

Bohuslän

Orusts v:a hd.

Käringön

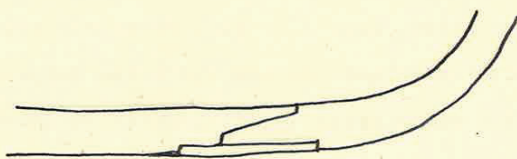
Båtfynd i hamnen 1936.

Under muddring för kajbyggnad vid ångbåtsbryggan på Käringön hade man i september 1936 ^{dräppt på} fått upp rester av ett fartyg. Efter underrättelse därom besöktes platsen. Man hade då fått upp ett stävkri, en stor del av en köl samt bitar av bord, som av mudderverket illa söndertrasats. Allt var av ek. Platsen för fyndet är den gamla båtstaden på ön, kallad Skeppeshamn, och den ligger på Käringöns östersida. För kajbygget hade man muddrat sig ned till ett djup av 3,6 m. och därvid, sedan man kommit genom ett lager av gyttja och ett annat av sand, i leran därunder stött på skeppsresterna.

Stävkriet (bild 1-5) är cirka 3 m. långt, varav omkring hälften kommer på stäven och andra hälften bildar kölens främsta del. Det har genom en långlask varit förenat med kölén och passar ihop med den funna delen av denna. Stäven har fyra trubbvinkligna, trappstegsformigt stigande urtagningar för bordhalsarna (bild 5). Dessa synas ha varit mycket breda, 30-35 cm, och låta förmoda, att endast vartannat bord nått fram till stäven. Konstruktionen skulle i så fall likna den på Åskekärrsbåten. I stävens urtagningar liksom i spinningarna på kölén finnas fyrkantiga hål fyllda med järnrost, vilket tyder på att borden medelst järnnaglar varit fästa vid stäv och köl. Av urtagningarna att döma (bild 5-8 samt uppmättningsritning) har första bordgången stått ganska rak, vilket i viss mån även varit fallet med den andra, medan den tredje och framförallt den fjärde legat starkt och buktats mycket, så att båten måste förmodas ha haft fylliga bogar. I höjd med tredje bordgången var ett hål borrat rakt genom stäven. Övre ändan av densamma vittnar om att den brutits av och sålunda ursprungligen varit längre. Jmfr. foto och uppmättningsritning.

Kölen (bild 9-12) består av ett ursprungligen fyrkantigt költrä 20x22 cm. med snedurtagningar, spinning (se bild 13), i överkanterna för första bordgången. Den bevarade biten är 716 cm. lång vadan den upptagna kölbitens totala längd, när stävkriet tillfogas, är något över 8 m. Dessa två ha varit fogade till varandra medelst en långlask (se bild 5, 6, 13 och uppmättningsritning), vars underända synes ha varit skyddad av en

infälld väl meterlång bräda på sätt som vidstående schematiska skiss antyder.



Lasken har hållits samman av ^{dymplingar} ~~fjåre~~ bindningar, av vilka den ~~lär~~ ^{lär} finns kvar i sitt ~~hål~~ ^{hål} medan den ~~entire~~ ^{entire} helt är borta. Kølbiten är i sin akterända tvärt avbrutnen på ett ställe, där en fyrkantig urtagning 7x12x12 cm. starkt försvagat den (se bild 16-18). I denna urtagning sitter 3 cm. från överkanten tvärs igenom kölen en tränegel, varjämte spår synes av en annan. Medan framändan av kölen har sin ursprungliga form relativt väl bevarad, är den mot akterändan mycket starkt sliten och har på ett ställe fått ett brett och djupt skavsår, tydligen genom nötning mot sten. Timmerstyckenas läge talade för att båten legat med aktern upp mot bergslänten och sålunda sjunkit med fören ned i djupet.

Borden hade av mudderverkets skopor så gott som malts sönder, vadan de tillvaratagna största bitarna endast kunna ge föga besked. En av dem bär emellertid så pass tydliga spår av ett sågblads arbete, (se bild 19) att man därav ej blott kan dra slutsatsen, att det varit sågat, utan även torde vara berättigat förmoda, att det varit sågat med någon sorts mekaniskt verkande såg, exempelvis en nickesåg. Ett med handkraft drivet verktyg t. ex. en kransåg skulle ej ha efterlämnat så precist parallella spår. Detta är av största betydelse för fyndets datering. En del bordbitar hade spår, som talade för att fyrkantiga nitbrickor av järn använts.

I kölens spunnigar fanns rester av tättningsmedel kvar, vilka stadskemisten dr. Karl Almström analyserat och funnit vara nöttägel, impregnerat med fett och trätjära.

Förutom dessa skeppsrester, hade under muddringen i Skeppershamn en mängd rundtimmer av fur framkommit. En del kortare längder voro tydligen rester av stora brokar. Andra stockar voro längre och förmodligen rester av de magasin, som byggdes här under 1700-talet av det ~~Arf~~ ^{Arf} Edssonska fiskeribolaget.

För fyndets datering finnas tvenne hållpunkter. Spåren efter sågblad i borden göra, att man får en gräns bakåt, som knappast går att överskrida. En liknande gräns framåt ger det förhållandet, att batrester-

na enligt uppgift påträffades djupare ned än furuvirket, som måste ha tillhört de Arfwedssonska bryggorna, vilka uppfördes på 1740-talet. Någon annan liknande anläggning ~~Kvilling~~ är icke känd på denna plats. Ekvirket i båtresterna var anfränt och skamfilat, medan furustockarna inte visade något som helst spår till röta, Detta talar för, att eken legat i bottenlagren betydligt mycket längre än furuvirket.

När mekaniskt verkande sågar först kommo i bruk i Bohuslän har jag tyvärr ej kunnat finna bestämda uppgifter om. Styffe och Hildebrand ha funnit uppgifter om sågkvarnar i Mellansverige vid 1400-talets mitt. Från Bohuslän utfördes under medeltiden mycket virke, varför förekomsten av dylika sågar där kan antagas vara minst lika tidig som i Mellansverige. På kontinenten ha de väl varit i bruk åtminstone något århundrade tidigare. Huruvida Karingöbåten blivit byggd i Bohuslän, eller om det varit en båt från kontinenten, som blivit vrak här finnes inga möjligheter att avgöra. Konstruktionsdetaljerna inom båtbyggeriet synas i stor utsträckning vara föga tidsbundna. De äro dessutom ännu mycket litet kända, och kunna därför icke ge några hållpunkter för ett fynds tidsfästning. Av det man tillsvidare känner till om båtkonstruktioner är man ju eljest böjd att beteckna den med trappstegsformade urtagningar för bordhalsarna försedda stäven såsom en ålderdomlig företeelse.

Göteborg i september 1936.

Olof Kaulf.