Båten hör till de innovationer som är så gamla att vi inte kan veta hur länge de har funnits. Den äldsta båt som hittats är en urgröpt timmerstock, som är 9 400 år gammal. Redan då måste båten ha funnits länge. Australien och Oceanien började befolkas för mellan 40 000 och 60 000 år sedan, och den enda vägen dit var över öppet hav. Sannolikt har enkla båtar brukats i floder och insjöar innan de tagits i bruk på havet. Antagligen har båten vidareutvecklats från sina enklaste former på flera håll i världen samtidigt.

VÄXER TILL SKEPP

De äldsta båtarna var mer flytetyg än båtar. Kanske ett fallet träd som man kunde »lifta» med, och som med tiden kunde bearbetas, urholkas och formas till en enkel kanot. Andra tidiga båtar har varit tillverkade av hopsydda djurhudar uppspända över en träram samt flätade vassbåtar tätade med bitumen (ett asfaltsliknande ämne). För att styra och framföra dessa enkla båtar började paddeln användas. Den äldsta paddel man har funnit är cirka 10 500 år gammal och hittades i Yorkshire, England. Med utriggare, en extra »stödköl» som på en modern katamaran, fick båtarna tillräcklig stabilitet för att kunna färdas på öppet hav.

Ett stort språng i båtens historia togs när den tillläts växa till skepp (fartyg som är minst tolv meter långa och fyra meter breda definieras som skepp enligt Sjöfartsregistret). Båtar av urgröpta timmerstockar, djurhudar eller vass har den begränsningen att de inte kan göras särskilt stora. Konsten att tillverka skepp av brädor tycks ha uppstått i Medelhavets tidiga högkulturer. Den äldsta plankbåt vi känner till är cirka 4 600 år gammal och hittades 1952 i närheten av Cheopspyramiden i Egypten. Den är 43 meter lång, sex meter bred och byggd av ceder- och sykomorträ.

Med plankbåten kom även seglet och masten att förbättras från sina enklaste former. Den äldsta avbildningen av ett segel är 5 100 år gammal och från Egypten. Det gick inte att kryssa mot vinden med dessa segel och de kompletterades alltid med åror för att kunna framföras i motvind. Under 600-talet f.Kr. börjar tvåmastade skepp segla på Medelhavet.

HANDEL OCH KRIG

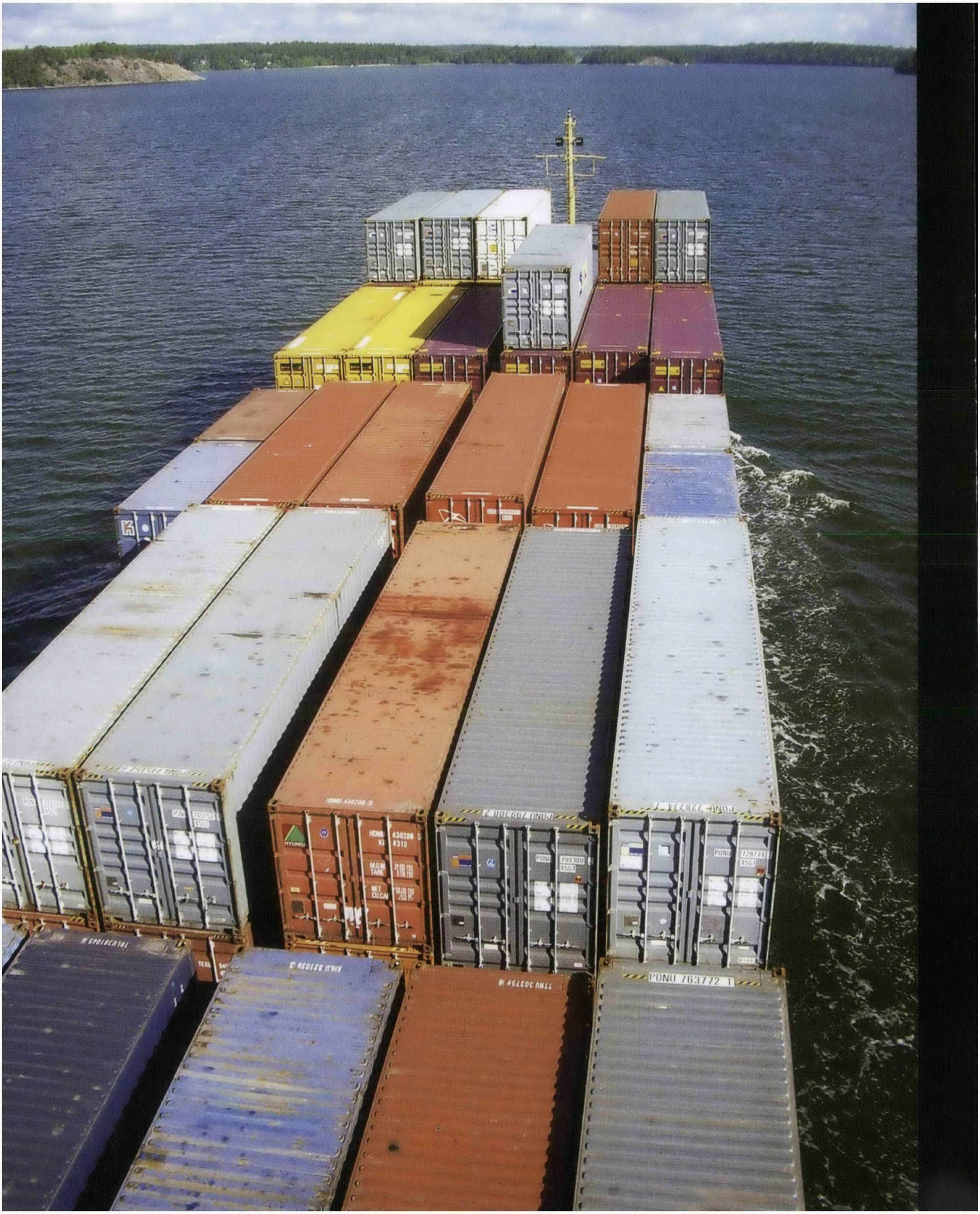
Båtar har alltid varit utmärkta hjälpmedel för transport av varor. De tidigaste spåren av handel över Medelhavet är omkring 12 000 år gamla. Med de större plankskeppen fick sjöfararna inte bara längre räckvidd, utan även större lastkapacitet. Det finns 4 300 år gamla skriftliga källor från Egypten som berättar om stora lastfartyg som trafikerade Nilen och den östra Medelhavskusten.

I takt med att handelssjöfarten blev viktigare, blev det även allt mer angeläget att kontrollera sjövägarna och de platser där man valde att bedriva handel. Båten kom att användas för militära trupptransporter och sjöstrider. När Egypten erövrade Palestina och Syrien omkring 1500 f.Kr. spelade sådana skepp en stor roll.

Ungefär 1 000 år senare byggde Kina upp flottor med tusentals man och det var även i Kina som rodret uppfanns på 200-talet e.Kr. Tidigare hade styråror använts. Under medeltiden hade Kina världens mäktigaste flotta, och där uppfanns även hjulbåtar som drevs av trampkvarnar.

Sjöherravälde har alltid varit synonymt med makt,

Modell av den bepansrade kanonbåten Monitor, använd i filmen »Segraren vid Hampton Roads» (1937). Monitor konstruerades av den svensk-amerikanske uppfinnaren John Ericsson och var ett av de första krigsfartygen som bepansrades. Fartyget revolutionerade sjökrigföringen och bidrog till nordstaternas seger i det amerikanska inbördeskriget.


HYUNDAI
PONU 763772 1

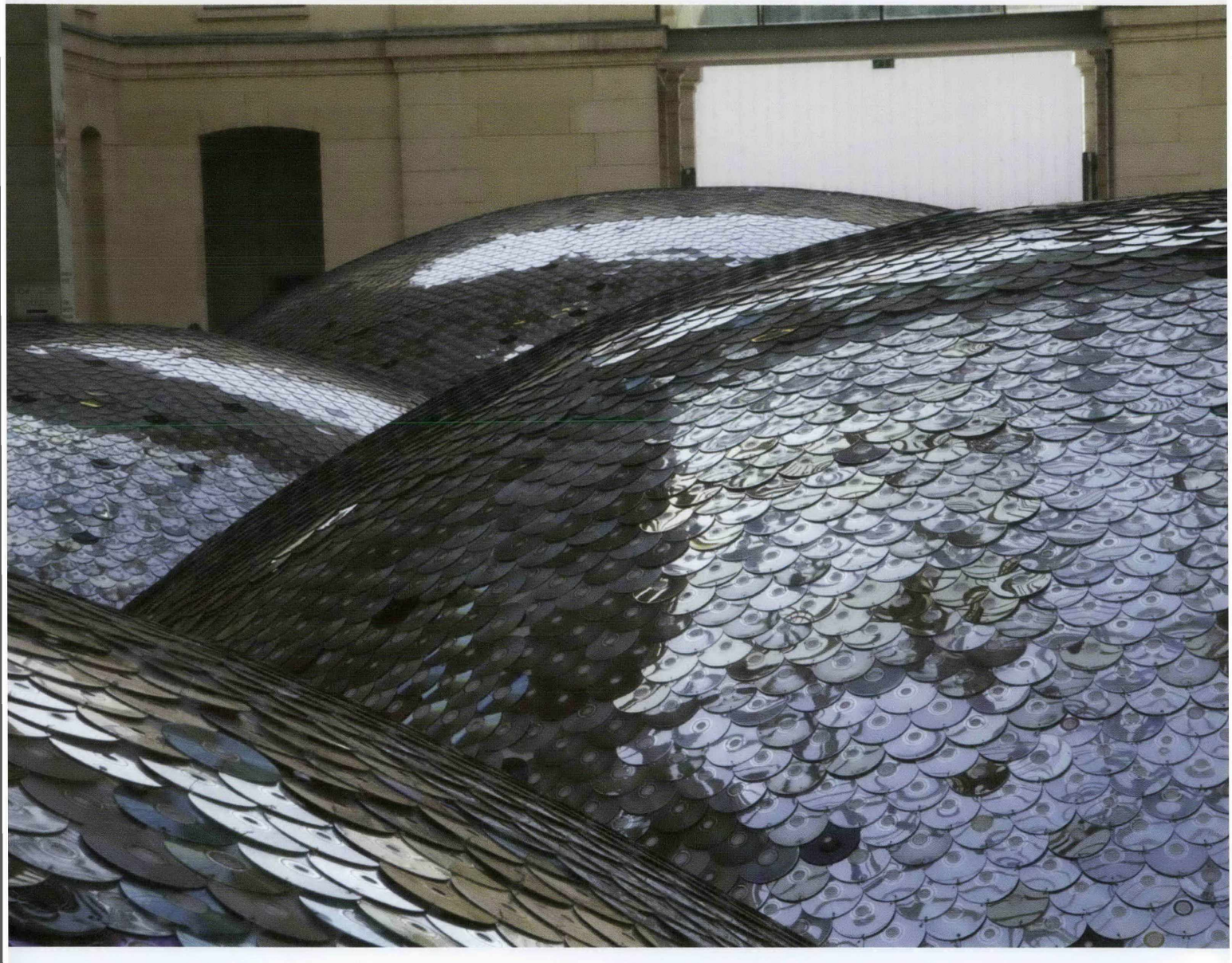
rikedom och välstånd. Med 1400-talets tremastade fartyg och nya navigationsredskap kunde västeuropeiska flottor börja utforska världshaven och erövra främmande kontinenter. Under de följande århundradena blev segelfartygen allt mer betydelsefulla för att hålla ihop vidsträckta imperier, och skeppen utvecklades snabbt. De bestyckades med kanoner, byggdes kraftigare och försågs med ännu större segel.

SVENSKA UPPFINNARE

Under 1700-talet konstruerades de första ångmaskinerna och 1783 byggdes i Frankrike en båt som drevs med ångkraft och var försedd med skovelhjul, liknande de som tidigare använts i Kina. Det blev början på en helt ny era i sjöfartens utveckling, en era då maskinerna blev allt viktigare för att driva fram båtar. Flera svenskar har varit innovativa under denna era. Den svensk-amerikanske uppfinnaren John Ericsson vidareutvecklade propellern som successivt ersatte skovelhjulet på 1830-talet. Drygt 40 år senare konstruerade Ludvig Nobel världens första tankfartyg, Zoroaster. Oljan började bli allt viktigare i den industrialiserade världen och ångbåtarna ersattes undan för undan av fartyg med dieselmotorer som är både lättare och mindre än ångmaskinerna.

Idag byggs större farkoster än någonsin och de trafikerar världshaven i den globaliserade världshandelns tjänst. Den standardiserade containern, med särskild hantering och särskilda fartyg, tillsammans med supertankrar för oljetransporter och ro-ro-fartyg för bilfrakter (för övrigt en svensk innovation från 1963) har omvandlat handelssjöfarten under de senaste femtio åren, öppnat världsmarknader och förändrat vårt sätt att leva och konsumera.

Containerfartygen utvecklades efter andra världskriget och har betytt mycket för vår tids globalisering. Idag är containrarna standardiserade och går lätt att flytta till andra transportsätt, som tåg och lastbil.



I konstverket »WasteLandscape» (2011) har den franska konstnären Elise Morin tillsammans med arkitekten Clémence Eliard skapat ett 500 kvadratmeter böljande landskap av cd-skivor. Med detta verk vill de rikta uppmärksamhet kring hur en produkt som cd-skivan är dömd till att försvinna och istället omvandlas till skräp och miljöproblem.