

MARINARKEOLOGISK FORSKARKURS I STOCKHOLM 1986

EN KURS I SKEPPSARKEOLOGI I STOCKHOLM LOCKADE FORSKARE FRÅN HELA VÄRLDEN. KURSEN HÖLLS VID ARKEOLOGISKA INSTITUTIONEN PÅ UNIVERSITETET, MED BESÖK PÅ OLIKA INSTITUTIONER MED MARIN-ARKEOLOGISK ANKNYTNING. DEN BEHANDLADE ALLT FRÅN DOKUMENTATION AV VRAK TILL BYGGANDET AV FARTYGSREPLIKER. LEDARE VAR DOCENTEN I MARIN-ARKEOLOGI CARL OLOF CEDERLUND FRÅN SJÖHISTORISKA MUSEET.

Det som är specifikt för nordiska skeppstyper fram till Medeltiden är att de är klinkbyggda, dvs med en viss överlappning av borden till skillnad från, t ex Medelhavets båtar, som är kravellbyggda med borden lagda kant i kant.

En av kursdeltagarna, amerikanen Fred Hocker, redogjorde för ett båtfynd vid den turkiska kusten, som han varit med om att undersöka 1977-79 under ledning av George Bass. Denna båt har varit 15 meter lång och transporterat bl a vin och glas. Den rekonstrueras nu på Turkiska Museet för undervattensarkeologi i Bodrum under ledning av I. Richard Steffy.

De äldsta nordiska båtarna var förmodligen skinnbåtar, kanske påminnande om den grönländska umiaken. Människan använde farkoster långt innan klimatet blev så gynnsamt att det fanns skog och material för att bygga träbåtar. Dessa människor livnärde sig på renjakt och fiske. Att hinna upp och döda en vildren är svårt, men dr Detlew Ellmers, som är chef för Sjöfartsmuseet i Bremerhafen, visade även flera exempel på hållristningar som avbildade denna jaktmetod.

Stockbåtar har använts sedan stenåldern, och är kända genom mängder av fynd och samtida modeller, som dock visa sig vara svårtolkade på grund av hög stiliseringsgrad. En variant är den sammansatta stockekan av två eller flera delar och en ovanligare typ är den utspända stockbåten med mycket tunna sidor. Från förhistorisk tid finns mycket långa stockekor omtalade, på över 10 meter.

En av forskarna på kursen, Christian Hirte har just stockbåtar som sin specialitet. Av Nordeuropas 4500 stockbåtar är 50 C-14 daterade och 200 pollenanalytiskt daterade, och med hjälp av dessa ska han försöka spåra utvecklingen historiskt och geografiskt.

Våra äldsta båtar paddlades eller stakades fram, men från äldre järnålder känner vi även båtar som rotts. Ett av de mer berömda exemplen är Nydamskeppet från 300-talet, funnet med två andra båtar nedlagda som offer i en mosse. Den bäst bevarade båten är av ek, 22,84x3,26 meter med fem breda bordgångar i varje sida och århåar surrade till dess översta bordgång. Den har framdrivits av 15 par roddare. Den har inte någon riktig köl utan bara en bottenplanka. Kölen utvecklas någon gång under mitten av järnåldern. Seglande skepp är kända i Norden tidigast från avbildningar på bildstenar från Gotland under 600-700-talet.

Det äldsta exemplet på segelfarkoster från övriga norra Europa är mycket äldre. Det är en modell i guld från Irland som daterar sig till några årtionden före Kristi Födelse, och föreställer en båt med mast och dessutom 9 årpar.

I Vikingskeppshallen i Roskilde förvaras fem vikingatida fartyg, som en gång lagts som en spärr i seglingsrännan intill denna stad. Här fanns både krigsskepp, som var långa och smala, samt handelskepp som var bredare i förhållande till längden och hade högre sidor.

Från detta museum kom en hel grupp marinarkeloger till kursen, bl a en av Nordeuropas främsta, Ole Crumlin-Pedersen. Han redogjorde för sina erfarenheter som täckte hela arkeologiska behandlingen från utgrävning, dokumentation, montering och konservering till-byggandet av modell och kopia.

Efter det stora handelskeppet, Skuldelev 1 har man byggt en exakt kopia, Saga Siglar, med vilken man lyckats göra en världsomsegling. Att bygga en kopia ger kunskaper om hur skeppet klarat olika typer av farvatten och olika hastigheter. Det krävs dels att originalet är så välbevarat att man inte behöver gissa sig till skrov-och riggdetaljer m m, dels att den byggts med samtida metoder och redskap så att man får fram de rätta egenskaperna, de som gjorde dessa skepp speciella.

Under Medeltiden sker stora förändringar inom skeppsbyggeriet. Samtidigt som sidoåran ännu brukas, börjar man i norra Europa att fästa rodret vid akterstaven istället. De svängda stävarna börjar ersättas av raka stävar. Viksbåten i Söderbykarl i Uppland, från 1200-talet

har fortfarande kvar de flesta dragen från vikingatidens skeppsbyggnadskonst. Den påträffades 1898 i utdikad ängsmark. Kursdeltagarna fick i uppgift att studera den och pröva på olika dokumentationsmetoder. En annan, bara något yngre båt byggd med likartad byggnadsteknik är vrak 5 från Helgeandsholmen, där akterroder och raka stävar infästs. Forskarstuderande Björn Varenius berättade om den kopia som har byggts av båten och problemet med att göra en riktig rekonstruktion. En av dagarna rodde kursdeltagarna Helga Holm, en replik av vraket runt Skeppsholmen.

En båt mycket lik Viksbåten är en samtida båt på Åbo Slott i Finland, som dokumenteras av Harry Alopæus. Med hjälp av fotografier, där bilderna placerats mot ett rutnät, ritar han av alla delarna i skala 1:10.

En av Helgeandsholmenvraken, nr 10 vilken troligen är från 1500-talet, är just nu under återuppbyggnad på Stockholms Medeltidsmuseum av skeppsbyggaren Axel Lindberg som även har rekonstruerat Riddarholmsskeppet. Han redogjorde under kursen för problemen med att rekonstruera äldre båtar. Krympningen av träet då det torkar förvränger båtdelarnas form, inneboende krafter i det gör att t ex vissa spant fortfarande strävar efter att "sträcka ut sig". Han redogjorde också för sina reflektioner när det gäller gammal skeppsbyggnadsteknik jämfört med nutida metoder. Dessa åsikter har han sammanfattat i en skrift som han nyligen har givit ut.

Viksbåten, en inlandsbåt, var samtida med de hansa-koggar, som seglade längs östersjökusten lastade med salt sill i tunnor. Det var en utbredd näring under denna tid och koggen från 1270-talet vid Bossholmen utanför Oskarshamn, som nu dokumenteras av studenterna vid Stockholms universitet, var troligtvis lastad med sill.

I och med att handeln i Östersjön ökade byggdes allt större skepp under 1400- och 1500-talet. Pirater anföll eller kapade handelskeppen och för att skydda sig byggdes skeppen med höga kastell och utrustades med kanoner. Ett stort handelsskepp från 1600-talet, i folkmun kallat "Saltskutan", ligger på 18 meters djup i Dalarö hamn och skeppet är utrustat med kanoner. Huruvida skeppet varit monterat för krigstjänstgöring eller från början varit bestyckat för att kunna försvara sig mot pirater och andra fiender får en framtida dokumentation avgöra. En av dagarna fick kursdeltagarna tillfälle att dyka på vraket.

Inte långt från "Saltskutan" ligger på 15 meters djup ett mindre handelsfartyg, Jutholmsvraket, som förläste i början av 1700-talet.

Det har tidigare dokumenterats av Statens Sjöhistorisk Museum. Båda vraken är förmodligen flöjter, en vanlig skeppstyp i Östersjön under 1600-talet. Att försöka identifiera handelsfartyg är viktigt för att kunna kartlägga handel-och sjöfart i Östersjön.

Dalaröbornas intresse för vraken och dess historia har under dokumentationens gång resulterat i utställningar i det nya Skärgårdsmuseet, publikationer och artiklar i olika tidningar samt föreläsningar.

Vid en föreläsning på konserveringsavdelningen på Beckholmen diskuterades prioritering och konserveringskostnader av föremål bärgade från skepp. Anslagen räcker tyvärr ej till att konservera alla föremål. Det är viktigt att bl a intressera kommunerna att hjälpa till ekonomiskt. Genom detta stöd har vi möjlighet att bevara skeppens historia och föremålen kan visas på de olika regionala museerna. Denna tanke understöddes av förste intendent och konservator Birgitta Håfors som såg detta, som en av möjligheterna att bevara föremålen till eftervärlden. Intendent Sven Bengtsson visade oss konserveringsavdelningen.

Regalskeppet Wasa är aktuellt då det gäller konservering och levandegörande av historien för människor. Ett annat örlogsskepp, Kronan, utrustad med otaliga skeppsföremål, är ett storartat komplement till Wasa. Skeppet är fullt rustat och föremålen kommer att ge en levande bild av sjömännens levnadsförhållanden ombord på ett 1600-talets örlogsskepp. Wasa, är till skillnad från Kronan, som sprängdes i luften vid slaget mot danskarna 1676, nästan intakt vad skeppets byggnad beträffar. Det internationella intresset för Wasas bevarade skeppskonstruktion är stort, ty skeppet är ett oersättligt jämförelsematerial, som ger möjligheter till kunskaper vid en rekonstruktion av liknande skepp.

Byråingenjör Eva-Maria Stolth berättade om arbetet med uppmätningen av Wasa. Målsättningen är att dokumentera skeppet i dess ursprungliga skick, från 1628. Intendent Hans Soop visade oss Wasas skulpturer innan vi alla försedda med hjälmar embarkede Wasa.

Under kursens gång fick vi forskare en inblick i andra länders marin- arkeologiska förhållanden. En sentida viking, Gudmundur Ólafsson, chefen för den arkeologiska avdelningen på Islands Nationalmuseum i Reykjavik berättade att det ej finns marin- arkeologisk utbildning på Island utan studenterna är hänvisade till studier utomlands. Själv har han studerat arkeologi i Uppsala.

Vid landutgrävningar på Island har man funnit båtgravar där dock nit-

arna var det enda som fanns kvar av båtarna. Inga försök till rekonstruktion av dem har gjorts.

En holländsk ostindie-farare, förlist 1667, ligger enligt observationer, nerborrad i sanden på 10-15 meters djup vid Islands sydöstra kust.

På den sydvästra kusten ligger det svenska örlogsskeppet Göteborg, som förliste 1718 och sjönk djupt ner i sandbotten. Skeppet har ännu ej spårats, men är belagt i skrivna källor.

Flera fiskebåtar, bl a en kutter från 1800-talet och tre fiskebåtar från 1900-talet är dokumenterade av den arkeologiska avdelningen på Island.

Allmogefarkosterna i Sverige dokumenteras ofta av etnologiska institutioner. Peter Skanse, som arbetar med detta, föreläste om metoder som används vid uppmätning och avritning av sådana båtar. Det undersökningsarbetet ligger nära och har stora likheter med skeppsarkeologiska undersökningar.

En holländsk ostindie-farare, benämnd Amsterdam, förliste 1749 på resa från Textel i Holland till Batavia på Java. I Engelska kanalen utsattes skeppet för en storm, förlorade sitt roder och drev upp på stranden i Hastings i England. 385 passagerare och besättningsmän överlevde. Man räddade alla kistor som innehöll silver, men skrovet och den övriga lasten sjönk och försvann djupt ner i sanden. Det 46 meter långa skeppet är en av de bäst bevarade ostindie-fararna i vår tid.

Skeppet är intakt ända upp till andra kanondäck. En utgrävning pågår nu i samarbete mellan holländska och engelska marinarkeologer. Holländarna vill, under ledning av projektledaren J. Gawronski, gräva ut skeppet och föra det till Holland. Den engelske projektledaren Jon Adams, som vid forskarkursen bl a undervisade oss i dokumentationsteknik under vatten, presenterade också nästa års arbetsprogram. I första hand kommer undre kanondäcket att grävas ut, skeppskrovet att dokumenteras och samtidigt förstärkas.

Under vikinga-och tidig medeltid sänktes skepp i trånga sund som spärrar mot fiendens invasioner. Detta hände i Roskildefjorden i Danmark och i Foteviken i Skåne. Senare sänktes större krigs-och handelsfartyg, som ansågs vara för dyra att reparera. I Oxdjupet, utanför Waxholm sänktes flera utrangerade skepp under 1600-talet.

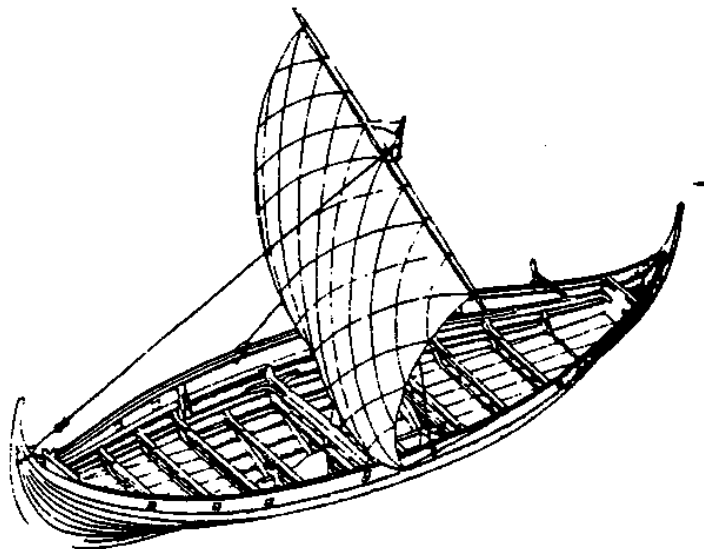
Nio skeppsvrak i Yorktown i Virginia sänktes som kustförsvar och

spärr 1781 av den brittiske generalen och lorden Charles Cornwallis. Den amerikanska revolutionens sista batalj mot britterna utkämpades här i oktober detta år. Alla skepp har identifierats och det bäst bevarade är ett brittiskt transportskepp. Vid utgrävningen uppfördes en kofferdam kring skeppet för att ge bättre sikt under dokumentationen.

Ett annat sätt att kassera ett fartyg har varit att använda det som underlag för fyllnadsmaterial. John O Sands, curator of collections vid Mariners'Museum i Newport News i Virginia, berättade om ett 27 meter långt handelskepp, det s k Ronsen-skeppet från mitten av 1700-talet, som hittades i New Yorks hamn, vid planeringen av en ny byggnad. En omfattande utgrävning ägde rum och skeppets förparti togs till vara för att konserveras och ställas ut i Mariners'Museum.

Britt-Marie Petersen
Stockholms Universitet

Gunilla Norberg
Uppsala Universitet



Rekonstruktion av det lilla handelskeppet, Skuldelev 3 från Vikingatiden. Vikingaskeppshallen i Roskilde.