

NÅGRA VARVS- OCH BÅTBYGGARTILLBEHÖR/REDSKAP.

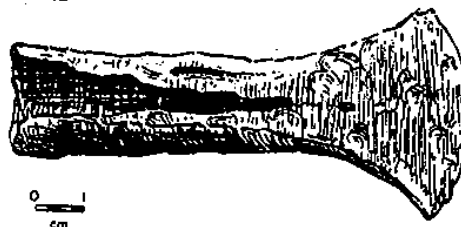
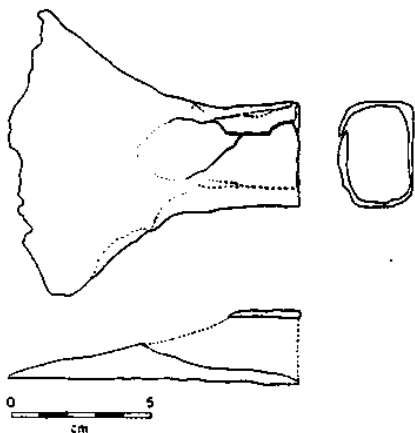
Båtbyggets tillbehör bör kunna ha kommit tidigt i förhistorisk tid. Men det är naturligtvis inte säkert att de tillverkats i annat än för-gängligt material.

Den kände norrlandsarkeologen Gustaf Hallström gissade att de typiska norrländska håleggade yxorna särskilt använts till urholkning av stock-båtar. De påminner ju om tjäckelyxor eller skölpjärn.

Red för Medd/MAS framställde också en måhända idiotisk teori att de norr-ländska T-formade redskapen skulle kunna ha tjänstgjort som kombinations-redskap: spännare av rottågor/senor till sydda båtar, skrapor, stämplar för skinn och dylikt (Medd 4/80 s 23, 1/81 s 4).

Längre fram, i järnålder är vi kanske bättre lottade.

Det finns all anledning att påminna sig McGrails artikel i IJNA 1977 om skaftade, breda holkmejslar, med rundade egg. Detta redskap har påträffats inte minst i skandinavisk vikingatid och kanske tidigare i anglosaxiska sammanhang i England, i varje fall yngre järnålder (ca 500-1000 e Kr). Det användes än idag som båtbyggarredskap och förs som handverktyg utan hammare mot ytor där man vill gröpa ut fina anliggningsytor eller falsar. De som påträffats som arkeologiska fynd kan mycket väl ha tjänstgjort som båtbyggarverktyg.



Två engelska fynd av holkmejslar efter McGrail.

I den nyutkomna boken om Paviken, en vikingatida hamn på Gotland, berättar Per Lundström, chefen för Sjöhistoriska museet i Stockholm, om skeppsbyggeri och -reparationer. Sannolikt är platsen det första vikingatida skeppsvarv som påträffats (i medeltid finns flera, ett statligt sådant beskrivs flyktigt av Hansen 1948).

Även i tidigare sammanhang har Lundström tagit upp spiksökaren, som blev funnen vid Paviken, och jämfört den med en nutida. De används med säkerhet på samma sätt, vid reparationer av bord, liksom fö körnaren, för att slå sönder förband med klinknaglar.

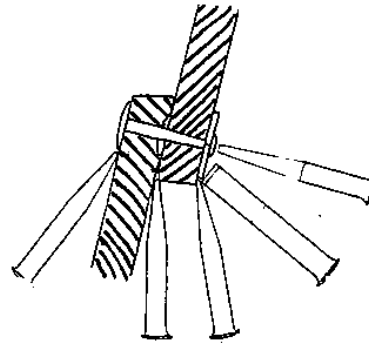
Körnaren liknar, och kan ibland även användas som, drevjärn, vid kalfatring

av kravellbyggen.

Stora mängder av sönderslagna klinknaglar vid Paviken skvallrar om att båda redskapen kommit till användning.



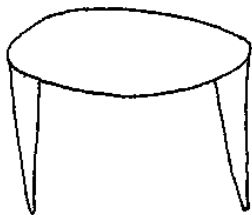
Överst: äldre spiksökare
under en nutida variant



Olika sätt att slå sönder
ett klinkförband med kör-
nare (efter Lundström).

Klinknaglar, både sönderslagna och intakta, har numera påträffats på många strandbundna lokaliteter från vikingatid och äldre medeltid- det fordras bara att man håller ögonen öppna. Ett exempel är Löddeköpinge (Medd 3/81).

Anders Wallander vid Läns museet Murberget i Härnösand, som särskilt studerar medeltida järn, har frågat mig om ett s k ovalt beslag, som han har valt att kalla det. Det består av en oftast oval bricka med två spetsar, tydligen att köra ned i trä. Typen har påträffats i t ex Gamla Lödöse (från 1100-talet fram till 1400-talet), Eketorp (III c 1000-1300) och Löddeköpinge (1000-1200-tal?).



ovalt beslag



användning på
Sjövollvraket



fjärilsformat
beslag från kogg

Alla tre platserna har nära anknytning till havet. Både Anders Wallander och jag har gissat att de här beslagen därför kan sammanhänga på något sätt med fartyg och sjöfart. Troligen har de bl a använts vid reparationer för att hålla fast reparationslattor i sprickor eller andra skador. Arne Emil Christensen fann samma typ av beslag på fartygsvraket vid Sjövoll (Asker) i Norge, C-14 daterat till c 1250 (1210 \pm 80).

Det är naturligt att se dem som ett naturligt och viktigt inslag i en hamn.

Allt vi vet, inte minst från dendrokronologi och dendrologi, tyder på att vikingatidens och den äldre medeltidens skepp utnyttjats tills de slitits ned och inte längre kunde repareras. Då hade man reparerat och återanvänt detaljer så långt det var möjligt (jfr Åskekärrskeppet t ex). De hanseatiska fjärilsformade beslagen för att hålla fast drävningslatten i det kravellbyggda underskrovet på en kogg är en variant av de ovalska beslagen. De kom däremot till användning direkt vid själva bygget av fartyget.

Det är inte omöjligt att just dessa fjärilsformade koggbeslag kan ha influerat den skandinaviska reparationstekniken. Den tycks uppträda ungefär samtidigt med de första koggarna.

Ellmers påpekar att de fjärilsformade beslagen är ett kännetecken som särskiljer koggarna från fartyg i den skandinaviska traditionen, liksom även de omböjda, ej klinkade, järnaglarna mellan borden.

Litteratur:

Christensen, Arne Emil: 1964. Et middelalderskip i Asker. Foreløpig meddelelse om utgravningen. Viking Oslo 1964.
1968. The Sjøvollen ship. Preliminary report on the excavation and reconstruction of a medieval merchantman. Viking Oslo 1968.

Ellmers, Detlev: 1979. The Cog of Bremen and related boats. I McGrail (ed) Medieval Ships and Harbours in Northern Europe. BAR Int. Ser. 66 National Maritime Museum, Greenwich.

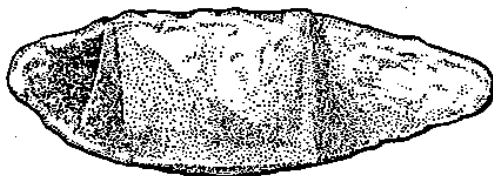
Hansen, Marius: 1948. Udgravningen af Kong Hanses Skibsværft Engelsborg paa Slotø i Naksskov fjord. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1948.

Lindqvist, Per-Inge: 1981. Lödde kar. Medd/MAS nr 3/81 s 32ff.

Lundström, Per: 1981. De kommo vida... Vikingars hamn vid Paviken på Gotland. Statens sjöhistoriska museum, Stockholm. Skeppsbyggeri s 74ff.

Westerdahl, Christer: 1980. Något om sydda båtar. Medd/MAS nr 4/80 s 20ff.

CW/Ö-vik



Ovala beslag, ev med funktion i reparationer av båtar?
Tomnarp, Skåne (efter Thun).

