

BÅTFYNDEN PÅ HELGEANDSHOLMEN I STOCKHOLM- DERAS KONSTRUKTION  
OCH ANVÄNDNINGSSOMRÅDE.

Som marinarkeolog på Helgeandsholmen måste man gotta sig i dessa dagar. Fynden av båtar ökar ständigt. De uppgår för närvarande, 2/11 1979, till ett antal av 10 stycken. Alla kan väl inte göra anspråk på att vara "årets fynd" men samtliga är ändå av mycket stort intresse.

Måtte dessa fynd komma till sin rätt både vad gäller dokumentation och utställning! Det finns nämligen mörka moln på himlen.

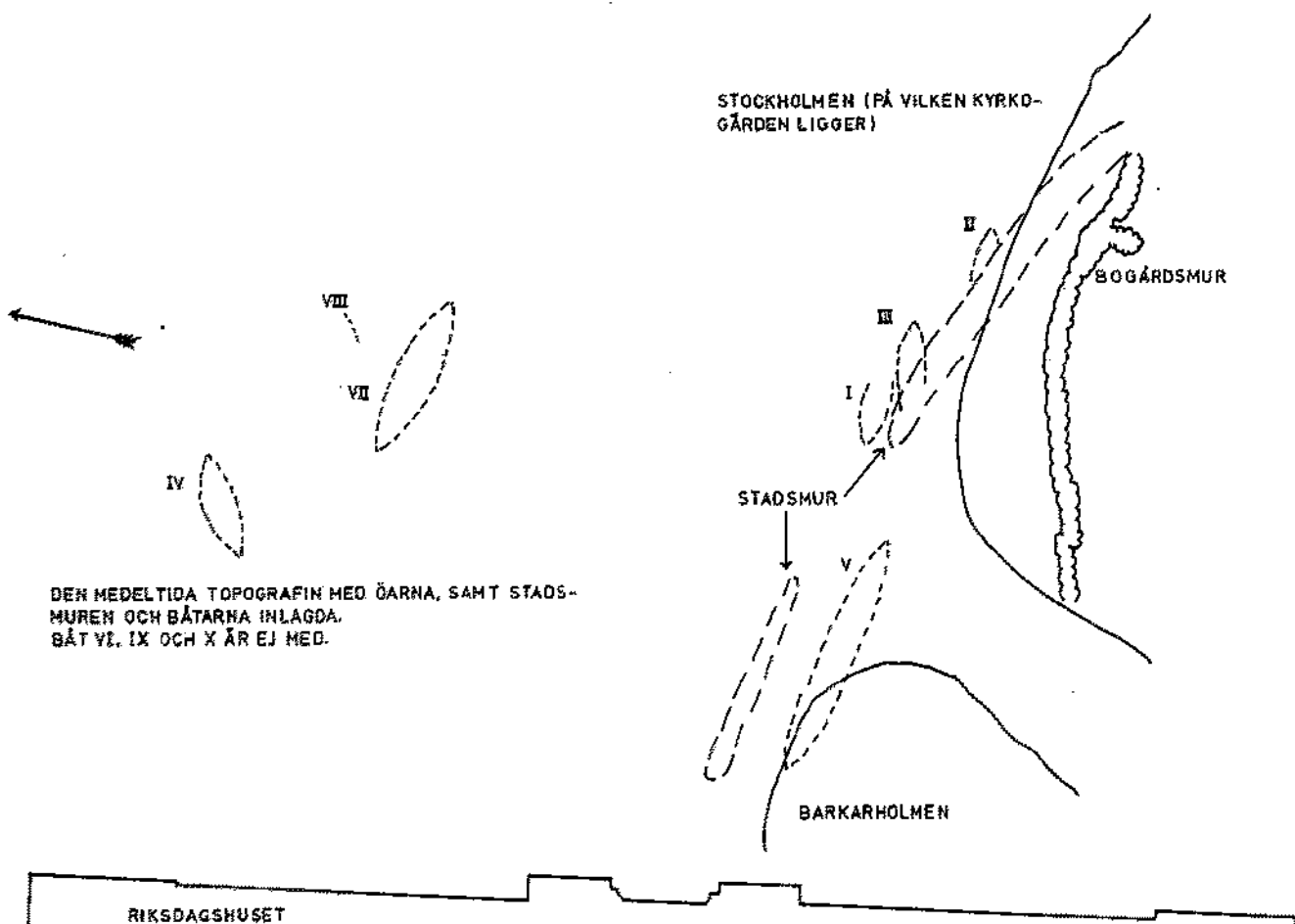
Avundsjuka och/eller okunniga "kollegor" här i Stockholm gör ständigt sitt bästa för att nedvärdera fynden och få oss att snabbgräva båtarna. På fullaste allvar har framförts, att båtarna skall schaktas fram med maskiner och tas upp hela, ungefär som var fallet med båtarna i kvarteret Hästen (nära Sergels torg). Detta tyder på den mest häpnadsväckande dumhet och det vore ett oförlåtligt brott mot i första hand alla som kämpar för att ge arkeologin ett gott rykte, i förlängningen ett brott mot svenska folket och dess historia.

Vänner av sann arkeologi måtte hoppas att dessa "dödgrävares" tarvliga angrepp på oss kommer på skam. Det tycks för närvarande råda något slags prioriteringsmode bland chefer och toppbyråkrater. Det är i sanning ett hän, detta att prioritera bland medeltida båtfynd.

Så länge konserveringsanstalten på Beckholmen kan rymma en enda båt till skall varje båtfynd från Helgeandsholmen få en uppfräschning där. Det är först sedan båtarna är konserverade, grävningen avslutad och när museiplanerna har klarnat som man kan ta ställning till vad som är lämpligt att göra av våra fina båtar. Att nu fatta ett fjantigt prestigebeslut vore vansinnigt.

Nu till det som artikeln egentligen skulle handla om, nämligen båtarna på holmen. Dessa är sannerligen av varierande storlek, bevaringsgrad och ålder. Gemensamt för dem alla är att de är klinkbyggda enligt skalbyggnadstekniken. Samtliga utom(troligen)en, båt VI, ligger i medeltida lager. Denna båt, alltså nr VI, är den s k "gödselprämen," vilket jag anser vara en orättvis benämning. Den är visserligen grovt byggd, men det är också ett stort fartyg. Hon har varit omkring 6 m bred, vilket ger oss en uppskattad längd av 25-30 m. Ursprungligen har hon troligen varit riggad. Tyvärr är fartyget mycket svårt skadad av 'Riksbyggnaderna.' Båten är ganska säkert yngre än medeltid.

Båtarna I, III och IV är närmast att kategorisera som små fartyg eller stora båtar. Båt I är den som det tagits flest prover på som redan besvarats efter analys och dessa har visat att virket till henne är kapat 1378(+5 år), enligt en dendrokronologisk kurva från nordtyskt område. Hon har vidare enligt diatoméprover(alger)företrädesvis seglat i salthaltigt vatten,



SKISS AV HELGEANDSBÅTARNAS LÄGE MED UTGÅNGSPUNKT FRÅN RIKSDAGSHUSET

vilket åtminstone på sista resan har varit Östersjön. Bevaringstillståndet var dåligt, så mindre än halva båten var bevarad. Den ursprungliga längden bör ha varit 9-10 m. Båten var försedd med ett med järnband fastsatt kri(stävskydd)samt ett kölsvin. Man har alltså sluppit ro från Tyskland, även om man nu faktiskt hittade en eventuell hå(årklyka)i båten. Denna lilla båt är det enda hittills säkert daterade medeltida fartyget i Sverige(detta innebär inte att det inte finns andra båtar som är äldre). Båt III är en större och kraftigare sak, tillsynes byggd helt i ek. Hon ligger helt nära båt I:s läge och i stratigrafien också ganska likartat. Hennes akter har kommit i kläm under stadsmuren, men är förhoppningsvis i gott bevar därinunder. Svaret kommer så småningom. Längden kan uppskattas till 15-17 m och hon har varit riggad. Det är väl kanske lite väl lyxigt att bygga så gedigna fiskebåtar, eken är nämligen väl arbetad, så hon får väl antas ha varit ett handelsfartyg. Det skall bli skojigt att få besked om proven.

Båt IV är en liten pärla i all sin enkelhet. Hon är en smäcker, bredbukig litendam som haft en ursprunglig längd av omkring 10 m. Fartyget är verkligen väl bevarat. Upp till nionde bordgången finns det rester av på styrbordssidan, vilken för omväxlings skull är till vänster. Hon har nämligen sjunkit upp-och-ned. Båten står med en hel T-köl, 5,95 m lång, samt delar av böjd förstäv och rak, utåtfallande akterstäv. En hå är även funnen. Enligt stratigrafien och keramikfynden ungefär 1400-tal. Fiskebåt?

Båt V har varit omsusad i pressen på sistone. Dagens Nyheter smällde upp henne på första sidan med rubriken "Vikingaskeppet i riksgropen." Sanningen att säga så har hon åtskilligt av vikingatid i sin konstruktion, vilket man kanske inte trodde att att 12-1300-tals skeppen kunde ha. Det som mest slår en efter de 8 håarna i läge på styrbordssidan är de glest placerade bottenstockarna och de allestädes förekommande dubbla kantföljande linjerna. Varje bordplanka och varje spant samt dessutom kölen har grunda, fina profilhyvlingar 1 till 2 cm från kanten.

Nästan hela styrbordssidan från köl till reling är bevarad, mer eller mindre bra, förutom delar närmast fören och aktern. Babordssidan är däremot hårt tullad, bara 2-4 bordgångar återstår.

Större delen av båten har haft sju bordgångar, men i för och akter har ett åttonde bord satts på. Detta kan också tolkas som ett förhistoriskt drag. Håarna sitter dock längs den sträcka som blott har sju bordgångar.

Båtens längd har varit omkring 20 m och hon har varit lätt och snabb, sannoligen ingen fiskfjällig arbetsbåt, utan snarare något åt örlogshället med bevakning och snabba förflyttningar som uppdrag. Bordplankorna är visserligen kraftiga, men hon har märkligt få längskeppsförstärkningar. Hon har inte varit ämnad för Ålands hav i storm, den saken är klar.

Båt VI har jag redan beskrivit och båt VII och VIII vet vi inte mycket om ännu. Båt VII bör dock ha varit en stadig arbetsbåt, för t ex handelsvaror eller annan frakt, men mycket rensningsarbete återstår. Tyvärr löper en mycket gedigen pålning rakt i båtens längskeppsledd.

Om båt VIII vet vi inte så mycket mer än att hon finns. Ett krysstimmer och 4-5 spant till, med ca 1/2 m avstånd sinsemellan är ungefär allt som syns just nu.

Båt IX är bara två spant, klena, för 2-3 bordgångar som låg lite för sig själva. Kanske får den inte ens behålla sitt båtnummer.

Båt X, till slut, är en ansamling av bordplankor som ligger i omedelbar anslutning till förstäven på båt V. Med lite god vilja kan man tolka dem som en lämning av en mindre båt som strandat på en av holmarna ungefär samtidigt som båt V.

Den uppmärksamme läsaren har kanske observerat att båt II är överhoppad. Det har sin förklaring i att vi inte vet just någonting om henne. Hon ligger under stadsmuren, har ganska kraftiga bordplankor och väntar på att bli utgrävd. Detta kan dock bli svårt.

Beträffande dokumentationen är läget följande:

Båt I, IV och VI är klara. Båt II och III ligger under stadsmuren och avvaktar sin tur. Båt III är dock så mycket rensad som det går. Nr V har vi börjat ta upp och ritjobbet börjar när som helst. Båt X kan eventuellt bli upptagen för att underlätta arbetet med båt V.

Övriga båtar är inte aktuella för dokumentation.

Vi utför flera olika dokumentationer för olika syften. Dels mäts båtarna på stereogrammetriskt vis med dubbelkameror och dels utför vi fullskaleritning som verkar ha slagit igenom helt och hållet som allena saliggörande metod för skeppsteknologisk dokumentation. Till detta kommer fotografi-er i mängd samt sedvanlig arkeologisk dokumentation med profiler, lager och stratigrafiska sammanhang. Stratigrafin sparar jag dock till en annan gång, liksom också en mera uttömmande beskrivning och tolkning av materialet.

Björn Varenius(Stockholm)

Red komm. Förf. hävdar att båt I är "det enda hittills säkert daterade medeltida fartyget i Sverige." Det måste vara fel, eller i varje fall en överdrift. Visserligen finns det ingen annan som har en felmarginal på 5 år men där finns ändå ett c 12 m långt vrak från Avafjärden i Lövånger, C-14 daterat till c 1470 e Kr. Dessutom har Galtabäcksbåten på samma sätt daterats till 1070 e Kr, denna gång på drev, vilket ger en säkrare utgångspunkt för båtbygget än när virket höggs.