

### ÄLVSNABBEN-VRAKET

Vid Älvsnabben i Stockholms södra skärgård ligger en gammal naturhamn med månghundraåriga traditioner, inte minst använd av örlogsflottan. Där har både örlogs- och handelsfartyg i äldre tider gått in och ankrat på väg till eller från Stockholmsområdet/Mälaren. Fiskare på Muskö har länge känt till att det funnits ett nätfäste utanför Hundudden vid Älvsnabben. Vid flera tillfällen hade man fått upp gamla föremål i näten, vilka mycket väl kunde härröra från ett vrak.

I juli 1968 påträffades mycket riktigt vid dykning av Sölve Andersson, Dalarö, ett skeppsvrak av äldre typ på c 12 m djup. Vraket besiktigades och fotograferades genom Sjöhistoriska museet i Stockholm. Men vraket fick inte vila i fred. Det visade sig så småningom att föremål kommit bort och att fyndförhållanden på däck hade rubbats. Därför beslöts, att vraket, innan allvarligare saker inträffat, skulle dokumenteras på den mest utsatta delen, nämligen däcket. Undersökningarna har senare även gällt skrovets inre delar och har nu pågått med vissa mellanrum i fjortondagsperioder fr o m 1974. Sista omgången kom sommaren 1980.

Arbetslaget ombord på den inhyrda trälaren utgjordes av i genomsnitt sex dykare, en arkeolog och en projektledare.

Mätmetoden är en kombination av den geodetiska hydrolitmetoden och vanlig lodfotografering i stråk. Lägesbestämningen av fynden sker inte bara horisontalt utan även vertikalt. Eftersom det inte finns några lätt urskiljbara fyndlager under vatten är detta en stor fördel.

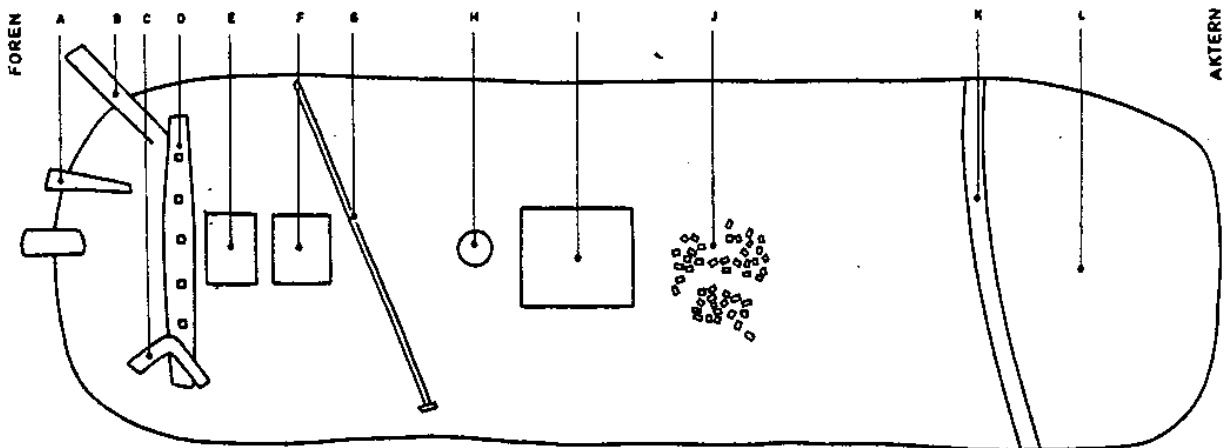
Metoderna kan i princip tillåta en noggrannhet på c 2 dm på det 18 m långa vraket, både vågrätt och lodrätt.

### VRAKET

Fartyget har varit c 18 m långt och c 5 m brett. Det är byggt i ek på krawell och har troligen haft två master som varit gaffelriggade. Däcket är helt så när som på ett brott i aktern där man sannolikt efter förlisningen försökt bärga gods. Vraket tippar kraftigt framåt. Styrbord om förstäven, lutad mot skrovet, står en mast(A på planen)tippad över relingen, vars övre ända försvinner ned i leran framför vraket. Masten är c 13 m lång och har en flaggstångsknopp i ena änden. Den har troligen utgjort övre delen av stormasten. Styrbord om flaggstången syns styrbord kranbalk(B) som ännu sitter kvar i skeppssidan. Babord kranbalk(C) har lossat och fallit ned på däcket. Bråspelet(D) satt fast i styrbord och babord spelbeting. I ett av spelets spakhål satt ännu spaken kvar. För om bråspelet på styrbordssidan låg ena sidan av en kanonlavett, Akter om bråspelet ligger lucka till kabinrummet(E) med ankarkabel och omedelbart akter därom går en lucka(F) ned till ett utrymme som kan ha varit skansen.



Några av de "klassiska" undersökningslokalerna för Sjöhistoriska museet i Stockholms södra skärgård: Fula Gubben, Jutholmsvraket och Älvsnabbenvraket.



A. Masttopp. B. Styrbord kranbalk. C. Babord kranbalk. D. Bråspel.  
E. Kabelrumslucka. F. Förlig lucka. G. Levang till stagflock. H. Masthål. I. Lastrumslucka. J. Tegelhög (rester av kabyssen) K. Pumpränna.  
L. Kajuta och förråd.

Skottet mellan kabelrummet och rummet akter därom finns kvar men däremot inte det skott som eventuellt avgränsat skansen från lastrummet. Det skottet kan ha givit vika för tyngden av sädlasten som rasat föröver och nu ligger ända fram mot kabelrumsskottet. På däckets akter om de förliga luckorna låg en mängd lösa träkonstruktioner, bl a levangen för stagfocken(G), vilken ligger snett tvärskepps över däckets. För om stora luckan(I) syns hålet till stormasten(H). Mitt för stora luckans förkarm på babords sida låg en knekt med urtag för blockskiva. Akter om stora luckan ligger en tegelhög som utgjort kabyssen(J). Den har varit inrymd i ett litet däckshus som haft brädgångsväggar. Tvärs över brotten i aktern ligger pumprännan(K). Även röret till denna påträffades. Där satt pumpkannen med pumphjärtat och en del av armen till kannan kvar.

Längst bak vid brottet i aktern fanns kajutan(L). Under kajutan har funnits ett förråd, där fartygets reservutrustning, ammunition, proviant och annat förvarades. Strax ovanför vattenlinjen på styrbords bog i aktern finns en liten lastlucka. 70 cm under denna lucka finns en durk som utgjort golvet till förrådet. Mellan durken och toppen på akterstaven är det 4 m. C 1,7 m över durken sitter på styrbordssidan kvar ett balkknä, vilket hört till kajutgolvet underkonstruktion. Kajutgolvet har troligen följt fartygets språng.

Durkplankorna till förrådet är midskepps c 3 m långa, och går längskepps fram till pumpröret och pumprännan. Alldeles för om pumpröret finns rester av ett skott framför vilket lastrummet vidtar. Av den inre delen av vraket är det bara aktern som ännu är tömd. Hela vrakets lastrum är ännu fullt av säd. Vissa föremål som rasat ned från kabyssen till lastrummet är naturligt vis bärgade, men hela den mängd föremål som i övrigt har plockats upp kommer till största delen från durken i aktern. Många av dessa har troligen varit placerade där före förlisningen, men en del av dem har rasat ned från den överliggande kajutan, sedan kajutgolvet givit vika.

Fartyget kan till typen närmast betraktas som en galjot(galliot), ett rundgattat, lastdrygt, gaffelriggat fartyg med stormast och mesan, stagfock, jagare och klyvare. På yttersidan av skrovet, i höjd med stormasten, finns strängar efter sex röstjärn som stagat stormasten sidledes. Det finns inga spår av röstjärn vid den aktere masten, men det kan bero på att de suttit så långt upp på den sönderbrutna delen av skeppssidan i aktern att de ej längre är synliga.

Fartyget har kommit utifrån och kan ha varit på ingång till Stockholm. Vid Älvsnabben har man gått in för att proviantera eller för att komma undan oväder på Mysingefjärden utanför. Varifrån man kom är osäkert.

Sädlasten visar sig vid analys kunna härstamma från västra delen av norra Tyskland, Danmark eller möjligen sydvästra Sverige. Mynten tyder på att man

kommit från Tyskland.

Arkiven berättar om tre fartyg, alla tyska, som varit lastade med säd och förlit vid Älvsnabben under 1700-talets lopp. Men inget av dem stämmer helt in på vårt vrak: storlek, datering av föremål, mynt eller sädeslag. Se även diskussionen i Ahlström, Sjunkna skepp s 88ff!

#### DATERING

En träburk med silvermynt hittades i aktern. Burken var halv och mynten helt hopkorroderade men det gick att dela på vissa av dem så att årtalen blev synliga: 1680, 1701, 1713, 1718, 1725 och 1728. De kom från olika tyska stater som Braunschweig-Wolfenbüttel, biskopsdömet Paderborn, Brandenburg-Preussen, Sachsen men också ett polskt mynt fanns med.

Endast två pipor med hela huvuden fanns och det räcker inte som dateringsunderlag. De två piporna är av holländsk typ.

Den ena har ett märke på klacken: en krönt nia, ett firmamärke från Gouda i Holland. Märket tillhörde på 1740-talet pipmästaren Willem van Noppen i Gouda. Den andra pipan har på baksidan av huvudet ett märke med tre torn. En pipa med likadant märke har hittats på vraket efter den holländska ostindiefararen Amsterdam som förläste 1749 vid Hastings i Sydengland. Märket har identifierats av den engelske kritpipskännaren Adrian Oswald. Enligt honom tillhörde det omkring 1750 Jan de Vrind, pipmakare i Gouda. Om man jämför huvudformen på piporna med holländsk piptypologi finner man dessutom paralleller mellan 1740 och 1750.

#### LERGODS, STENGODS OCH FAJANS

En mängd lerkärl hittades i förrådet i aktern. Det var enkelt rödgods, blyglaserat inuti. Rödgodset bestod av tio kärl, de flesta krukor med en eller två hänklar men också ett stort durkslag med borrarade hål och två öron, samt en supkopp med lysande gul glasyr som såg ut som ny. Supkoppen användes ungefär som en slev att äta flytande föda med. Durkslaget låg en bit ned i säden i stora luckan dit den troligen rasat från kabysshuset som stod på däck, alldeles akter om stora luckan.

Det enklare lergodset ser i stort sett likadant ut under 16- och 1700-talen och är därför svårt att datera närmare,

Ett av lergodskärlen innehöll en stor klump ljust, saltat smör, i ett annat fanns något sorts fett, vari ännu satt en smörsticka av trä.

Kärlen hade förvarats i förrådet i aktern, där de kunde bevakas av skepparen från kajutan, som låg ovanför. Smörransonerna brukade delas ut en gång i veckan på fartygen. De användes att piffa upp gröt och annan mat.

Benrester av nötkreatur har också påträffats. Kött äts inte i någon större utsträckning bland vanligt folk i land. Däremot var köttet en av huvudbe-

ståndsdelarna i maten ombord på fartyg. Det ansågs därför fördelaktigt att ta jobb på sjön.

Oxköttet brukade förvaras i stora tunnor, liggare. Det låg i en lag av salt vatten och salpeter. Innan det kokades måste det laka ur i sjøvatten. Man kunde lägga det i en balja på däck, eller ha det släpande efter fartyget i ett laggkärl med springor i. Trots denna behandling förblev köttet trådigt och hårt. Det äts med ärtor eller bönor. Köttet stektes sällan.

Till matresterna kan man också räkna de många valnötsskal som hittades lite varstans på vraket.

Mathållningen behöver inte jämföras med långseglarnas. Proviant kunde alltid fås direkt från kustbefolkningen (filbunke mot tobak o s v).

Två krus i saltglaserat stengods fanns också ombord. Den ena har ett skäggigt mansansikte på halsen (Bellarmin- eller Bartmann-krus) och fem kattspår på buken, vilket är ett slags firmamärke. Den här typen av stengodskrus tillverkades i Köln-Frechenområdet redan i slutet av 1400-talet. Älvsnabbenkrusen ligger snarare kring 1600-talets slut.

Både enklare och finare fajans har påträffats ombord. Den finare består av delar till en teservis, fyra fat och kopp med liknande dekor. Dessutom ett lock som tillhört tekannan. Enligt holländsk expertis är servisen tillverkad i Delft omkring år 1700.

Teet intogs i kajutan. Ännu i början av 1700-talet var det rätt exklusivt att dricka te, inte bara till sjöss. Från 1760-talet finns omtalat att sjöfolk tog med sig eget te ombord.

Bland fajansen fanns också tallrikar med holländsk text.

Texttallrikar har troligen börjat tillverkas i Holland mot slutet av 1600-talet och sedan spridit sig till England där de blev mycket populära. I England kallas de "merry man plates" efter texten på den enda serie texttallrikar som finns kvar. Tallrikarna var numrerade och texten på dem bildade tillsammans en sentens. Man dukade dem i ordning men man kunde också blanda om dem så att tänkespråkets innehåll blev ett annat eller helt virrigt. Detta var förstas en källa till myntherhet vid bordet.

Ett vackert rakfat i blåvit fajans hittades också i aktern. Det har ett halvmånformat urtag för halsen och två hål för upphängning.

#### FLASKOR

Ett större antal vinflaskor (elva) har tillvaratagits. De återfanns på förrådsdurken i aktern. Flaskorna är troligen av holländsk tillverkning. Holland var tillsammans med England huvudproducent av vinbuteljer i 1600- och 1700-talens Europa. Inget av länderna producerade eget vin men Holland blev trots detta centrum för en stor del av den europeiska vinmarknaden. Vin kom från Anjou och Bordeaux, skeppades med holländska fartyg därifrån till Rotterdam varefter det tappades på holländska flaskor. De flesta av Älvsnabben-

flaskorna visar likheter med holländska typer daterade omkring 1700-1730. En av flaskorna innehöll ännu sitt vin, vilket dock var förstört.

Flaskvinet användes för kajutbruk. Om besättningen fick något vin var det säkert vid denna tid fatvin som höll sig sämre.

I kajutan har troligen en medicinkista förvarats. Delar av dess innehåll hittades på durken därunder. Det var små sexkantiga, cylindriska eller kulformade flaskor, varav en ännu hade innehållet kvar: eucalyptusolja.

Eucalyptusolja används fortfarande som komponent i halsmediciner. Det fanns inte så mycket att tillgå i kampen mot sjukdomarna vid den här tiden. De flesta botemedel tycks ha varit laxerande, slemlösende eller bedövande.

Sprit användes förstås även i medicinskt syfte. Men det man mest fick lita till var kroppens egen förmåga att läka, något som inte alltid fungerade på grund av undernäring och bristsjukdomar.

#### NAVIGATIONSINSTRUMENT

Bland fynden i aktern fanns också en kompass med inner- och ytterlåda, delar av kardanupphängning och kompassnål. Själva kompassrosen saknades. Där fanns även stocken till en jakobstav. Det är ett vinkelmätningssinstrument som användes för att mäta solens eller stjärnornas höjd. Jakobsstaven ersattes på 1730-talet av kvadranten och spegeloktanten. En senare utveckling under 1700-talet är sextanten.

#### BESÄTTNINGEN

Besättningen på fartyg av denna storlek torde vid den här tiden ha uppgått till 6-7 man, förutom skepparen. Ofta togs också passagerare med på resan. Det är inte så lätt att föreställa sig en dåtida sjöman om man bara utgår från de få personliga ägodelar som fanns ombord på Älvsnabbenvraket. Det är rester av kläder, skor(ovanläder, sulor och klackar)och enkla trä- eller benknappar. Eller träskedar och kritpipor.

Lite hjälp får man av ett ungefär samtida domstolsprotokoll från Uppland. Ett vittne berättar däri, att man efter en förlisning försökt bärga ett ankare. Med ankartrossen följde liket av en besättningsman. Han var klädd i "Gråa Klädher" d v s "tunna Lärffft Byxor," tröja av tyg, och päls. Han hade nya skor på sig. Vid bältet hade han dessutom "Snustobackz horn" och "Knijfwar i Slijdan" samt en pung i vilken låg "een Segellnähl och en lijten toobackz Pijpa."

Skepparen och eventuella "finare" passagerare har förstås huserat i kajutan. Men var bodde resten av besättningen? Älvsnabbenvraket är långtifrån tömt på sitt innehåll. Lasten, som bestod av säd har rasat föröver eftersom fartyget efter förlisningen ställt sig på näsan. Detta har hittills hindrat undersökning av hela förliga delen av fartyget. Har båtsmännen bott där? Hur har de bott? Finns det kvar rester av kojor eller låg de på durken?

På örlogsskeppen sov man på däck under 1600-talet och på 1700-talet hade man i princip hängkojer.

Men hur var det på handelsskeppen? Hade man bolstrar och dynor på golvet eller i kojerna. I samtida domstolsprotokoll nämnd då och då bolster, "Hufwuddynor" och "Örnegodt" bland förlorade persedlar i samband med förlisningar. På 1400- och 1500-talen använde man i Sverige ryor som sängtäcke, vilka senare försvann under 1600-talets lopp. I kusttrakterna har ryor använts i den personliga utrustningen till sjöss, s k skötryor. Ända till 1816 ingick en rya i båtsmannens utrustning enligt Kgl Flottans reglemente.

På regalskeppet "Vasa(1628)" har ett fåtal fragment av ryor påträffats.

I en annan förordning för örlogsflottan från slutet av 1600-talet sägs att båtsmännen skall bestås med så mycket kläde att de därav kan göra sig en hängkoj och ett täcke. På handelsfartygen fick man ta med sig sängkläderna själv och det var säkert olika vad man använde.

I samband med slamsugning i aktern kom upp en del halm. Det kan ha varit packhalm eller sänghalm.

#### REDARE-SKEPPARE-BESÄTTNING

De flesta handelsfartyg av Älvsnabbenvrakets storlek som seglade i Europa på 1600-, 1700- och 1800-talen ägdes av partrederier. Mellan 1560 och 1806 var det endast c 8 % av det samlade tyska tonnage som tillhörde enskild ägare. Mellan 1751 och 1806 steg det till 9 %.

Det finns därför all anledning att förmoda att Älvsnabbenvraket varit ett partrederiägt fartyg.

Två slag av partrederier kom att utvecklas: dels skepparrederier, som bildades i kustmiljö av sjömän, fiskare och bönder, dels köpmannarederier som tillkom i städernas köpecentra. Där utvecklades ett partrederi som ägdes av handelsmän som genom sin inblandning i städernas råd, styrelser och handelsförbund, kunde vinna gehör för sina intressen och få dem befästa i skrivna handlingar. De kunde efterhand fastställa normer för fraktfart, skeppare och besättning. Skepparen fick här särskilda värdigheter och befogenheter som så småningom förstärktes. Eftersom han ofta var delägare var han intresserad av fartyget och dess ekonomiska förutsättningar. På det viset kom han oftast direkt i motsatsförhållande till den inhyrda besättningen. En följd härav blev sparsamhet på besättningens bekostnad: dåliga löner så liten besättning som möjligt, billig proviant med så små ransoner som regler och statuter tillät.

När man överblickar Älvsnabbenvrakets fyndkomplex tycker man sig få skepparens status bekräftat. I kajutan drack man te i servis från Delft och buteljerat vin till maten, man åt soppa med tennsked, rakade sig i vacker, blåvit fajans och hade möbler med knoppar och skulpterade putti.

LITTERATUR

- Ahlström, C.: 1979. Sjunkna skepp. Stockholm.
- Atkinson, D R.: 1972. A Brief Guide for the Identification of Dutch Clay Tobacco Pipes Found in England. Post-Medieval Archaeology nr 6.
- Börjesson, H.: 1932. Stockholms segelsjöfart. Stockholm.
- Garner, F H.: 1948. English Delftware. London.
- Hannover, E.: 1924. Keramisk handbok I-II. Stockholm.
- Hasslöf, O.: 1970. Maritimt näringsliv i socialhistorisk belysning. Sjömand, Fisker, Skib og Vaerft. København.
- Goedewaagen, D A/Helberg, G C.: 1942. Goudsche Pijpen. Gouda.
- Henningsen, H.: 1976. Sjømandens kogebog. Handels- og Søfartsmuseets årbog. Helsingør.
- Kjellberg, S T.: 1974. Svenska Ostindiska kompanierna 1731-1813. Malmö.
- Klein, Ad.: 1955. Rheinisches Steinzeug des 15 bis 18 Jahrhunderts. Darmstadt.
- Lundin, E.: 1973. Determining the positions of objects located beneath a water surface. The International Journal of Naut Arch nr 2 London.
- Marsden, P.: 1974. The Wreck of the Amsterdam. London.
- McNulty, R H.: 1971. Common beverage bottles: Their production, use and forms in seventeenth and eighteenth century Netherlands I Journal of Glass Studies vol XII.
- Nylén, A-M.: 1975. Hemsjöjd. Lund.
- Svenska Flottans historia I-II Malmö 1942
- Wahlöö, G.: 1976. Lergods 1000-1600. Archaeologia Lundensia. Lund
- Arkiv: Svea hovrätts arkiv renoverade domböcker Härad- m fl rätters domböcker för 1662 Gävleborgs m fl län vol II (Riksa) för 1680 Väster-norrlands m fl län vol I och för 1685 Uppland vol 45

/Riksarkivet/

