

KRONHOLMS- KOGGEN

-UNDERSÖKNINGSRESULTAT OCH TOLKNINGSMÖJLIGHETER

Mitt bland
svingande
gutegolfare
vid Kronholmen
på Gotland
har ett koggskepp
från tidigt
1200-tal
nyligen
påträffats.
Vraket är
intressant som
skeppskonstruktion
men också med
tanke på den
speciella
fyndplatsen.

Författare:
Johan Rönnby
RAÄ UV

VRAKETS KONSTRUKTION

Fyndet av det medeltida vraket gjordes i augusti 1995 vid schaktningsarbeten på Kronholmens golfbana. Platsen ligger vid kusten på mellersta Gotlands västsida. När en bevattningsdamm skulle utvidgas kom det i strandkanten fram en kölstock, några bordplankor och en del av en stäv. Då det fanns en uppenbar risk att den blottlagda lämningen skulle förstöras har Riksantikvarieämbetet, UV Visby, på uppdrag av Länsstyrelsen i Gotlands län, utfört en förundersökning av skeppsvraket. Denna undersökning syftade till att försöka konstatera skeppstyp och ålder, utvärdera lämningens vetenskapliga potential och tillsvidare skydda vraket från ytterligare förstöring.

Skeppslämningen vid Kronholmen visade sig vid undersökningen bestå av en i sand begravd skrovbotten. För att erhålla skeppsteknisk information togs med hjälp av grävmaskin upp tre provschakt. Kölstockens längd kunde då bestämmas till 12 m, vilket innebär att det ursprungliga skeppet stäv till stäv bör ha varit drygt 15 m

långt. Hur brett fartyget en gång varit var vid undersökningen svårt att exakt avgöra. Slaget, det vill säga övergången skeppsbotten-skrovsida, var inte tydligt urskilningsbart i de upptagna schakten. En grov uppskattning är dock att bredden bör ha varit cirka 4,5-5 m. Detta innebär att skeppet har haft ett längd-bredd förhållande om nästan 3:1. Alltså ett fartyg med en lådaktig och inte särskilt smäcker skrovform.

Skeppsbotten är platt och lagd på kravell. På var sida om kölen ligger idag tre välbevarade bordgångar. Tätningen mellan bordplankorna är gjord med mossor. På utsidan av drevet finns fragmentariska trärester. Detta trä är förmodligen från långsgående smala lister som placerats över näten. Längs skarven mellan bordgångarna observerades också spår av korroderat järn som kan vara lämningar efter krampor för listernas fastsättning.

Den bevarade stävdelen reser sig upp från kölen i en skarp rak vinkel. Laskar i bordplankorna indikerar att det är förstäven. Akterstävans förefaller att saknas. Rakt akter om skeppet ligger dock ett kraftigt timmer med något som ser ut som



Utdrag ur Blå kartan, 1:100 000, visande koggens fyndplats vid Kronholmen på Gotlands västsida.

rester av ett genomgående hål. Möjligtvis kan det vara ett roder med hål för en rorkult.

DATERING OCH FYND

I samband med undersökningarna har tre prover tagits för ¹⁴C-analys samt ett för dendrodatering. Två av ¹⁴C-proverna är analyserade. Det första provet togs strax bakom förstaven och utgjordes av mossa från drevningen mellan sandbordet och kölen. Den kalibrerade dateringen av denna är AD 1223 (Ua 7272). Det andra provet utgjordes av en benbit. Den kalibrerade dateringen av denna är AD 1253 (Ua 7387). En trolig tidpunkt för skeppets övergivande i sundet innanför Kronholmen är med hänvisning till dessa prover första hälften/mitten av 1200 talet. Att skeppet skall dateras till denna period överensstämmer också typologiskt med de slutsatser man kan dra utifrån byggnadstekniken.

Ett försök att dendrodatera ett av borden gav inget entydigt resultat. Ekplankan har växt på en plats med mager och troligen grund förna där torkperioden påverkat tillväxten. Plankan är tangentiell

urtagen ur ekstocken vilket är en indikation på att bordet sågats. På provet finns dock överraskande också spår av huggning (brev från Alf Bråthen).

De fynd som påträffades vid förundersökningen utgjordes av ben samt några oidentifierade järnklumpar. Benmaterialet har osteologiskt analyserats av Helena Hedelin vid RAÄ UV Stockholm. Ben från två arter påträffades i materialet, nötkreatur samt får/get. Samtliga ben hör till djurkroppens köttrika delar och räknas till det så kallade matavfallet. Det innebär att benen är rester efter matprodukter till skillnad från slaktavfallet som kasserades vid slakten eller som sparades för att användas för t ex benhantverk.

I schakten påträffades också sten som förmodligen utgjort barlast. Stenarna var i huvudsak av granit men även enstaka kalkstenar förekom.

Ur det tunna kulturlagret ovanpå ett spant midskepps togs ett prov för makrofossilanalys. Ytterligare ett prov togs från ett våghål. Analysen av materialet gav ett relativt magert resultat. I proverna påträffades endast kransalger, characeer.

Närvaron av dessa i provet kan tolkas som att skeppet efter övergivandet låg sjunket på botten och var täckt av vatten (muntligt Häkan Ranheden, UV Stockholm).

I samband med undersökningen medverkade konservatorn Charlotte Björdal, forskare vid institutionen för virkeslära vid Sveriges lantbruksuniversitet. Åtta träprover från vraket insamlades för att ingå i ett forskningsprojekt kring mikrobiella angrepp på arkeologiskt trä.

Vedartsanalysen av materialet visar att bordplankor och kölsvin är av ek. Överraskande är dock att bottenstockarna och även det stora trästycket akter om skeppet, "rodret", är av fur. Att de kraftiga bottenstockarna som är en vital del av skrovet inte är av ek är en avvikelse mot andra koggfynd. Preliminära resultat avseende nedbrytningen visar att eken är betydligt bättre bevarad än furun.

FYNDPLATSEN

Vraket är idag åter övertäckt. Inför eventuella fortsatta undersökningar av vraket är självklart en diskussion om skeppets vetenskapliga värde av avgörande betydelse. I det sammanhanget är fyndplatsen av stort intresse.

Runt Kronholmen finns ett rikt arkeologiskt källmaterial avseende sjöfart och hamnaktiviteter under sen järnålder och medeltid. Vid den närliggande Paviken undersökte Per Lundström på 1970-talet en hantverks- och varuutbytesplats. Den intensiva verksamheten som bland annat inbegrep båtbyggeri verkar ha pågått från 700-talet till slutet av 900-talet (Lundström 1981). Pavikens roll och vem som stod bakom verksamheten är omdiskuterat. Bland annat har det föreslagits att platsen kontrollerades av en lokal storman (Carlsson 1993).

Sydost om Pavikens utlopp i havet ligger Västergarn med den halvmåneformade vallanläggningen. När den märkliga nästan en kilometer långa vallen anlades, och vad som skulle skyddas innanför den, är till stora delar fortfarande en gåta. Dateringsmässigt brukar dock Västergarnanläggningen anses tillhöra ett senare skede än aktiviteterna vid Paviken. Några ¹⁴C-prover ger även indikation på att vallen anlades under tidig medeltid (se Lundström 1981:29, Manneke 1983:70-71).

Författare:
Johan Rönnby
RAÄ UV

I anslutning till vallen ligger också Västergarns sockenkyrka, grunden till en romansk kyrka samt rester av en kastal. I flera historiska källor omtalas Västergarn som en hamnplats. Det äldsta exemplet som antagits syfta på Västergarn är från Saxos Historia Danica. I texten som nedskrevs i början av 1200-talet berättas att gotlänningarna i samband med slaget vid Brävalla skulle ha förenat sin flotta med svearna "in portu, cui Garnum nomen". På 1600- och 1700-talen är Västergarn angiven som en hamnplats, om än av mindre betydelse (Lundström 1981:18-19).

Kulturgeografen Dan Carlsson har i samband med en arkeologisk utredning gjort en omsorgsfull kulturlandskapsanalys över området vid Kronholmen (Carlsson 1990). Han pekar där bland annat på att Kronholmen under vikingatid och medeltid var en friliggande ö. Det påträffade skeppsvraket ligger mitt i det sund som då i nord-sydlig riktning gick mellan Bibosviken

sigill utgjorde länge den enda definitionen på hur en kogg skulle se ut. I samband med fyndet av Bremerkoggen i början av 1960-talet kunde dock för första gången en omfattande byggnadsteknisk analys göras av vad som ansågs vara en kogg.

Om de tekniska detaljer som då definierades som typiska för en kogg helt överensstämmer med uppfattningen under medeltiden kan självklart ifrågasättas. De skepp som vi med en marinarknologisk definition idag kallar koggar har dock en konstruktion som på flera punkter avviker från nordiska klinkbyggda båtar. Utmärkande för "koggen" har sagts vara den lådaktiga och fyrkantiga skrovformen, drevningen av mossa, sammanfogningen med omböjda spikar samt de raka stävorna (se Reinder 1985, Westerdahl 1989:48-49).

En annan detalj, och kanske det mest avvikande draget hos koggarna jämfört med andra medeltida nordeuropeiska skepp, är den platta

botten med tung last. Skepp med lådaktig form, platt botten och kraftig spanning passar för just dessa behov. Skeppsbilderna på bland annat Hedebymynten från 900-talet har antagits föreställa sådana "protokoggar". När det under 1100- och 1200-talen skedde en tysk expansion längs östersjökusten skall koggtraditionen ha fått utgöra grunden för skeppsbyggeriet i de nygrundade stadssamhällena (se tex Crumlin-Pedersen 1965, 1983, Ellmers 1972).

TIDIGARE FYND

En sammanställning av de daterade fynd av medeltida båtar som gjorts i Nordeuropa visar att en knapp tredjedel av vraken är koggar utifrån den gängse definitionen. Sammanlagt har ett 20-tal mer eller mindre välbevarande fartyg av koggtyp påträffats (Westerdahl 1989:51).

De flesta av dessa fynd har gjorts längs Nederländernas flacka kust

KRONHOLMSKOGGEN

FORTS. FRÅN 5

och Pavikens utlopp. Detta sund bör ha utgjort en bra och skyddad ankringsplats.

Carlsson har genom fältarbete och arkivgenomgångar lokaliserat pålningar, strandskoningar och höga fosfatvärden i anslutning till "Kronholmssundet". Dessa lämningar kan tolkas som rester av en relativt omfattande hamnanläggning. Dendrodateringar visar att byggnation på platsen senast inleddes i mitten av 1000-talet (Carlsson 1990:12).

KOGGENS URSPRUNG OCH KONSTRUKTION

Vraket i det gamla sundet innanför Kronholmen har flera av de drag som brukar räknas som kriterier på ett skepp av koggtyp. I medeltida dokument omtalas ofta skepp som kallas för koggar. Ett tidigt exempel med gotlandsanknytning är från Henrik av Lettlands krönika där det berättas om hur koggar sänds med livsmedel från Gotland 1206. I samma text går det också att läsa om hur biskop Albert av Riga år 1210 ombord på en kogg blir attackerad av kuriska sjörövare (se Yrwing 1989:152).

De medeltida hansestädernas

kravellbyggda botten. Tekniken att lägga borden kant i kant istället för att låta de överlappa varandra brukar i skeppsbyggnadsteknisk litteratur förknippas med de förändringar som skedde först i slutet av medeltiden (jfr Hasslöf 1970). Koggskeppens bottenkonstruktion kan dock ses som exempel på att övergången till skelettbyggda kravellfartyg inte alls var så snabb och dramatisk som det ofta sagts.

Ursprunget till koggskeppet har varit omdebatterat. Tidigare ansågs skeppstypen ofta som en helt ny uppfinning förbunden med de hanseatiska städerna. De arkeologiska studierna av byggnadstekniken har emellertid lett till att man idag vanligtvis hävdar att koggskeppet som byggnadstyp har rötterna i äldre centraleuropeiskt skeppsbyggeri.

Traditionen med plattbottnade och rakstävade fartyg för framförallt flodtrafik vidareutvecklades i slutet av järnåldern av båtbyggare längs den frisiska atlantkusten. Ett problem för sjöfarten längs nordsjökusten var tidvattnet vid de långgrunda stränderna och flodmynningarna. Det behövdes därför skepp som förutom att kunna segla på öppna havet även kunde stå på

(se Reinder 1985). I Sverige har fyra koggar tidigare påträffats. Två av dessa har hittats på platser där en intensiv sjöfartsaktivitet under medeltiden är väl känd, nämligen vid Helgeandsholmen i Stockholm samt utanför Skanör-Falsterbo. Båda dessa koggar är daterade till 1300-talet. De två andra är daterade till 1200-talet och är påträffade vid Mollösund och Oskarshamn. I fallet med koggen från Mollösund på västkusten förefaller det vara ett skepp som övergivits i en grund vik. När det gäller Oskarshamnskoggen, som är daterad till mitten av 1200-talet, har Carl Olof Cederlund framfört en hypotes om att förlisningsplatsen vid Bossholmen möjligtvis är en okänd tidig-medeltida hamnplats (Cederlund 1988). Den tänkta hamnens funktion och relation till ett växande Kalmar skulle i så fall kunna vara av intresse när förhållandet mellan Kronholmskoggens fyndplats och staden Visby diskuteras (se nedan).

Antalet koggfynd i förhållande till det totala antalet fynd av medeltida båtar visar att koggen var viktig men långt ifrån dominerande. Såväl Slottfjärdsundersökningen i Kalmar som utgrävningarna på Helgeandsholmen visade

Författare:
Johan Rönby
RAÄ UV



istället på en mångfald av farkoster byggda för olika former av användning (se Åkerlund 1953, Varenius 1989).

Även om det finns undantag kan man dock konstatera att koggar generellt är större och lastdrygare jämfört med de flesta "nordiska" klinkbyggda båtar. I det avseendet stod koggskeppen för någonting nytt på östersjön under tidig medeltid.

"DEN MEDELTIDA KOGGEN"

Koggen har i historieskrivningen en alldeles särskild ställning som medeltidens skepp. Koggskeppet har på sätt och vis ofta fått symbolisera det nya, handelsinriktade, medeltida samhället. De vilda vikingatågen upphörde och städernas borgare började istället frakta handelsvaror i tunga bukiga och effektiva lastfartyg.

Detta är självklart en förenklad schablonbild av såväl medeltiden som det medeltida skeppsbygget. Framhävandet av koggen handlar förmodligen inte bara om beundran av byggnadstekniken utan har även andra orsaker. Ett skäl bör vara en tidigare tyskinfluerad historieforskning där Hansans betydelse

och storhet gärna påtalades (se Cederlund 1995).

En vision av skickliga koggburna medeltida entreprenörer är också i linje med en traditionell marknads-ekonomisk historieskrivning. Rötterna till 1900-talets ekonomiska system kan genom en sådan historiebild visas ha medeltida ursprung (jfr Nyström 1974).

En historisk argumentation i vilken koggar spelat roll har även använts under 1990-talet när europeisk integration debatterats. Bilden av den framgångsrika Hansan och dess skepp har då varit ett vanligt sätt att propagera för fördelarna med ekonomiskt samarbete bortom nationalstaternas trånga ramar.

För en modern arkeologisk koggforskning är det angeläget att frigöra sig från en historisk schablonbild av koggen som köpmännens framgångsrika långtradare. Men det är även viktigt att inte falla in i en teknisk evolutionistisk marinarkeologisk forskningstradition där koggen växer fram nit för nit, plank för plank under 1000 år. En angelägen och kritisk koggforskning bör handla om att granska skeppet i den medeltida kontext där det skapades och användes.

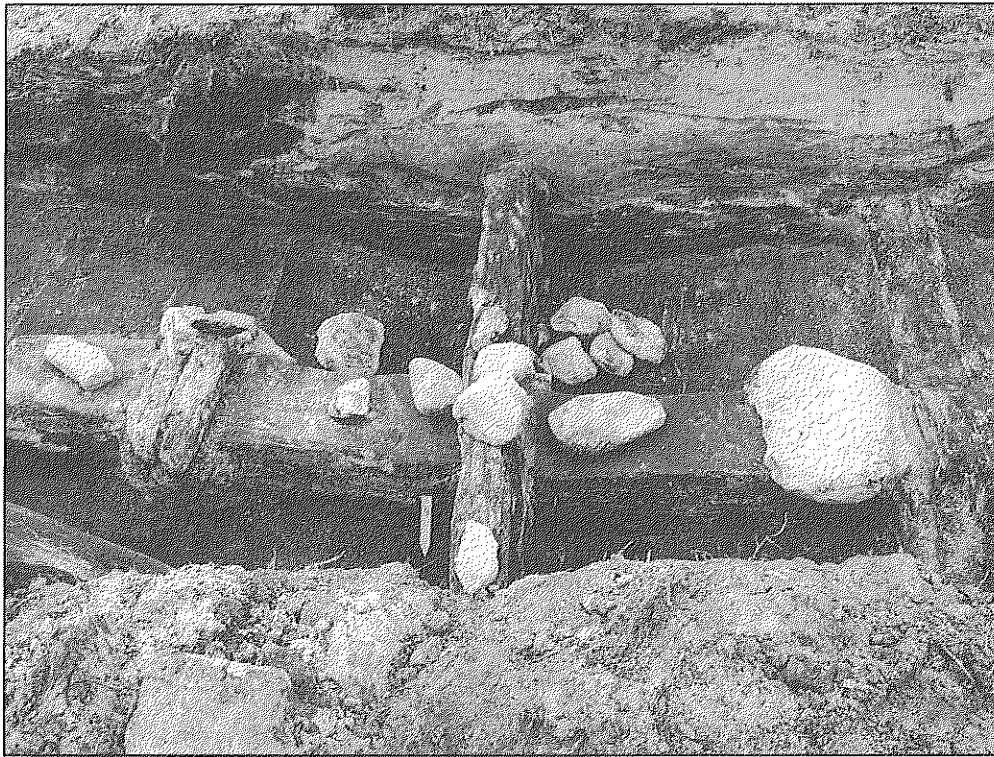
Vraket påträffades i kanten av en nygrävd bevattningsdamm. Grävmaskinen blottade vid upptäckten en bit av skeppets förparti
Foto:
Peter Manneke,
UV-Visby

KOGGEN VID KRONHOLMEN

Som en av relativt få undersökta koggar är Kronholmskoggen intressant. Även om de fartyg vi idag kallar koggar har vissa gemensamma grunddrag så varierar såväl byggnadsteknik som storlek mellan olika fynd. Det finns till exempel stora skillnader mellan den långsmala öppna Kollerupskoggen och den stora kastellöverbyggda Bremerkoggen (se Anderson 1983). Utifrån en väldokumenterad Kronholmskogg kan därför olika byggnadsdrag hos vraket jämföras med andra fynd och relateras till det medeltida samhällets behov och förändring.

En diskussion där koggen jämförs med "nordiska" klinkbyggda fartyg visar på behovet av att ha skilda båttyper för olika former av sjöfart. Kanske kan man tala om ett "stort båtbyggeri" kontra ett "litet båtbyggeri" där koggarna representerade det stora (jfr Varenius 1989:70-73). Avvikelserna mellan nordiskt och tyskt båtbyggeri handlar inte heller bara om skilda praktiska behov, utan också om olika attityder till skepp under tidig medeltid (Rönnyby&Adams

Författare:
Johan Rönnyby
RAÅ UV



Midskepps togs ett smalt schakt upp. Skeppsbotten är platt och lagd på kravell

Foto: Peter Manneke, UV-Visby

REFERENSER

- Anderson, P. K.* Kollerupskoggen. Museet for Thy og Vester. Hanherred. 1983.
- Carlsson, A.* Valve in the parish of Eskelhem, Gotland - a chieftain farm controlling the Paviken harbour. PACT 38. 1993.
- Carlsson, D.* Arkeologisk utredning Kronholmen, Västergarn socken, Gotland. IKOS. 1990.
- Cederlund, C O.* Låg Oskarshamnsgoggen i en medeltida storhamn? Populär arkeologi årg 4 nr 7. 1988.
- Cederlund, C O.* Vad är marinarkologi? En studie av ideologiska och symboliska tendenser i svensk marinarkologi- byggd på litteratur publicerad 1986-1990. META nr 2. 1995.
- Crumlin-Pedersen, O.* Cog-Kogge-Caag. Traek af en frisisk skibstypes historie. i: Handels och Sjöfartsmuseet på Kronborg, Årborg. 1965.
- Crumlin-Pedersen, O.* From viking ships to hanseatic cogs. Third Paul Johnstone memorial lecture no 4. National maritime museum. London. 1983.
- Ellmers, D.* Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Kiel. 1972.
- Hasslöf, O.* Huvudlinjer i skeppbyggnadskonstens teknologi. Sömand, fisker, skip och vaerft. 1970.

KRONHOLMSKOGGEN

FORTS. FRÅN 7

1994:27 31 jfr Varenius 1992).

Intressant är att det finns enstaka fynd som är svåra att typmässigt bestämma och som tycks förena nordiskt och nordkontinentalt båtbyggeri (se Åkerlund 1953:51). Kanske kan man se dessa vrak som exempel på hur den medeltida samhällsförändringen med tiden innebar minskade skillnader mellan det skandinaviska och det nordtyska. Kronholmskoggens förhållandevis glesa spankning och det faktum att bottenstockarna är av furu kanske skall ses i ett sådant sammanhang. Kan den rent av vara byggd på Gotland? Att försöka faställa skeppets byggplats och var den hörde hemma är en angelägen uppgift vid en eventuell fortsatt undersökning.

Av största betydelse för en arkeologisk tolkning av Kronholmskoggen är också platsen för fyndet. Uppgifter om hamnanläggningar i det gamla sundet och närheten till Paviken och Västergarn gör att upptäckten av vraket berör allmänna frågeställningar om handel och sjöfart på Gotland under tidig medeltid. Av speciellt intresse i anslutning till just en kogg och dess hemmahörighet är



Hansestädernas sigillbilder utgjorde länge det enda underlaget för hur en kogg skulle se ut. Från vänster: Elbing 1242, Wismar 1256 och Stralsund 1265 (ur Varenius 1992)



800-tals mynt från Hedeby med rakstävade skepp. Kanske var dessa byggnadsmässigt föregångare till medeltidens koggar (ur Varenius 1992)

Författare:
Johan Rönby
RAÅ UV

då också diskussionen om det tyska inflytandet på ön under denna period (jfr Yrwing 1986, 1989).

Vem stod bakom, organiserade och bedrev varuutbytet? Hur var förhållandet mellan tyska köpmän, "den gotländska kusten" och den allt mäktigare staden Visby? Hade kanske Västergarn under tidig medeltid en utveckling som var parallell med Visbys men som av någon anledning bröts under 1200-talet? (jfr Nylén 1994:45-46).

I dessa sammanhang kan fyndet av Kronholmskoggen tillföra ny information och stimulera till fördjupad forskning.

Lundström, P. De kommo vida. Vikingars hamn vid Paviken på Gotland. Uddevalla 1981.

Manneke, P. Gotlands fornborgar. Gutar och vikingar. SHM 1983.

Nylen, E. Östersjöskulturer. Alla östersjöns stränder. 1995.

Nyström, P. Historiskskrivningens dilemma och andra studier av Per Nyström. red. Forser, T. Kontrakurs. 1974.

Reinder, R. Cog finds from the Ijsselmeerpolders. Flevovericht nr 248. Lelystad. 1985.

Rönby, J. & Adams, J. Östersjöns sjunkna skepp. En marinarkologisk tidsresa. Tiden. 1994.

Rönby, J. & Zerpe, L. Kronholmskoggen. Rapport marinarkologisk förundersökning, Gotland, Västergarn sn, Kronholmen 2:1. Riksantikvarieämbetet UV Visby.

Varenius, B. Båtarna från Helgeandsholmen. Riksantikvarieämbetet rapport nr 3. 1989.

Varenius, B. Det nordiska skeppet. Stockholm studies in archaeology 10. Stockholm 1992.

Westerdahl, C. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. Arkiv för norrländsk hembygdsvetenskap XXIV 1988-89. Örnsköldsvik 1989.

Yrwing, H. Visby Hansestad på Gotland. Gidlunds. 1986.

Yrwing, H. En marinarkolog om den tidiga frisiska-tyska östersjöhandeln. Fornvännen nr 3. 1989.

Åkerlund, H. Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar. Sjöhistoriska samfundet i Stockholm. 1953.