Datum: Stockholm 1643

Marinarkeologisk tidsskrift
Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet
Nr 3 1993 årgång 16
ISSN 1100-9632


Medlemskap i MAS...

REDAKTION FÖR MARINARKEOLOGISKA TIDSSKRIFT
Vetenskaplig redaktör: Johan Rönby
Herrgården v. 42 b
151 38 Söderfjärd
Tel 08-550 890 69

Redaktör, produktion och distributio: Göran Kalerén
Skogsviksvägen 52
182 35 Danderyd
Tel 08-755 62 45
Fax 08-753 40 28

SÄLLSKAPETS ORDFÖRANDE
Susanne Rönby
Herrgården väg 42 b
151 38 Söderfjärd
Tel 08-550 890 69

SEKRETÉRARE
Per-Arne Pettersson
Maritonsvägen 70
122 40 Enskede
Tel 08-659 93 40, 08-658 71 66

KASSÖR, MEDLEMS- OCH TIDNINGSÅRENDEN, ADRESSSÄNDERINGAR
Per Helsing
Nolghårdsvägen 36
663 02 Hammarö
Tel 054-52 23 44

Innehåll
4 Notiser
6 Byggnadsritaren som blev skeppsbyggare
12 Läs skeppsgåtor - läs handskrifter
14 Sjökrogar
17 Nytt forskningscenter
17 Ny marinarkeologisk undersökning i Danmark
18 Bokrecension
19 Föredrag, konferenser, kurser mm

19 Call for papers

OMSLAGSBILD:
Hantverket understryker ärligheten och allvarligheten på personliga instruktionerna till admiralen Herman Flemingh 1648, några år innan den katastrofen med segelskeppet Vasa, får Flemingh som chef för Skeppsholmssavvet avslutning när hans planer för nästa års fartygsbyggnad. Han ska först titta efter i förbäden vad som finns och sedan se till att övrigt nytt skeppsväveri kommer fram i god tid. En vackert exempel på 1600-talskrift med marin anknytning.

KONTAKTPPERSONER

NORRLAND
Sedellands.
Låsersvägen 21, Västernorrlands fön.
Box 2077
871 02 Umeå
Tel 0811-232 40

STOCKHOLMS- OCH SÖDERMANLANDS
SKÅRGÖRAR
Erik Enestam
Anders Rahnens väg 17
117 40 Stockholm
Tel 08-641 81 15 (dagtid)
08-641 22 02 (nattetid)

KALMAR LÅN
Lånestationen
Kalmar länsmuseum
Box 87, 391 21 Kalmar
Tel 0460-553 60

NORRA ÖLAND
Peter Norman
Rödstrandsvägen 10
214 84 Skottorps
Tel 08-783 20 00

MÄLÖNS INLAND
Magaret Samuelson
Björkeborg, Törebäck
351 97 Törebäck
Tel 0370-211 85

SKÅNELAND
Per Söderhjelm
Makaripäxlarsmuseet
211 26 Malmö
Tel 040-733 30

VÄSTKUSTEN
Per Svanell
Söderhamn 72
440 50 Skärhamn
Tel 0340-717 17

VÄSTEREN
Per Svanell (c/o Västkusten)
Sydön Bornsjön
325 06 Arvika
Tel 0352-209 43

VÄTTERN
Carl Johan Axelsson
Våttbergen 10
540 00 Västervik
Tel 0555-105 54

MÄLAREN
Erik-Ove Mansson
Ramnäs Högland
730 60 Ramnäs
Tel 0203-358 35

NORGE
Nils Aukus
Nygaten 18
N-8800 Kattletun
Tel 0394-73 78 84

VÄSTERSKOG
Hans Christian Jensen
Horningsådse 3 ut tv
DK-8000 Århus
Tel 0045-6 19 69 25

FINLAND
Norra Finland
Hanso Aikas/Peppa Toivonen
Kahvilaatikko
Street 2
SF-666 00 Jakobbyn

SÖDRA ÖLAND
Hans Aikas/Peppa Toivonen
Båtsbergsgatan 17 B
SF-60130 Hölöns söder 15
Tel 0165-55-60 62 53 58

SWEET HOME
Harry Finnell
Sjöboalmsgatan 12
SF-60130 Hölöns söder 31
Tel 0165-55-60 57 21 31
Skepps teknologi och människor

En stor del av detta nummer av tidskriften består av Carl Olofs intervju med Harald Åkerlunds. Åkerlund's arbete är en del av marin- och skeppsarkologins forskningshistorik. I många och mycket är hans publikationer fortsattar utstående när det gäller noggrannhet i dokumentation och beskrivning av skeppsteknologiska lösningar.

Det som möjligtvis kännas en aning förändrat i Åkerlunds arbeten är att han skrev om fartyg utan att i någon högre grad koppla dem till de människor och samhällen som skapade dem. Teknisk kunnande och förståelse är visserligen en förutsättning för arkeologiska studier av materiella lämningar. Men det är inget egensyfte. Sakerna och tekniken, vare sig det handlar om flintbitar, medeltidskoggar eller ångmaskiner, är bara medlen.

Ett sätt att komplettera det fysiska arkeologiska källmaterialet när människor och samhällen skall studeras är att jämföra med skriftliga uppgifter. I Sven Eriks artikel ges några råd på vägen när gamla snirkliga stilar skall tädas.

Mias artikel om sjökrogar berör en fornlämningskategori som till stor del återstår att utforska för oss marinarkologisk intresserade. Det gäller dels den faktiska kroglämningen, ofta ensligt belägen på någon liten ö, men också de spännande kulturlager som finns nere i vatten i anslutning till brygger och ankingsplatser. De är i högsta grad spår efter människor!

Övrigt innehåll i nr.3 1993 är Christer's recension av en bok om senmedeltida skeppsbryggeri samt förstås korta notiser.

Johan Rönnby
vetenskaplig redaktör

Föreningsmeddelanden

Mas-bidrag


Årsmötet 1994 tar sedan beslut i frågan.

1994 års Mas-konferans

NOTISER

Skeppet Aifur

Föreningen Mjödner har efter flera års arbete hållit sju söndagar en vikingaskeppstrekonstruktion. Räken är dipt till "Aifur" efter det fornordiska namnet på en av de flesta Dneprers fórsor. Rekonstruktionen är gjord efter förebild av den så kallade Valsgärdebåt nr.7.

Detta uppländska fynd var en av 15 gravbåtar som grävdes ut på 1930-talet. Nr.7 var en ekbåt, 8,5 långh och 1,6 meter bred. Den brukar dateras till andra hälften av 600-talet, det som brukar kallas för vendeltid.

"Aifur" har fått en markad köl, buligt skrov form och tim flott med tecken av de moderna båtbyggarna som en något förstörd segelversion av Valsgärdeskeppet.

"Aifur" har även en stödför- ening som man kan gå med i genom att betala 250:- på PO 59 57 56-7 (Vikingaföreningen Mjödner Uppsala). Medlemmar erhåller nyhetsbrev samt övrig information.

(Upptäcker av Anders Bunse, SVEG)

RAÄ UV vid Stäket

En ny krog!

I de blåsiga och grundava- valten utanför Skanör-Falsterbo dyker det till som tätt upp nya intressanta vrick när vågorna flytter på sandbankarna. Det senaste fyndet, hittat i augusti 1993, är resterna av en högmedeltida krog!

Den i sydsidans framkante marinarkologie föreningen SVEG har utfört en inledande dokumentation av vrick. Dykarna har då konstaterat att vricken förefaller vara cirka 18 meter lång och mycket kraftigt byggt med tätsattande spant och breda innerserlingsplankor.

Skrovet är också utformat på det för krogen karaktäristiska sättet att botten är lagd på kravel medan sidorna är klinkbyggda.


Det är bara att hoppas att detta intressanta skeppsfynd binner marinarkologiskt undersökning och dokumenteras innan en ny sandbank flyttar sig och döljer vrecket.

(Riksantikvarieämbetets undersökningssvissamtet (UV) har i augusti genomfört en marinarkologisk utredning inför planerna på nya järnvägsbroar vid Stökön i Kungsängen väst om Stockholm.

Utrustningen har omfattat så- väl kart- och arkivgenomgångar samt avsökning i fält med en skansmotor och dykare. I Svartviken väster om Stökön påträffades inte mindre än fem båtvarv inom bronsträckningens närområde.

De flesta av dessa är recen- som småbåtar men åttatredje ett av vrecket är av en konstruktion som kan tyda på hög ålder. Det rör sig om en 5,5 meter lång spetsgått klinkbyggd liten båt som till typen funnits sedan järnåldern.

Resultaten av en planerad C-14-datering av vrecket kommer att ha stor betydelse för beredningen om denna är nödvändigt med en marinarkologisk undersökning och bågning av skraptet innan järnvägsbron byggs.)
Jakten på yachtten

Efter en operation där såväl militärer, båtensutställare och båtägare deltog har den 17 meter långa lustyachten Alba II lokaliseras och bågats från ett djuphål på 100 meter i Kanholmsfjärden.

Alba II är en såkallad Schubertyacht byggd 1911 som den första i en serie om nio båtar. 1927 köptes hon av den välberände disponenten Nils Westerdahl som i 35 år hade båten som sin ägonsense. 1964 lätt han av okänd anledning bogseri Alba II ut till minten av Kanholmsfjärden och sänktes den med några hugg av ett järnspett.

Albas sista vilda kom dock allså att bara vara i trettio år. Nu är hon åter uppe i ljuset och den nya ägaren och initiativtagaren till operationen, Peter Upmark, kan stolt posera på hennes något skamfilade skrov.

(Dagens Nyheter maj 1993).

Fröken Freja från Fryken

Ångfartyget Freja gick till bot- ten utanför Böösviken i sjön Fryken den 23 juli 1896. I sommar har fyrt- get dykbesiktigats för bedömning om det går att båga henne.


År 1887 såldes hon och flytta- des till Fryken. Vägförbindelserna norrut i Värmland var på denna tid mycket dilliga. Allt gods till Sunne och Torsby gick därför med båt på den långsträckta och djupa sjön.

Den julidag år 1896 då hon förliste hade Freja vid bryggan i Fryksta lastat spannmål, gosedel, en trilla, tobak och två ankar brämtin.

Ett av de andra ångfartygen på sjön, Axel Fryksell, lastade på samma gång. Det var därför brötton med stuvningen för det väntade kappro- ning upp längs sjön för att hitta först till bryggan i Nilsby och få en frakt där.

Förmögenhet var den denna bräckt som gjorde att det slavades med packningen av lasten. När Freja senare under dagen räkade ut för en kraftig, och i det vackra väder överfallande, stormigt förskjuts godset. Båten fick slagstå och började ta in vatten genom en öppen lastport. Hon försökte ner i djupet på bara några minuter och elva personer dog.

Sommarens dykning på viken har visat att skeppet är välbevarat och går att båga. Om det sedan är ekonomiskt realistiskt är en annan fråga. Projektgruppen runt Freja tror dock att Frykstenen kan bli en för- träfflig turistattraktion.

(Nya Värmlandstidningen 17/7, 26/7 1993)

VOC Amsterdam


Enligt en minst sagt ambitiös plan skulle ett engelskt/holländskt team av marinarkeloger båga och sedan fördra veket undervattens till staden Amsterdams hemm. Här skall byggas ett historiskt center där utgrävningen av veket skall ske först publik i en sammans att genomskinnlig vär- gar...
BYGGNADSRIahren SOM BLEV SMEPPSFORSKARE

av Carl Olof Cederlund

Ett samtal med Harald Åkerlund om hans yrkesutveckling och skeppsarkeologiska arbetsmetoder


Harald Åkerlund i arbetet i sitt modellbyggarverkstad i Kalmar på 1930-talet.
en väldig massa konservering också och det är dyrbart. Vi kunde inte konservera mer än några stycken.

- Då tog ni in dem i Kalmar slotts källare med en gång? Där var det då någon som skötte konserveringen?

- Konserveringen stod jag för efter avtävling av konservator Gillis Olsson som var konservator vid Riksantikvarieämbetet och Historiska museet.

- När började då uppmätningarna på båtarna?

- Det började jag när vi grävde ut dem, vi var tvungen att måta upp medelsetta.

- Det var alltså uppmätning av de planer och profiler du redovisade i "Fartygsfjarden i den forna hamnen i Kalmar", men när det gäller konstruktionsrätningar?

- Ja, det gjorde jag sedan efter hand, undan för undan. Det tog flera månader innan det var klart.

- Du var anställd för att göra inte bara uppmätningarna utan också att skapa konstruktionsdetaljer och sådana, när ni tagit in dem i slottet?

- Ja, det var inte något direkt precisat vad jag skulle göra, utan jag fick göra vad som behövdes. Jag hade ju slottuppmätningarna också att göra samtliga, det tog ju flera år. Sedan var detta geografiskt och tidvis problematiskt.

- Du menar att de uppmätningarna på båtarna, även de som visar konstruktionsdetaljer och sådana, det gjorde du direkt i samhåll med upptäckningen?

- Ja, det är det enda några särskilt om man inte kunde konstatera medelsetta, om de krymper, väder och ändrar form kölloskattat ibland. Man känner inte igen iblatet efter en tid.


- Ja, det var 1932-1934, sedan sysslade jag med beskrivningen på fritiden.

- Det som sedan blev boken "Fartygsfjorden i den forna hamnen i Kalmar". Du har en princip när det gäller presentationen av båtarna i den publikationen, som verkar att innebära att du har presenterat de bäst bevarade på ett visst sätt och de sämre bevarade på ett annat sätt?

- Ja, det hörde helt samman med hur pass intressanta de var, hur många detaljer det fanns, som verkliggen var någongt att nämnja.

- Du har alltså i vissa fall bara visat plansektionerna som ligger i Slottsffjorden, och så några konstruktionsrätningar av köler och sådana och i andra fall har du gjort konstruktionsrätningar och med fullständiga konstruktionsrätningar?

- Ja, tex på fynd 11, det var inte så mycket kvar av det, och det var utgjort samtidigt som och skulle nådde fram till fyndet, så det gled delvis. Det var likadant med den lilla båten fynd 3, det gled isär delvis. Man kunde inte göra en fullständig uppmaning på platsen där, utan man fick sätta ihop rekonstruktioner efter de uppmätta delarna.

- På vissa fynd från Kalmar så har du gjort rekonstruktioner, vilka uppmätningar är det som ligger till grund för dem? Hur har du gjort tillvägagåt för att göra de här rekonstruktionarna?

- De flesta uppmätningarna gjordes på mm-paper fastän i skala, jag tror det var 1:20 som regel, kanske större ibland. Det berodde på hur stora fynden var. Sedan fick jag passa in detaljerna, förstå och förstå tvarspectioner och långssectioner.

- Kan du ta ett exempel, ta uppmätningarna av vratket Kalmar 1 t.ex. Kan du beskriva mer i detalj hur du gick tillverka, från det att du hittade fartyget? Du kan koppla över själva fyndplanerna och ta det som kommer sedan?

- Ja, det var ju det lättaste att rekonstruera. Det var inte några särskilda problem, där var överpartierna det svåra, sedan var det ingen tvekan.

- Ta något av de andra som du rekonstruerade.

- Ja, jag har väl de som inte var möjliga att rekonstruera något sånner med faktor, utan schematiskt, fynd 2 och 4.

- När du säger schematiskt, vad menar du då?

- Jag har inte bohen här, men jag har ju angivit med prickade linjer vilket som är rekonstruktion i ex och det är, kan man säga som man själv bedömer att det skulle kunna vara. Här finns ju många möjligheter till avvikningar i detalj.

- Du hade liksom inte några principer för uppmätningarna, hur som du lade till grund för de konstruktionsrätningarna, jag tänker på det specifike arbete med Askekärnskappet, där hade du ju en...


- Om du nu skiller på schematiska rekonstruktioner, så valde du olika slag av typer av rätningar, för att presentera de olika rekonstruktionarna, vilka använde du för...

- Ja, typerna av rätningar, det var ungefär samma typ, mer eller mindre utförda i rekonstruktionen. Det beror ju på hur komplett fyndet var. Man kan ju inte göra mycket av ett fynd som är i fragment.

- I de fall du gjort linjeritningar - det är rekonstruktioner där - vad baserar du linjeritningarna på? Eller rättare sagt, hur gjorde du linjeritningarna?


- Men hur utförde du de linjeritningarna? Du har alltså tvarspectioner och långssectioner.

- Ja, det är som man gör en vanlig linjeritning.

- Du har använt tvarspectioner...

- Ja, tvarspectioner och långssectioner.

- Du hade fartygsvarken liggande i sin helhet? Du har inte utgått ifrån de där sectionerna, utan...

- De låg så, så de är rekonstruerade utan avvikelse.

- Ja, de är rekonstruerade - tvarspectionerna - som du har utgått ifrån?

- Ja, man hade ju allting här.

- Ja, just det.

- På vrafynd Kalmar 5 var ju bara ena sidan bevarad något så när, men det räcker ju om man bara har lite tvåbalkar och så. Där har jag ju gjort en linjeritning själv för att kunna göra en modell.

- Skrovet fördublade du så att sågade-hade du ena sidan, så gjorde du rekonstruktionen av den andra. Du gjorde linjeritning på grund av de rekonstruktionerna där också då, menar du?

linjeritningar på.
- Och de andra har du gjort uppmärksamheter på in situ och så vissa konstruktionsdetaljer som kol och sådana. Är det konstru-
erade sektioner? I slutet har du re-
konstruktioner...
- Ja, av det medeltida båtarna, där är vackra, några 5 och 6, är de bästa, annars är det bara mycket schematiskt.
- Du var alltid färdig med utgrävningarna och uppgifterna av de här fynden - var det färdigt 1934?
- Ja, utgrävningarna var klara 1934, men konstruktionsarbetet fick jag ju hålla på med. Dels gjorde jag ligger på slottet, när jag satt där, men det mest var jag gjort hemma. Och det kommer man ju på undan för undan, mer och mer när man håller på med saker.
- Det höll du på med ända fram till publiceringen av arbetet, eller?
- Nej det gjorde jag inte, det låg nere i flera år. Det blev inte publicerat förrän 1951.
- Vad arbetade du med efter Kalmarfynden och vad hände sedan, när Kalmarutgrävningen var klar?
- Ja, det tog slut på hösten 1939 när krigen brutit ut.
- Du var delaktig i den ända till dess?
- Ja, jag var ju inte på slottet (Kalmar slott) så mycket av de sista åren, för jag byggde modeller där. Jag byggde dels den här... Sjöhistoriska och dels byggde jag först den här modellen av Kalmar slott, som står i Kalmar museum. Sedan byggde jag "Kalakläs" (modell av palatset Kal-
aklás i Stockholm) och den är på Stadsmuseet i Stockholm. Så jag var inte på Slottet (Kalmar slott) mer än ryskt därefter, när det var något som behövdes. Vi hade ju egentligen slutat med det mest av arbetena 1936, sedan var det bara sporadiskt.
- De modeller du byggde för Sjöhistoriska museet, det var Kalmar fynd 1 och 2 och 3. De är i skala 1:12, hur kommer det att du gör dem?
- Jo, det var för att museum ville ha dem i den skalan. Det var väl för att det skulle liksom gå i stil med övriga fartygsmodeller, som är i forntida 12-
delar, 24-delar, 48-delar osv.
- Det var Albe (museidirektören vid Sjöhistoriska museet) som bad mig att göra dem, arbetade du på museet med dem eller?
- Nej, jag hade en liten verkstad i Kalmar.
- Där var vi framme i slutet av 30-
talet -1939. Om vi koncentreras oss på de fartygsfynd som du arbetat med, vad hände därefter på den fron-
ten?
- 1945 kom jag till Sjöhisto-
riska.
- Vad hade du gjort mellan 1939 och 1945?
- 1939 var jag ett tag uppe på Kronoberg, oxvanför Växjö på Krons-
bergs slott. Det var en arkitekt Paul Boberg i Växjö, som bad att få läna mig ett par månader, då måtte jag uppstöttra den. De rihäringarna finns i en bok som Armin Tulasce (bygg-
nedhisitoriker, antikvarie, sedermera professor) har publicerat. Sedan fick jag arbetarörs ryttvik 1938-39 och sedan när krigen brutit ut blev jag inkal-
lad i luftbevakningsjänst. Det var i Kalmar, så jag fick bo hemma och jag tänkte vara där på... Där var jag då, sedan 1940 blev jag inkalld på tre månaders militärtilltjänst, som man gjorde då med alla möjliga som var lämpliga för det och då var jag i Växjö och fullgjorde den utbild-
ningen. Så kom jag in på FO-staben i Kalmar som biträdde för en major Ber-
lin, som hade hand om fortifikations-
tjänsten, så jag gjorde mycket åt honom. Jag var där ända till kriget slutet. Sedan började jag det här jobbet på Sjöhistoriska.
- Det är jag arkeologisk skolitet, Ridders-
holmsskeppet, Askekårrskäppet, Gålafältsskeppet och Falsterbo-
skeppet, har du varit engagerad i dem före 1945?
- Nej, det var inte förrän jag kom till Sjöhistoriska. Falsterbo-
skeppet och Askekårrskäppet, det var inte förrän 1947, först var jag på Sjöhistoriska.
- Men den konstruktionen du gjorde på Gålafältsskeppet, den är fartyg början på 40-talet är det inte det, eller har jag fel nu? - Gålafält-
ni reviderar.
- Ja, Gålafält, den jag gjorde jag i Kalmar.
- När då ungefär?
- Det var 1942.
- Ja, jag har för mig det, hur kom det sig att du gjorde den?
- Det var för att jag studerade Humblas (Philibert Humbla, konst-
istoriker och etnolog, intendant vid Historiska museet i Göteborg seder-
mera landsantikvarie i Gävle) be-
- Du utgick ifrån Humblas publi-
kation, för du var inte i Göteborg och tittade på originalbiten?
- Ja, Gålafältsskeppet har jag inte sett förrän 1947, när jag kom och skulle mäta upp Askekårrskäppet.
- Då stod Johannesens rekons-
struktion kvar (Fredrik Johannesen, norsk skeppbyggnadsingenjör, som rekonsstruerat norska vikingskepp och även flera skeppsfynd i Sverige och Danmark)?
- Den stod kvar då i arkeologi-
museet i en sal där. I samma sal låg kelen till Askekårrskäppet och en del andra detaljer.
- Falsterbo skeppet, som också är ett 30-talsfyt, det såg du inte förrän du kom till Sjöhistoriska museet, eller?
- Det var Claes Hammarberg i Falsterbo som begärde att få låna ner mig och titta på delarna.
- När du kom till Sjöhistoriska museet, vilka uppgifter fick du arbeta med och i vilket samband?
- Det var mest modellbyggen jag höll på med och så var det en del ritningar när det behövdes. Jag var ju anställd som modellbyggare.
- Du arbetade inte bara med förhistoriska och tidiga fynd utan även med andra.
- Ja, vi sysselsatte oss med Sutton Hoo (gravskiftefys från 300-talet Sutton Hoo, England), den gjorde jag en modell av.
- Alla modeller, som står i för-
sta rummet i skeppbyggnadsav-
delningen på Sjöhistoriska museet, är det dina modeller?
- Konga gjorde några, han gjorde de figurskeppen (Waldemar Kon-
ga, modellbyggare). Kalmarfynden gjorde jag själv. Hjortspringbåten gjorde jag och Konga byggde en liten modell av en båt från en av Vals-
gårdsgraven. Det var någon mer han byggde - vilken var det? - man glömmer bort.
- Men den första fartygs-
skeppningsenheten du kom i kontakt med på Sjöhistoriska, det var Askekårrs-
skeppningsenheten? Jag har ju fått för kopiering här dina rapporter (rekons-
struktionsskrivet i dåkultursägen, som intervjuaren ftat tillstånd att kopiera). Var det någon form av samarbete mellan Göteborgs sjöfar-
tsmuseum och Sjöhistoriska? Hur gick det till där?
- Nej, det var nog så att Hasslòf (Olaf Hasslòf, docent i etnologi, då verkade vid Sjöhistoriska museet) hade nyss kommit till Sjöhistoriska och han hade tidigare lätt

- Nej, han gjorde ingenting.
- Var han inte med en gång?
- Vilka samarbetade du mest med på Sjöhistoriska museet, när det gällde de här fartygsundersökningarna?

-De som fanns, som var intresserade av den där problematiken på Sjöhistoriska museet, det var väl närmast Albe och Hasslöf samt Svensson (Sam Svensson, sjökapten) måste det väl ha varit?
- Svensson var väl inte intresserad så särskilt mycket av Åskeärret. Skapet.
- Men de andra två - Hasslöf måste ju haft intresse i.....?
- Hasslöf hade ju syslat med det genom Magnusson. Så det var väl han som.....
- Och hur du gick tillväga, det har du beskrivit i de här rapporterna (rekonstruktionsrapporten)?
- Ja, jag gjorde mitt bästa, det bästa sättet som jag tyckte - det fanns ingen annan möjlighet att göra det.

-I de papperna inne var det också beskrevit arbetet med de här modellerna - med de här provmodellerna som du har talat om tidigare (avser provmodellen som Harald Åkerlund utförde för att testa sina rekonstruktioner om Åskeärret).
- Ja, det står i min bok "Nydamare", sid 48 också.
- Det här arbetet avbryts då i slutet på 40-talet, du fullföljer alltså
inte modellen på Åskekärrsskeppet 1949?
- Nej det gjorde jag 1956, jag höll på med de här småmodellerna och Kalmarfynden.
- Vilken skala är de modellerna i - de små Kalmarmodellerna?
  - De är i skala 1:60 och det tror jag de andra små modellerna också gjordes i, Nydam - och Gokstad-
    skeppet osv.
  - Du slutade alltså på Sjöhistoriska museet, vilket år var det du slutade?
    - Det var i december 1956.
  - Och då hade du alltså inte fullföljt Åskekärr, utan du hade....
    - Jag hade gjort bordläggningen till hålfient färsk ungsfär, men på all inredning hade jag inte gjort något.
  - Det var det som Konga gjorde innan den ställdes ut.
    - Han kunde ju inte veta vad jag hade i huvudet, som jag liksom provat mig fram, därför hur det blev liksom inte riktigt vad jag hade tänkt. Men det kunde ju inte han rät för.
    - Jag har präglit lite med honom om det där och han sade just ungefär det samma som du.
  - Jag hade ju bara mina upptäckningar av detaljerna, som gällde att prova in balkarna, spant och allt,
    men det var ju bara delvis gjort, men jag gjorde två modeller och skulle fortsätta sedan på den riktiga mod-
    elen. Jag gjorde provmodellerna så att jag fick ut formen på den, så jag tyckte det såg riktigt ut.
  - Var det några andra fartygsundersökningar som du höll på med under tiden 1945-1956, som du arbe-
    tade med på Sjöhistoriska museet?
    - Ja, Hasslöf och jag var uppe i Roslagen och mätte upp en roslagsjakt och det hade jag varit med och ..... gjorde röntgning till Sjöhistoriska mu-
    seet. Något annat kommer jag inte ihåg just nu.
  - Falsterboskeppet, var du nere och arbetade med?
    - Ja, men det var ju privat lik-
    som, det var inte i Sjöhistoriska mu-
    seets regi. Sedan höll jag på med det här fotvisskeppet i Storkyrkan och restaurade skrovet. Riggen gjorde
    Sam Svensson. Originalen har ingen
    rik och kopian i Storkyrkan har fått
    - Originalen var mera trasigt än vad det ser ut nu idag.
    - Nej, jag har byggt modellen efter originalet.
    - Men jag tänkte att det var förstört eller att originalen var nervernerat, men det var det inte.

Efter 1956, är det några... Nydamskeppen hur....?
- Sedan 1956 publicerade jag den här artikeln "Ass och Beitli-ass" i Under Maris. Då jag hållit på med ett par år, sedan kom den här artikeln i Kryssarklubben"s årsbok, om vi-
    kingskepp. Sedan kom den där... Vikingskeppet - det var 1962 den kom ut, sedan kom boken "Nydamskeppen"
    1963.
- Vilken var bakgrunden till de publikationerna? Var det eget initiativ eller var kom de ifrån?
  - Ja, Kryssarklubben, det var manne Ginsburg, hette han, som var chefredaktör för Kryssarklubben's år-
    sbok. Han skrev till mig och frågade om jag ville skriva en artikel om vikingskeppet. Han hade förhört sig
    på Sjöhistoriska museet, jag var inte där längre, och de hade då rekommenderat mig. Det var så det gick till.
    Ass och Beitli-ass var mitt eget initiativ.
  - Nydamskeppen ja, då var du ju nere i Nydam?
    - Ja, där var jag nere tre gånger.
    Ja, i Nydam var jag bara en gång, men jag var nere i Schlissig Holstein.
- Var det på eget initiativeller?
  - Ja, jag var på eget, på egen bekostnad.
    Sedan när jag skrev, då fick jag ett bidrag av Sjöfartsmuseet i Göteborg.
  - När du gjorde själva manus-
    skriptet så att såg.
    - Ja, och sedan tryckte det de-
      bekostnade tryckningen.
  - Efter det så har du inte skrivit om fartygsförd eller om fartygsunder-
    sökningar?
    - Nej, inte vad jag mina.
    Nej, det har jag väl inte.... Det var så många som verkligen gjorde och jag visste inte hur de hade gått tillväxt med dem, utan jag hittade själv på metoder, uppmätningarna osv. Det är kanske mycket som kunde ha gjorts bättre, men jag gjorde så gott jag kunde.
    - Är det någon eller några i Sverige eller de andra nordiska län-
      derna, som du haft mycket utbyte av
      att diskutera de här sakerna med?
    - Ja, det är många som har
      fråtag mig om sakerna, men jag har
      nog inte haft något särskilt tillfälle att fråga någon annan om det. Det är många som har skrivit till mig, både
      i från Amerika, Tyskland och Polen.
      - Jag tänker på de här norska vikingskeppen och deras rekon-
        struktor Johannesen, har du någon kontakt med honom?
        - Nej, aldrig.
LÖS SKEPPSGÄT - LÅS HANDSKRIFTER

av Sven-Erik Rönnyby

Nej, svårt är det egentligen inte att tyda gamla svenska handskrifter. En del träning och normal språkbehållning räcker. Även om bokstäverna a, v, w, r och n först kan se rätt lika ut när du läser en 1700-tals text, liksom c, e, u och gärna flyter ihop.

Men får du dig dessa tecken, och några till, får du en härlig kik när du merkar att du kan börja läsa flera hundra-
åriga skeppsgäter. De medför skrovet på bokmännen får nu in liv.

När ett viktiskt skriftsamlar och undersöker i ett ägg gäller det för marinarkeologen att leta i arkiv. För att identifiera fyndet och träna in i historien runt det sjunkna skeppet. Hur man gör får det hitta rätt på och i arkiven tas inte upp här. Detta handlar om hur man låter de äldsta handlingar man får fast i, och en smula historik därfrövar.

Utan att då till remsa ha lätt sig tyda äldre handskrifter, och sättet att hand-
skas med dem, missar man tyvärr poäng-
erna i berättelsen. Ibland kan forskaren helt få andra synen på sitt projekt. Till exempel när handlingarna anför något alltid annat än en modern tradition.

- Ett vanligt sätt att börja läsa sig tyda äldre handskrifter är att gå klocka-
ser på olika arkiv, i Stockholm exempel-
vis på Riks- eller Krigsarkiven, sliger Kari Turkäinen, arkivråd på Riksarkivet. Han är en av de experter som ofta leder sådana kurer.

På andra håll i landet är det inte ovanligt att studiebörder och slö-
törsägelsesställningar har klostertsägelsesställningar på programmen. Tyvärr är universitets-
kurserna numera bortrottningen ade.

Bryntingstid är 1800

Att öva, öva och åter öva är ena-
sättet att lära sig förstå äldre texter. Med det följer dock också möjligheter att med lite övningstaket lära studierna på egen hand. Kari Turkäinen liknar:

- Besökt Stockholms stadarkiv.

Beställ fram originalen till stadens tänkeböcker, de sträcker sig till 1630. Titta sedan på de "eritiesiska" texter som finns på källningskortna. Sätt igång och träna, jämför, och tänk inte genom att titta för tidigt i facit!

- Predikantsövningar kan man göra med gamla dragrätsprotokoll på Riksarkivet. Fråga vid forskardkens så hjälper personen till.

Visser om de samtliga 1900-talets klara, de flesta fall utan större besvär texter som är upp till 800 år gamla.

Ursprung i latinet

Men ska du ge dig på 1600-tals eller 1700-talshandlingar, vilka nästan

alltid är skrivna med tysk/gotisk fraktur-
still, måste du ha minst elementära kun-
skaper för att inte drabbas av vanmakt när du sitter framför din första lottrap-
pport. I synnerhet som normalst crying av
svenska språket inte heller förekom för
rämn komrad 1800.

Och dessa kunskaper får du alltid

genum att ÖVA!

- De humanistiska och gotiska skrivsätta (liksom det karolinska) li-
kna varandra på några punkter. De har samtliga sitt ursprung i latiniska stilar.

Latinet kan dokumenteras cirka 2700 år bakåt. Världens äldsta skrift, numeralisk, är omkring 6000 år gammal.

Aldrig, aldrig gås

Vad är det viktigt vid läsning? Kari Turkäinen säger:

- Det är att ALDRIG gås. Det är lätt, särskilt kanske om man sitter till samman i en grupp, att vilja vara


dugtig och snabb - och så har man vips hoppat över ett streck eller en stavelse.

Då kan hela sammanhanget i värsta fall bli obevänt.

Var alltså systematisk, tålmodig. Gå läsvisa i texten och jämför, ta

varenda krummer för sig. De gamla skrivarna hade ofta en personlig stil att det gäller att lära känna.

Inbland blev det, dock mer sällsynt än i våra dagar, ett och annat stavelf.
Särskilt kanske under perioden med så kallad öglebildning på 1700-talet blev det också förekommande skraga både hög och lång, detta med stälplagret. Det kan förvälta oss nutida tecknydare, vana som vi är vid rationellt skrisspråk.

Franska & tyska

Bu längre bort i tiden kommer de mer främmande förstesattning.
Det finns gott om gamla, ibland månande, ord som försvunnit ur språket. Liksom det emellertid finns av franska och tyska medeitryck.

När du ska läsa öre- eller gård-
samm man du ha rytt av en karta. Ofta

Aven dessa handlingar från 1026 (krigsarkivet) har marina urkundlin, i en uppräknade av
spåsifolk från Värmland kommersiell aktuarier på svenska på jämna intervallerna (Bengt Olsson, Hans Christian, Niels Persson och Olof Ersson). I andra spåren företag och hyttbygelserna av bonden som skulle undersöka respektive språkman (Hans i Överby och

Bohns, Jonas i Tjautomor, Hans i Rödö). Överby är samma ställe som
Carl Anton styrer om i våra dagar. Överby kunnas vara egenviktshuvud.
lever geografiska namn kvar, eventuellt modifierade. En annan svår stöttesten är antagandena, de stora bokstäverna som oftast inledder aktstycken. Fulla av snällor och vacan härstreck tabillator man sig fått att de är en kvarleva från tiden före boktrycket, när välflöda munkar satt på ensamta atlantier och printade av klassiska verk.

Grubbna en månad


Men visst finns det bokstäver och kombinationer man inte räknar på. Vad göra?


Riktigt långt tillbaka, före Gustav Vasa, fanns inte å, e och ö i det svenska alfabetet. Men sådana skreepsförlagriskar riskerar du å andra sidan knappast att stötta på som nybörjare i branschen.

Näst sista området

Numer har skrivmaskiner, ordbehandlare och olika siffer/meter övertagit nästan all skriftjobb. Juridiska protokoll och inforgen det ext hotter för att lansa skreepsförlag riskerar handskriftets näst sista område. Personliga brev och anteckningar är den sista domänen.


Sven-Erik Rönnby, Täppgatan 9, 150 20 Södertälje


Marinarkologisk Tidskrift 3-93
För några 100 år sedan låg sjökrogarna tätt i skärgården.
Utformningen av dessa platser är en spännande marinarkeologisk forskningsuppgift.

Denna artikel är ett referat av författarens B-uppsats i arkeologi vid Stockholms universitet. Uppsatsten är en korologisk studie av sjökrogarna i södra Stockholms skärgård. Det huvudsakliga materialet bestod av gamla sjökartor från krigsarkivet varav de äldsta var från 1600-talets slut medan de flesta var från 1700-talet. Till författarens glädje och överraskning hittades fler sjökrogar än väntat i Stockholms skärgård. Författaren blev tvungen att geografiskt avgränsa arbetet. Hur sjökrogarna var placerade kom att studeras inom triangeln Nacka, Djurås och Dalarö. Frågan var om man kunde se något speciellt mönster i rätt hur krogarna var lokaliserade? Hadde påhålliden i tornningen påverkat valet av krogplats? Eller fanns det andra orsaker till var sjökrogarna placerades?

Det finns välldiktat skrivet om sjökrogar. Förr skärgårdstradiserna hade människor såsom Hedenstjerna, Ghelein, Jansson, Järbe och så vidare har nämnt de gamla sjökrogarnas existens i sina populärvetenskapliga böcker. Ingenting som helst vetenskapligt arbete har skrivits om ämnet. Sjökrogarnas funktion som "sophälsa" har antagligen tagits som en självklarhet. Antagegiga har man glömt deras betydelse som en länk i transportverksamheten, deras sociala funktion som skärgårdsbefolkningens mötesplatser samt som intoksmål för en del av skärgårdsbefolkningen.

LITET OM KROGARNAS HISTORIK, NÄR BYGODES DE FÖRSTA SJÖKROGANA?

Litteraturen ger en bild av att sjökrogarna huvudsakligen var ett 1600-talets fenomen. En mängd viktigdata runskrifter antyder återkommande på ett vis, att krogverksamhet skulle ha funnits redan då vikingarna seglade runt i världen. Bland annat finns det runstenar tex på Askö nära Mälaren och vid Sundby i Uppland.

Runstenen på Askö härstammar från 1000-talet. I texten finns ett ord som kan tolkas som "likhus" eller "likhusen." "Likhus" tyder på gravmonument men om man tolkar ordet som "likhus" betyder ordet barmhärtighetshus eller slätttag. Dessa hus var byggda för att det tätta vägförande folk skulle kunna tillfredsställa sina behov. (Atomståndsk, handlingar nr 40 s.93)

Hartmann skriver i sin bok "Svenskt gästgivare genom tiderna" de första förordningarna om gästgivare redan skulle ha kommit året 1279 under Magnus Ladulas regeringstid. Förordningarna var att "Alsnö stadga".

"Alsnö stadga" var antare ett påbud om allmän skyldighet att underhålla de resande mot betalning ån en direkt lag om krogarnas verksamhet. Detta påbud kom vid tiden då pilgrimerna, kungens ämbetsmän och andra folkgroppar var i förening i landet.


I slutet av 1500-talet under Johan III:s regeringstid lades många gästgivare ved. Motiven var att förbättra allt som påminde om Erik XIV som Johan III ansåg var hans värsta konkurrent.

och körgare skilda från varandra.

Under 1600- och 700-talet kom
en hel del nya kungliga förordningar
som behandlade gästgiveri-
verksamheten. Den mest betydelsefulla
kom ut 649, "Körgare- och Gästgiv-
var Ordnings" vilken i princip gällde fram
till 1800-talet. Man använde parallellt
orden "krog", "gästgivare" och "värd-
hus". Man bytte dock ordet "krog" till
"gästgivare" eftersom man ansåg det
senare ha en positivare klang. (Hartmann
P. 1947)

1600-och 1700-talets jökgro-
garnas blomstringstid
och 1800-talets förfall.

Under 1600- och 1700-talet etab-
lerades många nya jökgrogar runtom i
Stockholms skärgård. Järbe förklarade
dessa som ett resultat av reformer som
fördes inom kommunikationsväsendet,
illikomsten av "lilla tullar", krigen som
pågick samt skärgårdsbefolkningens
ökande behov att segla in till Stockholm
för att sälja sina produkter.

Det fanns två typer av jökgrogar:
krög med och krog utan skjuts-
väsendet. Krogar med bätsjuts
medförde privilegier för ägaren eller
arenautet. Dessa krogar mottogsna
gästgivare med hystiskjuta på fastlän-
det. På 1600-talet utkristalliserades fasta
rodscruter. En av dem gjick t ex genom
Skurinbandet - Kolström - Djurö och
Sandhamn. På Saltsjö slogs ha färmit
flera sådana bätsjutstationer.

På 1600-talet var det inte ovan-
ligt att en krog stod bredvid en präst-
gård. Krogarna var helt acceptabla extra
inkomstfållor för prästens familj. Då
man kommer till 1800-talet har
krogarnas roll i samhället helt föränd-
rats. De var ofta starreordade till an-
svarsfria intendentgare. Krogarna hade
blivit enbart "sophål". Dessa "sophål"
lig på nästan varje udde i skärgården.
Då ämbetarna blev allt vanligare började
krogarna förlora sin betydelse inom
transportsväsendet. I och med att man nu
tog sig fram med ångens kraft var man
inte längre berörda av vindans rikt-
nings

Skärgårdsbefolkningens moral-
iska livsumställning inrättades på grund
av den andliga väckelsen som pågick
i slutet av 1800-talet och krogarna förlo-
rade sin betydelse som mötesplass.
(Järbe 1987)

HUR KROGARNA VAR KON-
STRUERADE

I litteraturen, som används i upp-
satsen finns det bara några få uppgifter
om hur krogarna egentligen såg ut. Inom
det område som studerades hittades en-
det en krog i formmässeregister som
var utgåv. Vad som förr kom fram var
att man hade övergivit den gamla kro-
gen och byggd en ny och finare krog. Det
här hade man gjort t ex på
Fjäderholmarna, Sandhamn och i
Nacka sö.

Innan man byggde om Fjäder-
holmarnas gamla krokgård 1744 be-
stod krogen av en kammar och en för-
stuga med ett "brädre-contor". Efter om-
byggnaden bestod krogen egentligen av
två sammanbyggda hus som stod i 90
gradens vinkel till varandra. Krogen
hade sammanlagt fyra kammar, en
krokgård, en stuga och en förstuga.
Husen vidare på en grästensmur
och väggarna var knutlämmande.
Taket var av brädor, torv och niver.
Krogen var 16 alnar lång, 9,5 alnar bred och 11 alnar
hög.

I varje run hade man spis och
spull samt träfönster. Kamrarna hade
dörrar med gångöjor och lika. Golvet var
av 4 tom focka helbottenbräder i stug-
gorna och i kamrarna var golvetgjort
enbart av enkla brädor. Under huset
hade man källare. På 1800-talet kom de
här tinnerväggarna att utgöra stom-
men för en mangårdsbyggnad. (Järbe
1987)

Det finns noggranna beskriv-
ningar av hur en 1700-tals krog på Da-
larö såg ut. Först brände ryssarna ner
krogen 1719. Därefter byggdes krogen
upp på nytt 1740. Beskrivningen ingår i ett
protokoll, "Fortläggningar på den
skada som Fickden Ryssen genomfö-
nerfyltelser och förteckningar". Krogen
här hade man gjort t ex på
Fjäderholmarna, Sandhamn och i
Skurinbandet.

Marinarkeologisk Tidskrift 3-93
KROGPLATSERNA


Westerdahl skrev i sin uppsats att "avgrende faktorer vid valet av krogplats var förhållandestormkraft och farvattninlopp där det fanns mycket grytor. Platsen var orienterad mot stormkraften. Vid dylika gamla krogläger finns i dag många förlorade skepp. (Westerdalh 1987)

KARTA

1. Sålho
2. Sålho/Nyckelvik: På den ekonomiska kartan i formminnesregistret har man markerat två husglimtar, en av dem ligger vid Nyckelvik och den andra ca 800 m västerut från husglimten vid Nyckelvik. Dessa skulle eventuellt kunna vara de gamla sjökroglarna som var markerade på gamla sjökartor.
9. Algo
10. Sällström krog: Ingarö
11. Mölla under Bryn: Osaker plats
14. Dalarö

SLUTORD

Då kartan analyserades kunde man konstatera att de flesta kroglarna låg vid vattenlederna, ofta vid ställen där vattenleden smålade eller där flera vattenleder korsades varandra samt vid ställen där vattnet var grunt. Avståndet mellan kroglarna var relativt litet vilket är naturligt med tanke på mången krogar i Stockholms skärgård.

I uppsatsen användes mest primära källor från relativistiskt perspektiv. Källorna ger en bild av att kroglarna inte överhuvudtaget skulle ha funnits förra 1600-talet. Om huvudsakliga kroglarna har funnits tidigare kan man endast speculera innan man har utfört utgravningar. Vissa företeelser pekar på att kroglarna skulle ha funnits tidigare än de runskrifttarna, 1200-tals märken i formminnesregistret och de långa sjöhistorier som svenskarna och andra folklagor har.

Mia Kuituna, Körsbärsvägen 4 4/125, 114 23 Stockholm
NYTT FORSKNINGSCENTER

Av Christer Westerdahl.

Danmarks nyinriktade grundforskningsfond har vid sin första utdelning i maj 1993 (totalt ca 200 milj kr) tilldelat det planerade "marinarkologiska forskningscentrum i Roskilde" ca 40 milj kr på fem år (1993-97). Det föregick en omgiven forskningsanledning.


Detta betyder att våra tre planerade huvudblock får fullbilda; 1) de maritima aspekterna på arkeologin, 2) vattenfarkostarnarkeologi och 3) utvecklandet av metoder och redskap.


I den tredje och sista tas upp naturvetenskapliga delmodeller, undervisnings- teknik, geoteknik, dokumentation, skeppspaläontologi och trålbestuvaring.

Det kunnas som en förman att få vara med i det unika lagarbeta som sedan länge har utvecklats i Roskilde. Det har långt varit den mest inspirerande och kvalitetsnärlig miljon i Skandinavien, men nu har forskningen fått sin definitiva plan. En öppen uttryck lätta även till nya strömningar i arkeologin, där marinarkologin nu i- tar en likartadposition, visar sig allt huvudlinjen. Men egen roll i projektet är handelslären, och jagwould själv att arbeta med undervisning och hand- ledning på universitetsnivå.

NY MARINARKOLOGISK UNDERVISNING I DANMARK


Sociala nivåer och organisationformer i maritima samhällen (organisationer, stamföreningar, släktlinjer, maktorganer). Kognitiva processar i maritima samhällen (sidor, och navigering).

Eftersom den stora delen av ex- kämp för en sjösläktande ställning för den maritima arkeologen är det en över- raskning att finna hur man mer och merstötar till integralet den inte bara i den allmänna arkeologiet utan i den all- männa humanistiska/samhällsvetenskapliga sfären.

Christer Westerdahl, marinarkologisk idrott, Institutet för histo- och fiskarexempler, Viscorstitel 5/DK 1470 Köpenhamn.

Marinarkologisk Tidsskrift 3-93

Av Christer Westerdahl.
BOKRECENSION

THE ART OF MEDIEVAL TECHNOLOGY
Images of Noah the Shipbuilder


Man lägger särskild märke till de första brädsågarna för hand i norra Europa, där två man sågar uppfrån och ner genom stocken och den andre mannen antingen står i en grup (f t engelh-saw) eller stocken lägger på en ställning och denne står på marken. I Sverige kallades de i nyare tid knasågar (troligen efter tyskans Kranich - 'krana', efter den trumhulformade avvallningen mot de övra handtagen). Men de större skeppsvärvens knasågade virke utfördes under 1800-talet med en såg som starkt påminde om den senantika, uppspänd i en stor trämm. I muntlig tradition berättas om att den stackars andra mannen som alltid bar en väldig skock för att undvika att få sågspånsregn i ögonen.

Unger har dock helt och hållet missat de unika medeltida kyrkomålningarna i Skandinavien. De är verkligen inte utan intresse i detta avseende. Här finns nämligen från Kirkerup kyrka på Själland den första bilden på nordiskt område c 1325 av just denna tvåmansågel. Också här bygges Arken. Men den mest intressanta är att man redan på det sena 1200-talsvärket från Gedesby på Fåslet kunnat påvisa sågskär, speciellt på stävorna och på översta bordet. Återkommer sågspår på Galtaholmsbilden (efter 1150) torv, som han själv också påpekade, kunde förklaras på annat sätt. I Danmark har man också samtidigt kunnat påvisa dendrokronologiska dateringar av virke som använts i kyrklig skulptur, vilka stöder uppsättningen att sågat virke börjat utnyttjas på alla områden c 1300.

Denna anmärkning gäller de-taljer. Unger har anlagt ett stort europeiskt perspektiv och hans generella sociala gränssnittet mellan nord- och sydeuropeiskt skeppbygget är av stort intresse, också för att förklara den omöjliga innovationsprocessen och uppkomsten av det tremastade segelfartyget i slutet av medeltiden.

Läst av Christer Westerdahl
Föredrag, konferenser, kurser mm

Arkeologiska institutionen
Stockholms universitet:


18/11 Per Söderberg: Marinerologi.

25/11 Genomgång av fältkursen ut 93.

2/12 Göran Svensson: Erik av Pommerns skepp. Framläggning av C-utpress.


16/12 A. Ahlgren: Helga Holms statistiska stabilitet. Framläggning av C-utpress.

Marinarkeologiska sällskapet:

Marinarkeologisk konferans 19-20 Mars 1994 i Stockholm (mer information följ i nästa nummer av MT).

Kalmar läns museum:


Sjöhistoriska Museet,
Stockholm:

9/11 B. Westenberg: Marinarkeologiska fynd.

16/11 A. Lindberg: Vikingatida båtbyggeri.

23/11 Vikingasagor, berättarkväll.


(JR)

Arbetslös och Marinarkeologiskt intresserad?

Det finns möjlighet till ALU-anställning vid Marinarkeologiskt utbildningscenter i Nynäshamn under våren.

Kontakta Carl Olof Cederlund, Statens Sjöhistoriska Museet.

Telefon 08-666 49 00

Marinarkeologisk Tidskrift 3-93

CALL FOR PAPERS

Oxford University

In celebration of over 100 Years of Maritime studies at Bangor.

UNIVERSITY COLLEGE OF NORTH WALES AT BANGOR & OXFORD UNIVERSITY MARE

INTERNATIONAL CONFERENCE ON FRESHWATER ARCHAEOLOGY

4 day conference, 1st - 4th July, 1994

Most people associate underwater archaeology with the wrecks on our seabed, but in recent years some of the most exciting and important underwater work has taken place within the freshwaters of our rivers and lakes. In Wales, a medieval royal residence has been found in Llyn (Lake) Llangorse and boats used for the transportation of slate have been found in Llyn Padarn and Peris. In Scotland numerous island communities, known as crannogs, have been found within the lochs. In Switzerland many excavations have been carried out on prehistoric lakeside settlements. In central and Northern Italy divers are currently conducting research on the remains of Bronze Age lake communities that lived in huts supported by stilts. In Sweden archaeologists are working on a drowned palisaded village. In America, human and animal remains in remarkable states of preservation, have been recovered from the sink holes of Florida. In Mexico, numerous artefacts have recovered from the sacred wells of the Mayan cities.

The conference will be arranged according to the following sessions:

LAKE DWELLINGS AND CRANNOGS
LAKE TRANSPORT
RIVERSIDE HABITATION SITES
RIVER TRANSPORT
ESTUARINE EXCAVATIONS
SINK HOLES
INUNDATED SITES (RESERVOIRS)
DRAINS, WELLS AND CISTERNS
BOAT FINDS FROM LAND-FILLS AND DRAINAGE AREAS

Speakers wishing to give papers should write to:

Mensun Bound, Oxford University
MARE, 4 Butts Rd, Horsham, Oxford OX33 IRH.
Föreningsbrev B

### Äldre nummer av Marinarkeologisk Tidskrift!

Det finns en del äldre nummer att köpa av MAS-meddelanden och Marinarkeologisk Tidskrift. Listan innehåller endast de nummer som finns kvar för leverans.

Klippra eller kopiera kupongen - glöm inte ditt namn och adress. Betala sedan med det inbetalningskort som kommer med tidningarna.

<table>
<thead>
<tr>
<th>1980-3</th>
<th>1986-3</th>
<th>1990-2</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1980-4</td>
<td>1986-4</td>
<td>1990-3</td>
</tr>
<tr>
<td>1981-1</td>
<td>1987-1</td>
<td>1990-4</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-3</td>
<td>1987-4</td>
<td>1991-3/4</td>
</tr>
<tr>
<td>1983-1</td>
<td>1988-1</td>
<td>1992-1</td>
</tr>
<tr>
<td>1984-2</td>
<td>1988-4</td>
<td>1992-4</td>
</tr>
<tr>
<td>1984-4</td>
<td>1989-1/2</td>
<td>1993-1</td>
</tr>
<tr>
<td>1986-1</td>
<td>1989-4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1986-2</td>
<td>1990-1</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Härmed beställs ovan ✗ markerade nummer, totalt ............... st tidningar.

Sänd din betäckning till:
Per Helsing
Nolårdsvägen 36
663 02 HAMMARÖ

Namn..........................................................

Adress..........................................................

Postnummer..................Postadress..........................

Telefon dagtid..................Telefon kvällstid..........................