

Samischer Bootsbau. T. 3

Westerdahl, Christer

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Westerdahl, C. (1998). Samischer Bootsbau. T. 3. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, 233-254. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54122-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

SAMISCHER BOOTSBAU Teil 3*

VON CHRISTER WESTERDAHL

Neuzeitliche Schriftquellen

Die nachmittelalterlichen schriftlichen Belege für genähte samische Boote beziehen sich fast ausschließlich auf Schweden, in geringem Maße auch auf Finnland. Einige dieser Schriftquellen sind für ihr Gebiet klassisch geworden, andere sind weniger bekannt. Da alle diese Angaben nur kurze Notizen in den jeweiligen Werken sind, habe ich mich entschlossen, die relevanten Abschnitte in extenso zu zitieren.

Der Quellenwert dieser Notizen beruht natürlich wiederum auf anderen Angaben und Quellen, z.B. auf dem Hintergrund und den Absichten der Verfasser, ihren Gewährsleuten und eventuellen Reiserouten. Das kann hier aber nur in aller Kürze angedeutet werden. Für diesen Quellenbericht muß ich im übrigen auf andere Literatur verweisen.

Ziegler 1532

Den ersten bekannten Beleg finden wir in Jacobus Zieglers »Schondia« aus dem Jahre 1532. Ziegler stammte aus Landshut in Bayern und schrieb auf Latein ein Werk über verschiedene Weltgegenden, u.a. Syrien, Palästina, Arabien und Ägypten, ein Werk, das auch zwei Abschnitte über Schondia (Skandinavien) und über Stockholm enthält. Schondia, als der Teil, der uns hier interessiert, umfaßt allerdings nicht nur Skandinavien, mit Norwegen, Schweden und Finnland (doch nicht Dänemark), sondern auch die Färöer, Island und Grönland, obschon die letzteren Abschnitte höchst unbedeutend sind.

Ziegler selbst nennt als seine Gewährsleute den letzten in Schweden geweihten katholischen Erzbischof, Johannes Magnus, den Bruder des berühmten Olaus Magnus, und den in Rom eingesetzten Bischof von Västerås, Peder Månson, ebenfalls einer der ersten gelehrten Verfasser in Schweden. Ziegler traf beide in der ewigen Stadt in den 1520er Jahren, und er dürfte in ihnen Zugang zu den am besten gesicherten Nachrichten gehabt haben. Durch seinen Bruder hatte Johannes Magnus dieselben Kenntnisse, die später in Olaus' großem Werk über den Norden veröffentlicht werden sollten. Er war im übrigen auch selbst stark am Norden interessiert. Seinen Einsatz für diese Gegend stellt auch seine etwas hagiographisch gefärbte Biographie heraus, die vermutlich von Olaus Magnus verfaßt worden ist. So ist es eigentlich nur aus formalen Gründen, daß hier Ziegler vor Olaus Magnus zur Sprache kommt. Zieglers Werk erschien nämlich früher; die interessanten Nachrichten allerdings hatte er von Olaus erfahren, oder indirekt durch dessen Bruder.

* Samischer Bootsbaubau. Teil 1 erschien in: DSA 18, 1995, S. 233–260; Teil 2 in DSA 19, 1996, S. 317–348.

Die Boote der Samen werden in einem Abschnitt erwähnt, in dem Ziegler berichtet, daß die Samen viel fischten, so daß sie *eine große Menge übrig behielten und sie in die Nachbarländer ausführten, nach Norrbotten (Northbothniam) und Weißrußland*. Der Verfasser fährt fort: *Sie besitzen Fahrzeuge, bei denen die verschiedenen Teile nicht durch Nägel zusammengehalten werden, sondern durch Sehnen und Weidenruten (Nauigis utuntur nullis clavis sed nervis & viminibus compaginatis)*. *Mit diesen fahren sie die schnellfließenden Flüsse in den Gebirgsgegenden Lapplands hinunter, im Sommer nackt, damit sie sich im Falle von Gefahr durch Schwimmen retten und bei Schiffbruch ihre Waren bergen können.* (Ziegler, mit schwedischer Übersetzung 1878: 13).

De Goes 1540

Etwas später sorgt sich Damianus de Goes (Damião a Goes), ein bekannter portugiesischer Ritter, Reisender und Verfasser, in besonderer Weise um die Seelennot bei den Samen, veranlaßt u.a. durch Olaus Magnus. Seine Bücher »Deploratio Lappianae gentis et Lapponiae descriptio« dienen einem gleichermaßen religiösen wie politischen Ziel, gegen die Reformation im Norden. Daher blieben sie im protestantischen Schweden ziemlich unbeachtet. »Veklagen över lapska folkets nöd och Lapplands beskrivning«, wie der Titel auf schwedisch heißt (»Wehklage über die Not des lappischen Volkes und Beschreibung Lapplands«), erschien auf schwedisch erst 1915, auf lateinisch hingegen erstmals schon 1540. Wahrscheinlich hatte de Goes sowohl Zieglers Werk als auch Nachrichten direkt von Johannes und Olaus Magnus zur Verfügung. Er hatte die beiden Brüder in Danzig getroffen, wo sie im Exil lebten (Grape 1970: 57, passim). Der Einfluß Zieglers scheint sich schon in der Wortwahl zu verraten. Als Quelle ist daher de Goes nur von geringer Bedeutung. Doch fanden seine Schriften im übrigen Europa einen größeren Leserkreis als die Zieglers.

Über die Samen schreibt er u.a.:

Sie verwenden Wasserfahrzeuge, die ohne einen einzigen Eisennagel zusammengefügt sind (nauculis utuntur sine aliquo ferreo clavo compactis); diese beladen sie mit luftgetrocknetem Fisch und Pelzen und segeln dann davon zum Nachbarvolk, um durch Tauschhandel – die einzige Form der Kaufmannschaft, die sie kennen – Getreide und Geld zu erwerben (a Goes, mit schwedischer Übersetzung 1915: 95).

Es ist somit klar, daß die Erwähnung der genähten Boote in erster Linie der Kuriosität halber erfolgt, in zweiter Linie jedoch als faktischer Hinweis, wenn sie wie hier mit Erläuterungen über Fischfang und Handel einhergeht. Wir können ebenfalls daraus ablesen, daß die genähten Boote schon zu diesem Zeitpunkt ein so abweichendes kulturelles Merkmal geworden sind, daß sie die Samen deutlich von ihren Nachbarvölkern unterscheiden, und erst recht von der eigenen Bootsbautradition der Verfasser.

Olaus Magnus 1555

Keiner der hier vorstehend zitierten Verfasser hatte jedoch das Geschilderte selber gesehen. Das ist hingegen bei dem Schweden Olaus Magnus (1490– 557) der Fall. Er war ein weitgereister Mann, nicht zuletzt im Norden. Unter anderem hat er in den Jahren 1518 bis 1519 eine Reise nach Norrland unternommen (mehr darüber weiter unten). Sein großes Werk »Historia de gentibus septentrionalibus« (»Geschichte der nordischen Völker«) ist eines der in der nordischen kulturgeschichtlichen Literatur am häufigsten zitierten. Nicht zuletzt werden die Illustrationen lebhaft benutzt, manchmal auf der Grenze zum Übermaß und in Zusammenhängen, zu denen sie kaum passen. Die Holzschnitte haben jedoch sicher einen Quellenwert, wenn sie konsequent mit dem zusammengestellt werden, was der Verfasser wirklich schreibt (Abb. 45, vgl. Abb. 58–59). Ab und zu kann man die Fakten auch durch

andere Quellen belegen. Olaus Magnus' berühmte »Historia« wurde 1555 in Rom veröffentlicht, aber die mindestens ebenso bekannte Karte über Nordeuropa, die »Carta marina«, erschien bereits 1539 (vgl. Brunner 1989). Die Karte genoß zu Recht große Berühmtheit im damaligen Europa und machte Olaus Magnus zu Schwedens erstem Verfasser mit Weltruf. Generationen von gebildeten Europäern bezogen ihr Bild des Nordens von Olaus Magnus, den der Papst nach dem Tode seines Bruders Johannes im Exil zum letzten katholischen Erzbischof Schwedens ernannte. Schon im zweiten Buch der »Historia om de nordiska folken«, wie der Titel in schwedischer Übersetzung lautet (auch diese Übersetzung erschien erst 1909–1925, aus demselben Grund wie bei Magnus' Anhänger de Goes!), kommt Olaus auf genähte Boote zu sprechen, und zwar im Zusammenhang mit grönländischen Lederbooten (Kap. 9):

Die Moskowiter hingegen, ebenso Anwohner des Bottnischen Meerbusens im Norden benutzen Boote, die mit Hilfe von Weidenruten und Baumwurzeln zusammengefügt und mit Holzteer angestrichen werden, ohne daß irgendein Eisenteil zur Anwendung käme, wie weiter unten bei dem Bericht über die moskowitischen Räuber näher ausgeführt wird.

Der größte Teil des für uns Interessanten findet sich allerdings im vierten Buch (Kap. 10):

Weil bis dato keine Eisen-, Kupfer- oder Silbervorkommen in den Landstrichen des äußersten Nordens gefunden worden sind ... und weil andererseits die Bewohner wegen der großen Zahl von Wasserläufen einen vielfältigen und unumgänglichen Bedarf an Wasserfahrzeugen haben, die derselben Festigkeit bedürfen, welche das Eisen schenkt, pflegen sie beim Bau ihrer Boote, die hauptsächlich zum Fischfang bestimmt sind, auf folgende Weise vorzugehen. Sie benutzen als Bauholz die Kiefern und Fichten ihrer heimischen Wälder, die sie zu dünnen Planken zerspalten und (wegen des Mangels an Eisenmägeln) mit großer Kunstfertigkeit allein durch Verwendung von frischen Baumwurzeln zusammenfügen, die als Hanfseil dienen. Andere wiederum binden die Boote mit Hilfe von gedrehten Ruten der Espe oder anderer Baumarten zusammen, allerdings nicht aus Eiche, denn diese Baumart wächst erst in einer Entfernung von 200 gotischen oder deutschen Meilen. Fichte und Kiefer wiederum erreichen hier eine solche Größe und sind so gerade gewachsen, daß sie gut für allerlei Bedarf verwendet werden können, ja daß sie sogar dem, der gewinnlustig ist, ein hübsches Sümmchen einbringen können, wenn er sie an fremde Kaufleute verkauft. Andere bauen Boote auf solche Art, daß sie die Planken mit zusammengedrehten und geglätteten Tiersehnen zusammenbinden, besonders mit solchen vom Rentier, die in Sonne und Luft getrocknet werden. Aber diese Sehnen sind, wie Werg, von den feineren abgeschieden worden, die durch besondere Behandlung zu Fäden verarbeitet werden ... Alle Fahrzeuge, wie auch immer sie gebaut oder zusammengesetzt sein mögen, werden sorgfältig mit Fichtenholzteer eingestrichen (wovon es in diesem Land eine unerschöpfliche Menge gibt) und innen und außen, überall dort, wo es erforderlich ist, mit kräftigen Verstärkungen durch Holzzapfen versehen. Die Boote, die Meereswogen trotzen sollen, werden ziemlich kurz gebaut und mit geringem Tiefgang, hingegen ganz breit zwischen den Bordwänden, alles unter Berücksichtigung solcher Proportionen, die den Gebrauch eines Segels in starkem Wind ermöglichen. Diese Bootkonstruktion beruht darauf, daß die Wellen kurz sind und schäumend, wegen der unter der Wasseroberfläche verborgenen Felsen. Auch geben diese Boote meist dem Angriff der Wogen nach, wie ein Ledersack, weil sie nicht mit hartem und unbiegsamem Eisen, sondern mit geschmeidigen und zähen Wurzeln und Sehnen zusammengefügt worden sind. Auch sind sie wegen des Teers, mit dem sie getränkt worden sind, eine lange Zeit verwendungsfähig, trotz der schädlichen Einwirkung der Elemente. Als Anker werden krumme Wurzeln kräftiger Baumarten verwendet, die mit großen Steinen beschwert werden, dazu kommen Taue aus Espen- oder Birkenbast von einer solchen Länge, wie sie für Ankertaue zureichend ist. Ferner verwenden sie als Segel Wolltücher oder die

Rinde bestimmter Bäume, dies meist auf stehenden Gewässern, manchmal, allerdings sehr selten, aber auch auf der offenen See. Ein solches Fahrzeug wird *skuta* (*scutha*) genannt; ein anderer Bootstyp von langgestreckter Form, der im Bottnischen Meer und auf Süßwassergewässern gebraucht wird, wird *hapar* genannt und mit großer Geschicklichkeit ohne Verwendung von Eisen angefertigt. Aber gleichwie diese Boote eine bemerkenswerte Länge haben, sind sie auch mit erstaunlicher Schnelligkeit versehen, so daß sie beim geringsten Ruderschlag zu fliegen scheinen. Sie werden hauptsächlich auf reißenden Flüssen verwendet, die von den höher gelegenen Plätzen niederstürzen, aber auch zum Sommerfischfang. Auf einem solchen Fahrzeug unternahm ich 1518 eine abenteuerliche Fahrt flussabwärts zwischen Felsen und war gezwungen, Leben und Wohlergehen einem so zerbrechlichen Fortbewegungsmittel anzuvertrauen, um den mir anvertrauten öffentlichen Auftrag auszuführen. Und diese Reise war umso verwegener, als man hier und da an den Ufern Gedenkmale errichtet sah, die darauf hinwiesen, daß hier berühmte Personen in den schäumenden Fluten ertrunken sind.

Man kann mit hoher Wahrscheinlichkeit näher festlegen, wo Olaus Magnus »seine« Samen traf. Da die von Olaus selbst erwähnte Fahrt im Jahre 1518 stattfand, als er sich im südlichen Norrland aufhielt, dürfte der Fluß mit den samischen genähten Booten sich in der Gegend des Gewässersystems des Ängermanälvs befinden. Wenn man sich die Verbreitungskarte genähter Boote (Abb. 24; Teil 2, 1996) genau ansieht, stellt man fest, daß dies die Südgrenze ist. Weiter in den Norden kam Olaus wahrscheinlich erst im folgenden Jahr. Den Winter über hielt er sich in Norwegen auf, in der Gegend von Trondheim. Ferner dürfte die Erwähnung von »Gedenkmalen« auf die Felsritzungen von Nämforsen zielen (Richter 1967: 14).

Ich glaube sogar den Ort, an dem Olaus Magnus die Samen getroffen hat, die ihm ihre Geschicklichkeit im Bogenschießen demonstrierten, als Gulsele identifizieren zu können, einen im späteren 16. Jahrhundert bekannten Versammlungsplatz der Samen aus der Lapp-



Abb. 45 Das Nähen von Booten im nördlichen Finnland nach Olaus Magnus 1555 (1539).

mark Ångermanlands. Bedeutend kühner ist der Versuch, mit Olaus Magnus eine gerade bei den Samen bekannte Sagengestalt, *Spa Herr Ola*, zu identifizieren, unter Anknüpfung an eben diesen Ort und diese Gegend (Westerdahl 1986 c: 33f, 1989: 69ff). Im Frühjahr 1519 fuhr Olaus Magnus mit dem Boot weiter nach Norden zum Markt nach Torneå, offenbar eines der großen Erlebnisse auf dieser bemerkenswerten Reise. Dort dürfte er ebenfalls Samen getroffen haben.

In einem sachkundigen Kommentar hat John Granlund (1947) sich besonders mit den maritimen Abschnitten bei Olaus Magnus beschäftigt. Hinsichtlich Olaus Magnus' *hapar* (zu finn. *Haapio*, nach *haapa*, »Espe«) zitiert Granlund Linnés Bemerkung von 1732:

Sie hatten (am Lule älv) leidliche Boote und nicht solche hapar wie in der Lappmark von Umeå, die zusammengenäht waren.

Auf Linnés Beschreibung und Erlebnis der genähten Boote am Umälven (Tuggenforssen) komme ich weiter unten noch zurück. Auch Ehrenmalms, Högströms, Tilas' und Normans (Schnitlers) im großen und ganzen zeitgenössische Notizen sind aktuell.

Das sprachliche Material zu *hapar*, d.h. erweiterte Einbäume aus Espe, ist von Olavi Korhonen (1982b) ausführlich behandelt worden. In wie weit in Schweden das Wort der Sache entspricht, ist allerdings immer noch unsicher. In Schweden ist nämlich bisher noch kein erweitertes Espenboot gefunden worden, wohingegen solche Fahrzeuge in Finnland, Estland und besonders noch weiter im Osten gut belegt sind. Korhonen nimmt diesen ganzen Komplex in seiner Doktorarbeit über samisch/finnische Bootterminologie und deren slawischen Hintergrund wieder auf (1982a). Während wir für die Binnenwasserfahrzeuge bei Olaus Magnus einen Terminus finnisch-ugrischen Ursprungs verwenden, werden die seegehenden Fahrzeuge mit einem germanischen Wort bezeichnet, *skuta*.

Wenn man an die gut bezeugte ostbottische Dominanz auf dem Gebiete der Schifffahrt denkt, die in jedem Fall seit der Mitte des 16. Jahrhunderts (Friberg 1983) belegt ist, ist es erstaunlich, daß Olaus Magnus nicht den später so verbreiteten Terminus *haxa* oder *haxe* verwendet, nach dem ebenfalls finnischen Wort *haaksi*, das »(Fracht-)Schute« bedeutet. Die Bedeutung dieser Diskussion für den samischen Bootsbau mag nebensächlich erscheinen; aber Olaus Magnus gibt nicht deutlich an, auf welche ethnischen Gruppen er mit seiner Beschreibung zielt. Nach den vorhandenen Bootsfunden zu urteilen, können sowohl Samen als auch Finnen und Karelier/Russen gemeint sein. Alle diese Volksgruppen hat Olaus auf dem Markt in Torneå um den Mittsommer 1519 selbst getroffen. Ob man auf schwedischer Seite genähte Boote gebaut und auf der Ostsee benutzt hat – was man nach der Schilderung des Olaus Magnus mit einigem Recht vermuten darf –, ist im übrigen völlig unbekannt. Ob die Angaben der vorherigen Verfasser über den samischen Fischexport auch nur aus der Schatzkammer des Olaus Magnus entnommen sind, oder ob sie die ganze Situation mißverstanden haben, ist ebenfalls unsicher. Man kann diese Unklarheiten nur bedauern. Wir besitzen jedoch durch Olaus Magnus eine Beschreibung von vorzüglichem Quellenwert, selbst wenn ihre materielle Seite nicht hat geklärt werden können. Gerade im Gebiet am Bottnischen Meerbusen glänzen Funde genähter Boote durch Abwesenheit, von ganz kleinen Booten abgesehen.

Prästrelationer (Pastorenberichte) 1671–1674

Die Vorbereitungen zu Johannes Schefferus' großem Werk »Lapponia« (1673) brachten eine Reihe Berichte von Geistlichen aus der Lappmark mit sich. Diese Berichte waren auch für Schefferus die wichtigsten Quellen, weil er selbst das Land der Samen nie besucht hatte. Im übrigen verfügte der Verfasser über dasselbe Material, das ich eben zitiert habe. Die »Relationer« sind 1983 in einem Band (Berättelser ...) neu herausgegeben worden; ursprünglich waren sie von 1897 bis 1909 als Einzelausgaben in »Svenska landsmälen och

svenskt folkliv« erschienen. Prof. Phebe Fjellström gibt in der Neuausgabe in hervorragender Weise Rechenschaft über Hintergrund und Quellenwert jedes einzelnen Berichts. Das ist hier dankbar benutzt worden.

Graan 1672

Olaus Graan war über 30 Jahre lang Pfarrer in Piteå und reiste in dieser Zeit weit *in den Piteå- und Luleå-Gebirgen* umher. Er dürfte die Boote, von denen er in seinem Bericht erzählt, gesehen und selbst benutzt haben. Der Bericht scheint, wie Fjellström aufzeigt, *reichlich spät zu Schefferus gelangt zu sein, um für die »Lapponia« verwendet werden zu können. Er kam erst am 8. Mai 1672 an. Zu der Zeit war der größere Teil der »Lapponia« bereits zum Druck befördert.*

Graan will die Samen und die Russen aus demselben Ursprung herleiten. Eines seiner Argumente ist die Bauweise der Boote:

Die Boote der Russen sind lang und schmal. Sie sind nicht mit Eisennägeln oder Holzspinnen, sondern mit Tauern aus Fichtenwurzeln oder Hanfschnüren zusammengefügt: Auf gleiche Art und in gleicher Form sind auch die Boote der Lappen gemacht. (Berättelser 19).

Auf Seite 52 folgt eine etwas ausführlichere Beschreibung:

Die Lappen bauen auch Boote, wobei sie nur einige wenige Nägel benutzen, mit denen sie den Steven und den Kiel zusammenfügen oder -nageln, aber die Planken ziehen sie mit Hanfschnüren zusammen; diese Boote sind sehr leicht, so daß sie sie viele Meilen über hohe Berge und Hügel von dem einen See zu dem nächsten bringen, tragen und ziehen können; für welches Boot gewöhnlich 3 Lot Silber oder ein Ren gegeben werden, wenn es von den anderen Lappen, die diese Kunst nicht verstehen oder gebrauchen, gekauft werden soll.

Lundius 1674

Nicolaus Lundius, der einzige Geistliche samischer Herkunft der Relationen, beschreibt die Verhältnisse in der Lappmark Umeås und Luleås aus intimer Kenntnis:

Die Lappen sind auch sehr geschwind mit ihren kleinen Booten auf den reißenden Gewässern, und wenn sie im Sommer zu den Bauern fahren, dann müssen sie viele und große Stromschnellen überwinden, besonders die Umeå-Lappen. Und viele Stromschnellen sind eine halbe Meile lang, auch die Schnellen, auf die sie sich wagen, und ihre Boote sind so leicht, daß eine Person sie auf ihren Schultern tragen kann; diese Boote, die die Umeå-Lappen besitzen, sind aus Fichte gemacht, damit sie umso leichter sind, und sie sind lang und nicht sehr breit, 3 Klafter (5,4 m) lang und 3 Ellen (1,8 m) breit, und sie sind sehr leicht zu rudern, so daß schwerlich ein Mann zu Lande so schnell gehen kann, ja selbst wenn er liefe, könnte er den Booten nicht folgen. Diese Boote sind mit Tauern zusammengezogen, die sie aus der Erde reißen, die sie aus Fichtenwurzeln reißen. Sie gebrauchen nicht viele Nägel, damit die Boote nicht schwer werden, sondern allein an Steven und Kiel: Diese Boote sind so leicht, daß sie, wenn sie kieloben an Land stehen und zufälligerweise stürmisches Wetter aufkommt, es sie hinwegtreiben würde, wenn man nicht schwere Steine auf sie legen würde. Sie glauben auch, daß ihre wahrsagenden Geister ihnen in diesen Stromschnellen helfen, denn es sind schrecklich große Wellen sowie große Steine, und es scheint verwunderlich, daß sie sich in solche große Stromschnellen zu wagen getrauen, weil sie doch von solcher Natur sind, daß sie weder zum Krieg noch zu anderem taugen, es sei denn, sie sind sehr bedrängt ... (Berättelser: 8–9).

Man darf vermuten, daß die genähten Bootsteile, die auf Offerholmen beim Stora Sjöfall gefunden worden sind, mit der Anrufung von und dem Opfer für die »wahrsagenden Geister« in Zusammenhang stehen, auf die Lundius sich bezieht. Das Boot selbst könnte an sich bei einem Unglücksfall in der Stromschnelle zerstört worden sein; der Stora Sjöfall war

aber mit Sicherheit unbefahrbar. Es ist interessant, daß – wie Lundius ein wenig weiter unten (S. 33–34) schreibt – einige schwedische Neusiedler sich der samischen Bootsbauweise angepaßt zu haben scheinen. Sie haben ihre Boote auf dieselbe Weise verwendet wie die Samen. Vielleicht haben sie sich sogar von den Samen Boote bauen lassen? Lundius' Text lautet:

In der Umeå-Lappmark ist es der Brauch, daß die Bauern von der Siedlung Översta im Frühjahr ausfahren, um Hechte zu angeln. Diese Bauern behaupten, sie hätten diese Binnenseen geerbt, nach anderen aber begann diese Geschichte so, daß die Lappen der Krone viel an Steuern und Zehnten schuldig waren, so daß der Vogt und Lagmann den Lappen diese Binnenseen wegnahmen, und die Bauern kauften diese Seen, die sie nun ständig nutzen, vom Lagmann und vom Vogt. Die Siedlung Översta im Kirchspiel Umeå reklamiert Granö für sich, was nun die Lappen höchlichst verdrießt. Diese Bauern fahren um Ostern und noch einmal zur Mittsommerzeit mit großen Hechtbooten. Manchmal fangen sie 20, manchmal 30 Pfund, desgleichen kleine Fische, Barsche, Plötzen, Brassen und eine Fischart, die »har« genannt wird, auf den ersten Blick wie Felchen aussieht, aber in Flüssen vorkommt und ein besonders guter Fisch ist und im Frühling lecker schmeckt: Diese Binnenseen sind die besten Binnenseen, die es in der Umeå-Lappmark gibt, besonders bei den Gran-Lappen. Granö liegt 5 Meilen unterhalb Lycksele, wohin man an einem Tag fluslaufwärts rudern kann. Diese Boote, welche die Bauern besitzen, sind so leicht, daß sie sie auf ihren Schultern tragen, sind mit Hanfstricken zusammengebunden, so stark wie Angelschnüre für Lachse und mit Nägeln im Steven und im Kiel und mit dünnem Teer bestrichen wegen der Dichtigkeit, und sie können 30 Pfund tragen und dazu eine Person.

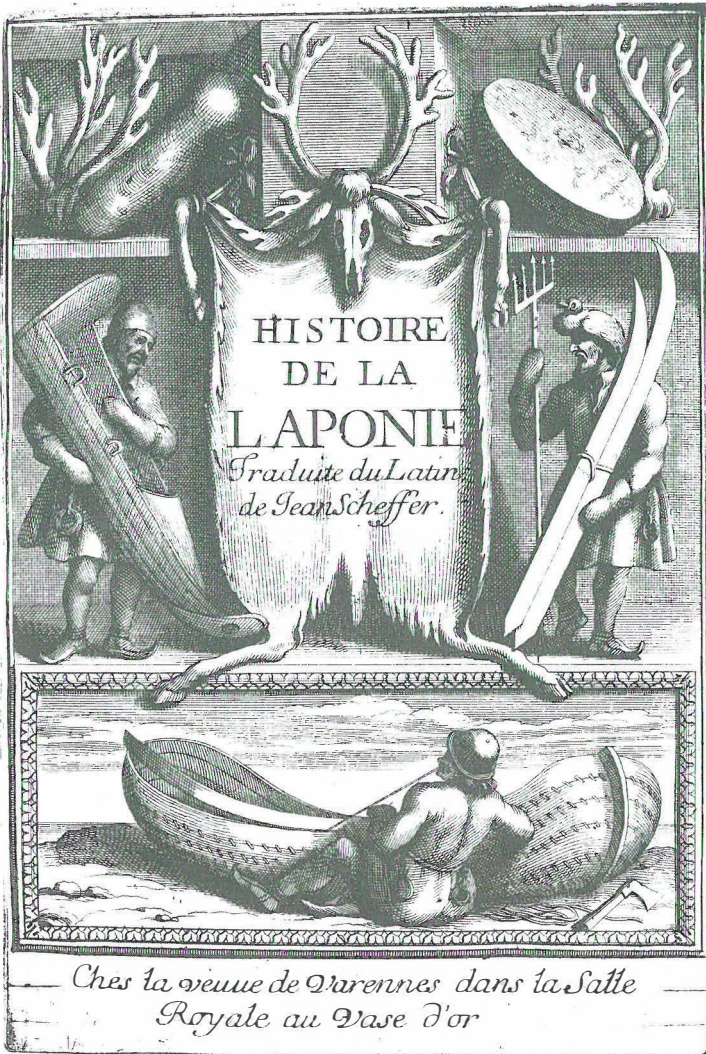
Dieser Bericht, der viel enthält, was in den eigentlichen Pastorenberichten nicht erwähnt wird, kam 1674 Schefferus in die Hände, nachdem die »Lapponia« zum ersten Mal publiziert worden war. Schefferus hatte allerdings Gelegenheit, in die französische Ausgabe, die 1678 in Paris herauskam, einige Zusätze und Anmerkungen mit Hinweis auf Lundius einzuarbeiten.

Schefferus 1673

»Lapponia« ist folglich eine Zusammenfassung der Mitteilungen der im Vorstehenden zitierten Verfasser (Abb. 46). Vom wissenschafts-historischen Gesichtspunkt aus ist es allerdings wichtig, zu betrachten, was Schefferus daraus gemacht hat, vor allem weil er von nun an als die Hauptquelle für die ältere Geschichte der Samen galt. In Kapitel XXI der »Lapponia« werden Kunst und Fertigkeiten der lappischen Männer beschrieben. Die erste Kunstfertigkeit, die sie ausüben, ist die Jagd. Die zweite ist just der Bootsbau (Vgl. die erste schwedische Ausgabe 1956: 281f.).

Die zweite Kunstfertigkeit der Männer ist Bootsbau. Sie verfertigen ihre Boote aus Fichtebrettern, die sie nicht mit Nägeln zusammenfügen, wie es bei anderen der Brauch ist, sondern sie nähen sie mit Weidenruten, so wie man es früher mit Tauen und Riemen machte, welche Boote man aus diesem Grund als genäht bezeichnet. Hieran erinnerte schon Ziegler einmal: »Sie haben Fabzeuge, in denen die verschiedenen Teile nicht von Nägeln zusammengehalten werden, sondern von Sehnen und Weidenruten. Auf diesen fahren sie die reißenden Flüsse in den Bergregionen Lapplands hinunter, im Sommer nackt, damit sie sich im Falle von Gefahr durch Schwimmen retten und bei Schiffbruch ihre Waren bergen können.« Olaus Magnus nennt an Stelle von Weidenruten Baumwurzeln und Tiersehnen. Seine Worte lauten, 4:10: »Sie pflegen beim Bau ihrer Boote, die hauptsächlich zum Fischfang bestimmt sind, auf folgende Weise vorzugehen. Sie benutzen als Bauholz die Kiefer und Fichten ihrer heimischen Wälder, die sie zu dünnen Planken zerspalten und (wegen des Mangels an Eisennägeln) mit großer Kunstfertigkeit allein durch Verwendung von frischen

Abb. 46 Titelblatt der französischen Übersetzung von Schefferus' »Lapponia«, Paris 1678.



Baumwurzeln zusammenfügen, die als Hanfseil dienen. Andere wiederum bauen die Boote auf solche Art, daß sie die Planken mit Hilfe von gedrehten und geglätteten Tiersehnen zusammenbinden, besonders vom Ren, die sie in Sonne und Luft trocknen.« So schreibt auch Johannes Tornaeus: »Die Sehnen werden gebraucht, um ihre Boote zusammenzubinden.« Mit solchen Sehnen, oder öfter mit Baumwurzeln, die auf die gleiche Art wie die Sehnen gedreht werden, werden die Bootsborde derart zusammengenäht, wie Kleider oder Linnen mit dem Faden genäht werden. Die Fugen werden mit Moos gedichtet, damit kein Wasser durch sie eindringen kann. Diese Boote werden mit Riemen versehen, zwei oder vier, die an Ruderrollen auf den Seiten befestigt werden, so daß jedes Paar von einem Mann bedient werden kann.

So weit Schefferus. Das einzig Neue von den früher zitierten Autoren dürfte die Notiz des Tornaeus sein, die sich jedoch lediglich auf die Anwendung der an anderen Stellen erwähnten Sehnenschnüre bezieht. Der Text wird mit einer Übersetzung der Anmerkun-

gen des Schefferus fortgesetzt, die bisher noch nie publiziert worden sind, außer – wie oben erwähnt – in bestimmtem Maße in der französischen Ausgabe von 1678:

Das Aussehen der Boote ist im übrigen dergestalt, daß die Länge die Breite weit übertrifft. Nicolaus Lundius sagt, daß die Länge drei Klafter (der Abstand zwischen den Händen, wenn die Arme ausgestreckt sind) beträgt, aber die Breite kaum drei Ellen ... daß sie aus Fichtenbrettern gefertigt werden, erklärt er, beruhe darauf, daß sie dadurch leichter würden ... Aus demselben Grund, glaubt er, werde der Bootsbord völlig ohne Eisennägel oder nur mit ganz wenigen Nägeln zusammengefügt ... Gleichwohl scheint es mir, daß das eine alte Sitte ist, die ursprünglich auf Mangel an Eisen beruhte. Lundius sagt indessen, daß solch ein Boot so leicht ist, daß ein Mann es ohne Mühe auf die Schultern nehmen und überall hintragen kann, wohin immer er will. Ja, wenn die Boote kieloben an den Strand gezogen werden, pflegen sie ein ziemliches Stück vom Winde fortgetragen zu werden, wenn er zufälligerweise ein wenig stürmischer bläst. Deshalb sind die Lappen gezwungen, Steine auf die Boote zu legen, um sie schwerer zu machen und festzuhalten. Man bestreicht sie mit Teer, doch nur ganz leicht, weil sie schwerer würden, wenn man sie dick teerte.

Der Teer wird nach Lundius' Zeugnis in der Umeå-Lappmark auf folgende Weise hergestellt: Baumwurzeln von Fichten und Krüppelkiefern, die, wie man sieht, sehr harreich sind, werden zerhauen und in ziemlich lange zerkleinerte Stöcke gespalten. Sodann gräbt man eine 3 Ellen (ca. 2 m) tiefe Grube in die Erde und setzt einen recht großen Kupferkessel hinein. Darüber und um den Rand wird Fichtenrinde gelegt. Dann wird eine aus einem dicken Baumstamm ausgehöhlte Rinne, in deren Mitte ein Loch gebohrt wird, in den Kessel geführt. Darauf wird Wurzelholz in die Rinne gelegt, das man um den Kessel herum aufschichtet. Das Holz wird dicht gepackt und mit Torfsoden bedeckt.. Schließlich wird das Holz angezündet. Dann rinnt der Teer heraus und fließt durch die Rinne in den Kessel.

Die Boote pflegen sie mit Kunstfertigkeit und Geschicklichkeit zu benutzen ...

Einige Bemerkungen sind hier ausgelassen worden, aber andererseits hat der Bericht des Lundius über die Teerherstellung also wenigstens seinen Platz in Schefferus' eigenem Zitat gefunden.

Regnard 1681

Im Jahre 1681 befuhr Jean François Regnard, den einige für den bedeutendsten Komödiendichter Frankreichs nach Molière halten, den Seeweg von Stockholm nach Torneå. Bei Malören trug sich folgende kleine Episode zu, die von Regnard selbst berichtet wird (Regnard 1731: 96–97).

... nous nous trouvâmes à la hauteur de Malburn, petite Isle à huit milles de Torno, il en sortit des Pescheurs dans une petite Barque, aussi mince que j'en aye vûe de ma vie, dont les planches étoient cousues ensemble à la mode des Russes. Ils nous apportèrent du Strumelin, & nous leurs donnâmes du Biscuit & de l'Eau-de-Vie, avec quoi ils s'en retournerent fort contents.

... wir befanden uns auf der Höhe von Malören, einer kleinen Insel acht Meilen von Torneå, als von dort Fischer in einem so kleinen Boot kamen, wie ich es in meinem Leben nie gesehen habe, dessen Planken auf die Art der Russen zusammengenäht waren. Sie kamen mit der Strömung zu uns, und wir gaben ihnen Kekse und Branntwein, womit sie sehr vergnügt zurückfuhren.

Rudbeck d.J. 1695

Die nächste Nachricht stammt von der Reise Olof Rudbecks des Jüngeren in die Lappmarken im Jahr 1695 (nach Fjellström 1980: 90). Rudbeck vermerkt die Stromschnellenboote, hapar, im Torneålv, welche die Expedition benutzte. Sie waren bemerkenswert lang, ca.

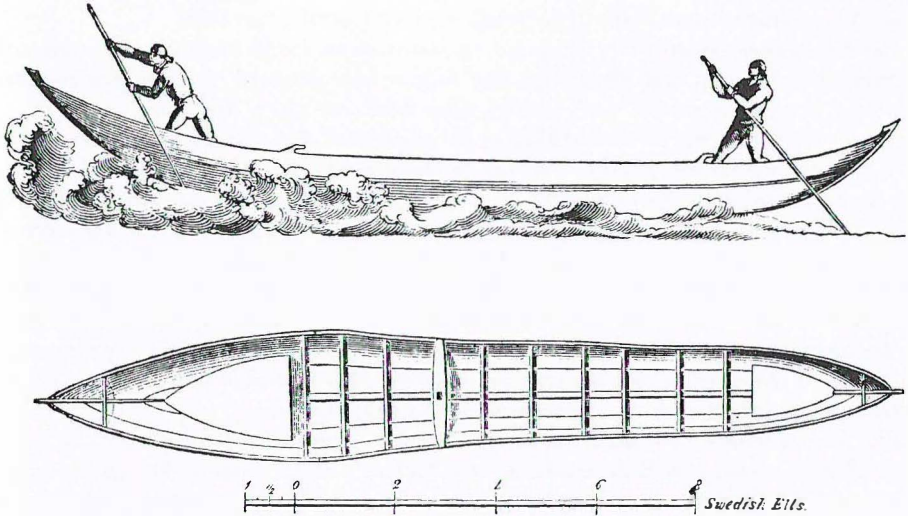


Abb. 47 Flußboot vom Gewässersystem des Torneälv, nach Clarke 1838. Die Fahrt fand 1799 statt.

18–19 Ellen (ca. 11 m) von Steven zu Steven, aber höchstens $2\frac{1}{2}$ Ellen (1,5 m) breit und besaßen zwei oder drei Plankengänge. Außerdem waren sie *an beiden Steven ... ziemlich hoch und haben in der Mitte eine Einbuchtung, sowohl an den Seiten wie unter dem Kiel, damit sie, wenn einige Steine ihnen in den Weg kommen sollten, diese um so leichter umfahren können.*

Das ist mit Sicherheit ein ganz anderer Typ von Booten als die, die wir früher bei Fahrten durch die Stromschnellen angetroffen haben. Die Boote sind wahrscheinlich stark von der finnischen Flußtradition beeinflusst (Abb. 47), mit ruhiger fließenden Gewässern ohne große Stromschnellen, sie wurden aber vermutlich weiterhin von Samen gebaut (vgl. das Zitat weiter unten). Rudbeck betont auch besonders, daß die Planken nicht – *wie manch einer sich wohl einbildet* – mit Segelgarn oder Pechdraht zusammengefügt (sind), sondern mit *kräftigen Eisemägeln*, außer an dem Steven, wo man an den Plankenenden Pechdraht verwendete, mit dem man sie schräg zusammenzog, damit die dünnen Planken hier nicht reißen sollten. Gleichzeitig konstatiert Rudbeck im Vorübergehen, daß die Russen und selbst die Samen mit Schnüren genähte Wasserfahrzeuge verwenden. Interessant, wenn auch nicht unerwartet ist Rudbecks Auffassung, daß »viele« zu seiner Zeit glaubten, daß die Boote ganz und gar genäht seien. Ebenso wenig ist, wie weiter oben schon nachgewiesen, ein früher Übergang zu Eisennieten oder -nägeln auf diesem bedeutenden Kommunikationsweg überraschend.

Kommentator zur Reimchronik

In einem »Kommentar zu einer Reimchronik« der Lappen aus dem Beginn des 18. Jahrhunderts verliert der anonyme Verfasser – nach Fjellström (Berättelser ... 1983: XI) ein Henrik Lindbaum – einige Worte über Boote (Berättelser ... S. 32):

Nachdem all ihre Fischereigerätschaften hiervor beschrieben worden sind, kann man auch nicht daran vorbei, etwas zu ihren Booten zu bemerken, die sei zum Fischen gebrauchen und zu anderer Notdurft. Solche Boote sind aus Fichtenbrettern gemacht und ungefähr 4 Ellen (2,4 m!) lang, oder etwas länger bis zu 3 bis 4 »bohl«, wie man das hier nennt. Diese

Bretter sind mit Hilfe von Fichtenwurzeln oder sog. Tauen zusammengebunden, aus Mangel an Nägeln. Solche kleinen Boote können die Lappen durch Wälder tragen oder über das, was sie Felder nennen, quer durch Sümpfe, ja er packt wohl die Riemen und acht Netze dazu auf den Nacken und geht damit seines Wegs; denn diese Boote sind sehr leicht, jedoch deshalb auch über die Maßen schmal, so daß man sich kaum darin rühren kann.

Hier sind wir wieder im Bereich der kleinen Boote. Der unbekannte Verfasser scheint jedoch von früheren Nachrichten unbeeinflusst zu sein und kann deshalb als ein weiterer qualifizierter Zeuge betrachtet werden.

Linné 1732

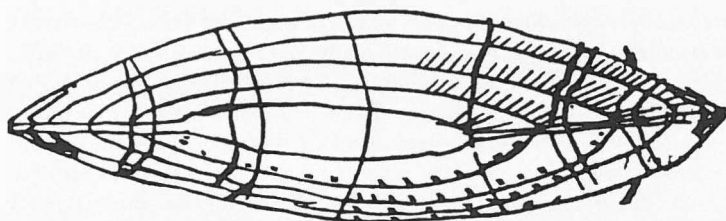
Schon 1732 hielt sich Carl von Linné in der Umeå-Lappmark auf. Seine Reisebeschreibung wurde jedoch erst 1811 gedruckt, und dann auch noch auf englisch in London. Der große Botaniker reiste entlang des Umeälvs, und in der Nähe von *the water-fall of Tuken* (Tuggen) verfertigt er seine berühmte Zeichnung eines Bootsführers (»bonden«, Bauer, schreibt Linné in Wirklichkeit, vgl. Lundius weiter oben über die Bauern in Granö im gleichen Flußtal), der sein Boot auf dem Kopfe trägt, mit einem Ösfaß als Kissen (Abb. 48). Das Boot wird auf folgende Weise beschrieben (Linnaeus 1811: 99f.):

Its length was twelve feet (3,6 m), breadth five (1,5 m), and depth two (0,6 m). The thickness of the edge not more than two lines (1 linje = 1/12 tum, d.h. 0,6 cm!). The four planks which formed each of its sides were of root of spruce fir, each about a span (9 tum, d.h. 22–23 cm) broad and four lines (1,2 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 goose-quill.



Abb. 48
Linnés Zeichnung
aus Tuggen am
Umeälvs, 1732.
Vgl. Abb. 49.

Abb. 49 Linné
markiert hier die
höheren, schott-
ähnlichen Spanten
vorn und achtern.
Vgl. Abb. 48.
(Linné 1811, S.97).



Aus der Zeichnung im Röntgenstil (Abb. 49) geht hervor, daß in Vor- und Achterteil einige breitere Spanten sitzen, oder eher Schotte. Ich habe weiter oben schon auf dieses charakteristische Merkmal bei mehreren Funden aus dem samischen Bereich hingewiesen. Linné nennt das Material der Nähsschnur nicht, aber wir können vermuten, daß es sich um Hanf handelt. An anderer Stelle spricht Linné von Weidenruten, Lederriemen und gerade von Hanfschnur.

Meldercreutz 1736

Auf seiner Reise im Jahre 1736 nach Lappland und weiter zu den nordnorwegischen Fjorden, während der er einen Teil auf der wichtigsten Torneälv-Route fuhr, notiert Meldercreutz die langen, dreiplankigen, gondelartigen Boote des Flusses. Nach seiner Aussage scheinen aber nur die untersten Planken mit Pechdraht an den Kiel genäht worden zu sein.

Am Tag nach der Sonnenwende verließen Hr. Baron Cederström und ich die Gesellschaft der Franzosen und begaben uns auf die Suche nach dem Landeshauptmann Hr. Baron Gyl-lengrip, der einige Tage zuvor auf dem Torneälv in die Lappmark gereist war. Wir stiegen gleichfalls bei Torneä auf ein Dreiplankenboot, das ziemlich lang war, aber sehr schmal, nicht sehr verschieden von den venezianischen Gondeln; es war aus dünnen Kiefern Brettern gefertigt, etwa einen halben Daumen dick, die mit Pechdraht an den Kiel festgenäht waren. (Meldercreutz 1984; Käsikirjoitusversio B)

Ehrenmalm 1743

Etwas später gibt Arvid Ehrenmalm von seiner Reise in die Åsele-Lappland im Jahre 1743 eine lebendige Schilderung des Ångermanälvs (Ehrenmalm 1743: 96–99):

Die Bauern im Kirchspiel Åsele, die daran gewöhnt sind, mit ihren kleinen Dreiplankenbooten gegen den Strom zu fahren, sah ich bei der Hinreise aus ihren Booten auf die im Strom befindlichen Klippen steigen und ihr kleines Gerät gegen die Stromschnellen voranziehen, und zwar mit einer solchen Geschicklichkeit, wie sie ihnen nur durch ein uner-schrockenes Wesen und eine lange Übung zuwachsen kann. Doch wie rasch sie auch sind, übertreffen die Lappen sie doch weit im Stromschnellenrennen, wie es dort genannt wird.

Die Lappenboote sind nicht auf die gleiche Weise gebaut wie die bei uns gebräuchlichen Boote. Der Kiel ist höchstens sechs, doch häufig herunter bis zu drei Ellen (3,6–1,8 m) lang, flach und gleich spitz an beiden Enden, Krummhölzer aus dünnen Weiden, 3 bis 4 auf jeder Seite, tief genug. Die Seitenwände aus dünn geschnitzten oder geschliffenen Kiefern Brettern bis zu einer Stärke eines Siebtel »Werkdaumens« (0,4 cm), ohne Nägel mit Schnüren aus Fichtenwurzeln oder Rentiersehnen befestigt.

Aus der Bauweise kann ein jeder leicht herausfinden, wie stark ein solches Boot gewesen sein wird; ein Mann von einiger Stärke kann es jederzeit zwischen den Händen zerdrücken, und niemals wagt jemand anders von der Seite einzusteigen als in die Mitte des Kiels, aus Furcht, daß das Boot in Stücke gehen könnte.

Die Boote sind ganz leicht und folglich sehr bequem für ihre Nutzer, die Lappen, die ja in ihren weitläufigen Bezirken hin- und herziehen und dabei jederzeit mit geringem Beschwer ihr Boot mit sich tragen können auf den Wegen zwischen den Seen. Alles was sie gewöhnlich in diesem Boot haben, ist eine Ducht etwas weiter vorn als mittig, worauf der Ruderer sitzt, eine Ducht hinten, worauf der Passagier sitzt, ein Ösfaß aus Birkenrinde und Riemen sowie eine Axt.

Als ich bei der Weiterreise zum ersten Male Lappen mit einem solchen kleinen Boot die Stromschnelle hinunterfahren sah, kam das mir – das gestehe ich gern – ziemlich schrecklich vor; denn jeden Augenblick stellte ich mir vor, das Boot (das von dem schäumenden Wasser so schnell zwischen den im Wege stehenden Steinen und Klippen dahingeführt

wurde, daß kaum eine Taube so rasch fliegt) würde zwischen den Steinen zertrümmert und seine Ruderer würden fortgerissen und von den Stromschnellen zerschlagen, aber diese, gewöhnt auf solche gefährliche Art schnell voranzukommen, saßen unbeeindruckt und unverzagt, als hätten sie beim Essen gesessen, ohne daß ihnen irgendein Zeichen von Furchtsamkeit anzumerken gewesen wäre. Ihre Gleichgültigkeit reizte Herrn Baron Cederhielm und auch mich dazu, auch das Stromschnellenrennen zu versuchen, und als wir versucht hatten, mit den Lappen einige Stromschnellen abwärts zu fahren, waren wir lieber im Boot, als daß wir am Ufer entlanggingen, wie wir es vorher getan hatten, ehe wir daran gewöhnt waren.

Wenn der Lappe gegen die Strömung fährt und die Stromschnellen so reißend sind, daß er das Boot nicht stromauf rudern kann – denn Segel können auf diesen schmalen Fahrzeugen nicht verwendet werden, wenn der Lappe auch weiß, was ein Segel ist –, setzt er seinen Wasserschöpfer aus Birkenrinde auf den Kopf, steckt die Ruder beiderseits des Kiel durch die Ruten, nimmt den Proviant auf den Rücken und stülpt das Boot über sich, das er auf dem Kopf über Land trägt, bis er an den Stromschnellen vorbei ist, und hält mit der Axt, die er ein bißchen vor dem Kopf am Riemen festmacht, das Boot so gut im Gleichgewicht, daß er sich zwischen Büschen und Bäumen drehen und wenden kann; dann bringt er das Boot wieder ins Wasser und setzt seine Reise darauf fort. Eine Art und Weise, die ihrer übrigen Lebensart entspricht.

Högström 1745

Zweifellos nimmt Ehrenmalms Schilderung einen hohen Rang innerhalb der Literatur über genähte Boote in der Lappmark ein. Der nahezu zeitgleiche Bericht des Pastors Peter Högström von 1745 bringt ebenfalls alle Voraussetzungen mit, um klassisch zu werden. Er schreibt (1746: 111 – 114):

Bei anderer Gelegenheit bedienen sich hingegen besonders die Fischer-Lappen in den südlichen Lappmarken zur Sommerzeit eines Typs von Booten oder *hapar* (*wints, watnas*), mit deren Hilfe sie übers Wasser kommen, in erster Linie Flüsse. Diese sind von solcher Gestalt und Beschaffenheit, daß er sie mit Riemen, Ducht und Schöpfgefäß und dazu noch Proviant auf Kopf und Rücken nimmt, und er trägt sein Fahrzeug, wohin er will. Manche haben ihre Hunde so abgerichtet, daß sie helfen und auch ein Teil tragen, besonders die Ducht. Folglich sind diese Boote aus ganz dünnen Brettern gemacht, die er eng zusammenfügt und mit Tauen zusammenbindet, oder auch mit Hanfschnur, wie man es in der Umeå-Lappmark macht, sowohl um Kosten für Nägel zu sparen, als auch wegen des geringen Gewichts: auch sind solche mit Tauen oder Hanfschnüren zusammengefügte Boote dichter als die mit Nägeln gefertigten. Bei Schefferus wird berichtet, daß diese Boote mit Sehnen zusammengeschnürt werden, aber davon weiß man heutzutage nichts, weder hier im Land noch in den anderen Lappmarken. Wenn man gegen die Stromschnellen stromauf fährt, sind sie unvergleichlich wendig, weil er keine Schwierigkeiten hat, sie häufig in reißenden Gewässern in aller Eile zwischen den Steinen zu drehen, wie es ihm gefällt. Aber wenn er zu großen Stromschnellen kommt, nimmt er sein Schiff auf den Rücken und wandert zu Lande, bis er irgendwo wieder an ein passendes und ruhiges Wasser kommt. Ich habe gesehen, daß in einem solchen Boot 5 bis 6 Personen waren, und es ist ein Wunder zu sehen, wie sie sich erkühnen, eine Stromschnelle zu befahren, wo oft das Leben von einem Ruderschlag abhängt und er in den hohen Stromspalten wilder Stromschnellen oft langezeit nicht zu sehen ist. Das wagt er nicht nur bei den Stromschnellen, die er hinreichend genau kennt, sondern sehr oft auch bei unbekanntem, sofern sie nicht zu gewaltig sind; da er sich indessen sehr in acht nimmt, während er oberhalb im stillen Wasser ist, und sich beim Hinabfahren müht, kauert er sich öfter nieder um aufzupassen, ob nicht irgendwo Steine oder ein jäher Fall in seinem Wege wären, denen er dann in aller Eile auszuweichen und zu entkommen versucht.

Bei Schefferus findet man, daß einige berichtet haben, die Lappen säßen nackt in diesen Booten, damit sie in der Lage wären, falls eine Gefahr aufkomme, sich durch Schwimmen zu retten und ihre Waren zu bergen. Aber heutzutage wüßte ich nicht, ob irgendwelche Lappen nackt in ihren Booten zu sitzen pflegen, zumindest ist es an jenen Orten ungebräuchlich, an denen ich gewesen bin. Außerdem können nur wenige Lappen schwimmen. Aber sie sind so vertraut mit diesem Boot, daß sie die Benutzung für nicht sonderlich gefährlich halten. Auch hört man selten, daß jemand auf diese Art umgekommen ist.

In den nördlichen Lappmarken benutzt man größere Boote bis zu 4, 5 und mehr Klafter Länge (7 bis wenigstens 11 m). Diese ziehen sie entweder mit einem Tau die Stromschnellen hinauf, oder einer steht vorn und einer hinten im Boot, mit Stangen in den Händen, womit sie das Fahrzeug stromauf stoßen. Stromabwärts gebrauchen sie manchmal auf die gleiche Weise Stakstangen und Tawe und schleppen es am Ufer entlang, wenn die Stromschnellen allzu steil und steinig sind. Aber sonst rudern sie mit starker Kraft den Strom hinab, wobei einer hinten im Boot sitzt, der steuert. Je stärker sie rudern können, umso leichter haben die vorn es, den Steinen auszuweichen, da das Boot dann besser dem Ruder gehorcht, als wenn es kippte. Im übrigen kann ich wohl behaupten, daß eine solche Fahrt manchmal dem Vogelzug ziemlich nahe kommt.

Ein Jahr nach Högströms Bericht gibt es wieder zwei Zeugnisse über den samischen Bootsbau, wiewohl weniger bekannt als Högströms Schilderung.

Tilas 1746

Zu beginnen ist mit Daniel Tilas' Tagebuch, das 1746 geschrieben, aber erst 1966 herausgegeben wurde. Der Bergmann Tilas nahm in jenem Jahr an der Arbeit der schwedisch-norwegischen Grenzkommission teil und reiste von Umeå in die Lycksele-Lappmark hinauf. Er berichtet (Tilas 1966: 181f.):

Die Pferde gingen zu Lande durch den Wald, aber die Kommission mit dem Gepäck fuhr den Fluß hinauf durch unendliche kleine Fließchen und Bäche. Ich war zwar an solche Fahrten von früher gewöhnt, aber da hatte ich stämmige und gut gebaute Boote; jetzt aber mußten wir uns kleiner erbärmlicher Boote bedienen, die nicht größer waren, als daß ein 18jähriger Bursche sie umgedreht auf dem Kopf tragen konnte, samt Riemen und einer Axt. Die Bretter waren nicht mehr als 2 Dezimallinien dick (0,4 cm; vgl. Linnés Angabe weiter oben) und waren mit Pechdraht sozusagen zusammengenäht. Wenn man ins Boot stieg, mußte man den Fuß sofort auf das Kielbrett setzen, und normale Schuhe oder Stiefel durfte man nicht tragen, damit die scharfe Kanten von Sohle oder Absatz keine Löcher in die Planken machen konnten. In jedes Boot paßten nicht mehr als der Ruderer und ein Passagier, und ich konnte nicht mehr bei mir tragen als entweder einen Handbeutel oder einen geleerten Sattel. Oder auch ein Ruderer und eine Gepäckkiste. Es war daher nicht verwunderlich, daß diese Passage mir zunächst ziemlich befremdlich vorkam, besonders da die Ruderer in stärkster Strömung und in Stromschnellen nicht darauf achteten, mit den Booten quer über den Fluß zu den Seiten zu setzen, wo das Wasser stiller war, bald von der einen und bald zur anderen Seite. Wenn aber höhere und steilere Stromschnellen auftraten, stiegen wir an Land und trugen Sachen und Gepäck mit den Booten über Land, oft eine ganze Viertelmeile. Nachts dienten diese Boote uns als Schutz gegen Sturm und Unwetter, obgleich stattdessen die unendliche Menge von Mücken uns mit unerträglicher Einquartierung plagte.

Von Lycksele reiste die Expedition weiter quer über Flüsse und Täler – mit einigen Unterbrechungen – nach Sorsele. Hier, berichtet Tilas, konnte alles eingeschifft werden, außer Pferden und Ziegen, nachdem wir gegen 30 Lappenboote haben zusammensammeln können. Offenbar hat man nach der Passage über den langgestreckten Storvindeln-See bei den Gillisnuole-Fällen die Pferde wiedergetroffen und setzte von dort die Reise bis zur Grenze fort.

Norman (Schnitler) 1746

Von der norwegischen Seite derselben Grenzkommission bezeugt J.A. Norman (hier nach Schnitler II: 93):

Durch Uhma (Överman, oberer Teil des Umeälv) kann man mit dem Boot kommen, und die Lappen, die am Uhma wohnen, haben einigermaßen geeignete Boote, mit denen die Leute sich behelfen können; denn obwohl sie klein sind, sind sie doch von den Bauern wie gewöhnliche Boote gebaut: aber auf den Gewässern, die östlich vom Tärnfjäll (auf der östlichen Seite des Tärna-Sees, top. Sjalandsvardo) liegen, gibt es keine anderen Boote als die, welche von den Lappen gebaut werden; diese sind ganz klein und schmal, sie sind mit Schnüren zusammengebunden anstelle von Nägeln, und mit Rentierfett anstelle von Teer eingeschmiert. Mit Hilfe solcher Boote muß man unbedingt über den Tärna-See setzen; denn wenn es nicht lange Zeit vorher ununterbrochen trocken gewesen ist, ist es unmöglich, über den Tärnälvs zu kommen; denn er ist sowohl tief als auch reißend.

Kristoffer Sjulsson ca. 1900

Auf diese Reiseschilderungen folgen nun einige Aussagen aus Interviews mit hervorragenden Kennern lokaler Verhältnisse in Nordschweden. In der Erinnerung des Samen Kristoffer Sjulsson (die zur Jahrhundertwende von dem bedeutenden Heimatforscher O.P. Petersson aufgezeichnet wurden, 1979: 149f.) geht es um die Verhältnisse in der Samensiedlung Vapsten direkt südlich des Umeälv in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts:

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren Boote aus Holz in Gebrauch, es waren aber nur wenige, denn sie waren schwer zu fertigen. Das Bauholz für die Boote erhielt man, indem man Kiefern oder im Notfall Fichten zu dünnen Brettern spaltete, die mit Axt und Hobel geglättet wurden.

Die Bretter wurden mit Schnüren an den Kiel und an die anderen Planken genäht, diese Schnüre wurden in die Außenseite der Planken eingelassen, auf der Innenseite lagen sie obenauf. Kiel und Wrangen waren sehr zierlich und die Planken ca. 2 cm dick. Auch an den Kiel und die Wrangen waren die Planken mit Schnüren festgeflochten. Das Boot war drei Borde, d.h. drei Bretter hoch. Eine Relingsplanke und Relingsband fehlten, wodurch das Boot, das ziemlich flachbödig war, in der Mitte niedrig war und sich gegen die Steven stark aufbog. An der Innenseite der Stevenspitzen befand sich kein Stützbrett. In jedem Steven befand sich eine Schlaufe aus Tauwerk oder Weidenrute, in die man greifen kann, wenn das Boot an Land gezogen werden soll. Die Ruderrollen bestanden aus Baumästen, von denen kleinere Äste in nahezu rechtem Winkel abzweigen. Das Stück des Astes unterhalb der Gabelung ließ man so lang, daß es bis zum Kiel reichte, der kleinere Ast ragte über die Reling des Bootes hinaus. Beide wurden mit Schnüren befestigt. Der dickere Ast oberhalb der Gabelung ragte über die Reling nach oben und bildete eine Stütze für den Riemen, der mit einer Weidenrute, die durch ein Loch im Riemen gesteckt wurde, in der Gabelung festgehalten wurde.

In die Steven wurden kurze, gegen die Steven zugespitzte Bretter gelegt, die auf den Stevenwrangen lagen, und in der Bootsmitte befand sich ein Querbrett, auf dem man sitzen konnte. In einem Steven war ein Loch mit Zapfen zum Auslaufen des Wassers, wenn das Boot an Land gezogen wurde.

Die Boote waren in der Regel klein. Sie konnten meist nicht mehr als zwei erwachsene Menschen tragen und gut zehn Netze, und das Boot konnte mit Leichtigkeit von einer Person, so weit man wollte, getragen werden. Auf dem ein oder anderen See oder einem Ruderweg, wo der Verkehr etwas stärker war, hatte man Boote, die bis zu acht Personen tragen konnten.

Die Lappenboote waren unbequem, um darin zu sitzen oder sie zu rudern, und für die Schweden, die auf diesen Strecken reisten, waren sie eine Qual. Der Propst Olof Ersson Lin-

dahl (in Vilhelmina) soll über die Lappenboote geäußert haben: »I naken vises ja lertes älma matta besseräjoken sisa tjäkkahet«, d.h. »kein kluger oder gelehrter Mann kann in einem Rindenboot sitzen«.

Ein Boot zu bauen, dauerte mehrere Wochen.

Schon oben ist gesagt worden, daß es auf den Gebirgsseen nicht sehr viele Boote gibt. Statt Booten benutzte man sehr oft Flöße. Diese wurden »bloata« genannt und mit einer langen Stake stange vorwärts bewegt (Carl Johansson 1943 und 1989: 51–54).

Gustaf Köniksson 1928

Ein weiterer Beleg, den literarisch zu nennen man kaum versucht ist, stammt aus dem Interview von 1928 mit Gustaf Köniksson, geboren 1830, das M. Möller in Könikssons Haus auf Örnasudden bei Storvindeln in Sorsele geführt hat. Der Gewährsmann war zum Zeitpunkt des Interviews also bereits 98 Jahre alt und bettlägerig.

Wegen Könikssons Alter und Krankheit war es sehr schwer zu verstehen, was er flüsterte. Seine Tochter diente als Dolmetscher, schreibt Möller in einem Kommentar zum Interview, der sich im Archiv des Nordiska Museums befindet (EU 47490). Köniksson berichtete zunächst, daß die Samen sehr früh auf der Landzunge im Storvindeln-See gesiedelt hatten, wo er selber geboren wurde. Ihre Kirche lag in Gillisnuole, von wo weitere Bootsfahrt durch die Stromschnellen im Vindelälven unmöglich war. Dorthin fuhr man mit dem Boot über den Storvindeln (vgl. Tilas weiter oben): Es gibt Nachrichten über ein Kirchenboot, das die Lappen gebaut haben. Köniksson hat selbst nie Überreste dieses Bootes gesehen, auch nicht von den Schnürbooten der Lappen. Hingegen fand sich ein anderer Gewährsmann, damals ca. 80 Jahre alt, der angab, daß sein Vater erzählt habe, er habe das Kirchenboot, das die Lappen gebaut hatten, gesehen. Den Namen des Bootsbauers habe er auch genannt, Skolat, ein sehr geschickter Lappe.

Das Kirchenboot soll groß gewesen sein und 10 Personen Platz geboten haben. Dem Hörensagen nach war es also genäht, aber es geht aus den Quellen nicht hervor, ob Planken oder Rinde verwendet worden war. Möller denkt hier vielleicht an seine überraschende Entdeckung aus demselben Sommer, als er einen Mann in Åsele traf, der ein Rindenboot gefunden hatte. Es dürfte sich von selbst verstehen, daß das Boot in Storvindeln aus Holz gebaut war.

Die Lappen wetteten darauf, daß sie das Kirchenboot wasserdicht machen würden; kein einziger Tropfen Wasser solle während der Fünf-Meilen-Fahrt zur Lappenkirche ins Boot dringen. Und es soll auf der ersten Kirchfahrt geglückt sein, das Boot innen völlig trocken zu halten. Köniksson behauptet, daß von den Lappen jener Zeit kein Teer verwendet worden sei; er vermutet, daß die Boote nicht geteert waren. Mit Sicherheit weiß er, daß sie einen Holzpflöck im Bootsboden hatten, um eingedrungenes Wasser abzulassen, und daß die Boote gerudert wurden, evtl. gestakt; keine Segel. Im allgemeinen hielten die Boote das Wasser sehr gut ab.

Im übrigen enthält das Interview u.a. Angaben darüber, wie Reeptäue hergestellt wurden. Gustaf Köniksson war ein zuverlässiger und kundiger Gewährsmann. Er ist übrigens als solcher auch in großem Maße von dem Jagd- und Tierkenner Hilmer Zetterberg benutzt worden. Es war ja schließlich gegen Ende der 1920er Jahre einzigartig, mit einem Mann zu sprechen, der so nah am 18. Jahrhundert geboren wurde. Indessen muß man diese beiden späten Gewährsleute als sekundäre Quellen betrachten, weil sie nur nacherzählen, was andere über die Boote gesagt haben. Solcher Art gibt es natürlich noch mehrere. Aber Köniksson kann durch seine eigenen Erlebnisse wenigstens das Verschwinden genähter Boote in dieser Gegend zeitlich festlegen. Sie sind wahrscheinlich schon am Ende des 18. Jahrhunderts außer Gebrauch gekommen, da er noch nicht einmal Überreste eines solchen Fahrzeugs gesehen hatte.

Ein samischer Bootsbau

Der Aufsatz (1910) des schwedischen Archäologen Gustaf Hallström über den selbst erlebten Bau eines genähten Bootes bei den Skoltsamen auf der Halbinsel Kola gehört zum Wichtigsten, das über samischen Bootsbau geschrieben worden ist. Darüber hinaus ist es fast einzig stehend. Gewiß wurde ungefähr dasselbe Verfahren von dem finnischen Ethnologen Toivo Itkonen beschrieben (1939), aber Hallströms Arbeit ragt dennoch als die klassische auf diesem Gebiet heraus.

Hallström reiste 1909 durch die Finnmark in Norwegen, traf jedoch als erstes im Innern der Halbinsel Kola auf eine noch lebendige Technik genähter samischer Boote. Am See Akksjaur nahe Nuotjaur (russ. Notozersk) dokumentierte er den Bau eines genähten Bootes (Abb. 50).

Die Planken wurden hier oft mit der Bootsbauersäge gesägt, berichtet Hallström, und sie wurden vor dem Einbau gehobelt und bearbeitet. Der Kiel bestand aus einem Fichtenstamm, dessen Wurzel zu einem der Steven werden konnte. Die Steven wurden ohne Spannung oder Ausnehmung gemacht, und die Plankenenden wurden demnach direkt daraufgenagelt. Die Planken waren äußerst dünn, während sie sonst eine Dicke von 1,5–2 cm



Abb. 50
Das Nähen
eines sami-
schen Bootes
bei Nuotjaur
(Notozersk)
auf der Kola-
Halbinsel im
Jahre 1909.
(Foto: Gustaf
Hallström,
Nordiska
museet,
Stockholm)

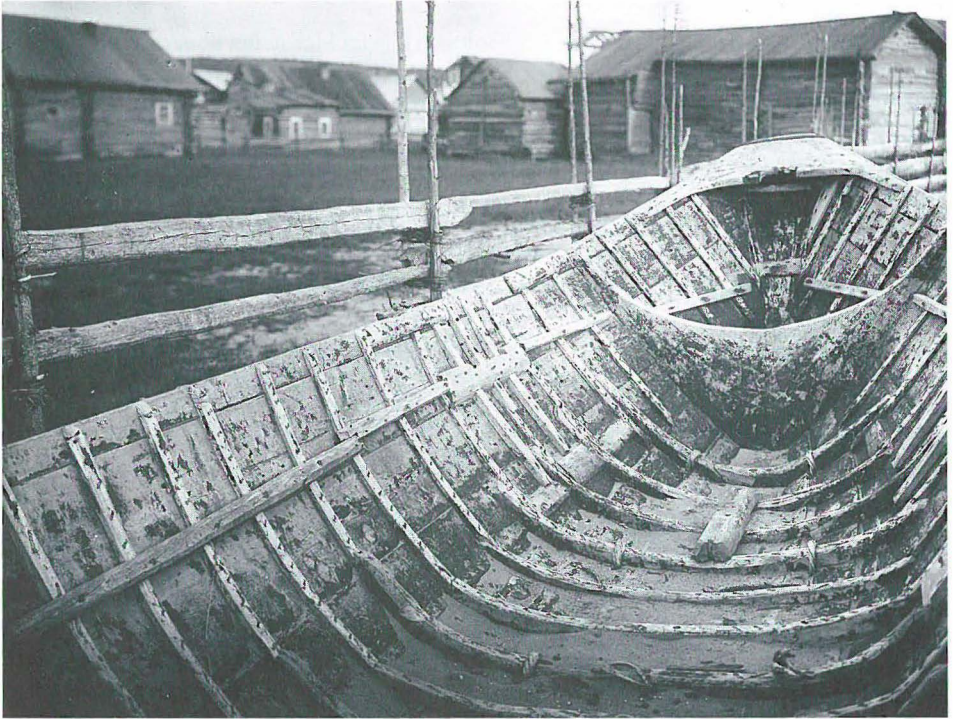


Abb. 51 Großes genähtes Boot von der Kola-Halbinsel. Man beachte den schottähnlichen Stevenspant. (Foto: Gustaf Hallström, Nordiska museet, Stockholm)

erhielten. Nachdem der Vorsteven auf den abgehobelten Kiel gesetzt worden war, baute man die Bordwände auf. Hallström sah auf dem Bootsbauplatz Boote bis zu einer Größe von 5 Plankengängen. Das damals im Bau befindliche war ein Dreibord von 4,4 m Länge.

Der erste Plankengang, das Sandbord, wurde zu einem ziemlich flachen Boden gelegt. Der nächste Gang, der dagegen gesetzt wurde, bildete folglich einen ganz scharfen Winkel und hatte unten eine Leiste, die die erste Planke aufnahm. Jede Planke wurde durch Nähen/Schnüren in der richtigen Lage gehalten, und zwar durch eine Schnur, die durch ein Loch mitten in jeder Planke gezogen wurde; die Schnur wurde an die Steven gezurrt. Um jedes Plankenpaar, das genäht wurde, zusammenzuhalten, wurden auch Zwingen der üblichen Art benutzt. Die Löcher für die Schnürung wurden mit einem einfachen Bohrer gebohrt. Das Tau war ein gedrehtes Basttau von Mehlsäcken. Dies wurde mit einem »Zwirnapparat« auf dieselbe Art gedreht, wie man Taue aus Fichtenwurzeln schnürt (vgl. dazu Olofsson 1936). Um jede Naht zu spannen, verwendete man einen Åtdragar, »Zuzieher«, ein hammerförmiges Gerät aus Horn oder Holz, bei Hallström »tjaukamvjetjer« (»Spannhammer«) genannt. Olavi Korhonen hat, wie schon gesagt, festgestellt, daß das Gerät auch coarvvenvjetjer, »Renhornhammer« genannt werden konnte, was darauf verweist, daß die Hammerform ursprünglich eben aus der Geweihgabelung gewonnen wurde.

Die Keile, ca. 10 cm lange Holzpflocke, pohjk genannt, halten die Schnur in jedem Loch. *Der Spannhammer wird nur auf der Innenseite der Planke verwendet, und zwei Holzpflocke werden eingeschlagen, während das Gerät die Schnur gespannt hält.* Hallström fährt fort: *In dem Maße, in dem sich der Bootsbauer der Bootsseite entlang bewegt, bohrt er Löcher, schneidet die Ausnehmungen für die Schnur, stopft Moos (laht) in die Nähte, näht*

und verstopft (Abb. 37; Teil 2, 1996). Weiter blieben alle Überstände der Pflöckchen stehen, bis das ganze Boot fertiggenäht ist, dann werden sie alle auf einmal abgeschnitten.

Die Nagelung bei den Steven hält Hallström für ein Zeichen von Degeneration. Auch hier müßte die Schnürung zu früheren Zeiten die Regel gewesen sein, wie z.B. schwedische Bootsfunde zeigen. Nachdem die Bordwände aufgebaut sind, werden die Spanten befestigt, in diesem Fall fünf, und die Ruderrollenklötze, beide mit Holznägeln. Hallström fährt fort:

Der achterste Spant ist höher und beträchtlich nach innen geneigt. Hier treffen sich beide Knie in der Mitte des Bootes. Auf diesem fünften Spant ruht eine Plicht. Es gab ein Paar Dollen vorn, aber nur eine beim Achtersteven, der später zur Befestigung des Steuerruders diente, das etwas länger war als die gewöhnlichen Riemen: Beim Stromschnellenrennen wird jedoch ein Riemen lose an der Backbordbille angebracht. Schließlich werden Nähte und Lannungen mit Teer bestrichen.

Hallström beschließt seinen Bericht mit einer puristischen Betrachtung: *Ein Vergleich zwischen den russischen und schwedischen genähten Lappenbooten fällt zum Vorteil der letzteren aus* (Hallström bezieht sich am ehesten auf den Storholmen-Fund; vgl. auch Hammarstedt 1909). *Es scheint völlig einheitlich gebaut, ein reiner Typ zu sein. Russische Lappenboote hingegen sind in technischer Hinsicht ein Mischtyp, und zwar ein solcher, bei dem die Mischung kein Vorteil für den Typ bedeutet.*

Ein Boot gleichen Typs wie das, was bei seinem Besuch gebaut wurde, nahm Hallström mit zum Nordiska Museum in Stockholm (Inv. Nr. 112 725). Es hat Schutzleisten zu beiden Seiten des Kiels und kürzere auch in dem scharfen Knick zwischen der ersten und zweiten Planke, vom Kiel gerechnet. Darüber hinaus erhielt das Museum Gerätschaften und Zubehör wie Riemen, Spannhammer (von Hallström vielleicht etwas unangebracht *kyla* genannt; ein *kyla* ist in maritimem Zusammenhang ein keulenartiger Gegenstand, der beim Bekleiden und der Herstellung von Tauen und Trossen verwendet wird), Hobel, Bohrer, Nadel, Schnur, Holzpflocke und einen Zwirnapparat für Bastschnüre.

Wird fortgesetzt.

Literatur, Teilliste:

Hier werden nur diejenigen Arbeiten angegeben, aus denen im vorstehenden dritten Teil der Artikelreihe zitiert oder auf die ausdrücklich verwiesen wird. Eine füllige Literaturliste folgt am Schluß der Artikelreihe, nach dem vierten Teil.

Berättelser om samerna i 1600-talets Sverige. Faksimileutgåva av de s.k. prästrelationerna m.m. först publicerade av K B Wiklund 1897–1909 (Rheen, Graan, Tornaeus, Niurenus, Lundius, Tuderus och En rimkrönika om lapparna). (= Kgl. Skytteanska samfundets handlingar nr. 27). 1983. Umeå.

Brunner, Karl: 1989. Ein Kartenwerk der Nordlande vom Jahre 1539. In: DSA 12, S. 173–194.

Ehrenmalm, Arvid: 1743. Resa genom Vesternorrland til Åschle lappmark, S. 96–99. Stockholm.

Fjellström, Phebe: 1980. Olof Rudbeck d. y:s Lapplandsresa år 1695. Etnologiska kommentarer till en 300-årig handskrift. In: Vitterhetsnöjen. Läsning för humanister och andra, S. 90f. Umeå.

Friberg, Inga und Nils: 1983. Stockholm i bottnisk farvatten. Stockholm.

a Goes, Damião (Damianus de Goes): 1915. Veklagan öfver lapska folkets nöd och Lapplands beskrifning. Stockholm.

Granlund, John: 1947. Sjöfart, skepp och båtar hos Olaus Magnus. In: Sjöhistorisk årsbok. Stockholm.

Grape, Hjalmar: 1970. Olaus Magnus – forskare, moralist, konstnär. Stockholm.

Hallström, Gustaf: 1910. Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken. In: Fataburen 1909. Stockholm.

Hammarstedt, N.E.: 1909. En lappska båt. In: Fataburen 1908. Stockholm.

Högström, Pehr: 1746. Beskrifning öfwer de til Sweries Krona hörande Lapmarker. Stockholm. (Neuausgabe Umeå 1980).

Itkonen, Toivo: 1939. Kolttalappalaisten veneet. In: Suomen museo XLVI. Helsinki.

Johansson, Carl: 1943. Bärri, den samiska flotten, föregångaren till ekstocken och båten. In: Samefolkets egen tidning, nr. 1.

- 1989. Mujto. Minnen från jägar- och fiskartiden och den gamla renkonstens dagar. (= Skrifter utg. av Dialekt-, Ortnamns- och Folkminnesarkivet i Umeå [DAUM], Serie C, Folkminnen och folkliv, nr. 5), S. 51–54. Umeå.
- Korhonen, Olavi: 1982a. Samisk-finska båttermer och ortnamnselementet och deras slaviska bakgrund. (= Skrifter utg. av DAUM, ser. A, Dialekter, nr. 3). Uppsala.
- Håp – vad är det för båt? In: Westerdahl, Christer (Red.): *Bottnisk Kontakt I*, S. 27–36. Örnsköldsvik.
- Linnaeus, Carl (Carl von Linné): 1811. *Lachesis lapponica or a tour in Lappland 1(-2)*. London.
- Magnus, Olaus: 1555. *Historia de gentibus septentrionalibus*. Rom. Schwedische Übersetzung: *Historia om de nordiska folken*. Stockholm 1909–1926.
- Meldercreutz, J.: 1984. En berättelse om En til Lappland och Nordsiöen giord Resa unser Sommar-månaderne 1736. In: *Documenta Septentrionalia 2*. Rovaniemi.
- Olofsson, Ossian: 1936. Rep av trä och näver. In: *Norrbottnen*. Luleå.
- Pettersson, Olof Petter: 1979. Red. L. Bäckman/R. Kjellström: *Kristoffer Sjulssons minnen om Vapstens-lapparna under förra hälften av 1800-talet*. (= *Acta lapponica 20*). Stockholm.
- Regnard, Jean François: 1731. *Les Œuvres de Mr Regnard Tome I. Voyage de Laponie*. Paris.
- Richter, Herman: 1967. *Olaus Magnus Carta marina 1539*. (= *Lychnos-Bibliothek 11:2*). Stockholm.
- Schefferus, Johannes: 1673. *Lapponica*. Schwedische Übersetzung: *Lappland*. 1956. (= *Acta lapponica VIII*). Stockholm.
- Schnitler = Major Peter Schnitlers Grenseeksaminasjonsprotokoller 1742–1745. Utg. af Keldeskriftfondet, Bd. II, von J. Qvigstad und K.B. Wiklund. Oslo 1929.
- Tilas, Daniel: 1966 (1745). *Curriculum vitae*. Red. Holger Wichman. Stockholm.
- Westerdahl, Christer: 1989a. De första prästerna i Ångermanlands lappmark. In: *Oknytt. Johan Nordlander-sällskapets tidskrift 1–2*, S. 55–75. Umeå.
- Ziegler, Jacobus: 1878 (1532). *Schondia*. Urspr. Strassburg. Schwedische Übersetzung: *Ett geografiskt arbete öfver Skandinavien från år 1532*. In: *Svenska sällskapet för antropologi och geografi, Geografiska sektionens tidskrift 1*, S. 13f. Stockholm.

Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnall.

Sami boatbuilding: Part 3

Summary

The third part of this series sheds light upon the early modern (as well as several more recent) written sources pertaining to Sami boatbuilding. These sources – generally in the form of brief comments within larger works – refer almost exclusively to the circumstances in Sweden and Finland and are quoted extensively in the article. Their documentary value is dependent upon other sources and reports, as well as upon the informants and possible travel routes.

The first early modern written references to characteristic Sami boatbuilding are found in Jacobus Ziegler's *Schondia* (1532) and Damianus de Goes's *Deploratio Lappianae gentis et Lapponiae descriptio* (1540). Both authors, however, draw from references and reports by the Swedish Magnus brothers, of whom the younger – the widely travelled Olaus (1490–1557) – wrote the classical text on the construction and use of Sami boats, appearing in his *Historia de gentibus septentrionalibus* of 1555.

A work of over 1,000 pages, this *Historia* was the first genuine areal study of Northern Europe.

All of the early texts point to certain special characteristics:

- The Sami boats of the period in question are made of extremely thin planks – 0.5 cm thick on the average – not nailed together but laced or sewn with the aid of laces spun from conifer roots or reindeer sinews.
- The boats have a shallow draught and are not very large, generally 3–5 m in length and no more than 1.5 m in width.
- The plank seams are sealed with moss and the boats are preserved on the outside by a coating of wood tar.
- The vessels are so light that they can be steered through rocky rapids or carried overland on the head of a single man with apparent effortlessness.
- They are used for fishing and the transportation of small amounts of barter goods or a single passenger, their Sami owners proving admirably skilful as boatmen.

From the period shortly after the middle of the seventeenth century, a number of reports written by clergymen who lived in the region have come down to us, confirming the observations of Olaus Magnus. Until well into the eighteenth century, the boatbuilding techniques of the Sami – so clearly different from southern traditions and so well adapted to the peculiarities of the native waters and to the lack of both large construction wood and any and all mineral resources for metal – fascinated authors interested in folklore, e.g. Linné (1732), Ehrenmalm (1743), Högström (1745), Tilas (1746) and Norman (1746). In their works reference is made to narrow vessels of up to 11 m in length, unknown to the older sources and presumably forerunners of the later “church boats.”

Interestingly, authoritative reports on Sami boatbuilding originating around and shortly after the year 1900 have also survived, reports which – in view of their authors' age – are certain to reflect the circumstances of the early nineteenth century. Because they are based primarily on hearsay, however, they can be regarded merely as secondary sources. They bear witness to the fact that classical Sami boatbuilding was no longer in existence. The vessels were made of much thicker planks, were accordingly much heavier and no longer easy to carry. What is more, iron nails were now used for their construction. The “pure” Sami boat type seems to have become extinct towards the end of the eighteenth century.

To be continued.

La construction lapone de bateaux. 3ème partie

Résumé

Ce troisième volet de la série d'articles présente les sources écrites du début des Temps modernes (ainsi que quelques autres plus récentes), portant sur la construction de bateaux chez les Lapons. Elles se basent pratiquement uniquement sur la situation en Suède et en Finlande. En règle générale, il s'agit de courtes notices dans de plus importants ouvrages. Ces références seront ici citées en détail. Leur valeur en tant que sources repose à leur tour sur d'autres sources et récits, et, en outre, sur des témoins fiables et d'éventuelles routes de voyage.

Les premières évocations écrites concernant la construction de bateaux caractéristique des Lapons au début des Temps modernes sont relevées dans le «Schondia» de Jacobus Ziegler (1532), et dans le «Deploratio Lappianae gentis et Lapponiae descriptio» de Damianus de Goes (1540), mais les deux auteurs ont eux-mêmes déjà puisé dans les références et les récits des deux frères suédois Magnus, dont le plus jeune, Olaus (1490-1557), ayant voyagé fort loin, avait rédigé le texte classique sur la construction et l'emploi des bateaux chez les Lapons, paru dans son commentaire historique «Historia de gentibus septentrionalibus» en 1555. Cet ouvrage de 1 000 pages, publié à Rome, est la première véritable géographie sur le nord de l'Europe.

Tous ces textes anciens mettent en relief les quelques caractéristiques particulières suivantes :

- Les bateaux lapons de cette époque étaient construits en planches très minces, dont l'épaisseur moyenne ne dépassait pas 0,5cm, qui n'étaient pas clouées, mais ligaturées ou cousues à l'aide de racines de conifères ou de tendons de rennes, torçus de façon à obtenir des liens.
- Les bateaux étaient à faible tirant d'eau et de petit format, en règle générale de 3 à 5 m de long et jusqu'à 1,5 m de large.
- Les coutures étaient rendues étanches par de la mousse; l'extérieur des bateaux était protégé par une couche de goudron de bois.
- Les embarcations étaient si légères qu'elles pouvaient apparemment être manœuvrées sans problèmes à travers les rapides rocheux, ou bien être transportées à sec par un seul homme, sur la tête.
- Elles étaient utilisées pour la pêche, pour le transport de petites quantités de marchandises servant au troc ou pour celui d'un seul passager, les Lapons s'avérant à cet égard en avoir été de remarquables et adroits usagers.

Datant de l'époque juste après le milieu du 17^e siècle, une série de récits d'ecclésiastiques qui vivaient dans la région nous est parvenue, confirmant les observations de Olaus Magnus. Jusqu'à une période avancée du 18^e siècle, les Lapons, qui surmontèrent adroitement les particularités du système des cours d'eau de leur pays, ainsi que la pénurie de bois d'envergure pour la construction et le manque total de métaux en tant que ressources naturelles, fascinèrent par la construction de leurs embarcations, si différente des traditions méridionales, les auteurs passionnés de coutumes populaires, entre autres Linné en 1732, Ehrenmalm en 1743, Högström en 1745, Tilas et Norman en 1746. Jusqu'alors inconnues dans les sources plus anciennes, de sveltes embarcations faisant jusqu'à 11 m de long seront aussi évoquées. Il s'agit probablement des précurseurs des «Kirchenboote» (bateaux transportant les fidèles à l'église) plus récents.

Il est intéressant de noter que des récits provenant de source sûre, qui nous ont encore été transmis aux alentours de 1900 et peu après, et concernant la construction lapone de bateaux, donnent une idée de la situation au début du 19^e siècle, en raison de l'âge avancé des témoins par lesquels ces récits nous sont parvenus. Toutefois, ils ne peuvent, du fait qu'ils ont été principalement transmis de bouche à oreille, qu'être considérés que comme sources secondaires. On peut en déduire qu'entretiens, l'embarcation classique lapone n'existait plus. Les embarcations furent construites en planches beaucoup plus épaisses, et devenant de ce fait nettement plus lourdes, elles ne pouvaient plus être portées aussi facilement. En outre, il fut également fait usage de clous en fer. Le «véritable» type de bateau lapon semble avoir disparu à la fin du 18^e siècle.

À suivre.