

### VRAKFYNDET I SALMISVIKEN

Två stycken plåtmyntsfynd påträffades under sommaren 1982 i Salmisvikens inre del, ca 5 km söder om Haparanda, Norrbottens län. Dessa fynd föranledde en antikvarisk besiktning inom området.

Den allmänt kända diskussionen om decentralisering av marin- arkeologiska ärenden kan appliceras på denna undersökning. Besiktningsarbetet kom att utföras av undertecknad och Annika Sander båda vid Skellefteå museum, på uppdrag av Riksantikvarieämbetet och Statens sjöhistoriska museum.

Besiktningen gällde att söka igenom fyndplatsen för plåtmynten i händelse att flera mynt skulle finnas inom området.

Vid framkomsten till Salmisviken påträffades vrakrester på strandplanet. Enligt ortsbefolkningen skulle delarna ha kommit idagen efter en kraftig storm. En annan uppgift var att en större samling vrakdelar, vid lugnt och klart vatten varit synliga på botten av Salmisviken.

Detta föranledde att samtliga ilandflutna vrakdelar fotodokumenterades och uppmättes på plats. De huvudsakliga mått som togs var längd, bredd och tjocklek samt i vissa fall bordhakens djup. En del konstruktionsdetaljer genomgick en noggrann dokumentation.

I Salmisvikens inre del påträffades resterna efter ett större fartyg, som p g a tidsbrist inte kunde dokumenteras i detalj. Emellertid visade det sig att samtliga vrakdelar såväl på land som i vatten torde härröra från ett och samma fartyg.

Vraket visade sig vara kraftigt skadat och många skulle nog se det som en regelrätt brädhög. Det är ju som bekant ändå de små detaljerna som kan ge en fingervisning om bl a fartygets längd och bredd. Det var dessa detaljer som vi med stor noggrannhet dokumenterade.

Vraket var utflakat över ett ca 30 x 50 m stort område i anslutning till en stenrevel. Fyndplatsen är exponerad mot öppet vatten och sydliga vindar vilket gör att vraket är utsatt för kraftig erosion.

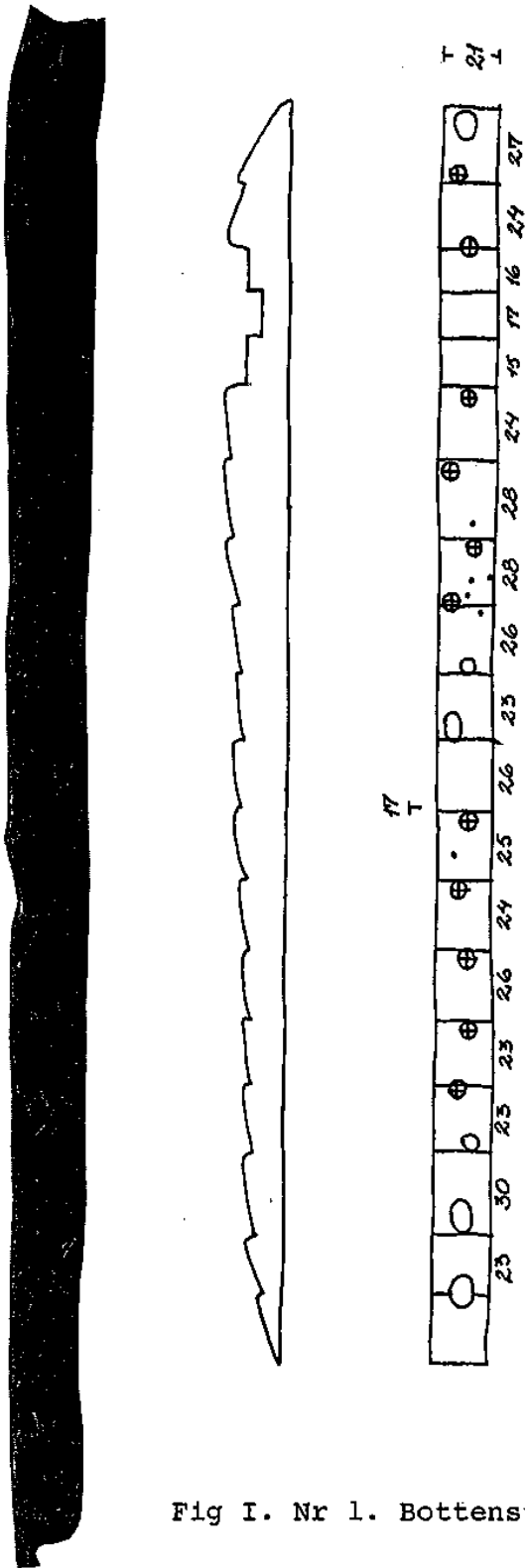
Vraket ligger på ett djup av ca 1,5-2,0 m och p g a vrakområdets storlek fanns ingen möjlighet att inom rimlig tid göra en planritning över området. Däremot gjorde vi en noggran botanisering bland vrakdelarna och ett flertal nödvändiga uppmätningar gjordes på spant, bordläggning och köl för att fastslå om vrakdelarna på land härrör från detta fartygsvrak. Alla mått vad gäller bredd, längd och djup etc stämde väl över ens, varför vi med stor sannolikhet kan påstå att delarna härrör från ett och samma fartyg.

De frågor man i första hand ställer sig är:

1. Är fartyget byggt på klink eller kravell?
2. Är fartyget byggt enligt skelett eller skalmetoden?
3. Vilken typ av köl har fartyget?
4. Vilka stävkonstruktioner har fartyget?
5. Vilken längd och bredd har fartyget?

Utifrån denna frågeställning skall jag försöka redogöra för vrakfyndet i Salmisviken. Det bör nämnas att dessa frågor bara utgör initialskedet till en skeppsteknologisk bedömning. Det krävs ordentliga detaljstudier och uppmätningar för att göra en total bedömning om skeppets funktion, sjöduglighet, riggtyper etc.

Vi skall börja med att studera en bottenstock, som vi kallar för nr 1. (se fig 1).



De svar man får utifrån detta spant är:

Längd: 436 cm

Bredd: 20 cm

Tjocklek: 20 cm

Detta är alltså spantets konkreta mått. Vid ett närmare studium ser vi att spantet har bordhak och detta ger vid handen att fartyget är klinkbyggt. Spantet har också slagvattenhål. Avståndet från spanttopp till slagvattenhålet är ca 4m. Om man multiplicerar detta med 2, får man skeppets bredd vid detta tvärsnitt. Skeppet skulle i detta fall ha en bredd av ca 8 - 10m. Fartyget är flatbottnat vilket spantets raka profil tyder på. Fartyget är också byggt enligt skelettmetoden. I spantet finns spikhål där klinknaglarna varit fästade. För övrigt är skeppet byggt med omböjda klinknaglar.

Fig I. Nr 1. Bottenstock.

Nästa steg blir att göra ett studium av en bordläggning-  
planka. Nr 10. Bord. (se fig 2 ).

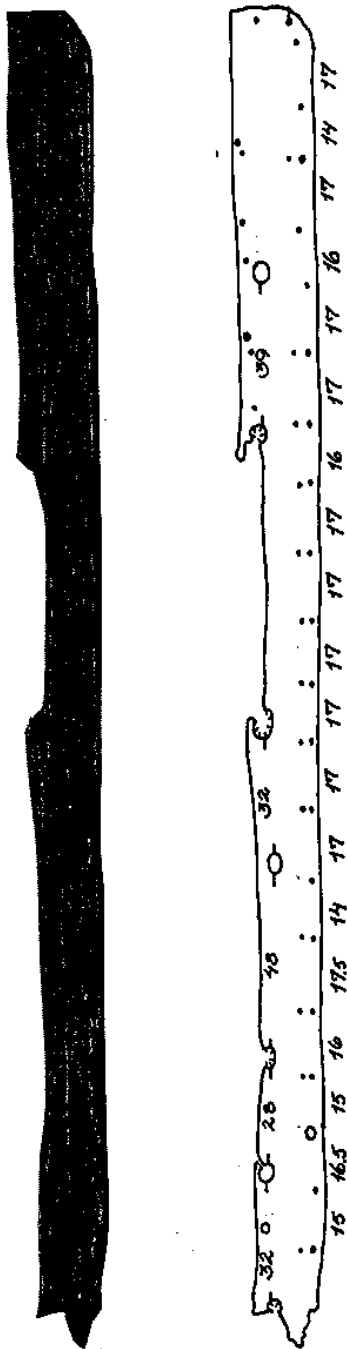


Fig nr 2. Nr 10. Bord.

#### Nr 10. Bord.

De bordläggningssdelar man finner är ofta i mycket dålig kondition, kraftigt skadade genom erosion.

När det gäller detta bord får man följande upplysningar: Avståndet mellan trädymlingarna varierar mellan 28 och 48 cm. Klinknaglarna av järn, är omböjda på bordets insida utom vid spanten, där de är drivna rakt in i spantvirket, vilket ger vid handen att fartyget är byggt enligt skelettbyggnadstekniken dvs att spanten reses innan man bordklär skrovet. Annan information är att borden är fästade till varandra genom en kraftigt avfasad lask. I vissa fall kan även spår efter kalfatring finnas kvar på borddelarna.

En avgörande detalj när det gäller fartygets geografiska byggnadsområde är typ av köl.

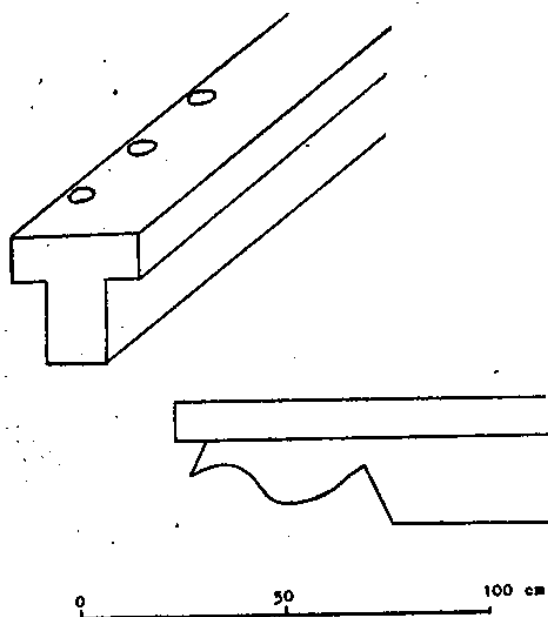


Fig 3. Kölen.

#### Kölen.

I många fall kan det vara svårt att komma åt kölen inom en vrakplats. Ofta är kölen översandad. Salmisvrakets köl låg synlig ibland vrakresterna. Kölen har ett T-formigt tvärsnitt. På kölens horisontella del finns hål efter trädymningar. Detta visar att spanten är fästade till kölen. Kölens ena kortända avslutas med en horisontell snedlask med hak, vilket är det ställe där en av stävarna varit fäst.

Salmisvrakets köl har ett T-formigt tvärsnitt, vilket är ett nordiskt drag, detta drag kommer igen även hos det vikingatida båtmateriallet. Dagens båtbyggare, åtminstone vad det anbelangar norra Sverige bygger båtar uteslutande på kölar med T-formigt tvärsnitt.

I vrakmaterialet finns tre typer av trädymplingar representerade. Det är 1. Trädympling med närmast oval kil. 2. Trädympling utan kil. 3. Dympling med kil av rektangulärt snitt (se nedan).



Detaljbild av spant. Trädympling med rektangulär kil. Foto Seth Jansson Skellefteå museum.



Detaljbild av spant. Trädympling med oval kil. Foto Seth Jansson Skellefteå museum.

När man sammanfattar det hela, får man en fingervisning om fartygets byggnadssätt. Svaret man får på den tidigare nämnda frågeställningen är: ...

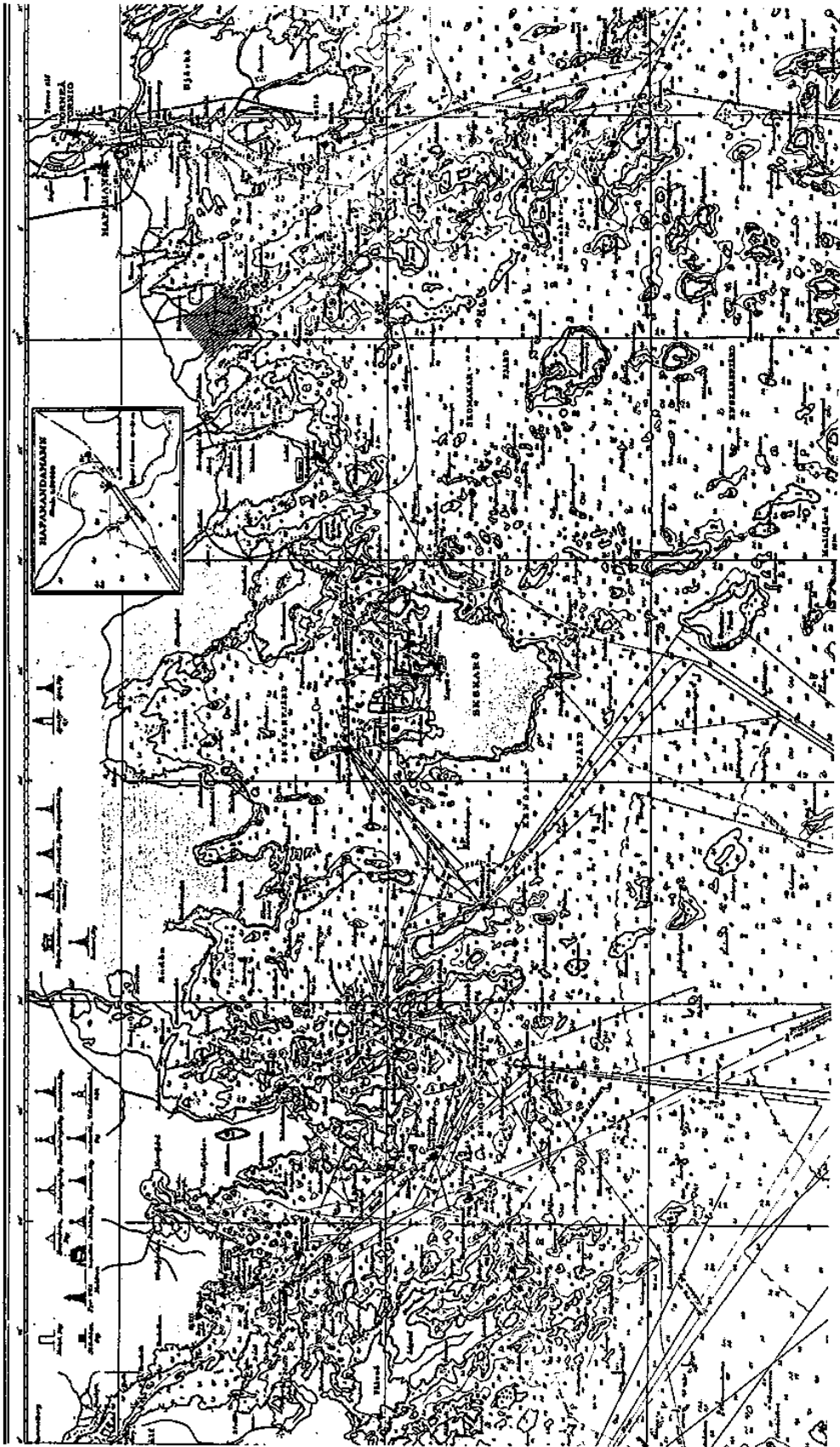
1. Fartyget är byggt på klink.
2. Fartyget är byggt enligt skelettbyggnadstekniken.
3. Fartyget har en köl av nordisk typ dvs med T-formigt tvärsnitt.
4. Inga stävar finns representerade i vrakmaterialet. Det enda man med säkerhet kan säga är att åtminstone en av stävarna är fästad till kölen genom en horisontell snedlask med hak.
5. Fartygets bredd går att utläsa genom bottenstockarnas längd. I detta fall torde fartyget ha en bredd på ca 8 - 10 m. Om längd/breddförhållandet 1:4 stämmer på lastskepp, så torde skeppets längd gott överstiga 30 m.

Det finns många obesvarade frågor kvar när det gäller vraket i Salmisviken. En intressant fråga är om myntplåtfynden kommer från fartygsvraket. Myntplåtarna är präglade i Avesta år 1653. Kan då detta vrak vara från 1600-1700-talet? Emellertid presenterar vraket många ålderdomliga drag när det gäller byggnadstekniken. Ett exempel på detta är just storleken och att det är byggt på klink, samtidigt som att kölen har det T-formiga tvärsnittet.

Vrakplatsens närhet till Kengis bruk är i detta fall intressant. Bruket som ligger efter Torne älvdal fungerade på 1600-talet. Ägare till detta bruk var bröderna Jacob och Abraham Momma, senare adlad Renstierna. Dessa bröder ägde också ett skeppsvarv i Jakobstad, Österbotten.

Det är svårt att ge svar på om plåtmynt, fartygsvrak, Kengis bruk och Jakobstad har någon gemensam nämnare. Denna tanke är inte helt orimlig. Emellertid kan detta vara en ledtråd för fortsatt forskning rörande plåtmynten och fartygsvraket.

Seth Jansson Skellefteå



Karta över Bottenvikens inre del.  
Salmisviken inlagt med raster.