

CHRISTER WESTERDAHL

VRAKET VID HAMMAR I.

Under augusti-sept 1984 skedde den andra självständiga besiktningen av skeppsvrak vid ett norrländskt museum. Det var Örnsköldsviks museum, som i gott samarbete med Skellefteå museum, tog itu med uppgiften på uppdrag av Riksantikvarieämbetet. Rapporten finns nu publicerad, men här följer ett sammandrag för Medd/MAS. (se även Seth Jansson i nr 3/83)

Deltagare i undersökningen var Christer Westerdahl, Örnsköldsvik, Seth Jansson och Annika Sander, Skellefteå, Inge Lindström, Umeå/Bureå. Egentligen är den sistnämnde från Härnösand, så det var faktiskt två ångermanlänningar.

Notfiskare har länge fastnat i vrakdelar utanför Hammars mekaniska verkstad i Ångermanälven. 1977 inventerades området av Christer Westerdahl för Sjöhistoriska museet och detta vrak fick då nr 133 i hans lista över fornlämningar under vattnet (Västernorrlands län). När det ånyo började komma upp vrakdelar med noten och dessa riskerade att försvinna anmäldes vraket till Riksantikvarieämbetet.

Vår målsättning var i korthet:

- att finna vraket och mäta upp det översiktligt.
- att dokumentera de rätt många vrakdelar som redan fanns upptagna till hembygdsgården i Forsed, Ytterlänns.

Den första uppgiften gick inte så bra. Trots att vrakplatsen bojats upp ordentligt av fiskarna och trots att Hasse Remahl, yrkesdykaren från Sollefteå, som är den ende som har sett vraket i dess helhet, var med ett pass, hittade vi inte ett spår av vraket. Ändå sökte vi av kanske 400 x 400 m och gjorde av med minst 6 dyktimmar per skalle d v s över 24 timmar! Sikten var också förvånansvärt god, och strömsättningen bara besvärande efter kl 9 på morgonen. Och då hade vi redan gjort ett långt pass! Vi är m a o säkra på att vraket ligger dolt av älvens sand- och lerlager som har en tendens att flyttas mycket snabbt. Det som ligger kvar är med säkerhet en köl och möjligen stävar, som ligger på tvärs mot strömmen. Sista dykdagen följde vi notvarpet och kom då plötsligt på två spantdelar som med säkerhet tillhör vraket, men de låg mycket längre ned, kanske 50 -75 m, än vraket.

Den andra uppgiften gick bättre. Vi dokumenterade verkligen allt upptaget virke i 1:1 trots hällregn och diverse problem. Metoden var ny och billig, vi använde helt enkelt byggplast, 0,07 mm och häftade fast den direkt på föremålen, ritade med vanlig tuschpenna (vi söker fortfarande efter en bra sådan, som varar beständigt) efter alla konturer och detaljer. Sedan plåtades det hela ned till 1:10 och renritades i den skalan. Mycket att detta gjordes i Skellefteå medan sammanställning m m gjordes i Örnsköldsvik.

Trots något magert resultat för den undervattensiska biten är vi alltså ganska nöjda. Samarbetet har gått utmärkt, vi fick raskt kontakt med en rad mycket hjälpsamma människor i området Hammar-Nyland, vi fick låna både båt, släp, presenningar, dykstege m m, ibland helt gratis. Pressen var mycket aktiv: helsidor i alla (3) lokaltidningarna och t o m en snutt i Mittnytt. Dessutom har vi börjat testa en ny, billigare metod, som vi eventuellt även skall försöka under vatten(ja, faktiskt!).

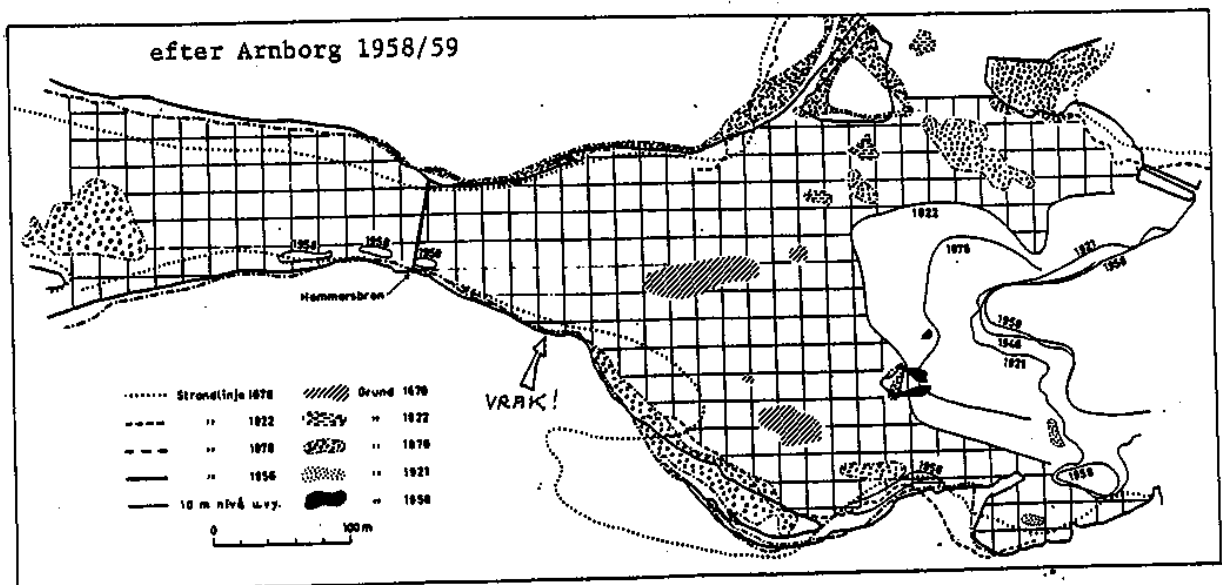
Det viktigaste för oss är ändå att vi själva i Norrland har tilltrots tillräckligt med kompetens och kunskap för att självständigt kunna utföra slika övningar. Tidigare har ju vartenda uppdrag gått till Sjöhistoriska museet i Stockholm. Salmisvraket i Norrbotten var den första, nu är vi klara med den andra. Det blir fler!

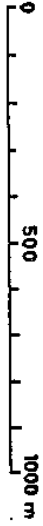
Till det stora positiva hör också intresset bland folk i allmänhet för den maritima biten. Tips och idéer har strömmat in, vi har fått låna en ovärderlig dagbok från 1830-talet med unika anteckningar från sjöfarten på älven, hembygdsföreningar har hört av sig o s v.

Och så har vi börjat som pionjärer på termer och detaljer som inte har varit uppmärksammade under vattnet förut. Med ett par undersökningar till torde vi ha en formidabel erfarenhet att bygga vidare på.

Egentligen vet vi ju ingenting om just byggnadsdetaljerna. Vi tänker oss att arbetet som Carl Olof Cederlund nu startat på att föra upp de teknologiska dragen i tabeller (Hästenbåtarna, Aspects of Maritime Archaeology-se recensio- nen) och sedan databehandla det hela är ett projekt som borde vara förutsättningen för allt konstruktivt jobb av denna typ.

Får vi bara veta vad det är för detaljer som skall med- vi börjar ana en del, men Cederlunds schema har ju bara tillämpats ovan vattnet på relativt välbevarade, hela vrak- så kan även sportdykare mobiliseras bättre!





VRAKPLATSEN

Kartan efter
Arnborg 1958/59

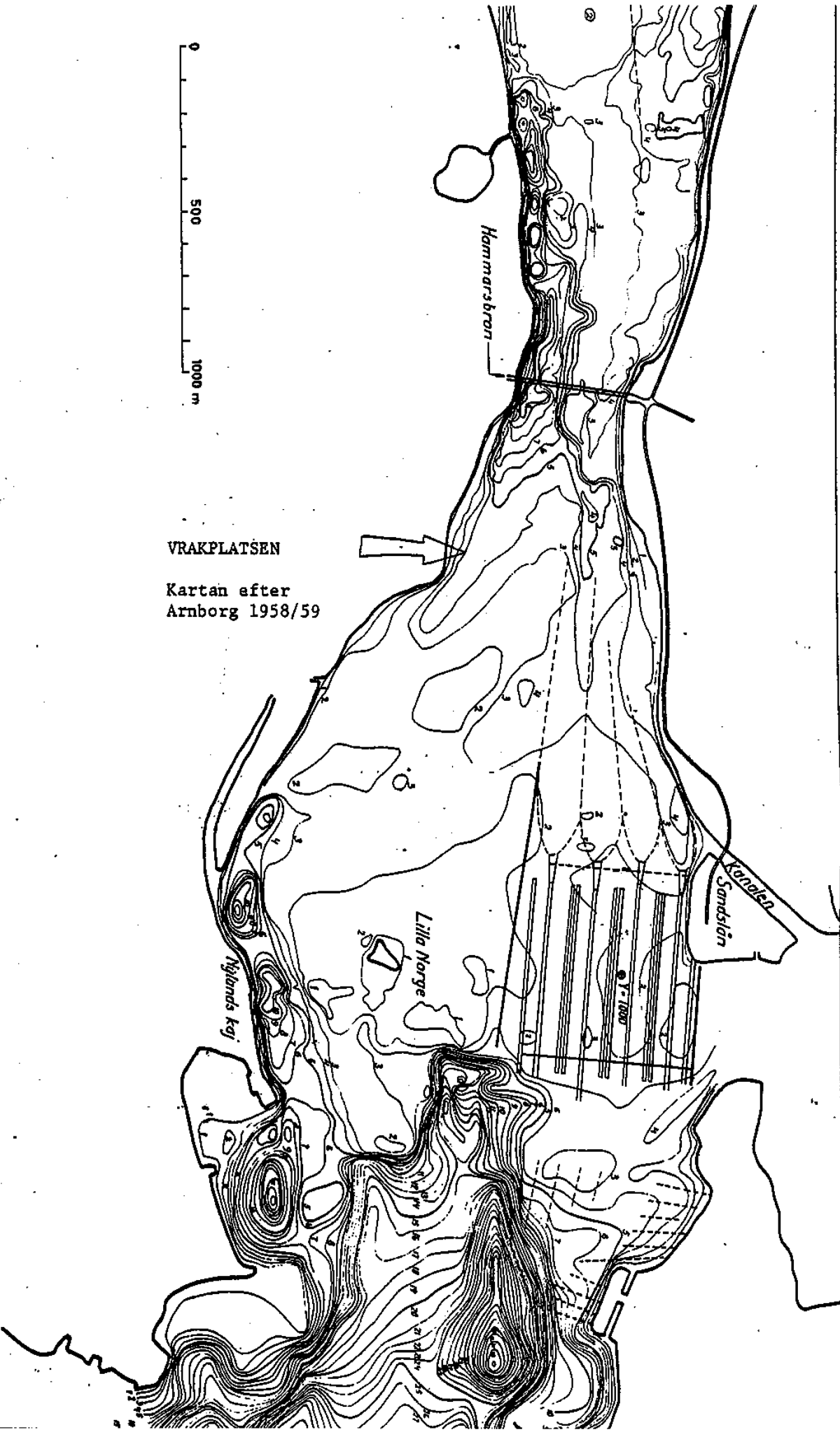


Hammarström

Sandsten
Sandsten

Lilla Norge

Nyländs kyr

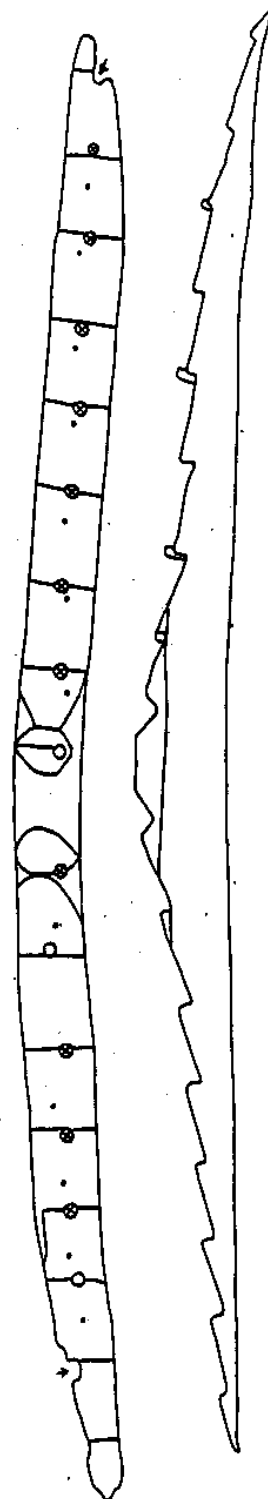
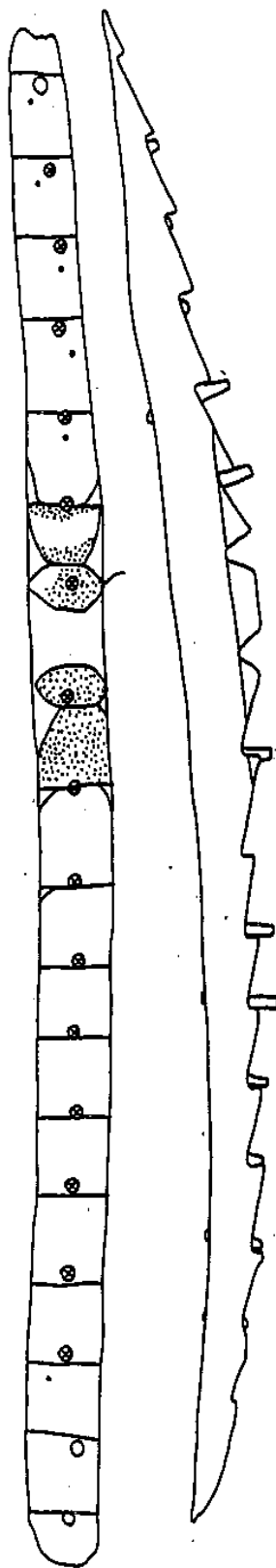
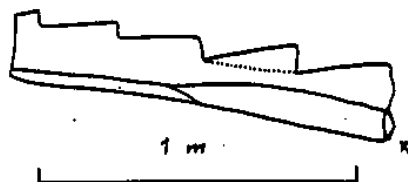


S











S

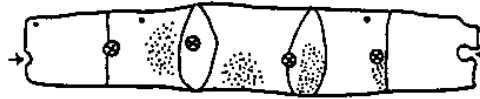
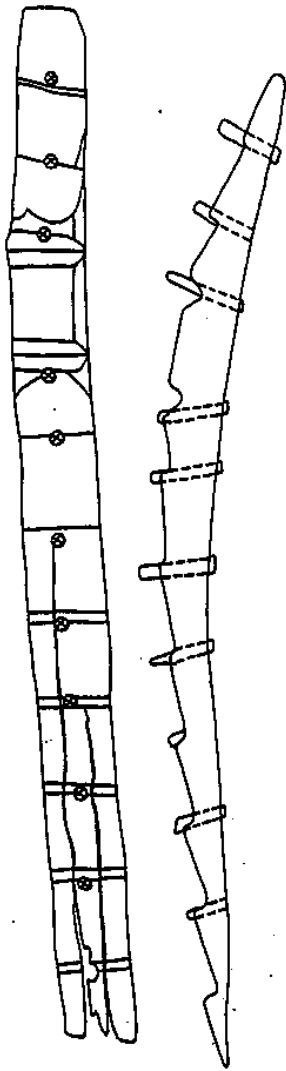
32

SPANT (DELAR):

- S 1: maxlängd 4750 mm
 maxbredd 190-210 mm
 tjocklek 240 mm
 haklängd 240-280 mm
 hakdjup 30-50 mm
- S 2: maxlängd 1150 mm (avsågad)
 maxbredd 190 mm
 tjocklek 190 mm
 haklängd 220-275 mm
 hakdjup 50 mm
- S 3: maxlängd 4300 mm
 maxbredd 200 mm
 tjocklek 250 mm
 haklängd 200-270 mm
 hakdjup 40-45 mm

TECKENFÖRKLARINGAR

-  anliggningsyta (lann)
 begränsning ibl öklar
-  kalfatring
-  markering för spik
-  dymlingshål
-  pilen visar på dym-
 lingshål
-  dymling i sitt hål
-  begränsning (för lann el
 dyl)-kan vara oklar!
-  brottyta, skada



(S4)



S 4: maxlängd 2900 mm
 maxbredd 240 mm
 tjocklek 180 mm
 haklängd 180-260 mm
 hakdjup 40-55 mm

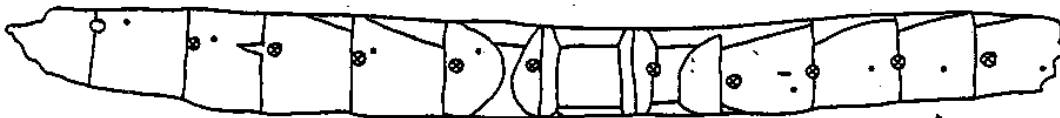
S. 5: maxlängd 1280 mm
 maxbredd 200 mm
 tjocklek 200 mm
 haklängd 200-270 mm
 hakdjup 40 mm

S 6: maxlängd 3130 mm(utan krum 3100)
 maxbredd 190 mm
 tjocklek 190 mm
 haklängd 230-270 mm
 hakdjup 50 mm

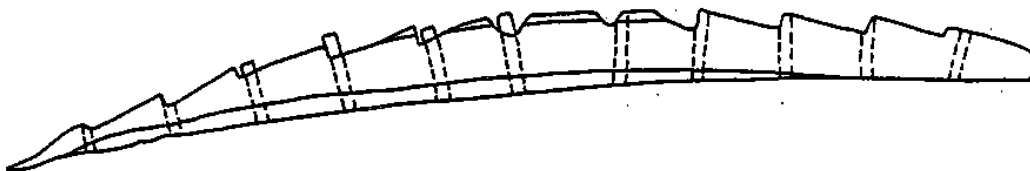
1 m

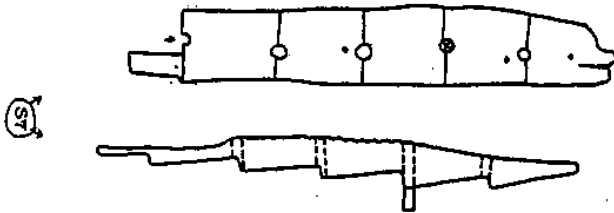


(S4)



(S6)

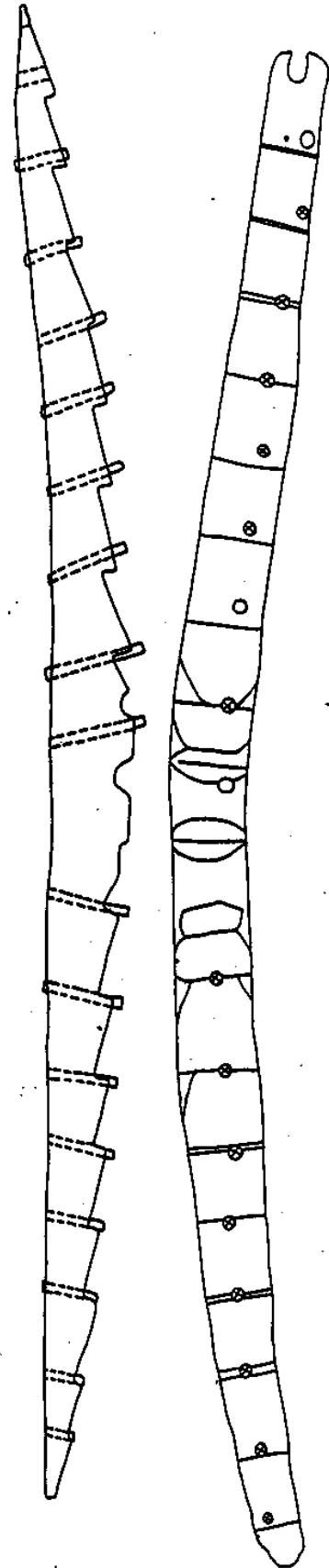


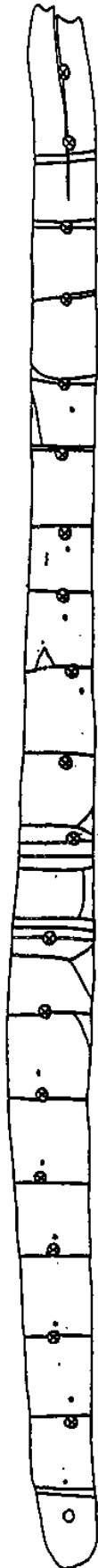
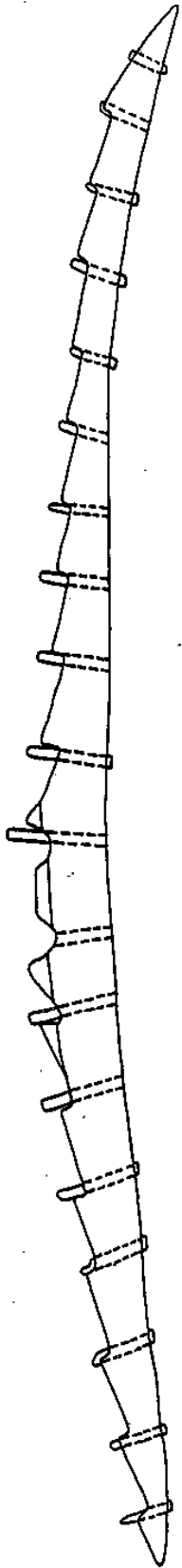


S 7: maxlängd 1400 mm
 maxbredd 210 mm
 tjocklek 90 mm
 haklängd 230-245 mm
 hakdjup 40 mm

S 8: maxlängd 4870 mm(utan krum 4780)
 maxbredd 250 mm
 tjocklek 240 mm
 haklängd 220-280 mm
 hakdjup 55-60 mm

1 m

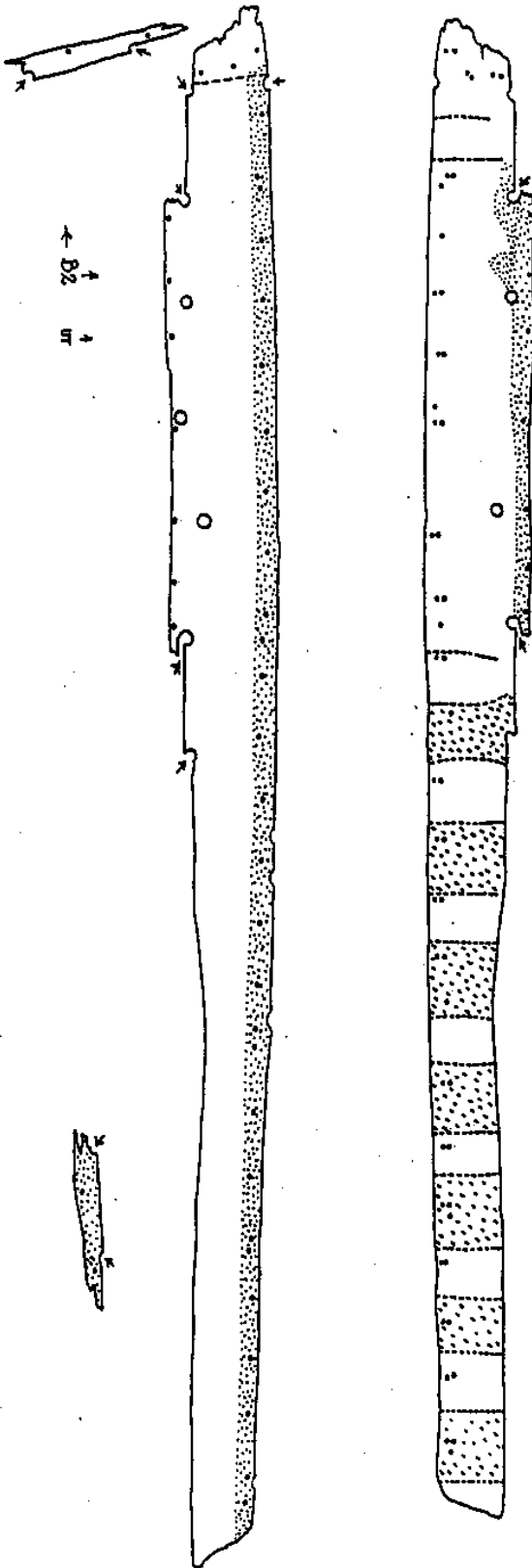
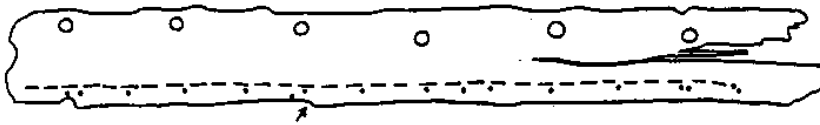
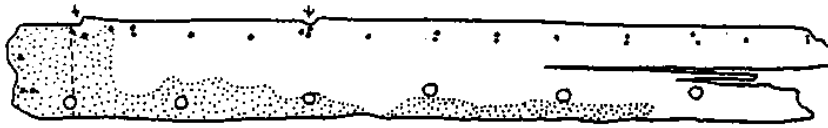




S 9: maxbredd 4910 mm
maxbredd 250 mm
tjocklek 230 mm(eroderad)
haklängd 225-275 mm
hakdjup 50-65 mm

1 m





BORD:


B 1: längd 2610 mm
bredd 310 mm

B 2: längd 4720 mm
bredd 330 mm

B 3-B 5 bortfallna
arbetsnamn


TECKENFÖRKLARINGAR

 anliggningsyta (lann)
begränsning (bl öklar)


 kalffatring


 markering för spik

 dymlingshål

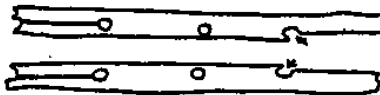
 pilen visar på dym-
lingshål

 dymling i sitt hål

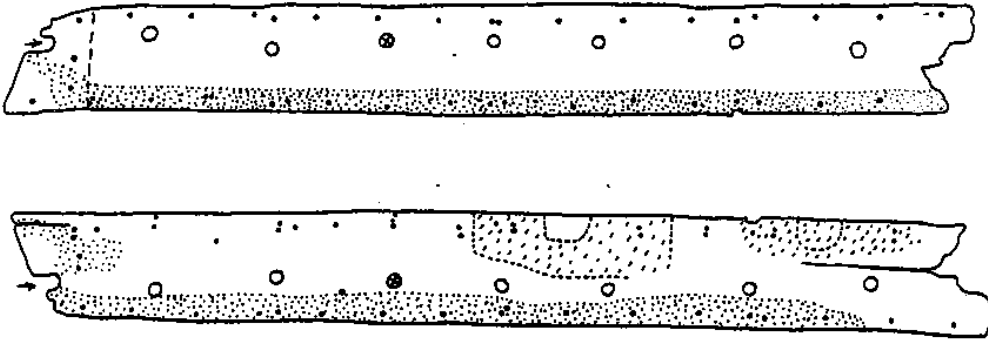
 begränsning (för lann el
dyl) - kan vara oklar!

 brottyta, skada

1 m



16.

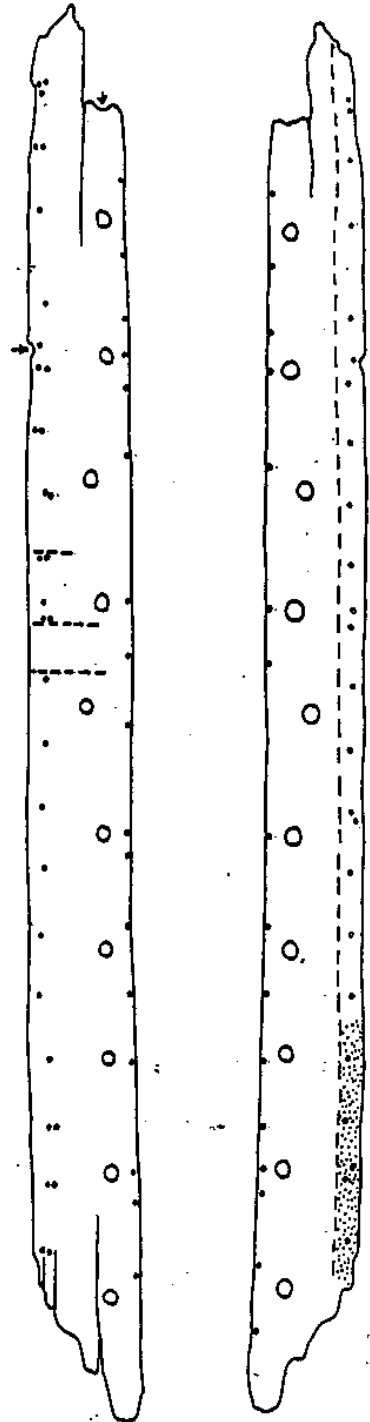


86 in

B 6: längd 2970 mm anm en välbevarad
bredd 310 mm kant, en sida ero-
derad bredvid lan-
net, annorlunda an-
liggningsyta typ
lann med intjack-
överdel insidan.

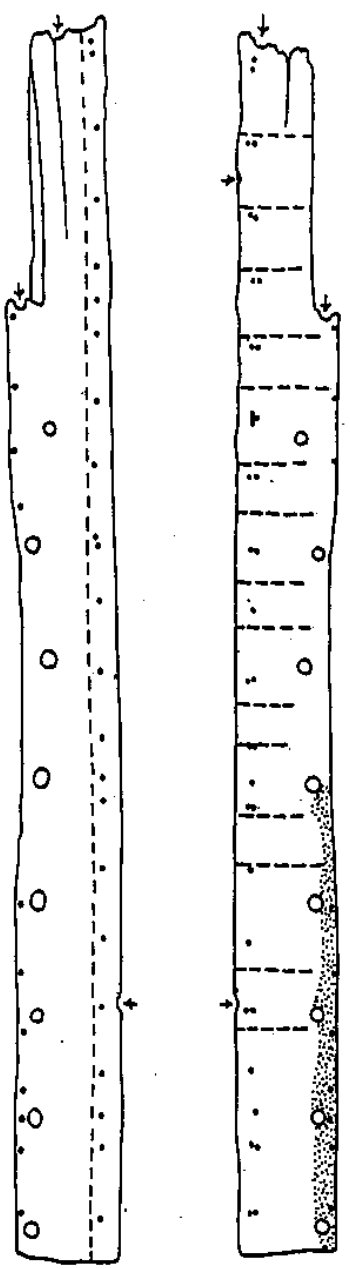
B 7: längd 4150 mm anm spår av blå
bredd 310 mm färg, troligen av-
skrap från annan
båt(i lannet!)

1 m



86 in

38

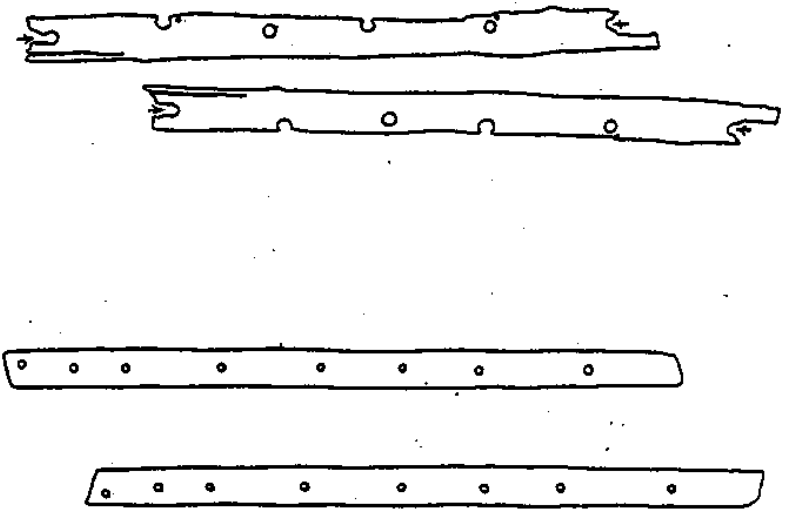
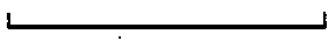


B 8: längd 3650 mm anm eroderad på en
bredd 300 mm sida av strömmen!

B 9: längd 1920 mm
bredd 230 mm

B 10: längd 2040 mm anm helt annorlun-
(fragment) da karaktär, hålstor-
lek, bredd m m. Möj-
ligen rest av relings-
list eller mindre väga-
re? Kan också vara del
av helt annan båt.

1 m



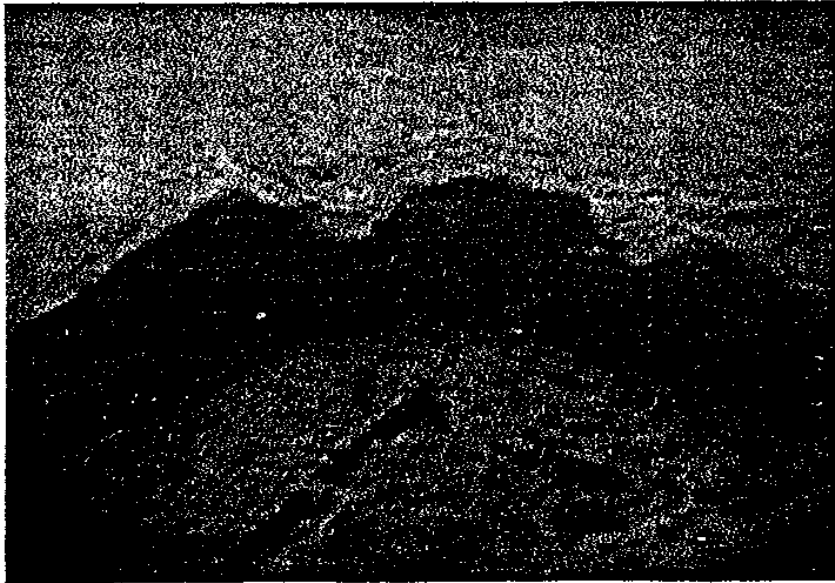
39

UPPMÄTTA VRAKDELAR UNDER VATTEN:

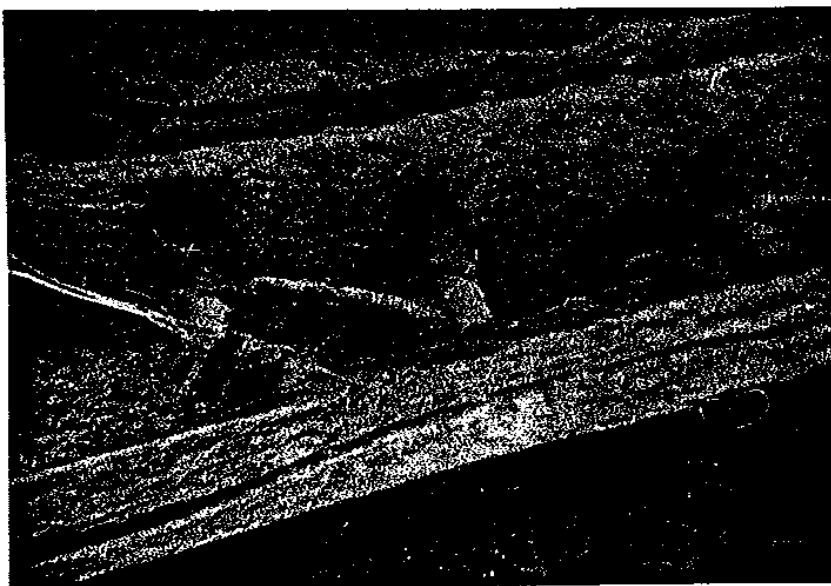
1 spant, 334 cm långt, 24 cm brett och 22 cm tjockt, likformigt på båda sidor om våghål och köl. Bordhaken varierar mellan 8 (vid Kölen) och 28 cms höjd.

1 spant, 116 cm långt, 24 cm brett och 15 cm tjockt, verkar också vara likformigt på båda sidor kölen, men är dolt av slam på ena sidan, varför saken inte säkert kan avgöras.

Båda vrakdelarna företer drag som mycket liknar de tidigare upptagna resterna, varför vi är övertygade om att de tillhör samma fartyg.



Vrakdetaljer (spant) utanför Hammar.



Foton: Seth Jansson, Skellefteå museum

SAMMANFATTNING OCH IAKTTAGELSER

Vrakdelarna vid Hammar tycks tillhöra samma fartyg.

Fartygets bredd går att nöjaktigt bestämma utifrån kölens placering på de längsta spantdelarna med nära 5 m längd. Den torde ha uppgått till 7-8 m. Där har då inräknats skrovsidans krum i slaget. Minst 6 m av denna utgörs i fartygets centrala delar av en flat botten.

Borden är generellt drygt en fot breda (30 cm) och 35 till 45 mm breda. Lannens överlappning är 6-7 cm lång. 11 bordhak kan beläggas, men fartyget torde ursprungligen ha haft omkring 20 bord, med ett beräknat djupgående omkring 4 fot, 1,2 m, och ett fribord på minst lika mycket.

Längden är svårare att bestämma, men ett förhållande 1:3 eller 1:4 mellan bredd och längd förefaller rimligt, snarare det senare. Den skulle då ha varit mellan 24(21) och 32(28) m, förslagsvis allmänt förmlerat 25-30 m. På en sådan längd bör, med utgångspunkt från spantavstånden på borden, ha suttit 40-50 hela spantbågar. Bevarade är blott 11 (varav 2 under vatten) delar av hela spantbågar.

Fartyget är klinkat och, att döma av spikhål under spantens anliggningsyt- or mot borden, byggt i skalteknik, d v s med borden först. Borden är spika- de till varandra med tillbakaslagna spikändar och fästa i spanten med sto- ra trädymlingar.

Dymlingarna kan vara upp till 36 cm långa (kåldelen) och har en diameter av 4-5 cm. Avstånden mellan dem varierar i höjddled mellan 31 och 43 cm, mätt från hålens centrum. De är något förskjutna i förhållande till varandra i längdled, på borden.

De är ibland kilade, de korta dymlingarna med kvadratiske kilar inne i träet, de långa med bladformiga träkilar, som har splittrat träet. Enligt Humbla 1945 s 32 kallas trädymlingar med kil "träkil." Dymlingshålen har en tendens till koniskhet.

De kvadratiske kilar har motsvarigheter i Salmisvraket i Norrbotten (Jans- son 1983a s 13, 1983b s 27) och i Hästen V (Cederlund/Söderberg 1980 s 114) båda möjligen från 1600-talet. I det senare fallet är detta säkerställt. Emellertid vet vi för litet om dylika detaljer i fartygsvrak i äldre tid för att våga något tidsmässigt eller geografiskt perspektiv. Kilar har även konstaterats på det likaledes klinkbyggda Riddarholmsvraket, funnet i Stockholm, från början av 1500-talet.



L 19 cm
Diam 4,3 cm



L 10,5 cm
hålet 1,2 cm

Fartyget är alltså markant flatbottnat, tätspantat och även i övrigt kraf- tigt byggt, för tunga transporter. Virket är delvis ganska grovt behand- lat. Borden är sannolikt sågade och möjligen något hyvlade eller bilade. Ställvis är de ursprungliga ytorna välbevarade, på andra delar är de starkt eroderade. Formerna på spanten har även påverkats av upptorkning.

Det dominerande träslaget förefaller ha varit fur, även om ingen träslags- bestämning har utförts.

Det är möjligt, att innersidan av spanten även varit försedd med garnering eller träbeklädnad för att skydda skrovet mot tung last. På, om ens några spår är emellertid kvar på de bevarade spantdelarna av t ex spikar eller anläggningsytor som kan sammanhänga med garnering.

Kalfatring eller tätning har särskilt förekommit vid kölpartiet, där bitvis rätt stora sjok av torkad tjära eller beck kunde avlägsnas för eventuell framtida provtagning. Någon form av kalfatring har även lagts i åtminstone en del bordskarvar/lann.

Inga spår av förbyggnad eller andra konstruktioner har påträffats. Bord 6 kan eventuellt på insidan visa spår av anläggningsytor för tvär(däcks-) balkar, i så fall med ett inbördes avstånd av c 65 cm. De kan då ha tillhört för- eller akterparti, om fartyget, som antagits, varit öppet och inte däckat i rummet. Anläggningsytorna tillhör i så fall stående knän till balkarna.

Inga uppgifter har ännu anträffats om förlisningar i älven på detta ställe. Den gamla haxe som sjönk vid Nyland 1749 torde ha bärgats (Söderlind 1981 s 124). Som synes av den historiska bakgrunden kan dock förlisningar i strömmen kunnat äga rum högre upp i älven. Fartyget kan också ha slitit sig och ha kantrat i kraftig ström, om det gått på grund. Därpå tyder även det faktum, att inga rester av last har kunnat påträffas. Måhända ligger sådant ännu kvar på det ursprungliga förlisningsstället?

Det verkar under alla förhållanden troligt, att vi just har att göra med en flodhaxe för transporter på Ångermanälven,

Åldern är omöjlig att bestämma. Rimligt kan bara vara att uppskatta åldern till över 100 år och med en ungefärlig placering i 1700- eller 1800-tal.

