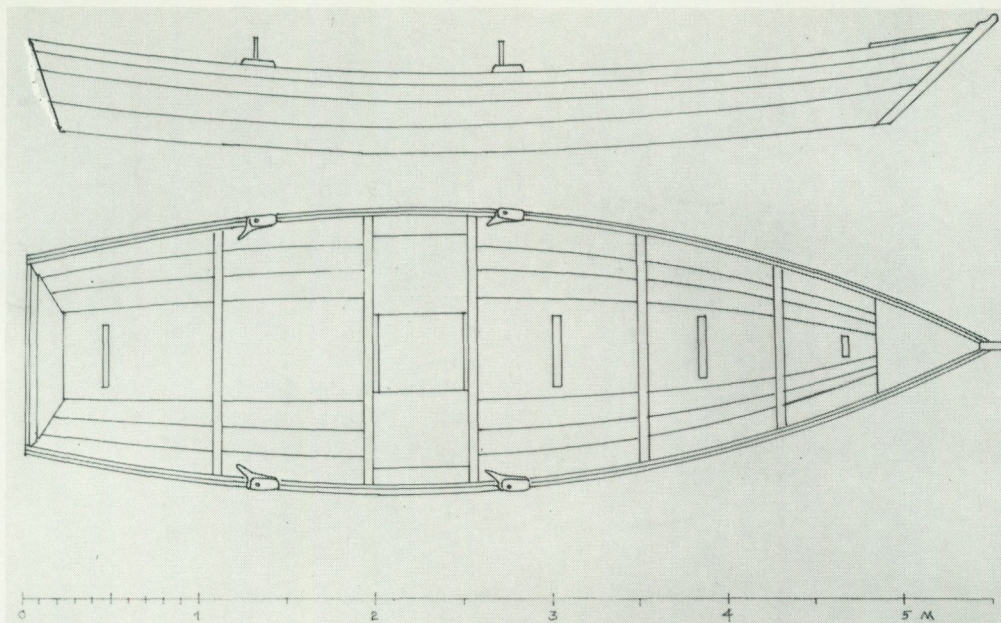
I hans barndom på 1910-talet fanns det bara skobåtar i Sko, menade Sahlberg. Fiskarna brukade ha en större för notdragning och en mindre för lättare fiske. För det mesta var de byggda med tre bordgångar. Virket togs av stora höga kvistfria frötallar. Det förekom också lättare båtar av gran, men de kunde inte hålla i mer än 15–20 år, medan furubåtar av fint kärnvirke hade en livslängd på 50 år.

Den mest kände båtbyggaren i trakten i Sahlbergs barndom var den förut nämnde

Mårten Larsson på Stavsundsholme.

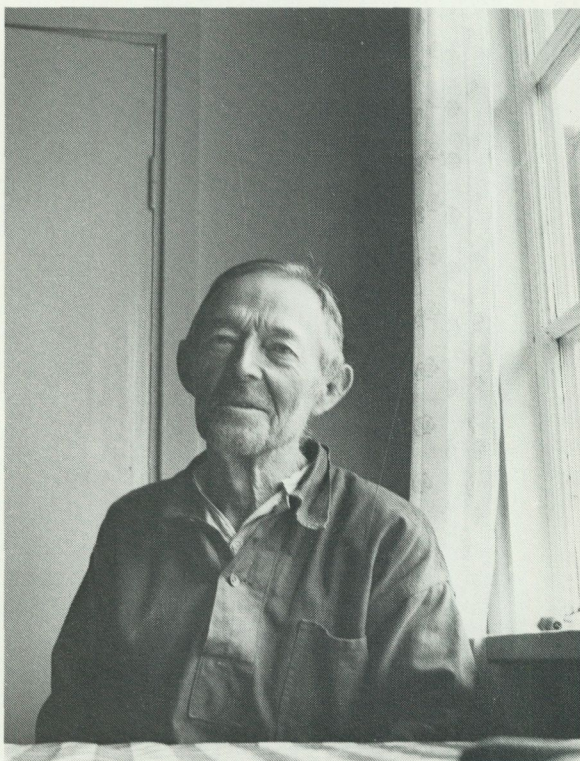
Den gamle fiskaren Ture Karlsson vid Gorran mindes att det funnits en båtbyggare i Balingsta vid sekelskiftet. Själv hade Karlsson köpt sina båtar i Sko, men omkring 1940 fick han sin stora notdragningsbåt byggd av fiskebröderna Andersson på Skegarn.

Skobåtens namn visade sig alltså verkligen hänga samman med byggarnas hemvist på och omkring Skobolandet. Karl Andersson på Skegarn blev den siste av de tre båtbyggare som jag besökte. Han var född 1894 vid Stavsund i Skofjärden, i Näset under Ekhamn. Som tjugofyraåring flyttade han med sin bror till ön Skegarn, där de tillsammans arrenderade Skadevi fiskevattnen. De hade redan tidigare börjat bygga båtar och tog modellen efter "en gammal gubbe på Stavsunds holme, som hette Mårten Larsson. Han var mycket gammal när han dog omkring 1912, och han hade byggt båtar i hela sitt liv." En annan båtbyggare i



Fiskaren Ernst Sahlberg i Dalsängen under Skokloster har en skubåt som byggdes omkring 1930 av hans far, också fiskare i Dalsängen, tillsammans med båtbyggaren Johan Eriksson i Dammen i Sko. Ritning författaren 1963.

Th. Fiskaren och båtbyggaren Karl Andersson, född år 1894 i Näset under Ekhamn, nära Stavsund och Skofjärden. Karl och hans bror tog efter en gammal båtbyggare Mårten Larsson på Stavsundsholme som dog omkring 1912. De byggde skubåtar från 1910-talet till i början på 1950-talet. Foto författaren.



Karl Anderssons ungdom var Mårtensson i Fågelsången, son till en fiskare i Pilsbo vid Skofjärden.

Karl Andersson menade att alla i trakten hade samma sorts båtar, och att de borde kallas ekstockar. I Fyrisån däremot användes ett slags flata båtar som hade "två akt-rar" och såg ut som tråg.

Om sitt och broderns båtbygge berättade Karl Andersson bl a följande. Virket köpte de på rot i Sko och högg och sågade det själva. Bräderna hyvlade två man med en oxhyvel. Till spikningen använde de flat-spik, svart spik, så småningom galvaniserad.

De brukade göra bottnen 24 tum bred av två bräder. De hade tre bordgångar, med 11–12 tum breda furubord, och de svängde sidorna i stället för att ställa dem rätt ut som gubben Larsson gjorde. Några båtar gjordes med fyra bord. De blev starkare, men tog ju litet längre tid. De byggde mot mittersta spantet, det främre vid sumpen, och med torrt virke, och så gjorde alla båtbyggare som Karl Andersson kände till.

Borden sattes inte fast med klämmor, utan lutades mot byggspant, stäv och akterspiegel med stöttor. Den raka stäven och de krokväxta vrängerna (spanten) var av ek eller surapel.

Måtten hade man uppskrivna. Om botten var 24 tum bred mitt på så blev den 16 tum baktill. Bottnens längd var för det mesta 16 fot. Bottnen höjdes 9 tum fram och 7–8 tum bak och släppte vattnet bra. Bottnen måste vara absolut rak mellan aktervrängen och förroddens vräng. Man satte i 5 vränger om det var sump i båten och 2 par årtullar. Vrängerna skulle läggas ihop i en väldigt snygg skarv och hålla $1\frac{5}{8} \times 1\frac{5}{8}$ tum i grovlek. Man gjorde hack i dem efter borden. Bordens tjocklek var $\frac{5}{8}$ tum, detsamma gällde för sudbandet (en yttre list längs relingen = suden). Mot stäv och botten använde de 3 tum norsk spik i förborrade hål.

Årtullarna var av ek eller surapel med en järnbult. Årorna gjordes av gran, 300 cm långa, och blev bäst om man inte klöv granen utan tog rundvirket direkt.

1918 var det år då bröderna Andersson

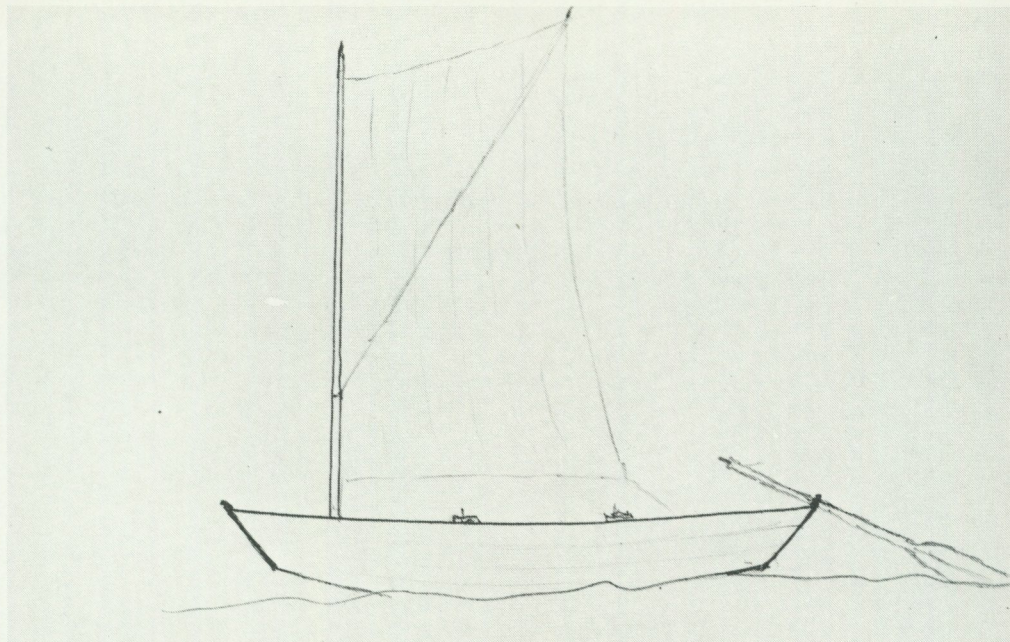
Årtull av självkrokig ek på styrbordssidan av Ernst Sahlbergs båt från 1930.

Järnpinnarna skulle gå igenom sudbandet och noddas på undersidan. På årorna gjordes trähylsor med hål som trädde på järnpinnarna.

Både fiskare och båtbyggare var överens om att årtullarna skulle göras av självkrokig ek eller i nödfall av surapel.

Foto författaren.





Boktryckaren Abel Johansson från Uppsala som var på besök hos båtbyggaren Karl Andersson på Skegarn den 25 juli 1963 ritade ur minnet en skiss av den skobåt som hans far köpt och seglat vid Pilsbo år 1906. Skobåtarna seglades när man hade medvind.

hade varit som flitigast. De gjorde då 15 eller 16 båtar och tog 60 kronor stycket för dem. Den sista båten byggdes 1950, medan Karls bror ännu levde. Den gjordes åt baronen på Sjöo och blev en riktigt bra båt, utan sump, men annars med de riktiga måtten för en skobåt.

Det grövre spant som bröderna Andersson brukade bygga mot, ritades alltid efter en mall. Som avslutning på jakten efter skobåten fick Nordiska museet i gåva den mall för "byggvrängen" till en skobåt med tre bordgångar, som Karl Andersson och hans bror hade använt i många år.

En systerson till båtbyggare Mårtensson i Fågelsången var på besök hos sin barn-domsvän Karl Andersson den 25 juli 1963

och satte sig att ur minnet rita den skobåt, som hans far hade köpt och seglat på deras sommarnöje vid Pilsbo år 1906.

Källor

Otryckta

Nordiska museets arkiv EU 54515

Tryckta

Eskeröd, A, Inlandets och Östersjöns båtar i Nordens båtar I. 1939.

Olsson, M, Båtbygge vid Mälaren, Fataburen 1958, s 191–195.

– Från landsbygd till stadsbygd.

– Hos en båtbyggare i Mälaren, Fataburen 1963, s 23–34.

Summary

A memento of the Sko boat

For many centuries the rowing-boat has been a necessary item of equipment for fishermen and other people living on the banks of Lake Mälaren west of Stockholm. In the fifties and sixties the author could still seek out old rowing-boats and discover certain differences in types in different areas.

The article deals with a type of boat which was peculiar to the north-eastern part of Lake Mälaren and its water system northwards into Uppland. At the beginning of the 20th century (and presumably during a large part of the 19th) the Sko boat was common and the sole type in

that area. It was named after the parish of Sko, where most of the boat-builders were engaged. It was simple, flat-bottomed, clinker-built, with low, sloping, straight stem terminating in a long nose. In its most original form it had three planks and two pairs of rowlocks and was known to be very easy to row.

A few Sko boats were still in use in 1963 and could be measured, and three builders of such boats were interviewed. One of them donated to Nordiska museet his frame mould that he had used for many years.