

CARL-OLOV CEDERLUND

Utgrävningen och bärgningen av den holländska ostindiefararen Amsterdam

1749 förläste V.O.C.-skeppet Amsterdam på resa från Amsterdam till Ostindien. Fartyget strandade vid Hastings på den engelska kusten och hamnade i en "ficka" av kvicksand och lera på den långgrunda botten. Skrovet sjönk därigenom snabbt ned i och begravdes i sanden - så snabbt att man bara kunde bärga litet av dess last. Förlisningen och händelserna kring och efter denna är dramatiska och spännande och för den som vill närma sig ämnet rekommenderar jag Peter Marsdens bok om skeppet och vraket från 1974 (The wreck of the Amsterdam). Den långgrunda stranden vid vraket utgörs av omväxlande sand och låga klippor. Tidvattnet skapar nivåskillnader i vattenytan på ca 7 m. Vid ebb kan man gå ut till vraket och t o m utanför det. Vid flod ligger det på 7 meters djup.

1969 uppmärksammades vraket efter att ha legat orört i 220 år av ett anläggningsföretag som bedrev arbeten i närheten. De körde ut en grävsropa till vraket och började gräva. Grävsropan hann åstadkomma en hel del förstörelse och man bärgade många fynd innan företaget stoppades. Under det att plundringen pågick sökte sig en ström av besökare/fyndplockare ut till vrakplatsen. Och idag står, som ett minne av tillfället, åtskilliga föremål från Amsterdams innandöme på spiselkransarna hemma hos Hastingsbor. Anläggningsföretaget beordrades att schakta tillbaka det man grävt upp.

Plundringen blev samtidigt inledningen till det marin- arkeologiska intresset för skeppet Amsterdam. Man började planera att gräva ut och bärga detta stora, fullastade skepp från 1700-talets mitt - ett arbete som tagit fast form genom den utgrävning som startats 1984.

Fartyget är bevarat upp till övre däck medan poopdäck och kajutorna under detta däck förstörts. Det finns risk att innandömet i skrovet skadats och rörts om av grävsroporna. Man räknar med att större delen av skrovet är bevarat i ett nära nog ursprungligt skick och att stora delar av last och utrustning fortfarande finns kvar ombord. Man är ännu inte riktigt säker på hur stora skador plundringen 1969 orsakade.

Planering och finansiering av utgrävningen och bärgningen sköts av en stiftelse som är sammansatt av holländska och engelska intressenter - The Save the Amsterdam Foundation. Både engelska och holländska kulturminnesvårdsorganisationer har länge deltagit i diskussionen och planeringen av arbetet med skeppet. Ledaren för den pågående utgrävningen är Peter Marsden, vanligen vid The City of London Museum, men också konsult vid den ovannämnda stiftelsen. Vid sin sida, som ansvarig för det löpande administrativa arbetet, har han den holländske marin- arkeologen Gerrett van der Heide - också han konsult.

Peter Marsden är inte bara delaktig i Amsterdamprojektet utan också sedan länge i ett mångsidigt arbete för att etablera marinarkeologi och intresset för gamla vrak hos den engelska allmänheten. Han är bl a initiativtagare till det Shipwreck Heritage Centre, ett museum kring flera olika vrak längs kusten, som skall byggas i Hastings.

I slutet av juli 1984 tog man i den ovannämnda stiftelsen formellt beslutet att bärga skeppet Amsterdam, transportera det till Hollands huvudstad Amsterdam och ställa ut det där efter konservering. Detta stora företag innebär att man först måste tömma vraket på dess innehåll genom en utgrävning och därefter lyfta upp skrovet ur stranden där det sjunkit ned. Årets utgrävning är en form av rekognoscering då man prövar utgrävningsteknik och undersöker förhållandena i vraket.

Skeppet Amsterdam ingick i den flotta av stora bevärade handelsfartyg som det holländska ostindiska kompaniet byggde och drev handel med. Handeln utgjorde en transocean sjöfart med inriktning på i första hand de holländska kolonierna i Ostindien och den spelade en stor roll både för Hollands och Europas ekonomi för 2 - 300 år sedan.

Skeppet Amsterdam har ett stort intresse också för nord-europeisk marinarkeologi av flera skäl. Ett av dem är att vi i Östersjön ofta finner skeppsvrak som representerar en annan och lika viktig, eller ekonomiskt sett t o m viktigare, gren av den europeiska sjöfartsnäringen på 1600- och 1700-talen. Det är de skepp som seglade på den holländska Östersjötraden. Dessa holländska handelsfartyg dominerade tidvis sjöfarten i Östersjön både i antal och betr handelns omfattning.

Skeppet Amsterdam ger oss möjlighet att jämföra dessa vrak med ett handelsfartyg på en annan och mycket mer vidsträckt sjöfartsstråd, och att jämföra skeppen och studera hur man anpassat och utrustat dessa för de olika typerna av sjöfart.

Många av de gamla skeppen på Östersjöns botten har byggts med holländsk byggnadsteknik. Det gäller t ex både Wasa och vraket vid Jutholmen vid Dalarö, som också är ett handelsskepp liksom Amsterdam. Det senare utgör därför en utmärkt utgångspunkt för jämförelser betr skeppsbyggnadstekniken i de olika vraken i Östersjön.

Sverige stod under ett mycket starkt inflytande från Holland under 1700-talet, både ekonomiskt och tekniskt. Dess huvudstad utgjorde en av metropolerna i Europas näringsliv och sjöfart. Flera av båtsmännen ombord på Amsterdam var svenskar, sjömän som precis som idag sökt sig till en världsmetropol för att söka anställning inom den internationella sjöfarten.

En holländsk marinarkeolog, som arbetar inom Amsterdamprojektet, planerar att komma till Stockholm för att genomföra sin forskarutbildning i marinarkeologi vid

den arkeologiska institutionen vid universitetet. Man skall studera just de sociala och ekonomiska förhållandena kring skeppet Amsterdam med utgångspunkt från de marinarkeologiska fynden i det.

Planeringen av skeppets upptagning och bärgning pågår för närvarande. Man arbetar med flera olika alternativa tillvägagångssätt. Ett av dem, det mest omfattande och kostnadskrävande, är att bygga en "dyke" - en vall runt om vraket som håller havet ute (sedan lång tid är ju dessa byggnadsverk en holländsk specialitet tillämpad för att förvandla havsbotten till holländsk jordbruksmark); att sänka vattnet successivt och att i samma takt gräva ut vraket till dess att skrovet är tomt och kan bärgas.

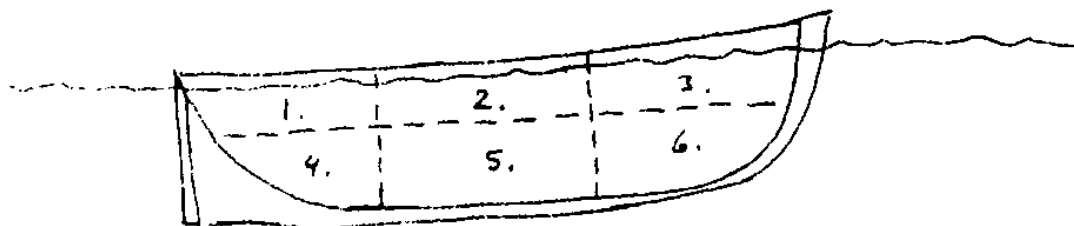
Det andra alternativet innebär att man slår ned en kofferdam runt skeppet, om möjligt ända ned till stengrunden på 10 meters djup i stranden. Därefter gräver man ut vraket under vatten och i skydd av kofferdammen och lyfter det slutligen ur vattnet och sanden.

Bägge alternativen förutsätter att man bärgar vraket i ett stycke. Det är en stor och svår operation eftersom skrovet är nästan 50 meter långt eller lika stort som Wasa och dessutom ligger djupt ned i lera och sand.

I samband med en vistelse som jag gjort vid projektet under några veckor denna sommar, fick jag möjlighet att delta i arbetet och diskussionerna kring vrakets undersökning och bärgning. Jag föreslog med stöd i erfarenheter från svenska undersökningar att man skall gräva ut Amsterdams skrov under vatten under sex säsonger, varvid de tre första omfattar utrymmena i dess övre del och de tre senare botten på 7 till 9 meters djup i sanden (se skiss). När säsong 1 - 3 är avklarade och de övre delarna av skrovet är tomma skär man av och bärgar dem i åtta delar (styrbords och babords sida i vardera tre delar, förparti samt akterparti). Dessa delar transporterats till konservering. Innan utgrävningen fortsätter skall man skjuta ned en kofferdam tätt intill vraket som förstärks genom tvärgående balkar. Detta är nödvändigt eftersom skrovet kan pressas samman av den omgivande sanden när det töms. Det är också viktigt att kunna garantera marinarkeologernas säkerhet när de skall arbeta på flera meters djup i ett vrak vars inre del hela tiden överspolas av dyningar som för med sig sand och slam vilket gör sikten mer eller mindre obefintlig.

Utgrävningen av botten i skrovet görs under tre säsonger varefter det skärs i tre delar (förparti, midskepp och akter) och bärgas för konservering.

Att foga samman de olika delarna av skrovet innebär inga tekniska eller antikvariska svårigheter. Att dela skrovet innebär att det är lättare att bärga och konservera. Det gör utgrävningen både mer praktisk och mer säker, speciellt i fråga om de djupare belägna utrymmena.



När vraket plundrades 1969 togs som sagts en mängd intressanta föremål tillvara men betydligt mer måste finnas kvar. Årets utgrävning har när detta skrivs inte erbjudit någon ström av sensationella fynd. Arkeologerna koncentrerar sig på att utföra en noggrann dokumentation av skeppet och föremålen i det. Man samlar och analyserar ögonskenligt obetydliga men historiskt viktiga informationer, som så småningom kan ge oss, nutidens gäster i verkligheten, ny insikt och spännande kunskaper om den tid och den sjöfart som skeppet Amsterdam var en del av.

Förutom de vanliga fynden från vrak, keramik, glas, kritpipor mm, har man tagit tillvara några fynd som visar att skeppet är specifikt och kommer att ge oss historiska nyheter.

Undersökningen av skrovet visar att man, trots att det finns både modeller och ritningar av den typ av fartyg som Amsterdam representerade, får en annan bild av skeppets byggnad genom att studera det i original. De olika byggnadskonstruktionerna kan beskrivas och visar ofta att de utförts på ett annorlunda sätt än de sekundära källorna anger. Som ett exempel på detta kan man nämna det bråspel, en typ av vinsch, som man hittat direkt innanför en av kanonportarna i aktern på undre batteridäck. Något sådant har aldrig setts förr och dess användning är ännu oklar. Det kan ha tjänat som vinsch för intagning av last, t ex långa spiror och annat virke, genom kanonporten; eller för att dra in skeppsbåtens förtöjningslina när denna låg på släp; eller för att höja och sänka rodet när dess fingerlingar hakades in i rormaljorna.

Bland de många fynden finner man bl a två halvmeterlånga tunnor som helt klätts med blyplåt. De är fyllda med ett okänt material, blyplåten är mycket noggrant formad efter tunnans form och på locket kan man läsa en bokstavskod som stämplat eller ristats in. Blyplåten är sammanfogad med koppartråd. Man har framfört flera förslag till vad tunnorna tjänat för syfte: att de innehåller krut (bly och koppar är metaller som inte bildar gnistor och som således borde vara lämpliga för att förvara krut i); eller någon form av kemikalier som krävde en noggrann förpackning (skeppet förde flera olika slag av kemikalier i lasten).

Det förslag som för närvarande verkar mest troligt och

som kan stödjas av en del uppgifter om gamla ostindiefarare är att tunnorna innehöll jäst - ett ämne som ju är ömtåligt och som måste bevaras kyligt om det skall hålla sig (att blybeklädnaden kunde förgifta innehållet var man förmodligen inte medveten om).

Man bakade ombord på den långa resan, som ju kunde ta både månader och år. De två välbevarade tunnorna är illustrationer av hur besättningen försörjdes och hur man förpackade ömtåliga varor på långa resor.

