



I ett nummer av dagstidningen Norra Västerbotten från år 1926 skriver Ernst Westerlund om vraket och påpekar att det torde vara av mycket hög ålder. "... de bärgade resterna som består av kölen och ett 20-tal delar av grova spant samt åtskilliga bräder av borden...".

Fartyget var länge känt av ortsbefolkningen. Det var först på 1920-talet som vrakfyndet inrapporterades till Skellefteå museum.

För att kunna få en bild över fyndsammanhanget är det nödvändigt att presentera områdets topografiska karaktär. Avafjärden är idag en insjö som med en liten bäck förenas med havet. Tidigare har denna fjärd förenat Lövångers samhälle med Bottenviken. Genom sjösystemet har det gått en segelled som med all tydlighet varit starkt trafikerad, detta styrks av ett flertal fartygsvrak som påträffats inom detta område.

Segelleden användes troligen redan under vikingatid för att ta sig förbi det utskjutande landpartiet med Bjuröklubb som yttersta spets som länge varit ett känt förlisningsområde.

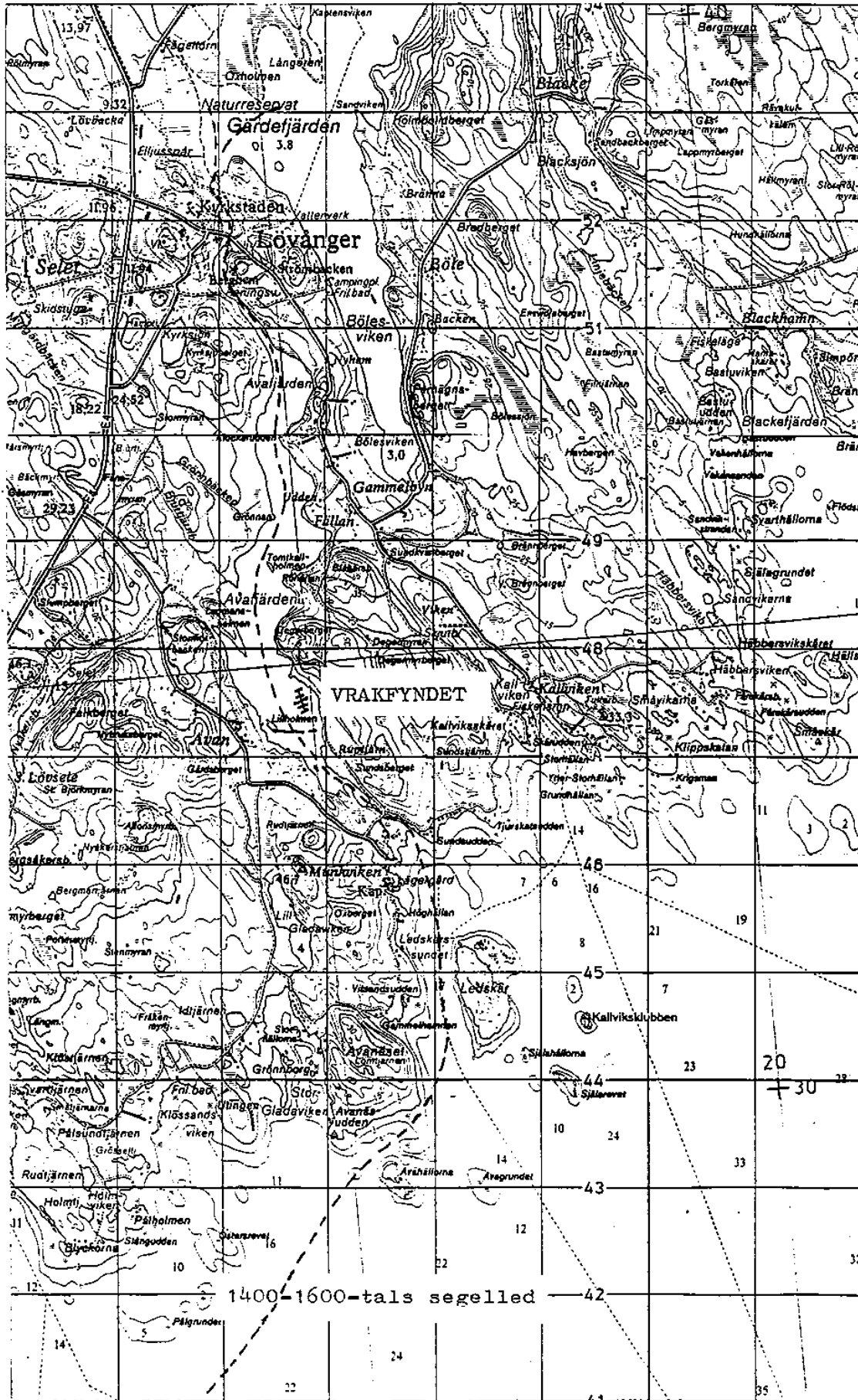


Fig. 1 Utsnitt ur topografisk karta.

Denna innerfarled sträckte sig genom Avafjärden upp mot Lövånger och fortsatte därefter mot Bureå och ut i Burefjärden. Inom detta område finns två kända hamnanläggningar varav åtminstone en har använts vid övergången vikingatid- tidig medeltid. Det är inom detta område som Avafjärdsvraket är påträffat (se fig 1).

Idag ligger Avafjärden drygt tre meter över nuvarande havsnivå. Detta tyder på att fartyg inte har kunnat ta sig in i Avafjärden vid medeltidens slut och början av 1600-talet. Redan under 1500-talet torde det ha varit svårt för fartyg med en längd på ca 12 m att navigera genom inloppet till Avafjärden.

År 1926 beslöts det att fartyget skulle bärgas. Till hjälp vid bärgningen användes båtshakar. Delarna togs upp ur vattnet utan att någon dokumentation eller skiss gjordes över fyndplatsen.

När delarna väl hade kommit upp fraktades de in till museet där vrakdelarna placerades på en vind. År 1979 tog antikvarie Peter Gustafsson prover ur bordläggning och spant och skickade dessa prover till Fysiska institutionen i Uppsala för åldersbestämning enligt C-14 metoden.

C-14 uppgiften U-688 ger fartyget åldern 1490 AD och 1480 AD. Vilket av värdena som är från spant respektive bordläggning framgår ej av rapporten.

Till vår glädje hade vi nu det enda säkert daterade medeltida fartygsvraket efter Norrlandskusten.

Hösten 1980 började den tidskrävande dokumentationen av fartygets alla detaljer. Varje enskild detalj fotograferades. Därefter utfördes uppmätning och märkning av fartygets alla delar. De mått som togs var längd, bredd och tjocklek. När det gäller spanten är spännvidden angiven istället för krumlängden.

Det mest tidskrävande arbetet var när fartygets delar skulle sättas ihop. I och med att ingen dokumentationsplan var uppförd över fartyget, så tvingades jag "bygga" ett fartyg utifrån de delar som stod till buds.

Ett annat problem är att man vid bärgningen inte hann ta upp samtliga delar från Avafjärdens botten. Det nämns i källorna att vattnet var för kallt för att kunna slutföra arbetet. Detta medför att rekonstruktionsförsöket blir osäkert. Det som saknas är bl a tvärbalkar (bite) och biteknän. I spantmaterialet ingår endast ett fåtal upplängor och topptimmer.

Det första som gjordes var att "sträcka" kölen, dvs att försöka stuva samman ett flertal sönderbrutna och kraftigt uttorkade delar som utgör kölen.

För att kunna passa ihop alla delar i rätt vinkel och höjd, tillverkades en järnställning (bädd) för att hålla köldelarna i rätt läge.

Kölen är av typ T-köl, vilket bör påpekas är en traditionell nordisk typ (se fig 2). Kölens befintliga längd är 856 cm.

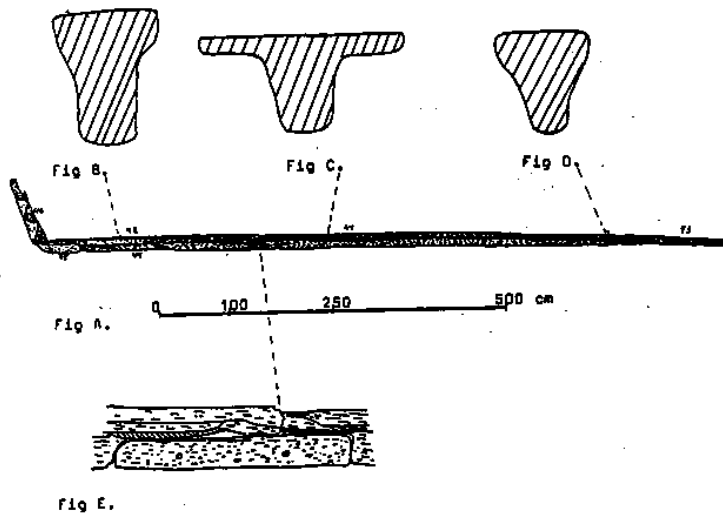


Fig 2. Kölen med tvärsnitt och den reparerade kölskadan.

Ca tre meter akter om förstäven finns ett urtag i kölens vertikala del. Det visade sig att en bräda med fasning på ena långsidan, och med två tränagelhål, passade in i urtaget (se fig 2). Det verkar som om kölen blivit knäckt vid grundstötning, och att man försökt reparera skadan på detta sätt.

I kölens främre del finns ett urtag (hak). Detta hak visade sig ha motsvarande form som haket i stävens (se fig 3) undre horisontella del.

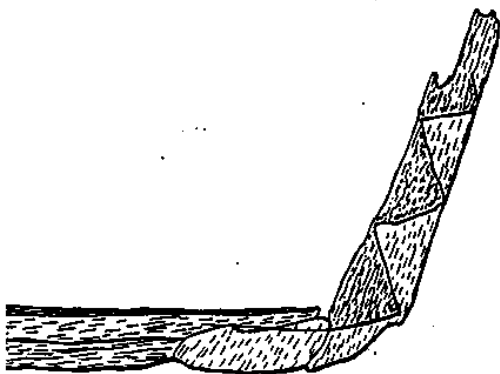


Fig. 3 Förstävsparti från Avafjärdsvraket.

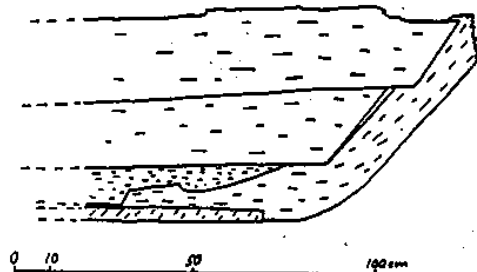


Fig. 4 Förstävsparti från vrak nr 5 i kv Hästen.

Stäven och kölens sammanfogades med hjälp av en svetsad ram med exakt vinkel mellan stäv och köl (115°). Stäven var ursprungligen sammanfogad med köl genom en s k horisontell snedlask med hak, där två kraftiga tränaglar drivits genom kölens övre del ned i stävens horisontellt belägna parti.

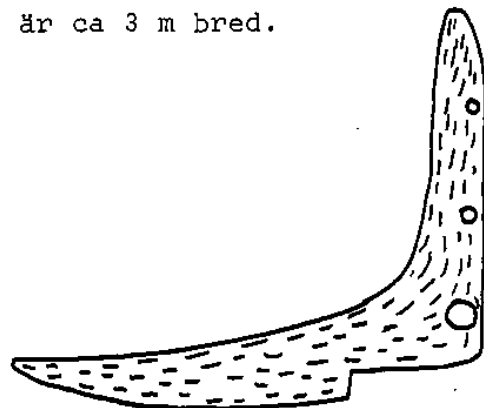
Stäven är relativt väl bevarad, den har tre urtag för borden. Det finns inga spår efter spinning i stäven, i stället har den tre mycket breda urtag som når över stävens hela bredd. Det intressanta med denna stäv är att den inte har några paralleller i något tryckt eller publicerat material om fartyg eller fartygsvrak (se fig 3). Det kan tolkas som om stäven vore en lokal typ.

Fartyget är byggt enligt skalmetoden, som är det traditionella byggnadsskicket när det gäller fartyg gjorda av trä. Först sträcks kölen, varefter stävarna reses. Därefter sätts borden in i tur och ordning. Man började med sam/sandbordet (det bord som ligger närmast kölen) sedan fästes följande bord på vardera sidan. Sist formas spanten efter borden och naglas fast mot skrovets insida med hjälp av tränaglar. I detta läge har fartyget fått sin form och stabilitet.

Avafjärdsvraket saknar för närvarande spår efter typiska medeltida konstruktionsdetaljer, t ex utstickande balkändar. Till saken hör att vraket legat på grunt vatten där isen helt har skruvat sönder bordläggningen och delar av spanten samt eventuella tvärbalkar så att enbart rester av det undre skrovpårtiet är bevarat. Emellertid har fartyget flera ålderdomliga drag: 1. Fartyget har en spantbredd på i genomsnitt 50 cm. 2. Fartygets bottenstockar är inte fästade mot kölen. 3. Stäven är ansluten till kölen genom en horisontell snedlask med hak.

Det ligger närmast till hands att (med viss reservation) påstå att fartyget har framdrivits med hjälp av segel och i viss mån åror. Spanten är mycket kraftiga, och saknar spår efter kölsvin el dyl. Däremot finns det tränagelhål i kölens båda ändar som kan tyda på att ett kölsvin har legat längs hela kölen. Det finns även ett knä (se fig 5) som har vållat vissa problem med dess placering i skrovet. En tanke är att detta knä kan ha hållit en tvärbalk som med tanke på knäets storlek måste ha stadgat eller fixerat en mast högre upp i skrovet. Ett liknande knä finns f ö representerat på Kolding-koggen, där det är placerat på en av tvärbalkarna (se fig 5). Avafjärdsvraket som med stor säkerhet är ett lastskepp har en längd av ca 12 m över stävarna och är ca 3 m bred.

Fig 5. Knä från Avafjärdsvraket.



Avafjärdsvraket har sin närmaste motsvarighet i fynd nr 5 från kv Hästen i Stockholm (se fig 4), om man ser till storleken så stämmer dessa två fartyg bra överens. Det mest intressanta är att dessa två fartyg har samma typ av lask där förstäven möter kölen dvs horisontell snedlask med hak.

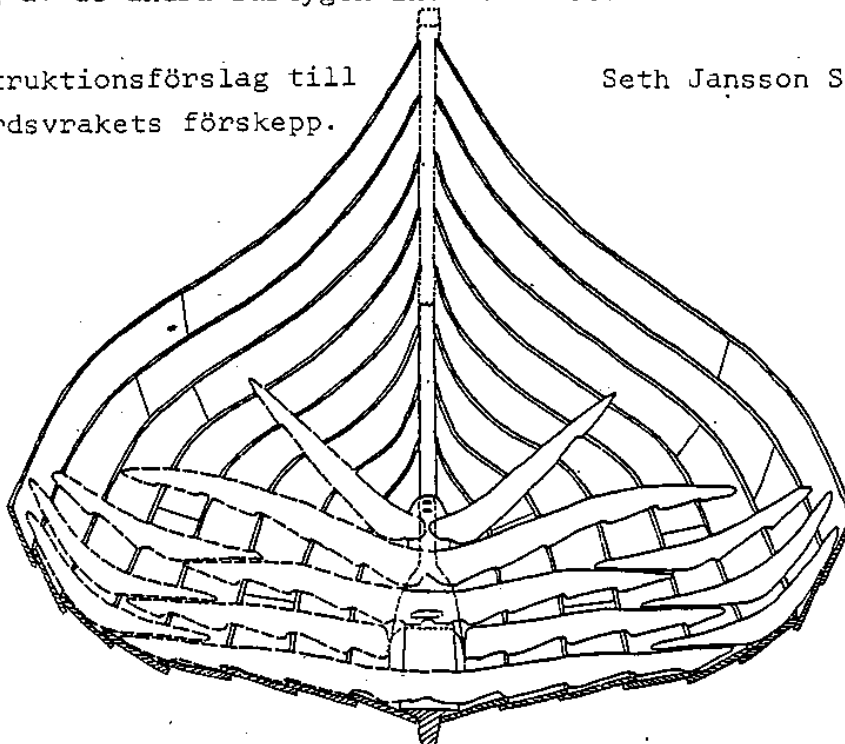
De delar som ingår i rekonstruktionsförsöket är stäven och delar av spanten samt kölen. Samborden har använts till att placera in spanten i ett acceptabelt inbördes förhållande genom studium av tränagelhålen i bordens längdriktning. Det som i första hand avgjorde spantens inbördes placering var bordhakens vinklar i förhållande till kölen dvs ju närmare stäven ett spant placeras desto större blir vinklarna på spantets undre horisontella bordhak samtidigt som vinkeln ökar mellan spant och köl.

På bottenstockarna har i rekonstruktionsförslaget ett kölsvin placerats. Det bör även påpekas att bordläggningen är helt konstruerad samt att flertalet fartygsdelar utgår på att inte samtliga fartygsdetaljer är upptagna ur Avafjärden.

I det kommande arbetsprogrammet för Skellefteå museum är en närmare undersökning av Avafjärden inräknad, där man förhoppningsvis skall kunna lokalisera det återstående fartygsmaterialet och att få fram ett bredare material genom dokumentation och uppmätning av de andra fartygen inom området.

Rekonstruktionsförslag till
Avafjärdsvrakets förskepp.

Seth Jansson Skellefteå.



0 10 50 100 cm