

HALMSTADFYNDET ÄN EN GÅNG

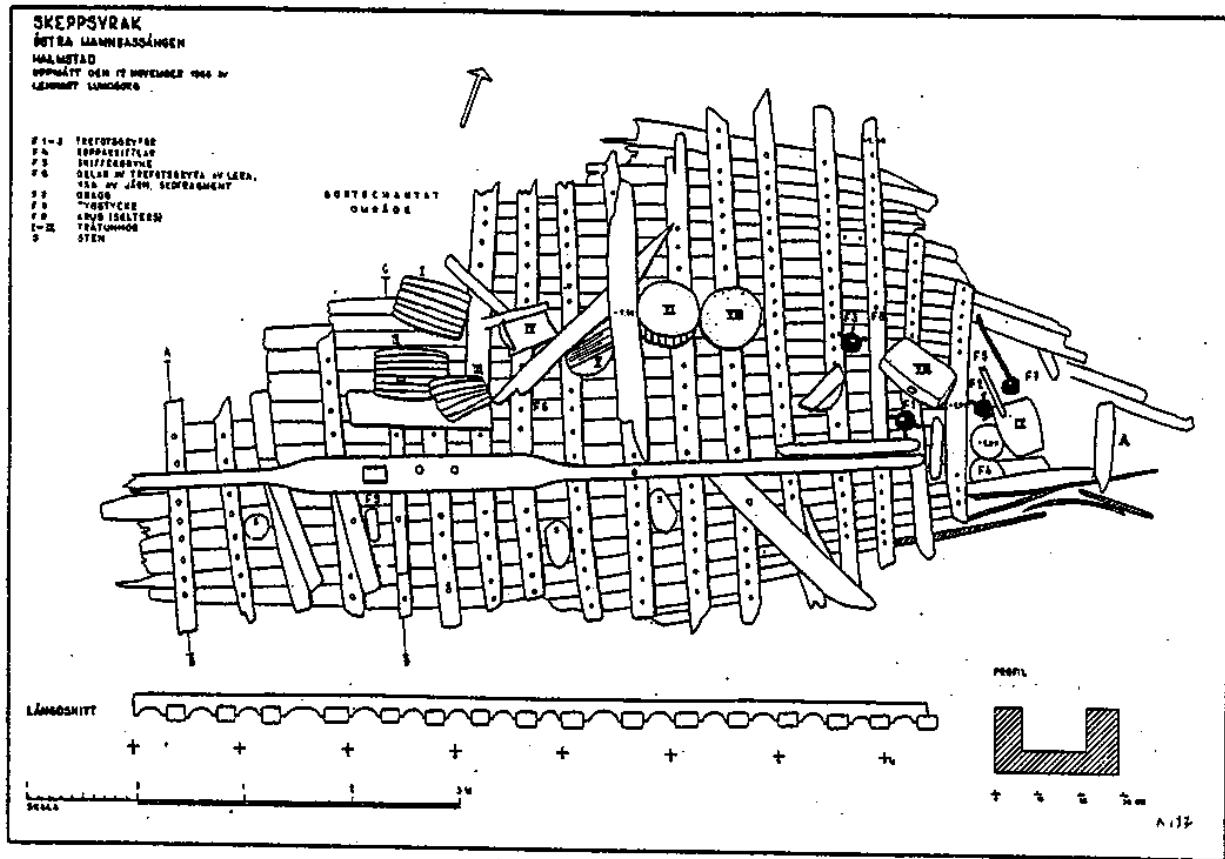
Dokumentation av skeppsvrak är ett tidsödande och intrikat arbete. Arkeologer i allmänhet har inte minst på Helgeandsholmen fått lära sig detta, om de inte insett det förut. Rekonstruktioner är ett ännu svårare arbete. Det är självfallet svårt att tro att man på tre dagar fullödigt kan beskriva ett fartygsfynd typ det i Halmstad. Dock var det naturligtvis bråttom och tillägget till fornminneslagen hade vid detta tillfälle ännu inte trätt i kraft. Med dessa reservationer vill jag bara påpeka ytterligare några tankar kring den dokumentation som framkommit. Är den riktigt gjord står vi nämligen inför ett par drag som gör vraket speciellt viktigt och värt att dras fram!

Tidigare har i Medd/MAS 2/80 s 8f anmälts Lennart Lundborgs publicering av fyndet i Halland 1979: Ett medeltida skeppsvrak i Nissans delta.

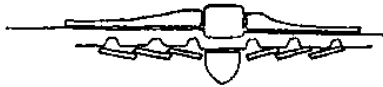
Det gäller 1)kölen, som inte håller nordisk T-form, 2)den omvända klinken som måhända är den intressantaste detaljen, 3)den jämförelsevis platta botten(kan vara överdriven i tvärsnittet) 4)de märkligt höga sidorna med dess minst 17(!) bordgångar och ett därav föranlett spörsmål om 5)stävarna.

Den omvända klinken, som i tvärsnittet ligger märkligt långt ned, börjar efter bordgång 8. Bordgång nr 9 och 10 i snittet är alltså lagda med övre kanten synlig, i motsats till de sju första borden som är klinkade på vanligt sätt med nedre kanten synlig. Det hade varit intressant att kunna konstatera samma sak i ett snitt där det finns ännu flera bord bevarade!

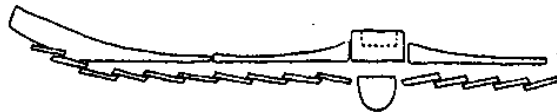
Dock finns ytterligare ett medeltida fynd från Norden med förmodad omvänd klink ett spant, "kanske" av "en kogg", "funnet i Öresund nära Kastrop, C-14-daterat till 1250 ±100 år (Crumlin-Pedersen 1965 s 144)- Annars är den enda tänkbara parallellen den kända Brügge-båten från Belgien, osäkert daterad till 400-500 e Kr, som Crumlin-Pedersen anser har haft omvänd klink. Detta förnekas emellertid av Marsden(1976), som är den senaste som behandlat fyndet i detalj. Brügge-båten anses vara ett första stadium på väg mot koggen, med sina skarpa övergångar botten-stäv och botten-bordsida. Växlingen mellan vanlig och omvänd klink verkar dock klart närmare Halmstadfyndet i holkens föregångare, det säkert karolingiska Utrecht-skeppet, C-14 daterat till 790 e Kr(±50), där Halmstads bordgång nr 8(vändgången?)motsvaras av ett stort berghult(eller livhult)- se fig. Senare fynd av holkar lyser med sin frånvaro, vi vet bara att avbildningarna på sigill sådana som New Shoresams i England från år 1295 säkert avbildar en holk enligt texten "hoc hulci..." -se fig. Det allmänna utseendet-märk stävarna där borden inte går fram!-har Eric McKee väl illustrerat- se fig! Detta gäller för en framskriden tid när holken nått sin fulla utveckling- omkring 1400 avlöser den koggen som det nordvästeuropeiska storskeppet. I tiden innan dess har, särskilt i Englandstrafiken(Elmers 1972 s 75), en rad blandformer mellan kogg och holk utbildats. Måhända är det där vi skall lägga in Halmstadfyndet? Till samma frågeställning hör skeppsformen som inte tycks utesluta en stäv av holkmodell, dock inte nödvändigtvis så utpräglad som i McKees modell.



A-B /ÅT FÖREN/



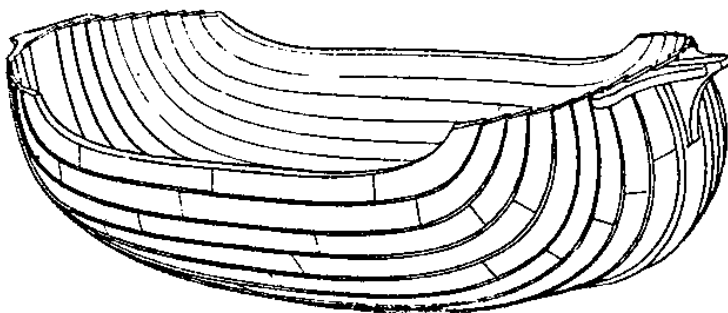
C-D /PÅ MITTEN/

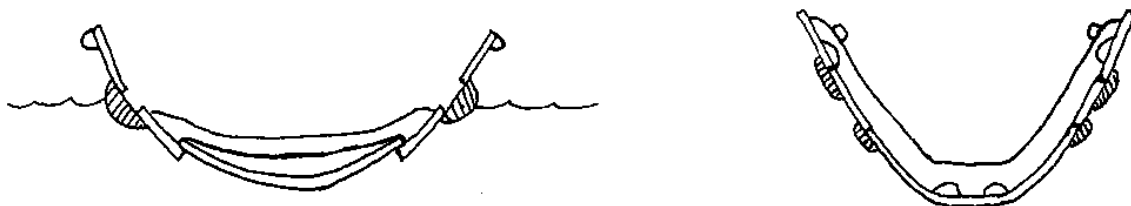


Ovan Halmstadfyndet efter Lundborg(1979). Lägga märke till de 17 bordgångarna, frånvaron av stävar, kölsvinet och nedan köl och den omvända klinken!

Nedan t v Eric McKees idéritning av en sentida holk ur Greenhill The Archaeology of the Boat(1976)s 85.

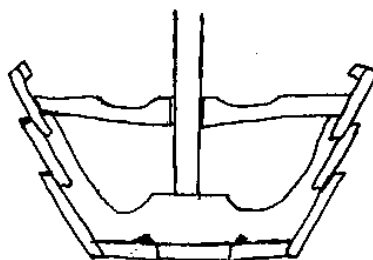
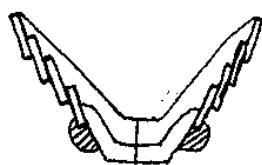
Nedan t h New Shoresham's stadssigill från 1295:"Hoc hulei singno..." Efter Herbert Ewe: Schiffe auf Siegel(1972)





På Utrechtbåten(holk)ovan t v livhult med ev början till omvänd klink Antwerpen-fyndet har ytterlister som täcker näten mellan "kravell"byggda bord(t h)-1000-talet e Kr.

Den lilla Kentmere-båten från England(C-14 1320 ±130), där botten är en stock i likhet med Utrecht(ovan t v)har sina livhult långt ner. Nedan t v. Slutligen nere t h den ev omvända klinken på båten från Brügge, Belgien.



Rimligen kan inte Halmstadvraket ha varit så mycket längre än c 15 m. Med de uppbyggda skeppssidorna verkar boddens stävavslutning problematisk. Det är där den provocerande gissningen läggs in: kanske vi har att göra med en biform av holk/kogg-komplexet?

Det har antagits att Halmstadfartyget har byggts i trakten. Där finns även goda nordiska drag i byggsättet, t ex kölsvinet. Laskarna får vi tyvärr inte veta så mycket om. Har holkar/koggar också byggts i trakten?

En rad frågor som dessa ställer skeppsbyggnadskonstens historia i ett delvis nytt ljus, Liksom när det gäller andra materiella kulturprodukter har även fartygsbyggena känt av impulser till nydaning utifrån, internationellt, medan de i andra detaljer bevarat konserverade drag. Låt diskussionen fortsätta för att förfara på samma sätt med vår kunskap!

Christer Westerdahl, Ö-vik.

Litteratur:

Crumlin-Pedersen, Ole: 1965. Cog-Kogge-Kaag. Træk af en frisisk skibstypes historie, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog.(s 81-144).

Ellmers, Detlev: 1972. Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel-und Nordeuropa. Neumünster/Bremerhaven.

Lundborg, Lennart: 1979. Ett medeltida skeppsvrak i Nissans delta(med Arne Andersson/Alf Bråthen Dendrokronologisk datering) Halland 1979. Halmstad.

Marsden, Peter: 1976. Boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types. I J N A 5/1 s 23-55(London).

Medd/MAS 2/80 s 8f(Westerdahl).