

Karta efter Arnold (1976) kompletterad med kulturvägar på havet och i innerfarleder från romartid till 1200-tal.

Pilarna mellan Bretagne/Normandie och Sydengland utmärker kontaktvägar i det område där de av Caesar omnämnda venetiska fartygen bör ha uppträtt (se Medd/MAS 4/80 s 20 och 1/81 s 4)

Dessa fartyg bör ha liknat Blackfriarsfyndet. Ett andra fynd från London är från New Guy's House. Keltisk typ har även flodfartyg från Kapel Avezaath, Holland.

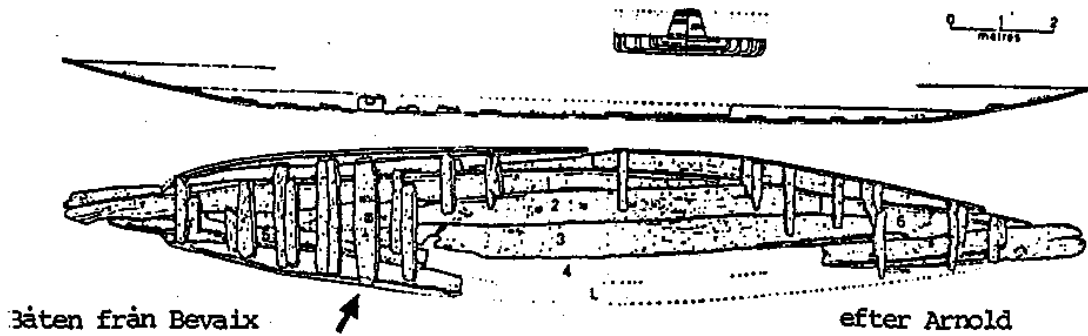
#### FRÅN BEVAIX TILL KOLLERUP

En av de mest intressanta diskussionerna i modern marinarkeologi i nordvästra Europa har gällt det s k keltiska skeppsbyggeriet och dess anförvanter i senare tid.

Marsden (1966) undersökte Blackfriarsskeppet i London och bestämde dess keltiska karaktär, med dess kraftiga bottenplanka, dess slösaktiga användande av järnaglar som böjts om och slagits in i spannet ånyo, dess tvära stävar och dess mastspår i ett extra kraftigt spant.

Ellmers utvecklade dessa tankegångar i en stor uppsats 1969, där han mest uppehåller sig vid flodfartens fartyg. Crumlin-Pedersen är redan inne på denna tradition som en rot för de senare, medeltida, koggarna i sin viktiga uppsats 1965, men får delvis mothugg av Marsden (1976) i avseende på den s k Brügge-båten. Marsden jämför Brügge och Blackfriars och finner påfallande överensstämmelser, trots att han underkänner Crumlin-Pedersens idé om det omvända klinket i Brügge-båten.

Omvänd klink har f ö redan kommenterats i Medd/MAS nr 4/80, och det synes som oavsett Brüggefyndet och vårt 1300-talsfynd från Halmstad verkligen var utförda i omvänd klink att detta kulturelement kan ha sitt ursprung i samma område som vi nu förutsätter är ursprungsområdet för en rad andra detaljer.



Arnolds bidrag (1976) gäller till en början fartygsfynd av keltisk typ från Neuchatel-sjön i Schweiz, speciellt Bevaix-båten (ovan).

Vi möter där något speciellt drag, som den egendomliga uppsättningen bord, jämsides med det som vi av Ellmers och Marsdens framställningar vant oss att betrakta som specifikt keltiskt: det framskjutna mastspåret i ett ovanligt kraftigt dimensionerat spant, i någon mån de parvist uppträdande spanten, som vi möter i flodfartygen längre ned efter Rhens vattensystem, i någon mån användandet av järn (fast här i annan form) och tätningsmaterialet. (IJNA nr 4/77)

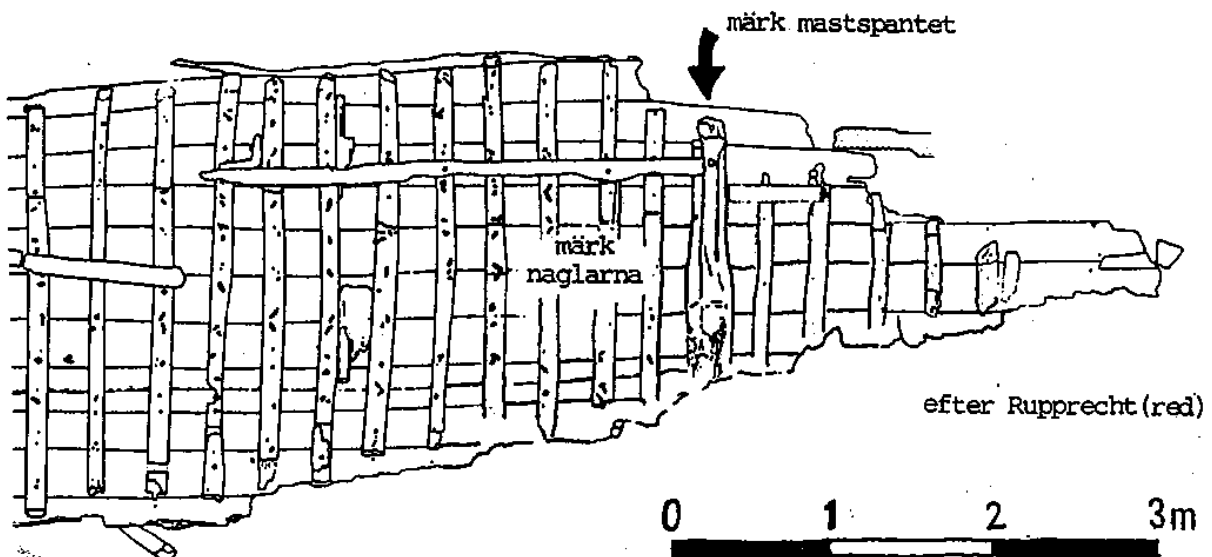
Det här är ett fartyg avpassat för inlandsfarvatten. Fortsätter vi nedför vattensystemet finns åtskilliga fynd av flodfartyg med liknande drag från romersk tid och något senare. Som exempel kan nämnas fynden från Krefeld och Zwammerdam, särskilt det senare.

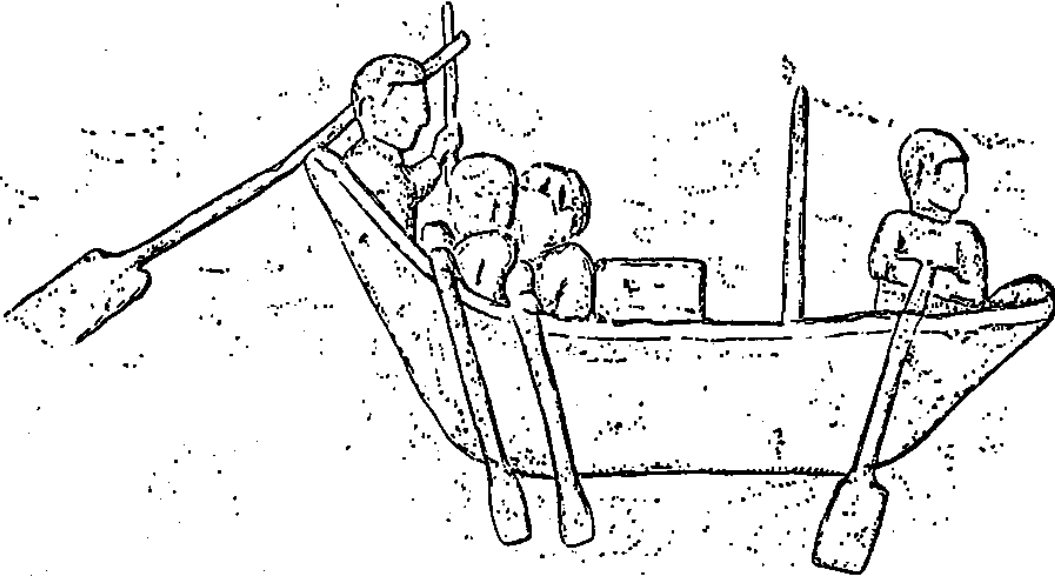
Här återkommer både de parvisa spanten och ett drag gemensamt med Blackfriars: de enorma ombundna naglarna av järn. Formen överensstämmer dock bättre med Bevaixfyndet.

Alldeles nyligen gjordes mitt i stadskärnan av den gamla staden Mainz ett stort fynd av båtar från romersk tid (Rupprecht 1982).

Där finner vi åter samma drag på flera båtar, naglarna och mastspåret är nästan identiska med Blackfriars och Brügge (se lite längre fram).

Här har jag plockat fram skeppsfynd 3 från Mainz, som var det lättaste att illustrera:





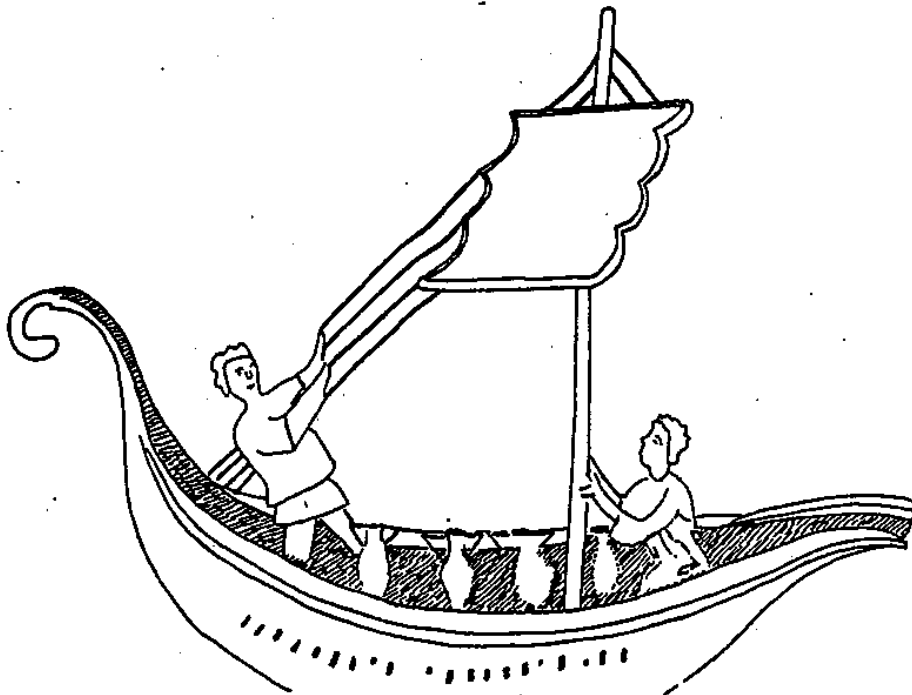
Skeppsbild av flodfartyg på Rhen från den keltiske (galliske) skepparen Blussus gravsten i Mainz (200-talet).

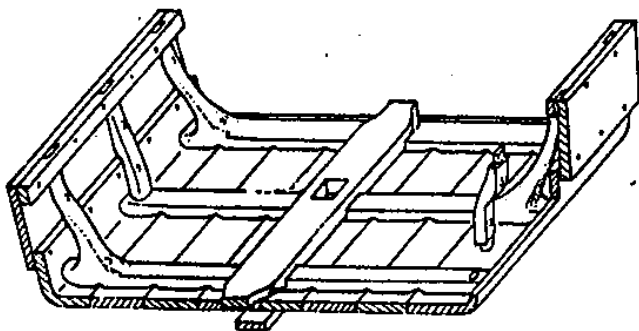
Märk mastens placering och framdrivningsmedlen.

Samma typ av styråre-och årplacering finns på långt senare flodfartyg i området.

(Nedan) Keltisk båttyp med lädersegel (ett annat typiskt drag. Mosaik från Bad Kreuznach c 250 e Kr.

Båda illustrationerna efter Ellmers (1969, 1972)





Ett av fartygen från Zwammerdam  
i Nederländerna (efter Ellmers)  
sektion

Det skall genast sägas, att det finns drag i dessa flodfartyg, som inte med nödvändighet bör kallas keltiska. Ovan visas en illustration ur Ellmers broschyr Kogge, Kahn und Kunststoffboot med en sektion av ett fartyg från just Zwammerdam.

Där finner vi i stället för de parvisa spanten omväxlande naturvuxna spant med på ena sidan ett knä i samma trä, på den andra ett löst knä, nästa samma fast omvänt och så genom hela båten. Detta är vanligt även för flodfartyg av typ pramar (även i Falsterbofynden) i norra Europa, inte minst i det slaviska området där begreppet pram-pramú har präglats.

Dessutom sitter masten här i ett längslöpande kölsvin. Mastens placering i båten är dock fortfarande påfallande långt fram.

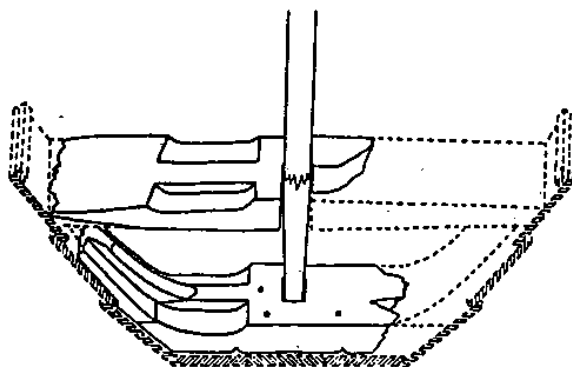
Vi skall dock minnas att masten inte bara var segelmast i flodfartyg: många gånger användes den som fästpunkt för de trossar som båten drogs i uppför strömmen. Det förklarar möjligen något av dess placering. Men även för seglingen kan den vara funktionell.

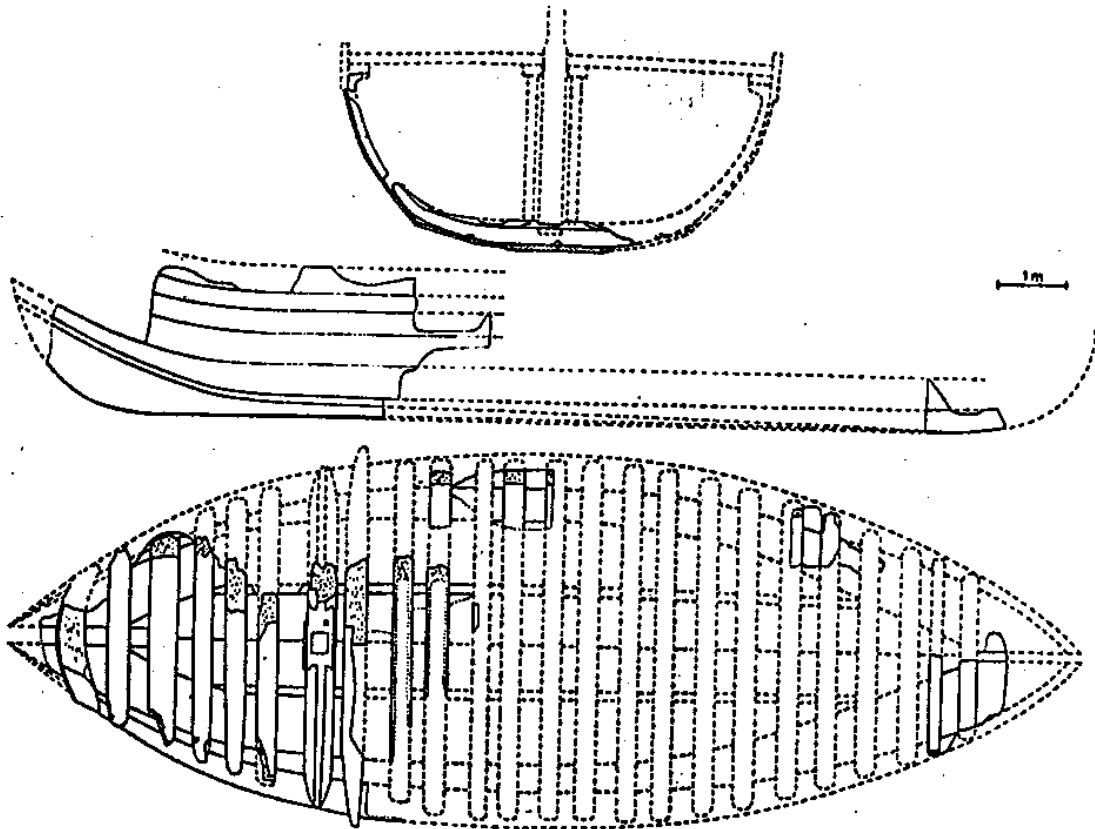
Nästa fyndexempel ligger redan vid havsstranden, nämligen båten från Brügge, som olyckligtvis blott delvis kom att bevaras och i miserabelt tillstånd. Som redan nämnts har den bl a varit föremål för ett meningsutbyte mellan Marsden och Crumlin-Pedersen.

Liksom Blackfriarsfyndet är den daterad till ungefär 200 e Kr. Vad som framförallt skall pekas på här är det kraftiga mastspantet, som verkligen är påfallande. Det är i det närmaste identiskt med Blackfriars. Dock är detta ett klinkat skepp. Blackfriars är byggt på kravell liksom våra tidigare flodfartyg.

Crumlin-Pedersen ser i detta en anfader till den senare koggen, närmast utgången från det frisiska området.

Brügge-båtens mastspant,  
med Crumlin-Pedersens  
version av klinket.



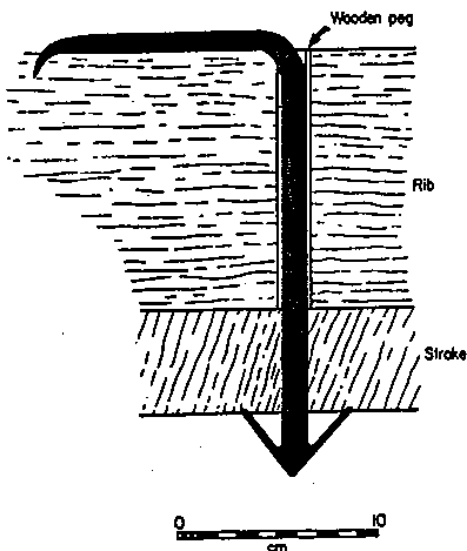


Blackfriarsfyndet från London  
(efter Ellmers)

Nästa fynd kommer från andra sidan Engelska kanalen. Det gäller alltså det kända Blackfriarsskeppet, ungefär samtidigt med Brüggebåten. Det var blott möjligt att undersöka i delar.

Konstruktionen är osedvanligt kraftig med väldiga ekspant och de bekanta långa järnnaglarna. Segelspantet som även här befinner sig långt förut, låter sig jämföras med Bevaix, Mainz 3 och Brügge.

Kravellkonstruktionen kan ha utförts i en slags modifieras skelettteknik. (se nedan)



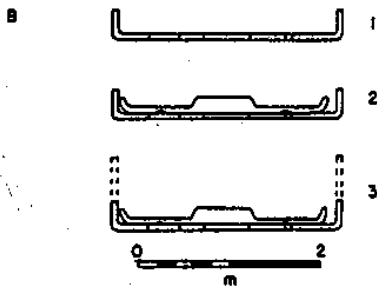
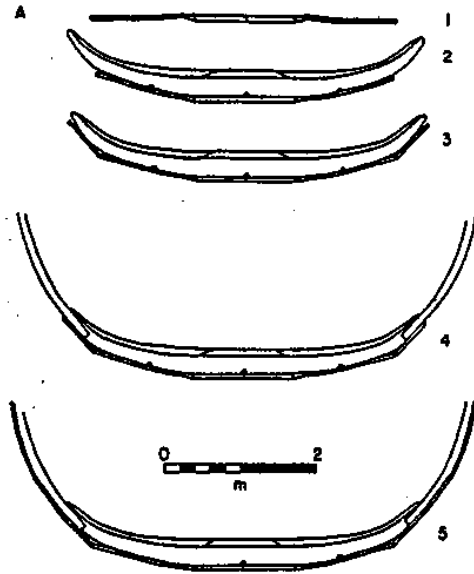
Exempel på järnnagel från Blackfriars, omböjd och åter inslagen i spantet.

Som synes har man först drivit in en tränagel och sedan slagit spiken genom den.

Kuriöst nog återkommer detta delvis i klinkningen på den vikingatida (900-tal) Graveneybåten.

Tränaglingen är också ett intressant drag. Jämför t ex Utrechtfyndet - troligen en föregångare till holken.

Tyvärr är detta fenomenens historia ej tillfredsställande utredd.



Marsden har, som antytts, gjort det troligt att Blackfriarsfartyget byggts i en slags modifierad kravellteknik, eller rättare en kombination av skelett- och skalbyggnadsteknik.

Stadierna belyses här: (A)

- 1) botten läggs ut
- 2) bottenstockarna
- 3) upplänggorna
- 4) bordväggen

Om detta fick någon avläggare i senare tiders kravell(skelettbyggnad) är ännu okänt.

Men det är möjligt att tillväggångssättet har sitt ursprung i flodfartyg, som Bevaix (B)

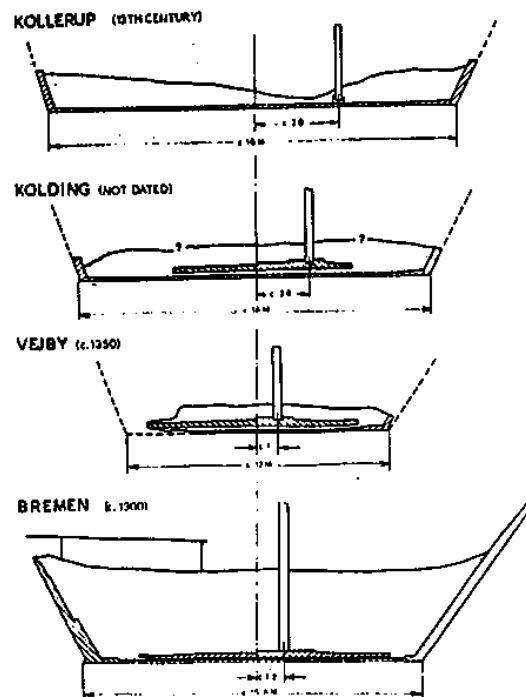
Här förefaller man ofta ha byggt på detta och motsvarande sätt. Det verkar logiskt utifrån fartygens speciella skapnad.

Som vi sett av tidigare illustrationer har masterna i flodfartygen varit mycket långt förut, vare sig de är avsedda för segling eller dragning.

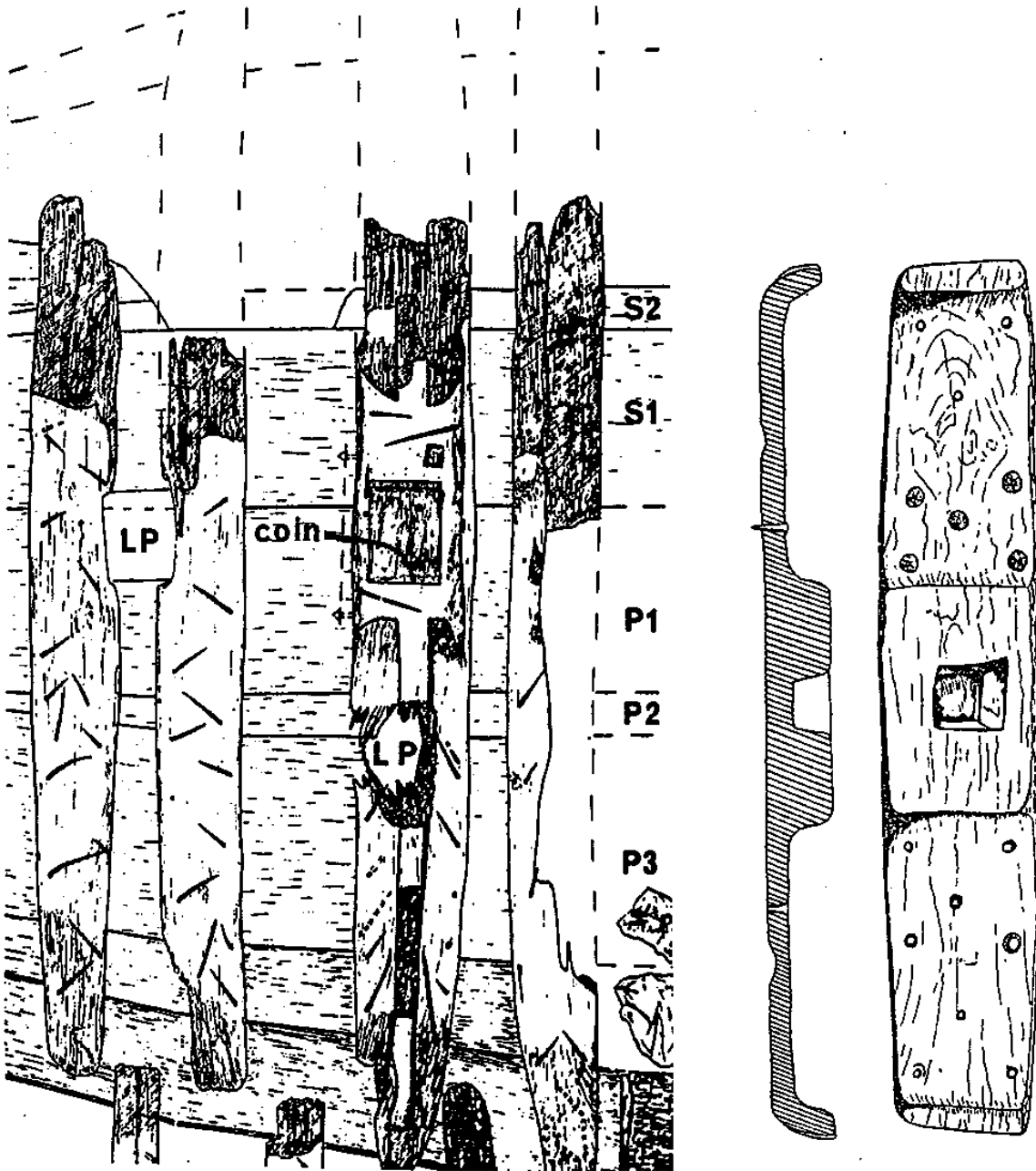
Detta gäller även Blackfriars och sannolikt även Brügge.

Den äldsta koggen (Umme-landsfararen) i skandinaviska farvatten är Kollerup (överst). Där finner vi samma förhållande - och därtill en mastfot i ett förstorat spant!

Sedan kryper masten alltmer akterut.

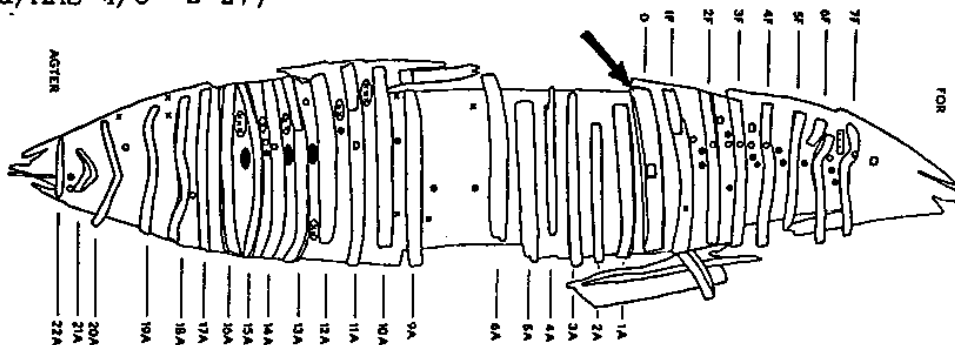


efter Crumlin-Pedersen



Mastspantet på Blackfriars (t v) och Bevaix (t h) efter Marsden och Arnold.

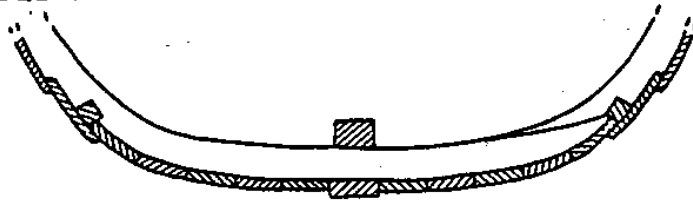
Nedan plan efter Jeppesen på Kollerupvraket. Märk maspantet (pilen)  
 Observera att även den slaviska skeppsbyggnadskonsten använder sig  
 av mastspår i spant (eller i en lös klabb fastbunden vid mastspant  
 (Medd/MAS 4/8 s 27)



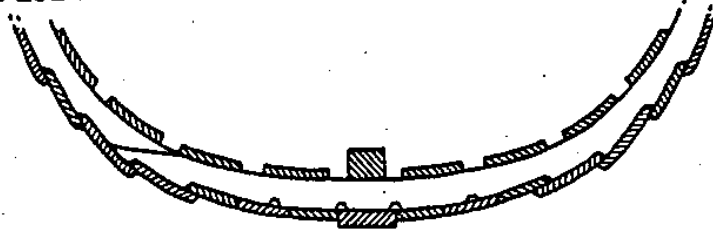
## KOLLERUP



## KOLDING



## VEJBY



Koggarna utmärker sig bl a för sin kuriösa växling mellan kravell i botten och klink efter vändgången.

Det är inte otänkbart att detta på något sätt kan ha ett organiskt samband med flodfartygens och t ex Blackfriarsskeppets byggnadssätt och växling skellet/skalbyggnad.

Efter Crumlin-Pedersen.

Vad lär oss så denna lilla översikt?

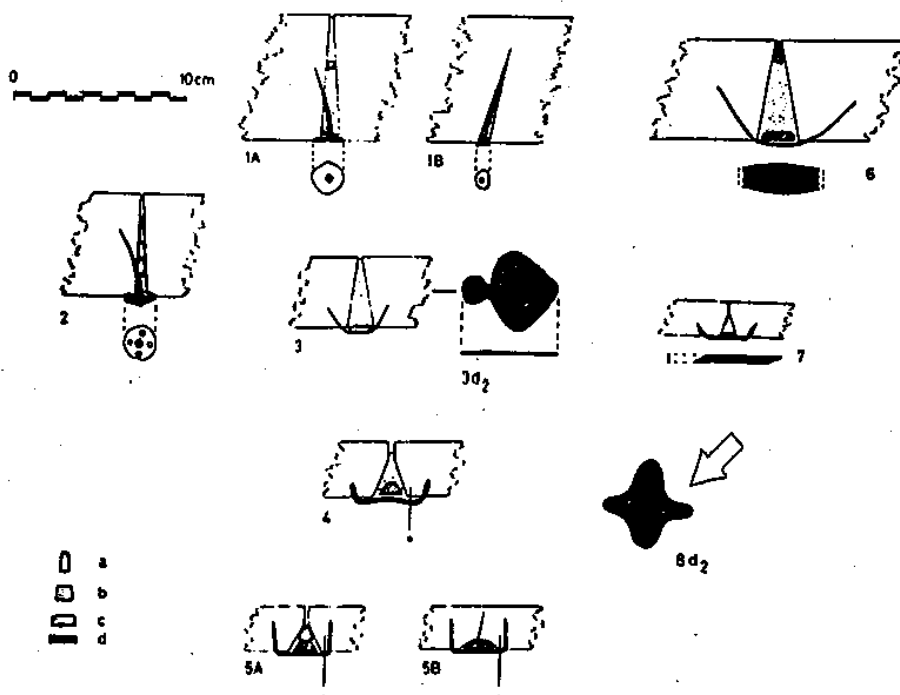
Det väsentliga är nog det, att inte ens vår nordliga avkrok kan anses opåverkad från kontinenten. Hur tidigt koggarna av Kollerupmodellen kom till oss vet vi inte. Inte heller om det byggdes koggar av denna typ på vår botten. Björn Varenius uttryckte tveivel på koggens betydelse i en artikel i Medd 4/80. Det är kanske för tidigt att säga något därom.

Även om avkroken faktiskt var bestämmande inom skeppsbyggnadskonsten under en kort nisch i tiden så har slutprodukterna av de olika tendenserna kanske mera av det allmäneuropeiska än det nordiska.

Den andra väsentliga punkten är, att man inte får bli för provinssiell inom den marina arkeologin, vare sig det gäller båtar eller annat. Sjöfarten är med nödvändighet internationell. Ett vrak i svenska farvatten kan vara såväl byggt i Bureå i Västerbotten som vid den baskiska kusten i Spanien. Det kan vara redat av en engelsman och segla med tysk och finsk/rysk last. Och det är inte ens säkert att detta tänkbara fall bara kan gälla nyare tid.

Skeppsbyggnation är kulturprodukter som alla andra. Det märkliga med dem är bara det att de har en sällsynt tendens att hamna i vattnet. Och därmed har de en annan märklig egenskap: de bevaras för sentida generationer, kanske i högre grad än någon annan skrymmande kulturprodukt.





Arnold jämför även tätningssätt på båtar från Bevaix-typen till koggarna. De fjärilsformade beslag som tidigare varit på tal i Medd(1/82 s 28 och 4/82 s 15) kan ha en bakgrund även de i flodfartyg. (IJNA nr 4/77 s 293f)

Christer Westerdahl

LITTERATUR:

Arnold, Béat: 1975. The Gallo-Roman Boat from the Bay of Bevaix, Lake Neuchatel, Switzerland. IJNA 4/1.

Crumlin-Pedersen, Ole: 1965. Cog-Kogge-Kaag. Handels-og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog. Helsingør.

Crumlin-Pedersen, Ole: 1979. Danish Cog Finds. I McGrail (ed) Medieval Ships and Harbours in Northern Europe. B A R 66. National Maritime Museum. London.

Ellmers, Detlev: 1969. Keltischer Schiffbau. Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums zu Mainz 16. Mainz.

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

Fenwick, Valerie(ed): 1978. The Graveney Boat. B A R 53 National Maritime Museum. London.

Jeppesen, Hans: 1979. Kollerupkoggen-et vragfund i en ralsgrav. Handels- og Sofartsmuseet på Kronborg. Årbog. Helsingør.

Marsden, Peter: 1966. Roman ship from Blackfriars. Guildhall Museum, London.

Marsden, Peter: 1976. A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium in 1899 and related types. L J N A 5/1.

Rupprecht, Gerd(red): 1982, Die Mainzer Römerschiffe. Mainz.

## TILLÄGG TILL LITTERATURLISTAN:

Arnold, Béat: 1977. Some remarks on caulking in Celtic boat construction.  
I J N A 1977(6)7 s 293-297. London.

Lehmann, L Th: 1978. The flat-bottomed Roman boat from Druten, Netherlands.  
I J N A 1978:4 s 259-267. London.

UPPSATS OM BATNITAR

Heikki Virtanen: Båtnitar. En jämförande studie av några järnnitsfynd från kända och eventuella båtgravar. Upps i arkeologi VT 1983 vid Stockholms universitet. c 40 sid.

En värdefull första utgångspunkt för studiet av båtnitar och tolkning av nitar i gravar från järnålder. Det är inte överraskande så, att 50-70 % är bordsnitar, men mindre självklart är att vendeltida båtgravar har variationen "blocknitar," med sin förtjockade övre bordskant (klamparna). Viktig är också diskussionen om de skador som uppstått på nitarna, vilka kan påverka tolkningen.

NY LITTERATUR

Rudolf Simek: Die Schiffsnamen, Schiffsbezeichnungen und Schiffskennungen im Altnordischen. Wiener Arbeiten zur germanischen Altertumskunde und Philologie nr 14. Wien 1982. 330 s.

För språkliga perspektiv kring vikingatidens och den tidiga medeltidens nordiska fartyg kommer denna bok tillsammans med Hjalmar Falks klassiker Altnordisches Seewesen framgent att vara ett standardverk.

Dag Naevestad, med bidr av Ivar Toften: Marinarkaeologiske Undersøkelser i Øksnes, Vesterålen, Nordland. Tromsø, Tromsø museums rapportserie. Kulturhistorie Nr 3. Tromsø 1983. 26 s.

Tromsø museum är ett av de norska museer som har regionalt ansvar inom den maritima kulturminnesvården. Denna rapport är den första som museet har publicerat inom området. Øksnes är ett ortnamn som bör vara känt bland marinarkeologer. Där påträffades en av de största sydda båtar som är kända från Norden, från vikingatidens första del (800-tal). Fyndet gjordes på land. Undersökningen bestod av en inventering under vattnet av tre objekt, två möjliga vrakpositioner och en hamn, Langanes, där utgrävning även skedde. Redovisningen är fin och uttömmande, men resultatet framstår som ganska klent. Man får hoppas att det finns mera att ta på i nästa rapport, och att inte ansträngningarna ända var förgäves. Måhända bör man också se till att man har mera i rapportpåsen.

BOTTNISK KONTAKT II ÅGER RUM I MARIEHAMN 3-5/2 1984!

Temat är handel och handelsvägar.  
 Anmälan till Ålands museum, pl 60, SF-221 01 Mariehamn.