

## VARFÖR FORSKA I ÖRLOGSSKEPP?

Jo-för att den sjöhistoriska forskningen har tidigare i allra högsta grad varit centrerad kring handelssjöfarten. Och med all rätt.

Knappast någon verksamhet har väl betytt mer för mänskligheten. Människans största äventyr började när någon förfader/moder gav sig ut på ett flytande risknippe. Sjöfarten var uppfunnen! Vi får se vad rymdfarten -nästa jätteäventyr- kommer att medföra- som f ö står på samma tekniska nivå som risknippet.

Det har ju totalt sett byggts och seglats ofantligt många fler handelsfartyg än krigsfartyg. Något förenklat har ju handelsflottan blott utgjort ett slags nödvändig "service" åt handelssjöfarten för att skydda den livsviktiga navigationen. De stora geografiska upptäckterna var helt kommersiellt inriktade. Tyvärr är ju i vårt land både handelsflottan och örlogsflottan f n under avveckling, men handelsflottans tidigare betydelse för landet framgår av det faktum att vi har över 100 (ett hundra) sjöfartsmuseer och sjöfartssamlingar i vårt land men blott 2 (två) örlogsmuseer, ett i Karlskrona och ett halvt i Stockholm (T sjöfartsmuseerna i Göteborg och Malmö finns en del föremål med anknytning till sjöförsvaret).

Bland annat denna anmärkningsvärda snedbelastning bidrog till att jag kom att intressera mig för de betydligt sällsyntare vraken efter örlogsskepp när jag dragit mina numera välkända slutsatser om den skeppsmaskfria Östersjöns betydelse för skeppsarkeologin. Dessutom har ju örlogsskeppen tyvärr alltid varit teknikledande.

Inget handelsfartyg kunde under segelperioden mäta sig med örlogsskeppen vad gäller utrustning, storlek och utsmyckning. "Mordvapen" har ju alltid raffinerats och dekorerats, ofta med magisk bakgrund.

Ett handelsfartyg består till största delen av sin last och spannmål, ved, guld, tjära, porslin, järn och tusen andra varor blir ju knappast sjöhistoria för att de råkat åka båt. "Resten" av fartyget har ju knappast något att ge utöver det man finner i vrak efter örlogsskepp.

En annan viktig faktor är vad samtida dokument kan säga om skeppets historia. Själv anser jag att det är de olyckligt förlorade, namngivna och daterade skeppen som är intressantast. Skepp med en dramatisk "story" som gått under med man och allt och liksom Herculaneum blivit bevarade, inte av aska och pimpsten utan av havet, åt senare tiders forskare.

Dessutom berättar de med alla socialgrupper ofta överbemannade örlogsskeppen betydligt mer om livet ombord- och i land med för den delen- än de ständigt underbemannade handelskeppen.

De framgångsrika skeppen som fått dö sotsdöden i någon vik eller vid någon strand, plundrade på det mesta, har endast ren skeppsteknologi att ge, vilket i och för sig är viktigt, speciellt beträffande äldre fartyg.

I det militära har det ju alltid skrivits mycket- idag för mycket- under det att handelssjöfarten i varje fall under segelperioden producerat mycket fåtaliga dokument. Jag tror t ex att en kofferdikapten på 1700-talet knappast kunde skriva sitt namn.

För att belysa detta kan jag påminna om att, som en direkt följd av Vasa, inrättades 1964 en marinarkeologisk avdelning på Statens sjöhistoriska museum. Denna har sedan dess inriktat merparten av sin extramurala verksamhet på att undersöka två sjunkna handelsskepp, ett vid Dalarö och ett i Älvsnabben. (se lista)

Trots ett intensivt forskningsarbete har man ännu inte lyckats fastställa dessas proveniens.

Att jag, "efter skeppsmasken," valde att begränsa mig till 1500- och 1600-talen har flera orsaker.

För det första är ju sjöhistoria en mycket omfattande vetenskap och man måste helt naturligt begränsa sig.

För det andra, att dra upp eller ens undersöka ett skepp från början av 1800-talet är ur strikt vetenskaplig synpunkt meningslöst. Redan i mitten av 1700-talet började skeppssritningar att användas. Hade det funnits konstruktionsritningar på 1600-talet hade det varit enklare och billigare att bygga en ny Vasa eller ett liknande skepp.

Ur turistisk, journalistisk och nyhetsmedial synpunkt kan det naturligtvis försvaras att ta upp en hjulångare eller varför inte Titanic, Andrea Doria eller rentav örlogsskeppen Hood eller Bismarck m fl.

Det är helt fantastiskt hur allting som tas upp ur havets djup engagerar människors fantasi.

För det tredje, att i Sverige kunna forska efter skepp före 1500-talet torde vara meningslöst med tanke på de magra svenska arkivalierna. Kan ej erinra mig något namngivet svenskt skepp före Gustav Vasa. Å andra sidan när det gäller medeltida och tidigare nordiska skepp var skillnaden mellan örlogs- och handelsskepp rent tekniskt ganska liten.

De relativt väldokumenterade Vasa och Kronan torde vara två sällsynta exempel på historiskt intressanta skeppsvrak som lokaliserats "rätt väg", d v s som ett resultat av målinriktad källforskning.

De allra flesta historiska vrak har "påträffats" eller varit kända lokalt.

På tal om arkiv tror jag att de fåtaliga handlingarna beträffande äldre svenska handelsfartyg är väl kända och analyserade ur olika synvinklar av en mängd forskare under det att beträffande örlogsflottan det finns många hyllmeter från 15- och 1600-talen som är anmärkningsvärt orörda av forskare.

Marinstabens egen sjökrigshistoriska avdelning bortrationaliserades redan 1938.

Bortsett från Sjöhistoriska museets skeppsarkeologiska avdelnings verksamhet, som ej omfattat örlogsskepp, har vrakforskningen i vårt land bedrivits på privat initiativ med privata medel och med mycket varierande ambitioner.

När jag lanserade Vasa och Kronan sades det alltid att för dessa projekt saknas resurser, vilket ju är helt naturligt.

Man kan ju ej begära, att t ex Riksantikvarieämbetet skall hålla något beredskapskonto för att dra upp eventuella regalskepp!

Men det är ju just detta som är poängen med de stora, lättfattliga och mediavänliga objekten typ Vasa och Kronan- att de skapar resurser som sedan kan användas för att undersöka mindre spektakulära men vetenskapligt intressanta handelsfartyg. Bara Vasa's konserveringsanläggning på Beckholmen har utfört mängder av legoarbeten, t ex Helgeansbåtarna.

Vasa kom upp ur djupet helt utan (synliga) statliga uppgifter. I praktiken ingick dykeriarbetet i marinens dykarutbildning och Neptunbolaget (Broströms) gjorde generöst hela lyftet endast för några Vasaordnar.

Det provisoriska Vasamuseet tillkom i stor utsträckning genom den privata industrins generositet, intresse och förståelse för Vasa's betydelse i internationella sammanhang.

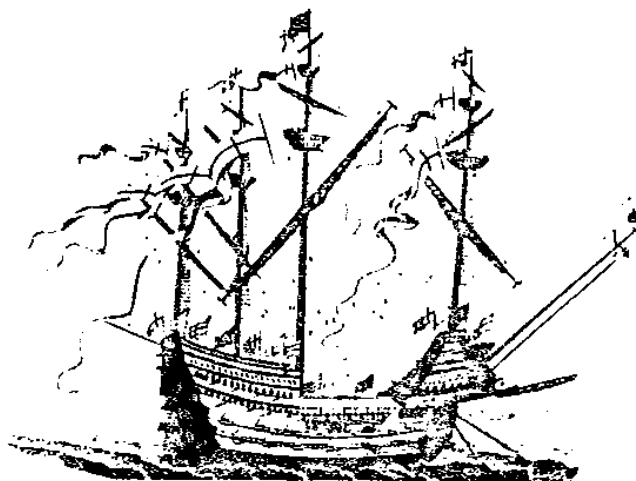
Det pågående arbetet med Kronan belastar f n ej heller den ordinarie fornminnesvården med ett öre och med all säkerhet kommer Kronan att avsevärt öka Kalmar museums resurser och inkomster till glädje för bl a fornvård och turism i hela regionen.

Möjligen kan de som vill behålla Sverige historielöst och utan rötter framhålla att Vasa- och stormaktstiden är en del av vårt rotsystem som helst borde glömmas.

På detta brukar jag svara, att de stundom omänskliga förhållandena på äldre tiders fartyg skapar förståelse för dagens välfärds-Sverige.

Ej heller kan väl den mest övertygade försvarsnihilist ha några synpunkter av detta slag på de vackra och ofarliga kanonerna från Vasa, Kronan, Riksäpplet, Gröne Jägaren och Riksnnyckeln m fl - kanoner som trots sina heraldiska och magiska dekorationer ytterst sällan lyckades sänka något skepp till båtad(!) för bl a Sveriges museimannaförbund.

Anders Franzén  
Stockholm



MARY ROSE

I England, där man haft att välja mellan två "konkurrenter" till Vasa, ostindiefararen Amsterdam och örlogsskeppet Mary Rose, valde man det senare, som nyligen bärgats i betydligt sämre skick än Vasa. Naturligtvis blir det ej någon konkurrens utan snarare en positiv additionseffekt med forskarutbyte och ökad besöksfrekvens och som slutprodukt ett ökat och breddat intresse för vår historiska bakgrund.

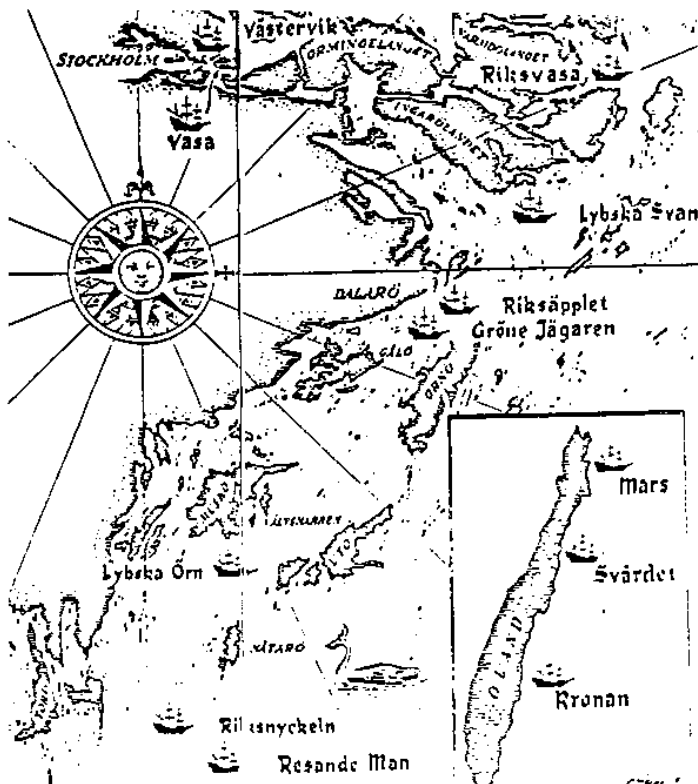


VASA

Fyndet av Laokoongruppen i Italien år 1567 anses ha satt fart på intresset för den klassiska arkeologin, som ju i flera hundra år enbart var ett slags kuriosakabinett för överklassen (arkeologi anses alltså vara en "fin"vetenskap!)

Genom fyndet av Vasa kopplades för första gången sjöhistoriker och arkeologer ihop på heltid. På 25 år har en hel del hänt inom den unga marinarknologin, men trots detta är Vasa alltså det äldsta namngivna och daterade skepp som lyfts ur djupet i sin helhet.

Marinarkeologi är ett luddigt begrepp. I detta sammanhang avses snarast submarin skeppsarkeologi (dit Vasa med tvekan kan hänföras) som är en hjälpvetenskap till den allmänna sjöhistorien - d v s originalföremålen får berätta där de historiska källorna är ofullständiga eller saknas.



När författaren insåg de skeppsarkeologiska konsekvenserna av den skeppsmaskfria Östersjön utarbetade han detta numera välkända vrakprogram avseende 12 svenska örlogsskepp från Vasa- och stormaktstid.