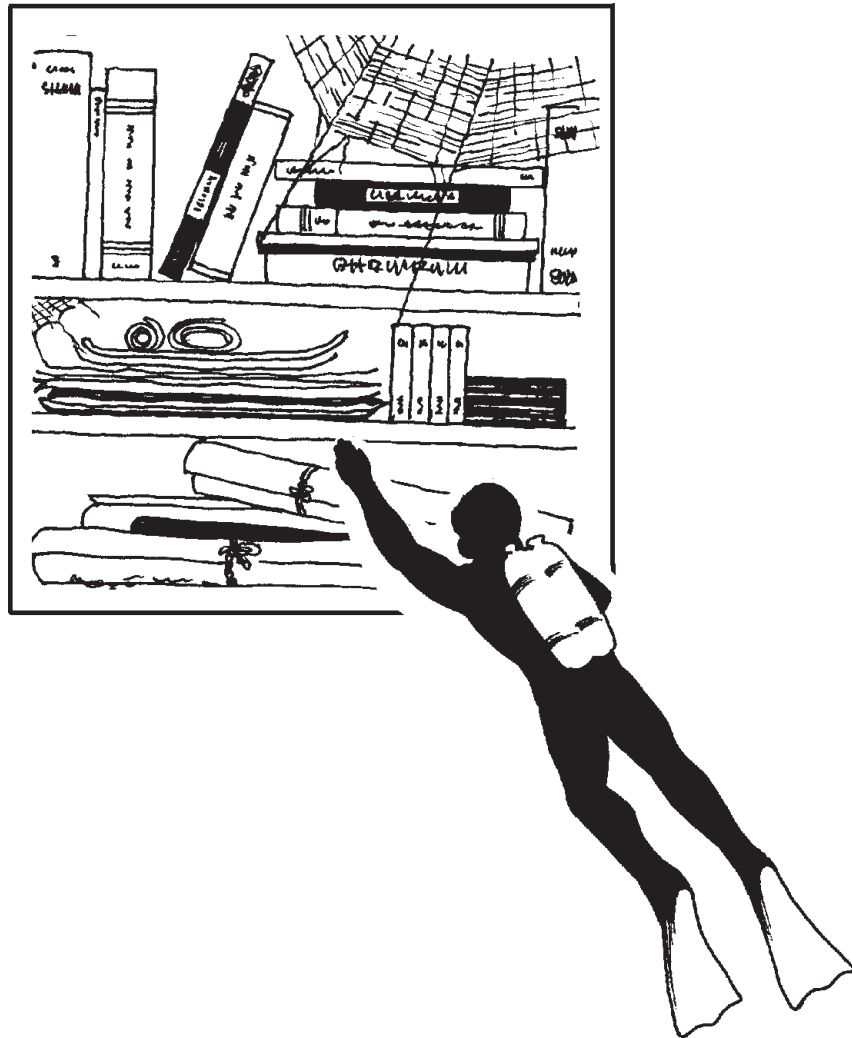
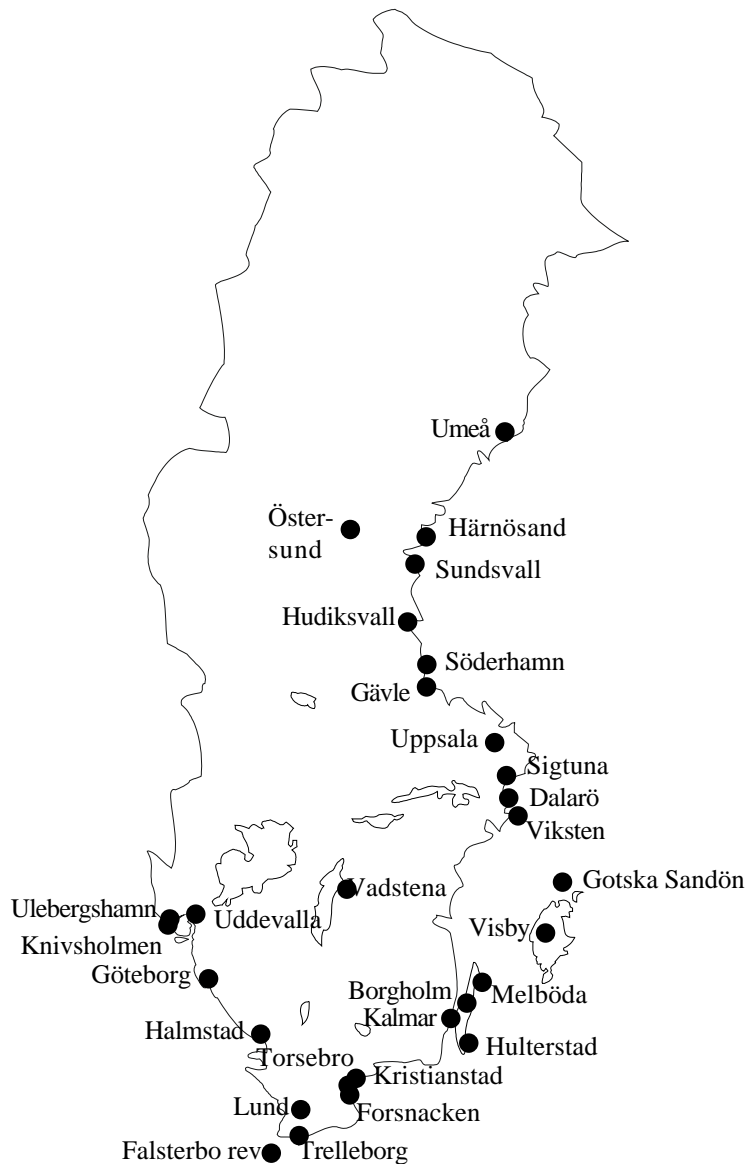




Stiftelsen Fotevikens Maritima Centrum

Arkivforskning





©Fotevikens Maritima Centrum
Foteviken 1996

Projektledare
Björn M Jakobsen

Redaktörer
Mona Ahlm/Sven Rosborn

Vetenskaplig granskning
Christer Westerdahl

Häftesansvarig
Anders Bunse

Redaktion
Harry Alopaeus
Anders Bunse
Johann Ingolfsson
Björn M Jakobsen
Marcus Nilsson
Staffan O'Bar
Christer Westerdahl

Omslagsbild
Gunilla Söderbom

Originalmontering
Ann-Louise Ramberg Nilsson

Extern medverkan
Bengt Grisell
Anders Ödman

Arkivforskning



Ett sätt att leta efter information om arkeologiska lämningar är att söka i arkiv. Den information man kan få fram från arkivstudier kan ha flera fördelar. Får man fram intressanta uppgifter kan dessa leda till att en eller flera lämningar kan lokaliseras och identifieras närmare. Man kan inleda en undersökning med att leta i arkiven och utifrån det material man får fram planera vidare vad som ska göras och hur. Ett annat sätt att arbeta på är att börja med fältundersökningar och samtidigt eller i ett senare skede gå till arkiven för att ta reda på om det finns fler uppgifter att ta fram om det objekt man är intresserad av. Materialet kan dels vara historiska dokument som berättar om ett område i stort, dels vara uppgifter om en fysisk lämning av något slag.

Att tolka historiskt material

Olika personers tolkningar av arkeologiskt material skiftar ofta. Tolkningarna har sitt ursprung i eller leder till teorier, tex om hur en plats blivit utnyttjad, under vilken tidsperiod och varför. Framgår det inte helt klart i ett skrivet material eller i ett otvetydigt fyndmaterial, kan det finnas utrymme för egna tolkningar. I vissa fall finns det en logisk förklaring och mer eller mindre klara belegg som gör att teorin håller, men så är det inte alltid.

Arkivforskning i kombination med egna iakttagelser i fält ligger bakom de teorier om Helgeån i Skåne som Anders Ödman presenterar här.

Landskapet som historiebok

Den svenske kungen Anund Jakob var tillsammans med den norske kungen Olav (Olav den Helige) på härtåg i Skåne år 1027. En bonde från Stångby gav sig över till London och kunde där berätta för Knut den store (kung över Danmark, England samt en del av svearnas rike) vad som hotade hans rike. Knut samlade en flotta och seglade österut över Nordsjön till Limfjorden och genom Öresund, in i Helgeån. På något sätt hade Olav och Anund blivit varnade och Olav hade byggt en damm inne i Helgeå. När Knuts skepp kom in i ån och närmade sig dammen lät Olav hastigt riva fördämningen så att en brusande ström drog med sig Knuts skepp. Trots denna nesa slutade konflikten med att Knut såg sig som segrare.

Platsen för denna händelse har diskuterats av forskare under de senaste 100 åren. Man har vanligtvis velat förlägga dammbygget till Helgeåns nedre lopp och har haft svårt att förstå hur Olav lyckades bygga en damm i det låglänta landskapet.

Vid Kristianstads belägring under Skånska kriget på 1670-talet försökte Dahlberg att bygga en liknande damm för att dränka staden men detta misslyckades just beroende på det flacka landskapet. Under senare år har professor Bo Gräslund presenterat en teori om att slaget inte alls stod i Skåne utan vid en liten å med namnet Helgeån i Uppland. Detta bygger bland annat på att man har påträffat mynt präglade i Sigtuna av Knut, segraren i slaget. Myntkännare ställer sig tvivlande till att Knut präglade mynt i Sigtuna och menar att förklaringen är en annan. Lokaliseringen till Uppland synes också märklig om man ser på ortnamnen i källmaterialet, vilket framför allt är av sagokaraktär.

Från skånsk sida har intresset för Helgeåslaget varit obetydligt under senare år men genom Gräslunds nya teori ansåg jag det vara värt en ny granskning. Med erfarenhet av strandförskjutningsstudier från Mälardistriktet och Blekingekusten applicerade jag 1000-talets havsnivå på Helgeåns nedre lopp. Havsyntans nivå uppskattas till att ha varit cirka en meter högre vid tiden för slaget, och först ett par mil in i ån, vid Torsebro, ligger åns yta på denna nivå. Åns nedre lopp har påverkats drastiskt av sanddynsvandringar un-



De teoretiska antaganden om ett brofäste över Helgeån vid Skeingeborg bekräftades och undersöktes av sportdykare. Foto Björn M Jakobsen.

der perioden 1300-1600-talet så hur inloppet såg ut och var det låg under 1000-talet är inte helt säkert. Man kan tänka sig en bred mynning till den fjord som slutade först uppe i Torsebro. Där finns åns första och största fall och där ligger en damm för Sydkrafts elturbiner. Platsen är mycket lämplig att dämna vid ett brant pass nära Forsnacken och en stor reservoar som i dag bildar Gummastorpasjön. Väster om Forsnacken finns stora plana ytor där man kan ha haft arbetsplats för timmermän och andra arbetare som tillverkade Olavs damm. Platsen är utmärkt med tanke på att bygga en damm men varför seglade Knut in i ån och hur kunde Olav förutse detta?

Runt Torsebro finns en tät järnåldersbygd med otaliga arkeologiska fynd. I ån nedströms fallet möts Göinge, Gårs och Villands härader och nedanför fallet på den östra stranden ligger en gård kallad Trelleborg. Trelleborg är ett känt begrepp i dansk vikingatidsforskning och de byggdes under Harald Blåtands tid som ett led i hans strävanden i att ena Danmark. Vid grävningar på platser med namnet Trelleborg har det visat sig att det inte alltid behöver röra sig om de stora ringvallsanläggningarna utan även om mindre borganläggningar. Namnet kan antas indikera en vikingatida borganläggning men tesen är ännu inte prövad genom flygfoto och grävningar. Detta kan vara den viktiga administrativa centralpunkt, långt inne i norra Skåne, dit man visste att Knut skulle bege sig.

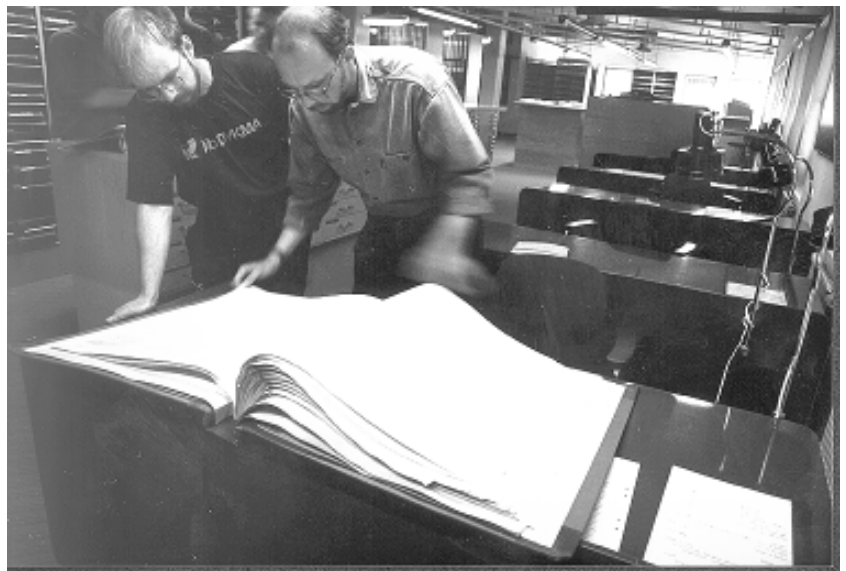
Att man under äldre tider har seglat in till Torsebro vet vi genom att dikningsmaskiner har fått uppskeppstimmer i åkrarna öster om ån och dessutom heter marken väster om ån Skiparyd. För att få en uppfattning om de marinarkeologiska möjligheterna på platsen genomfördes en första undersökning under sommaren 1993. Arbetet började ovanför Forsnacken i Gummastorpasjöns nedre del. Eftersom Sydkraft med jämna mellanrum rensar denna del av ån för att undvika skador på sin anläggning fann man inga vikingatida fynd. Vad som däremot påträffades var en slipad flintyx som-

minner om den tid då stenåldersmän-niskor hade ett gott laxfiske i forsen. Arbetet fortsatte nedanför fallet och här påträffades stora mängder timmer i strandbrinkarnas sediment. Sedimentväggen reste sig ett par meter rakt upp från botten och i alla lager påträffades såväl bearbetat som obearbetat timmer.

Denna preliminära besiktning visade att ett mycket stort arbete väntar. En omfattande marinarkeologisk undersökning i kombination med en dendrokronologisk datering av virket i de olika sedimentlagren måste göras för att finna resterna efter en vikingatida damm från 1027. I kombination med en undersökning av Trelleborgområdet kan detta bli en av Skånes största arkeologiska godbitar. Projektet är spännande och metoderna för att leda teserna i bevis är klara. Medel saknas ännu men så snart som tillfälle ges kommer arbetet till lands och under vatten att påbörjas.

Något om hur man söker på arkiv och vad man kan finna där

De verkliga skattkammarna för historien bakom vraken är arkiven. Här förvaras det skrivna källmaterialet i original. Här kommer man in i det



Genomgång av sjöförklarings- och förlisningsregister ger ofta kompletterande uppgifter i sökandet efter vrak. Foto Johann Ingolfsson.

material som få människor har sett, än mindre läst. Men det krävs att man både kan läsa och förstå materialet. Det är mycket tidskrävande. Om man bor långt ifrån de arkiv man vill besöka kan det vara klokt att först ägna några dagar åt att ta reda på vilket material man behöver. Därefter kontrollerar man om det är möjligt att låna materialet. Folkbiblioteket på den ort där man bor har i allmänhet inlåningsrätt från arkiven. På så sätt kan man sitta där och läsa igenom materialet under den tid biblioteket har öppet. En stor fördel är om man direkt kan överföra uppgifterna på tex en portabel dator. Första principen är att alltid först tala om källan, dvs var man finner den uppgift eller den text man skriver ned, så att den går att finna igen. Nackdelen med att arbeta på biblioteket är möjligen den, att man inte alltid kan få hjälp att tyda handskriften. Det kan man oftare få direkt på ett arkiv.

Ett arkiv är inte bara ett magasin. Materialet är medvetet insamlat och ordnat. På något sätt måste nedtecknade tankar och regler för denna insamling finnas dokumenterade. Det gäller bara att lokalisera de handledningar som finns. Arkivpersonalen är utbildad för att kunna sådant, även om den kan vara helt okunnig om innehållet i just det material man själv är intresserad av. Den är skyldig att hjälpa alla forskare, inte bara professionella sådana. Många gånger får man dock ha förståelse för att arkivfolk, speciellt på mycket stora arkiv, inte kan ägna hur mycket tid som helst åt den enskilde. Det gäller att få hjälp med att komma in i materialet. Sedan får man klara sig själv. När ett område är avbetat eller avfärdat (eftersom man inser att man inte finner det man letar efter) så får man be om hjälp igen. Man måste vara medveten om att det finns många olika sorters arkiv. Dessutom ligger de på olika platser. I sig är detta ett enormt område som kräver särskilda handböcker, tex de i *arkivkunskap*. Det är allmänna redogörelser för efter vilka principer arkiven är uppbyggda, och används mest vid utbildning av historiker och arkivfolk. De allmänt kända redovisningarna av historiska källor, tex L-A Norborg: *Källor till Sveriges historia 1968* och bibliografiska handböcker (över tryckt litteratur) är bra att känna till. Man måste skaffa introduktioner till varje arkiv på ort och ställe. På

de större arkiven finns tryckta broschyrer och handledningar. Annars kan personalen på respektive ställe hjälpa till.

Ursprungsprincipen

De arkiv som insamlats är oftast slutna samlingar från olika förvaltningar. För att känna till var ett visst material finns måste man lära sig något om förvaltningens historia. Det kan t ex hända, att man överför en viss typ av rapporter från ett ämbetsverk till ett annat. Ibland är det senare helt nyskapat. Men de äldre rapporterna finns kvar på det gamla ämbetsverkets arkiv. Man ska alltså söka *efter ursprungsprincipen*. De centrala arkiven innehåller alltså samlade delarkiv, tex Kommerskollegiums arkiv på Riksarkivet, Förvaltningen för sjöärendenas arkiv på Krigsarkivet. Krigsarkivet har även sjömätningarna och tidiga lotsrapporter eftersom lotsverket tidvis var militärt organiserad och en del av marinen /örlogsflottan. Detta gäller även t ex fyrfolkets rapporter, som kan vara mycket värdefulla.

Svenskt marinarkeologiskt register

Ett stort förarbete för att hjälpa bl a sportdykare och marinarkeologer är redan gjort på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Där förvaras ett stort register, som kallas Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA). Det är ett bearbetat och ordnat material med bas i bl a andra arkiv, alltså inte i sig ett egentligt arkiv. Det är alltså bara en början, och befriar en ingalunda från fortsatt arbete. Men det är en utmärkt start för den som aldrig har varit i kontakt med den här typen av material.

Man har t ex skrivit av tidningsnotiser (egentliga tidningar finns i Sverige från början av 1720-talet), dykerikompaniernas kvartalsberättelser 1745-1831 (i något fall 1692-1729), på Krigsarkivet, lotsstyrelsens underdåniga berättelser till kronan /Lsub/ i slutet av 1800-talet m m.

Basen i detta har blivit ett vrakregister och ett förlisningsregister, redovisade på kort. Det förra

omfattar ett tusental *faktiska* vrak (ett *arkeologiskt* material, om man så vill). Det andra registrerar namngivna skepp, som förlist på angivna platser. Där finns även fartyg utan namn lokaliserade till en viss plats (ett *historiskt* material). Man kan söka *på fartygsnamn, på geografisk ort och på årtal*. Förlisningar kan ibland



I SSHMs arkiv kan man få kompletterande uppgifter om det finns några vraklämningar i det område man tänkt undersöka. Foto Johann Ingolfsson.

förekomma i form av namn på fartygsvrak, som gått på auktion vid ett visst tillfälle, men i så fall anges ofta bara var auktionen ägde rum och i vilket distrikt. Auktionen kan ha ägt rum långt efter händelsen. För att förstå vad man kan finna här måste man känna till varifrån uppgifterna insamlats och vilket material som *inte* täckts av arbetet på SMA. Som exempel på tidningsuppgifternas ofullständighet kan nämnas förlisningarna på Gotska Sandön. 1801-28 fanns en eller två uppgifter i tidningarna. Annat material ger vid handen minst nio förlisningar, troligen flera.

Förvaltningen för sjöärenden

Ett material som inte finns i SMA är förlisningsrapporterna från Förvaltningen för sjöärenden (FSÄ), som inrapporterades länsvis efter rapporter (även från kronofogdar och länsmän) året efter händelserna. Dessa finns på Krigsarkivet. Ska man leta efter skonerten *Albion*, förlist 1838, ska man alltså titta på rapporten från 1839. Är det Falsterbo rev man är intresserad av får man gå genom rapporterna från Malmöhus län. Här rapporteras även, i ett och samma material, vad som hände med vraket, om det totalförliste, bärgades och/eller såldes på auktion. Det finns dock bara rapporter för vissa år (fjärde kvartalet 1833) till 1869 (obs med olika registrering E I a för åren 1833 till 1844, E I I b för åren 1845-1869). Här finns även fartygsnamn, men i de senare rapporterna från Lsub (ovan; lotsstyrelsen) finns bara skeppstypen, ursprungsort, samt last och destination: tex "galeas, från Söderhamn, på väg från West Hartlepool till Sandön med ballast" (samt t ex: "orsaken till grundstötningen var tjocka och strömsättning"). I Lsub står nästan aldrig om skeppet totalförliste eller bärgades.

Sjöförklaringar

Det mest detaljerade materialet när det gäller förlisningar är *sjöförklaringar*. Dessa är domstolsprotokoll som ingår i rådhusrätternas handlingar. Det är ett mycket omfattande material, som ingår i andra rättegångshandlingar. Det område som täcks av rådhusrätterna är i princip varje stads tullkammardistrikt eller handelsområde. Det är dock så att sjöförklaringar kunde göras i varje kuststad dit kapten och besättning kom efter förlisningen. I Gävles fall var det lika många förlisningar långt utanför området som i själva Gävledistriktet. Därför kan man alltså tänka sig att en ingående beskrivning av en förlisning i Gävle kunde hittas i rådhusarkivet i Stralsund. En i Halmstad kunde finnas i Raumo (Finland) eller i Hamburg. Det skulle därför vara av värde om man kunde få till stånd samarbete mellan arkivforskarna, i första hand i Norden.

Lokala arkiv

I städernas arkiv (som har hamnat på landsarkiven) kan man även finna uppgifter om förlisningar och om skeppsmätning av de fartyg som byggts inom stadens tullkammardistrikt. De olika sjömanshusens arkiv i varje kuststad kan ge ovärderliga uppgifter. Kustsocknarnas kyrkoarkiv kan rapportera om märkliga händelser, som förlisningar, liksom domböcker från tingsförhandlingar utanför städerna (från 1600-talet och framåt). De lägre instansernas arkiv, som tings- och häradsrätters, finns representerade på landsarkiven fram till en viss tidpunkt (1850 eller 1900), efter vilken de fortfarande förvaras lokalt i tingshusen. Auktionshandlingar kan också vara av stort intresse.

Skeppslistor, fribrev och mäthandlingar

När man ska finna uppgifter om vissa fartyg, som man känner namnet på, är *fribrev och fribrevshandlingar* på Kommerskollegiums arkiv (Riksarkivet) det klassiska materialet (Huvudarkivet, i vissa fall tillbaka till 1759, slutåret är 1891). Där finns även uppgifter om vissa förlisningar, oftast i samband med att fribrevet rapporteras som förlorat. De fartyg som försågs med fribrev (för att få tullfrihet i Sverige) var avsedda för utrikes sjöfart. Här saknas alltså de inrikes gående fartygen. Före 1759 får man lita till *Attester för sjöexpeditioner*, på Stockholms stadsarkiv, som går tillbaka till slutet av 1600-talet. Även stadsarkiven kan som nämnts innehålla värdefulla upplysningar. I Stockholms stadsarkiv finns också noggranna mätarebrev för tusentals fartyg, även de inrikes, men i gengäld bara de som besökte Stora Sjötullen (1779-1866).

Den tryckta *Svensk skeppslista* finns från 1837, men är inte komplett för varje år. År 1891 ersätter de alltså fribrevsdiarierna (ovan). Svenskt skeppsregister finns på Sjöfartsverket och är mera uttömmande.

För fartygsarkiven in i och ut ur Östersjön finns det enastående materialet från *Öresundstullarna* (från ca 1500 till 1857). Detta material har statis-

tiskt behandlats men måste studeras på ort och ställe (Rigsarkivet i Köpenhamn) om man skall identifiera vissa fartyg.

Öresundstullarna

Från mitten av 1400-talet och fram till 1857 har det i Danmark (Helsingör) förts register över all förbipasserande sjöfart. Registreringen gjordes i samband med att man krävde tull av fartyg som passerade genom Öresund. Det var dock endast de utländska skeppen som krävdes på tullavgift. Last, lastmängd, hemmahamn/land och var de var på väg tas upp i dessa handlingar. Från 1450 till och med 1600-talet har det passerat ca 6 000 skepp/år genom Öresund. Under 1700-talet passerade 8 000-9 000 skepp/år. I slutet av 1700-talet var antalet 10 000-12 000 skepp/år. Man upphörde med att kräva tull 1857.

Kartorna berättar

Lantmäterikartor

I sökandet efter en plats historia är gamla kartor till stor hjälp. Med hjälp av dessa kan man få en uppfattning om hur en bygd eller by varit



Tidiga kartor kan vara till god hjälp för att lokalisera platser som omnämns i äldre skrifter. Foto Johann Ingolfsson.

lokaliserad under en viss tidsperiod. Kartmaterialet går endast ett par hundra år tillbaka i tiden men man kan ändå få en uppfattning om hur ett område har utnyttjats. En del är sk skifteskartor. Dessa utfördes i slutet av 1700-talet och början av 1800-talet för att visa befolkningen vilket markområde som hörde till vem. Kartorna visar den förändring som ägde rum i början av 1800-talet. Ändringen innebar att varje gård fick ett sammanhängande stycke jord att bruka och att gårdarna flyttades ut från en bykärna till att ligga vid varje enskild markbit.

Jämför man dagens bebyggelse med dåtidens kartmaterial, kan man få reda på områden som redan då passade för bebyggelse och odling. Utdikning av ett område innebär stora förändringar i området. En plats som tidigare legat under vatten kan idag vara väl lämpad för både odling och bebyggelse. För att ta reda på sin egen bygds förflutna kan man ta hjälp av det kartmaterial som finns i trakten där man bor.

Det största samlade kartarkivet är Lantmäteriverkets i Gävle. En del finns även samlat lokalt, inom städer/kommuner, och regionalt, på länsstyrelsernas lantmäteriafdelningar. Vissa kartor, t ex de som inte är stadfasta av lantmäterimyndighet finns i lokala arkiv och inte på LMV. Har man tur kan t o m de enskilda byarnas "byakistor" (förvaras mest privat, men ibland på museer) innehålla unika kartor. Sverige har ett, även från internationell synpunkt, ovanligt välbevarat handritat kartmaterial från 1600-talets förra hälft och framåt. Dessa kartor är av stort intresse för studiet av kulturlandskapet, inte minst arkeologiskt. På arkivet får man hjälp med att hitta rätt bland alla deras kartor. Man berättar vilken *socken* man är intresserad av och får då materialet framplockat av personalen.

Eftersom arkivet i Gävle har kartmaterial över hela Sverige har man alltid möjlighet att på något sätt få tag i det material som man söker. Varje större stad har någon typ av arkiv där det lokala materialet förvaras. I de flesta fall rör det sig om länsstyrelsens lantmäteriafdelning och i vissa fall kan lokala instanser, t ex hembygdsföreningar, ha en del kartmaterial.

För förlisningsplatsens och förlisningens bakgrund måste flera kartor studeras. Det gäller att



Den information man funnit på äldre kartor överförd på dagens karta blir ett bra hjälpmedel för att orientera sig till platsen man söker. Foto Johann Ingolfsson.

söka så noggranna kartor som möjligt. För dagens situation finns topografiska ("Gröna kartan" skala 1:50 000, eller de blå) och ekonomiska kartor (den gamla flygfotokartan 1:10 000, den gula i 1:20 000), förutom sjökort och båtsportkort. För ännu mera detaljerade kartor finns t ex stadsplaner, som förvaras i arkitektkontoren i kommunerna.

Fornlämningar av alla typer

Det mest omfattande arkivmaterialet för studium av arkeologiska fyndplatser och materiella lämningar (också i nyare tid som kolmilor, vårdkasar, gruvor, men även förfallna hamnpirar) finns vid Riksantikvarieämbetets (RAÄ) fornminnesregister och ATAs (Antikvarisk-Topografiska Arkivet) sockenarkiv i Stockholm. I många fall finns detta även i kopia på läns museerna. Läns museerna har i sina arkiv också regionalt material som inte finns på RAÄ, men det centrala arkivet har alla relevanta upplysningar för själva fornminnesinventeringen, både inmärkta på kartor och redovisade i inventeringsböcker för de olika socknarna.

Andra specialarkiv och mindre arkiv

Man ska inte glömma att kontakta landsarkiven (Östersund, Härnösand, Uppsala, Göteborg, Lund, Vadstena, Visby, etc) och de lokala muséerna, inte heller hembygdsföreningar, som kan ha välordnade arkiv och samlingar av anteckningar (excerpter). Även andra arkiv, som folkrörelsearkiven, som normalt sysslar med annan typ av insamling, kan hysa excerpter eller kopior av privata uppteckningar/samlingar.

En del större företag med egna arkiv, som sysslat med egen sjöfart och varvsverksamhet, kan ha överfört sina samlingar till större arkiv eller depåer. Därtill finns större privatarkiv som i många fall registrerats vid landsarkiven eller Riksarkivet. Vidare finns viktiga arkiv (med svar på frågelistor, om båtar, sjöfart, hamnar etc, intervjuer av kustfolk etc) på Nordiska museet i Stockholm och på sjöfartsmuseerna (särskilt SSHM i Stockholm).

Ortnamnsarkiven

I Lund, Göteborg, Uppsala och Umeå finns de statliga dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkiven. Där sammanställer och arkiverar man alla ortnamn som funnits och finns i Sverige samt bedriver forskning på området. Arkiven ägnar sig också åt forskning kring språk, dialekter och folkkultur. Under förarbetet till större arkeologiska inventeringar och utgrävningar samarbetar vanligen arkeologer med sina regionala arkiv.

Med hjälp av ortnamn och kartor kan man bilda sig en uppfattning om hur kulturlandskapet utvecklats under historiens gång, segelleders sträckning och kommunikationförhållanden i allmänhet, administrativ indelning etc. Detta tillvägagångssätt är att rekommendera i samband med egen forskning.

Kunskaper om förändringarna kring de vatten man dyker i är alltid värdefulla och kan spara in mycket tid vid sökning i vattnet. På ortnamnsarkiven kan man få reda på ortnamns betydelse och härkomst. Ett stort antal namn som funnits i något dokument, på någon karta eller sjökort



Skanör - kan läsas - Skadans ör, det farliga vattnet kring land. Många ortnamn kan härledas långt tillbaka i tiden. Foto Kristian Nordström.

sedan medeltiden finns registrerade i arkiven. De är inlagda i alfabetisk ordning sockenvis. Man kan också få hänvisning till andra källor, t ex litteratur som anknyter till de namn och den trakt man forskar kring, vilket underlättar det vidare arbetet. Ortnamnsarkiven är statliga arkiv som fungerar enligt offentlighetsprincipen.

Ingen arkivkälla ger alla de upplysningar som behövs för t ex en uttömmande teckning av en förlisning, än mindre av fartygets ursprungliga längd, bredd etc. Uppgifterna om förlisningsplatsen är ofta alltför vaga. När man funnit en vrakplats kan de dock ha viss betydelse för att identifiera vraket eller åtminstone ge olika alternativ. Många gånger måste man inse att det är omöjligt att absolut säkert identifiera ett vrak.

Från arkiv till fynd

Vasa och Kronan

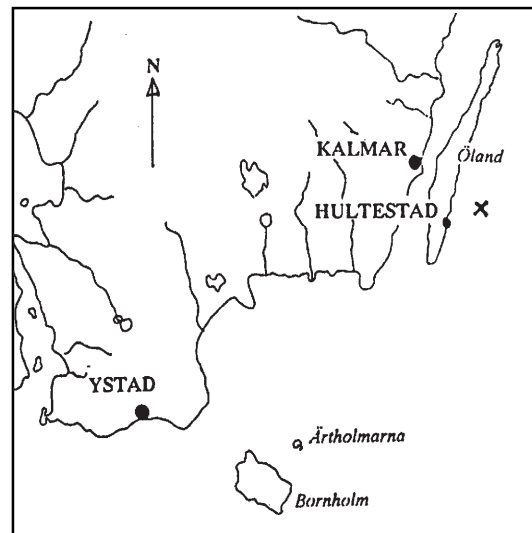
Från 1640-talet fram till 1890 finner man *Vasas* olycksöde beskrivet och nedtecknat i litteraturen i många fall med felaktiga sakuppgifter. Intendenten i flottan Axel Zettersten fick i uppgift att ordna flottans arkiv och bedrev gedigna arkivstudier och sammanfattade dessa i "Svenska Flottans Historia" del I (Stockholm 1890) och del II (Norrtejlje 1903). Han skrev om stora skeppet *Vasa*, men förväxlar det olyckligtvis med *Riksnickeln* som förläste samma år, 1628.

1920 fann man av en slump ett vrak vid Viksten i närheten av Landsort. Sju tolvpundiga kanoner av svenskt och polskt ursprung bärgades. Gåtan om vilket skepp som påträffats löstes av professor Nils Ahnlund, kännare av Gustaf II Adolfs historia och stormaktstiden. Han undersökte urkunderna i arkiven och den 20 juni 1920 lade han fram bevis i en artikel i Svenska Dagbladet att kanonerna tillhört det svenska örlogsskeppet *Riksnickeln*, som natten till den 6 september 1628 strandade vid Viksten i en svår storm på hemväg från krigsskådeplatsen i Polen. I samband härmed drog professor Ahnlund fram den olycka som knappt en månad tidigare drabbade det stora skeppet *Vasa*.

I början av 1950-talet sammanställde Anders Franzén efter omfattande arkivstudier sin vrak-karta över intressanta svenska 1500- och 1600-tals örlogsskepp. Då sammanträffade han med professor Ahnlund på Krigsarkivet. Intresset för vraket och regalskeppet *Vasa* väcktes åter genom dokumenten. Anders Franzén kom att söka på Stockholms ström och också att lokalisera vraket. Eller för att citera honom själv: "Om de historiska källorna ej bringats att tala skulle till exempel *Vasa* ej ha kunnat identifierats eller ens lokaliseras".

Kommendörkapten Georg Hafström, som insåg vilken betydelse fyndet av *Vasa* hade, började finkamma tryckta och otryckta källor. Han fann åtskilligt som varit orört av forskarhand, vilket fick stor betydelse vid bärgningen av *Vasa*. Ett av de mest uppseendeväckande forskarrönen

Hafström gjorde var de prestationer som utfördes av svenska dykare på 1600-talet. Anders Franzéns arkivstudier ledde honom till ett annat fantastiskt 1600-tals skepp, dåtidens största, regalskeppet *Kronan*. Flera källor var dock felaktiga och vilseledande och fick efterhand sällas bort. De dokument som låg till grund för de nautiska beräkningarna av *Kronans* vrakplats var bl a en kyrkobok från Långlöt socken på Öland, som omtalar Slagesta grund som förlisningsplats på ett djup av 18 famnar.



Källstudier begränsade området för Kronans förlisningsplats och gjorde att man kunde finna skeppet.

Källorna gav avståndet till land (6000 meter utan referenspunkter i naturen). Det omfattande sök-området begränsas till 35 km². När vraket lokaliserats studerades källorna på nytt. Man kunde här följa den omfattande bärgningen av kanonerna på 1680-talet. Dessutom framkom nya uppgifter om skeppet. Vid arbete med historiska vrak är arkivforskning en nödvändighet.

Från fynd till arkiv

Fortuna/Inga

1982 lokaliserade Enångers sportdykarklubb ett vrak i Kråksundet utanför Hudiksvall. Marin- arkeologen Christer Westerdahl har i sin Norr- landsleden II registrerat ett flertal vrak i vattnet utanför Enånger. Ett av dessa kom att föranleda en särskild arkivundersökning. Det var 1982 som medlemmar från sportdykarklubben först lokaliserade vraket. Efter ett antal dyk hittade dykarna några mynt i ett av de två mastspåren. Det är ett gammalt och känt manér att man lägger ett mynt under masten i samband med resning av den. Detta gjordes för att bringa lycka och väl- gång för fartyget. Det s k "mastmyntets" präg- lingsår låg normalt så nära båtens byggår som möjligt, och skulle helst vara identisk med det.

Identifiering

Enligt Sjöhistoriska museets förlisningsregister (nu SMA) fick man reda på att det fanns tre registrerade förlisningar i det området. Genom Christer Westerdahls egen arkivforskning fanns det ytterligare en förlisning att ta hänsyn till. Med hjälp av uteslutningsmetoden kunde man avfärda två vrak som inte stämde in, dels på platsen och dels med de rester som man hittat. Antingen var det helt fel skeppstyp som omnämns eller så har fartyget förlit ett gott stycke från den aktuella platsen. Det tredje vraket kunde man inte lokali- sera alls i några arkiv eller register, vilket gjorde att man fick lämna detta åt sidan.

Det mest troliga var dock att vraket man hittat var ett skepp vid namn *Inga*. 1985 gjordes den första besiktningen av museifolk (Seth Jansson och Christer Westerdahl). De kunde sluta sig till att det inte haft mer än två master, med tanke på proportioner och storlek. I seglande skick har det med största sannolikhet varit en galeas. Westerdahls register över Norrlandsbyggda far- tyg kom nu väl till pass. I fribrevsdiarierna på Riksarkivet, som fördes mellan 1759 och 1891, hörde man talas om galesen "Inga" för första

gången, i brev från år 1828. Vidare forskning gav vid handen att skeppet hade förbyggts 1824 i Härnösand. Med förbyggnad menas att skrovet på skeppet förnyas, antingen med ett nytt lager bordläggning utanpå det gamla, s k förhydning, eller att skeppet fick en helt ny kravellbordläg- ning. Vid detta förbygge bytte skeppet namn från "Fortuna" till "Inga".

Det framgår att Fortuna byggts vid Holms säteri i Ådalen. Det första kända fribrevet för Fortuna är från 1822. Första gången man träf- fade på ett fartyg med benämningen Fortuna var 1803, i Härnösands mönstringsrullar. Det äldsta mastmyntet som kunde dateras hade präglats just året 1803. "Ingas" öde kunde vidare spåras i Krigsarkivet i Stockholm, där förlisningsplatsen, något ospecificerad, benämns "utanför Kråk- sundet". Eftersom skeppet var redat i Sundsvall den sista tiden innan förlisningen, borde det varit möjligt att finna mer material kring skeppet. Ty- värr gick alla handlingar emellertid förlorade i stadsbranden 1888.

Vraken vid Vindskärsvarv

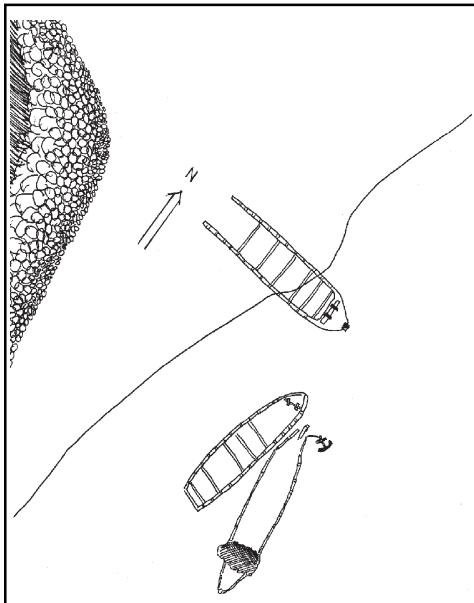
En grupp sportdykare har i Sundsvallstrakten gjort en hel del för att ta reda på stadens bak- grund. Man har genom arkivforskning kommit stadens historia väsentligt närmare, bl a genom att studera näringarna för 100, 200 år sedan osv. En del av de vrak som hittats har återfått sin identitet, genom att lasten varit registrerad och att dess reserutter har kunnat kartläggas.

Utifrån uppgifter om en varvsplats vid namn Vindskärsvarv i Sundsvalls nuvarande oljehamn började lokala sportdykare dyka i området. Då man skulle följa en kabel från varvsplatsen till en ö utanför, tog det inte lång tid innan man simmade rakt på ett skeppsvrak. Intresset för kabeln svalnade något och arbete satsades istället på det nyfunna vraket. Man företog ett antal dyk på platsen den närmaste tiden och gjorde en del enklare dokumentationsarbete.

Två säsonger senare, då man skulle boja ut det förut lokaliserade vraket, simmade en av dykar- na fel p g a orienteringssvårigheter i det mörka vattnet och simmade rakt in i ett vrak som han inte

riktigt kände igen. Inte nog med det. Vraket som inte kändes igen var egentligen två vrak liggande parallellt bredvid varandra. Dykarna hade nu tre vrak på det aktuella området.

Vid försök att lokalisera något eller några av dessa tre vrak gick man igenom de arkiv som fanns i staden. Dessa gav inte mer information om platsen än att Vindskärsvrav lades ner i slutet av 1890-talet. Dykarna fortsatte sitt arbete med att dokumentera vraken efter bästa förmåga. Man använde sig av videofilmning, stillbildsfotografering och uppmätning i stort av skrovets form. Personer från olika museer besökte platsen men utan att hjälpa till med dokumentationsarbetet. Dykarna skickade in rapporter på allt som gjordes till det lokala läns museet.



Tre av de utrangerade och sänkta vraken vid det tidigare Vindskärsvravet i utkanten av Sundsvalls hamnbassäng. Efter original Anders Vikdahl.

Vid fortsatta sökningar i arkiv på annat håll skulle det visa sig att ett bestämt skepp som gått på grund utanför Sundsvall blev inbogserat till Sundsvall för omhändertagande. Detta skeppet bar namnet *Alcyone*. Skeppet var i så dåligt skick att det inte gick att reparera skrovet. Det framgår i arkivmaterialet att överbyggnad och delar av däckets blev avplockat för att bli material till andra byggen. De andra två vraken har troligtvis gått samma öde till mötes, med tanke på skrovets tillstånd.

Under en sökning som utfördes av Sjöhistoriska museet i Stockholm fann man ytterligare ett vrak i området. Det var i samband med bottenundersökningar som man med hjälp av side scan sonar lokaliserade det största av de fyra vraken. Undersökningen gjordes inför ett planerat brobygge där någon av bropelarna skulle placeras på platsen. Om detta fjärde vrak har man ännu inte hittat någon information. Det är möjligt att detta också har någonting med varvet att göra. Dykarna fortsätter att leta reda på uppgifter om platsen och de vrak som ligger där.

Tidigare rapporter och undersökningar

Melböдавraket

1948 påträffades rester av ett fartyg i en åker strax söder om Böda hamn på norra Öland. Anledningen var att markägaren grävde ett dräneringsdike i det sankna området. Platsen för fyndet ligger mellan Böda skans och Östersjön i samhället Melböda. Riksantikvarien blev kontaktad, och en representant sändes till platsen. Med dennes hjälp tog man tillvara förstäven, ett stycke av styrbordssidan samt en del andra mindre delar. Styrbordssidan lyftes ur sitt läge med en uppriggad kran för att därefter släpas från platsen med en traktor. Delar av vraket, bl a babordssidan av skeppet, lämnades kvar i samma område som det hittats, dock inte på ursprunglig



Undanskymt bakom en eka i ett skjul på Borgholms forngård står Melböдавraket, troligtvis sedan upptagningen på 1950-talet. Foto Johann Ingolfsson.

plats. Uppgifter om var dessa delar senare deponerades saknas, vilket troligtvis beror på att arbetet med utdikningen lämnades utan uppsikt. Dikesgrävaren gick sedermera ur tiden och kunde inte avläggas vittnesmål i ärendet.

Det skulle dröja till 1952 innan det fanns tid och möjlighet för riksantikvariens representant att utföra en utgrävning på fyndplatsen. Inledningsvis gjordes en kartering av området. I medeltal låg platsen 0,9 m ö h. Undersökningar gjordes utan resultat. I området runtomkring påträffades en del mindre vrakdelar i ett tång- och torvlager på ett djup av 10-20 cm, som svarar till sjöbottenivån då vraket strandade. Jämför man dagens strandlinje med förhållandena 1683, då strandlinjen gick rakt över mitten på vraket, ligger den 110-120 m längre ut från fyndplatsen idag. Utifrån de uppmätningar och observationer som gjordes av vrakdelarna, utförde Harald Åkerlund en rekonstruktion. Åkerlund vill förlägga dateringen till perioden omkring 1500-1650 med tiden 1550-1600 som den mest sannolika. Vrakresterna går idag att beskåda på Borgholms Forngård där skeppsidan står uppställd i ett skjul, lutande mot väggen med växtlighet som ringlar sig mellan plankorna.

Anledningen till att Melbödvraket är upptaget här som ett exempel är att det ligger ett stycke upp på land. Det är därmed en representant för en fyndkategori som är vanlig i vissa delar av Sverige. Beroende på strandlinjeförskjutningen i dessa områden kommer de att bli funna uppe på land, samtidigt som andra fynd, från samma tidsperiod, hittas på flera meters djup i vattnet. Gränsen för dessa två olika företeelser ligger endast något söder om Öland och gör platsen intressant i jämförande syfte.

Under 1993 gjordes ett besök på Öland i syfte att insamla underlag till detta utbildningsmaterial. Vi ville ta reda på hur den aktuella fyndplatsen såg ut idag samt hur den hade förändrat sig sedan början av 1950-talet. Efter kontakt med lantmäteriet i kommunen kunde vi lokalisera platsen. Dessutom gjordes en mindre serie mätningar i området för att jämföra med de siffror som finns angående strandlinjeförskjutningen från grävningen.

I samband med att man ska utföra en arkeolo-

gisk grävning är man i behov av en känd nivå, en skollnivå, för att kunna mäta in ett objekt. Det finns idag ett antal fixpunkter runt om i landet som lantmäteriet mätt upp. Med hjälp av dessa kan man ganska enkelt få reda på vilken höjd man befinner sig över havet och relatera en lämning till denna nivå.

Arkeologerna som grävde i Böda under 1950-talet använde sig troligtvis av medelvattenståndet i området då de tog ut sin nollnivå. SMHI har idag kontroll på medelvattenståndet på olika platser under en längre tid vilket gör att man kan ta reda på vilken nivå som rådde i Böda då. Idag är mätningen av vattennivån datoriserad, vilket gör det enkelt att ta reda på olika platsers förhållanden genom att ringa till SMHI. Alla platser som har mätstationer vare sig de är bemannade eller inte rapporterar in sina resultat dagligen. Lantmäteriets mätningar visade att de på 1950-talet utförda mätningarna stämde ganska bra med verkligheten och att förhållandena inte hade ändrat sig fram till idag. En lokal fiskare, som idag arbetar i Böda hamn och som för övrigt var med då utgrävningen ägde rum under slutet av 1940-talet, berättade om platsen och gjorde det hela mer levande. Detta bidrog även till att vi kunde skaffa oss en god bild om hur det sett ut i området då fyndet gjordes.

Slamanvraken

Vid sökning efter gamla vrak kan det vara mycket givande att studera gamla handlingar där man kan finna skildringar av skepp som förlit. Fiskare och lokalbefolkning känner ofta till grund eller nätfastnor och kan med hjälp av ortnamn, namn på grund och liknande ge antydningar om var man kan finna vrak. Årsskriften *Unda Maris* berättar år 1949 om en historisk händelse vid Ulebergshamn i mitten av 1600-talet. Dessutom beskrivs en undersökning och resultatet av den. Denna undersökning utfördes under sommaren 1949 av Göteborgs Amatördykarklubb.

Historik

Historien handlar om den besuttne holländske skeppsredaren David Slaman. I samband med

Roskildefreden år 1658 skulle Bohuslän övergå i svensk ägo. Slaman som uppenbarligen motsatte sig tanken på att plötsligt bli svensk sänkte fem av sina fartyg utanför Ulebergshamn. Anledningen var troligen att han annars hade tvingats lämna över sina fartyg till den svenska kronan.

Sportdykare på 40-talet, deras undersökningar och fynd

Med utgångspunkt i traditionen om Slaman beslöt Göteborgs amatördykarklubb att försöka återfinna de sänkta fartygen. Året var 1949. I augusti detta år hittade tungdykaren Tor Törnvall resterna av ett vrak vid Knivsholmen vilket man tror kan ha varit ett av Slamans fartyg (Slaman I)



Vid Ulebergshamn i Bohuslän sänkte Slaman sina skepp i den numera vältrafikerade farleden. Foto Johann Ingolfsson.

Fyndmaterialet från vraket var relativt begränsat och vrakresterna var illa åtgångna. Vid något tillfälle hade stenhuggare på Knivsholmen försökt dra upp vraket på land med en stenkran och därvid slitit loss vrakets stävparti. Vattnet i området är dels strömt, vilket påskyndar erosionen av trämaterial, dels salt, vilket gör att skeppsmasken trivs. Botten i området består av lera uppblandat med sten, och de föremål som sjunkit ner i bottenlagret är relativt väl bevarade eftersom varken strömmar eller skeppsmask kommit åt dem.

Undersökningarna som gjordes ledde till att ett av de sänkta skeppen återfanns. Man valde att

inte fortsätta sökandet efter fler vrakrester detta år. Senare undersökningar i området har gett indikationer om fler vrak utanför Ulebergshamn, troligtvis är även de från den omtalade skepparen Slamans tid.

Sökningen efter vraket - vraket funnet

Drygt fyrtio år senare återkom vi till platsen. Syftet med besöket var att se om platsen gick att finna ytterligare en gång. Med ledning av uppgifterna i *Unda Maris* hittades platsen igen.



Efter arkivforskning och sökning på platsen kunde dykarna återfinna två av Slamans skepp. Foto Leif Oskarsson.

Vad som kunde ses var inte mycket annorlunda än för drygt fyrtio år sedan. Kartor jämfördes med skisserna i publikationen för att få en avgränsning av området. Efter att kontakt tagits med lokalbefolkningen visade det sig att flera av de gamla fiskarna kom ihåg aktiviteterna i området. De kunde också peka ut den plats där ett av vraken skulle ligga. Någon kände också till att tungdykaren Tor Törnvall fortfarande brukade bo i trakten under somrarna.

Efter en del sökande fick vi kontakt med honom. Han kom själv ned och berättade, nu 83 år gammal. Med hjälp av dessa uppgifter som framkommit om området fanns det nu en viss chans att vi skulle kunna hitta den exakta platsen där ett av vraken skulle ligga. Efter en del sökning i området fann dykarna två av de fem omtalade vraken.

Sammanställning för rapport

I samband med att vi lokaliserade två av vraken passade vi på att göra en bedömning av ett av vrakens kondition. Mått togs på de delar som gick att återfinna i bottenlagret. Några kommentarer skrevs om det skick som dessa befann sig i. I samband med besök på Uddevalla museum lämnades en rapport från undersökningen.

Känt vrak får namn

Saltskutan Anna Maria, ett välbesökt dykobjekt

Ett stort vrak strax utanför Dalarö hamn, kallat "Saltskutan" har varit känt under en längre tid. Det har varit ett populärt dykobjekt för sportdykare. Vraket har också ställt till problem för fiskare som fastnat med sina nät i delar som sticker upp. Skeppsvraket ligger nära land och i direkt närhet till farbar väg. Tomten som ligger närmast vraket är privat, men trots detta har både vägen och bryggan blivit utnyttjade till bristningsgränsen av sportdykare. Tyvärr har det populära dykmålet inneburit att en del oseriösa dykare kommit till platsen och uppfört sig oaktsamt i förhållande till det av kulturminneslagen skyddade vraket.

Attityden till vraket ändrades markant då marinarkeloger började studera skeppets historia och öde. Det skulle visa sig att dykarna visade mer respekt för lämningen när de fick reda på hur gammalt det var och vad som hänt med det.

Vad är det för skepp - inmätning?

Då de seriösa undersökningarna startade sommaren 1984 trodde man till en början att det rörde sig om ett fartyg från en helt annan tids-

epok. En 1800-talspråm var det främsta budet. För att få reda på vilket skepp detta vrak en gång varit startade forskning på olika områden. I lasten fann man stora mängder furuplank. På dessa gjorde man dendrokronologiska analyser. Man kom fram till att träet huggits mellan 1705 och 1708. Vraket låg nära hamnen och hade kraftiga brännskador i aktern, något som tydde på att hon sjunkit i hamnen, troligen efter en brand.

Vem var hon?

Man fortsatte utforskningen med att gå till skriftliga källor. Av dokument från 1700-talets början framgick det att ett flöjtskepp vid namn Anna Maria sjunkit i hamnen efter en brand i februari 1709. Fartyget hade dessutom varit lastad med järn, koppar samt stora mängder furuplank och sparrar. Den ödesdigra branden i vinterkvarteret ändade Anna Marias resa. Med hjälp av uppgifterna från källorna samt fynden i vraket kunde man konstatera att det funna vraket med säkerhet varit Anna Maria.

Historik

Under den stränga vintern 1709 låg alltså Anna Maria i vinterhamn i Dalarö utanför Stockholm. Hon var lastad för destination Lissabon. På grund av slarv av någon i besättningen tog fartyget eld och sjönk genom isen. Sedan dess har hon legat på botten på ca tjugo meters djup, endast sjuttio meter från land. Hon är ca 38 meter lång och 8 meter bred. Undersökningar har utförts på skeppet sedan 1984.

Under de år som gått sedan dess har undersökningsdeltagarna kunnat konstatera att förslitningen på henne har varit omfattande. Om inget görs för att hindra den hotas detta viktiga fynd att förstöras för all framtid. Själva förslitningen orsakas främst av oförsiktig dykning och uppankring av båtar.

Läsa mera

- Ahlström, Christian. Spår av hav, yxa och penna. Historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkelogiskt källmaterial. Helsingfors 1995
- Ingelman - Sundberg, C. Marinarkelologi, Wiken, Höganäs 1985
- Linder, J. Spåra och dokumentera det förflutna, Liber, Malmö 1986
- Unda Maris, Sjöfartsmuseet, Göteborg 1949
- Westerdahl, C. Norrlandsleden I och II, Läns museet - Murberget, Härnösand 1989