

BARA ÖRLOGSSKEPP?

1980 hittade Anders Franzén, vår främste vrakletare och en engagerad sjöhistoriker, och hans medhjälpare vraket efter det svenska örlogsskeppet Kronan, förlist 1676 utanför Öland. I dagarna presenteras från samma håll ett program för marinarkeologisk undersökning av vraket. Man vill satsa stora pengar på en omfattande undersökning av detta örlogsskepp från 1600-talet. Som motiv anges bl a att de många fynden som ligger på vrakplatsen utanför Öland är oerhört viktiga. De ger en "ökad" kunskap om det svenska stormaktsväldet till sjöss under 1600-talet o s v. Är detta fynd unikt, som man uppger? Låt oss titta efter.

Sedan 1800-talets mitt har vi i Sverige utfört en lång rad bärgningar och marinarkeologiska undersökningar på just vrak efter örlogsskepp, och framförallt sådana från 1600-talet. Till exempel:

1867 och senare på örlogsskeppet Nya Riga, förlist i Karlskrona 1719.
 1867 på Riksäpplet, förlist vid Dalarö 1676.
 1868-1869 på oidentifierade örlogsskepp i Ystads hamn.
 1876 på ett oidentifierat örlogsskepp i Ystads hamn.
 1880-1883 på skeppen i en militär transportflotta, som sänktes i Strömstads hamn 1719.
 1908-09 på det danska örlogsskeppet Enigheden och det svenska Nyckeln, försänkt resp förlist vid Kalmar 1679.
 c:a 1920 på Samson, förlist i Landskrona 1658 eller 1659.
 1920 på Riksnnyckeln förlist vid Viksten 1628.
 1921 återigen på Riksäpplet.
 1921 på Gröne Jägaren, förlist vid Dalarö 1676.
 1932-33 på Kråkan, förlist i Kalmar 1650.
 1933-38 på Elefanten, förlist i Kalmarsund 1564.
 c:a 1935 på ett oidentifierat örlogsskepp, förlist vid Marstrand.
 1941 på Carolus Rex, försänkt i Karlskrona 1724 (byggt 1678).
 1953 och de följande åren återigen på Riksäpplet och Gröne Jägaren.
 1957 och framåt på Wasa, förlist i Stockholm 1628. Skeppet bärgades i sin helhet 1961.
 vid 1950-talets slut återigen på Riksnnyckeln.
 från 1950-talets slut till 1966 på Rikswasa, förlist vid Djurhamn 1623.
 från 1960-talets början på det danska örlogsskeppet Sophia, förlist i Göteborgs skärgård 1645. Undersökningarna har fortgått under 1960- och 1970-talen.
 från 1965 på vrak av fartyg i den dansk-lybska flottan, förlist utanför Visby 1566.
 från 1960-talet på skärgårdsfregatten Bellona, förlist i Öregrundsgrepen 1809.
 på 1970-talet åter på Riksnnyckeln.
 från 1980 på Kronan, förlist utanför Öland 1676.

Det här är långtifrån någon fullständig uppräknig av undersökningar på örlogsskeppsvrak. Men det är ju ändå en ganska imponerande lista!

Dessutom genomför vi nu i Sverige världens kanske största marinarkeologiska projekt genom tiderna. Vi skall bygga ett stort, nytt museum för Wasa, ett av örlogsskeppen från 1600-talet.

4.

I dagsläget likaväl som i ett tidsperspektiv dominerar insatserna på vrak av örlogsfartyg från 1600-talet den marinarkeologiska scenen i Sverige mycket starkt. Det gäller både undersökningsaktiviteten och resurstilldelningen. Omkring 80 % av de marinarkeologiska resurserna kan uppskattats ha ägnats just denna typ av vrak. De många fynden från örlogsskeppsvraken är det vanligaste marinarkeologiska materialet i våra museer.

Denna ganska egendomliga fördelning har säkert att göra med vår starka kulturella identifiering med 1600-talets svenska stormakts- och expansionspolitik. 1600-talet har, särskilt för äldre generationers historieskrivare, framstått som den stora svenska perioden. Vraken av örlogsskeppen från den tiden blir relikerna från detta Storsverige. På samma sätt som dess kungar, t ex Gustav II Adolf och Carl X Gustav, var hjältar för generationer av svenskar. Wasa är unikt, därför att det är så väl bevarat. Svårt skadade vrak- såsom vraket av Kronan, som är söndersprängt- finns det gott om från 1600-talet och andra århundraden både vid svenska kusten och på andra håll.

Det finns vrak som är äldre och de som är yngre än Kronan. Vissa är sämre bevarade och har färre fynd av utrustning m m ombord. Andra är bättre bevarade med många fynd.

Kronan är därför inte unik från allmän marinarkeologisk synpunkt. Det betyder inte att det saknar intresse. Det finns alldeles säkert intressanta fynd att ta till vara från utrustning och förråd. Undersökningar därav genomförs- med en måttlig insats av resurser- för närvarande på ett utomordentligt sätt genom Kalmar museum.

Marinarkeologiska undersökningar är som regel ganska dyrbara operationer. De ekonomiska resurserna för dem är, liksom för så många andra ting i samhället, begränsade. Därför är det viktigt att vi diskuterar vad som skall prioriteras med hänsyn till historie-skrivningens mål, kulturminnesvårdens målsättningar (som ju i hög grad berör även denna typ av fornlämningar) o s v.

Svenska marinarkeologiska fornlämningar och fynd i deras helhet är en mycket rik och mångfacetterad historisk kunskapskälla, en av de rikaste i världen. De ger möjlighet till spännande historie-skrivning. De ger museerna tillgång till nya spännande ämnen för utställningar. De ger oss helt nya slag av fynd och föremål, nämligen dem som bevarats i havets djup - och ingen annanstans. De marinarkeologiska fynden ger oss faktiskt chansen att med nya penslar och nya färger måla panoramat över vårt maritima förflutna.

Några exempel (med början nära vår egen tid):

marinarkeologiska fynd kan komma att skildra ångfartygets tidigaste utveckling- en av Samuel Owens tidigaste maskiner lär ligga på botten av Riddarfjärden; det finns väl bevarade hjulångare från 1800-talets förra hälft på botten i svenska farvatten.

vi kan också skildra lastfartyget genom århundradena- det oerhört viktiga transportverktyget- i alla dess former genom de marinarkeologiska fynden. Från de många, mindre allmogefartygen, till de stora fartygen i utrikes sjöfart, som kan sägas ha burit Sveriges ekonomi i sina lastrum. Hur såg skrov, utrustning, last o s v ut? Det kan de hundratals kända vraken av stora och små lastfartyg visa.

segeltekniken, manövreringsförmågan och riggens effektivitet hos gamla tiders fartyg, från båtar med ett sprisegel till stora fullriggade fartyg med många segel, kan också studeras. Man har ibland i vrak t o m hittat fartygets segel, som bevarats i flera hundra år under vatten.

båtbyggartiditionerna och deras utveckling och karaktär från förhistorisk tid och fram till vår tid. Detta hantverk, som har haft en stor betydelse i vårt samhälle genom århundraden, kan skildras genom rikedom av vrak från olika tider- Det kan t o m med vetenskaplig teknik kartläggas mycket nog.

de förhistoriska farkosternas historia kräver en insats från marin- arkeologer i Sverige. Flera fynd är kända, men ligger oundersökta. De kan ge spännande kunskaper om nästan okända historiska förhållanden.

det maritima kulturlandskapet, med hamnar, leder, varv, ballastplatser, sjömärken och mycket annat har också lämnat spår efter sig, som det är angeläget att finna och undersöka.

Vem hittar förresten det första bronsåldersskeppet i Nordeuropa? Det kommer att visa oss något helt nytt och helt okänt. Det blir det första fyndet av så hög ålder och kommer att vara byggt på ett annat sätt än vi är vana vid. Vi känner nästan ingenting till om t ex de stora skepp som i schematisk form avbildas på bronsålderns hällristningar.

Det är dags att efter mer än hundra års verksamhet pröva på något nytt inom marinarkeologin i Sverige. Att bana sig väg genom de marinarkeologiska lämningarna och fynden på en bredare väg än hittills. Med andra ord att söka nya vägar till det förflutna.

Carl Olof Cederlund
Stockholm



Svenska Dagbladet 31/10
1982.