

Per Söderhielm

N Y A S V Ä R D E T

Den 29:e oktober 1658, samma år som Skåne blev svenskt, utkämpades ett stort sjöslag vid Diskengrundet söder om Helsingör mellan svenska flottan och de förenade dansk-holländska flottorna.

Sundets lås, Kronborgs slott i Helsingör, hade i september samma år invaderats av svenskarna samtidigt som Köpenhamn låg under svensk belägring. Därigenom hade danskarnas möjligheter att kontrollera trafiken på Öresund samt att ta upp tull tillfälligt brutits.

Öresundstullen infördes 1429 av Erik av Pommern för att befästa Danmarks herravälde över den viktigaste vattenleden in till Östersjön.

Holland uppfattade situationen som ett hot mot sina möjligheter att segla på sundet och llerade sig därför med Danmark i kampen mot svenskarna.

Slaget blev ett svårt nederlag för Sverige. Flottan beordrades att gå in till Landskrona för att reparera.

Vinden var dålig och man fick varpa sig in i hamnen. Under eller efter denna manöver förliste Nya Svärdet närmast genom att botten revs upp mot inseglingsrännans norra kant.

Ytterligare fyra eller fem fartyg sjönk i Landskrona hamn under samma period: Samson, Gripen, Papegojan samt ett par brännare som fienden skickade in i hamnen för att antända de svenska fartygen.

Nya Svärdet var en erkänt god seglare som deltog i flera av de svenska sjötågen. Hon var byggd i Västervik som handelsfartyg 1626 och monterades som örlogsman 1628 i Stockholm av Hybertsson, samme man som byggt Wasa.

Hon var på trehundra läster, fyrtio meter lång och tio meter bred och bestyckad med ca trettio kanoner. Därigenom kan hon räknas in bland de stora örlogsfartygen under denna tid.

Redan tre år efter förlisningen meddelande kanonbärgare att vraket sjunkit så djupt i det lösa bottenmaterialet att

vidare sökande efter kanoner var omöjligt.

Dokumentet från denna tid berättar att man vid detta tillfälle lyckades plocka upp tre kanoner och tappade en pga bristen på goda rep. Delar av bestyckningen kan alltså fortfarande ligga kvar i vraket.

Studerar man kartmaterialet över Landskrona och speciellt från 1600 och 1700-talen finns vraket efter Nya Svärdet med, inprickat i sitt rätta läge. Detta beroende på att hon utgjorde en fara för sjöfarten.

På en karta från 1665 kan man läsa kommentaren " Skeppet heter Svärdet vilket på sin sida ligger ".

I en seglingsbeskrivning från mitten av 1700-talet, "Månsons Siöök bok ", varnas sjöfarare att de måste passera två vrak innan sikte kunde tas på skeppsbron. Ett av dessa vrak måste vara Svärdet. Det andra var vraket efter en brännare vid namn Gripen som förläste ca sjuttio meter från Nya Svärdet på inseglingrännans södra kant.

Under 1800-talet finns inga notiser om Nya Svärdet men under 1900-talet som för Landskronas del har inneburit ökad hamnaktivitet dyker vraket åter upp i samband med muddringsarbeten i hamnen.

Den antikvariska kontrollen har genomgående varit dålig och hur mycket av vraket som muddrats bort går inte att uppskatta. Det talas bland annat om att man 1971 förökte ta bort vraket men misslyckades genom att mudderverket gick sönder. Under dessa arbeten fick man upp en vackert snidad maskaron, 90 cm hög, visande ett skäggigt halvt mansansikte med mytologiska drag.

Under 1970-talet utfördes undersökningar på Nya Svärdet i syfte att påvisa att vraket, som ligger på inseglingrännans kanthåller på att förstöras genom upprepade muddringar. Landskrona hamn har alltid hävdats att man inte stör Nya Svärdet genom de ständigt återkommande arbetena i inseglingrännan.

Vid den senaste muddringen som utfördes 1984 stoppade under-tecknad mudderverket, då man återigen grävde upp delar av vraket. Bland dessa fynd, som alla till större delen bestod av grova söndertrasade plankor, var också ett par spant från en mindre klinkbyggd båt.

Vid efterbesiktning framkom att vraket, som under några år varit helt övertäckt av sand, frilades på en sträcka av ungefär 40 meter. Spant och andra konstruktionsdetaljer stack upp omkring en meter från botten. Tydliga spår efter grävskopan kunde ses långt in i vraket.

Under vintern 1984-1985 rasade delar av rännans kant runt vraket och därigenom frilades en mängd konstruktionsdetaljer, bland annat en del av ena skeppssidan med spant, bordläggning och garnering. Nedanför vraket, som ligger med kraftig slag-sida ut mot inseglingsrännan, står flera kraftiga däcksbalkar på 40x40 cm nedstuckna i botten med ungefär samma lutning som vraket i dess helhet. Delar av ett däck eller en durk sitter fortfarande ihop med den frilagda skeppssidan. Några delar av skeppets utrustning har inte kunnat observeras.

Nedanför Nya Svärdet ut mot inseglingsrännan ligger resterna av en mindre klinkbyggd båt som kan ha samband med vraket. Dendrokronologiska prover har tagits men de är ej färdigbehandlade.

För att ta reda på vrakets utbredning gjordes en kombinerad Side-Scan, Subbottom undersökning. Denna visade att vraket har en utbredning på ungefär 18x60 meter samt att fyndmaterialet går långt ner i botten. Undersökningarna visade också att vrakmassorna sträcker sig ut i djuprännan vilket gör att hamnen inte längre kan hävda att man inte stör vraket genom muddringar i området.

Hur mycket som finns kvar av Nya Svärdets skrov är svårt att uttala sig om, men troligen ligger stora delar av undre delen av skrovet bevarat under sanden. Skeppsteknologiskt sett är vraket av stort intresse, då det är det enda i Sverige kända efter en monterad handelsman.

Nya Svärdet utgör genom sitt läge vid inseglingsrännan ett svårt antikvariskt problem. Hamnen kommer inom en snar framtid att underhållsmuddra rännan för att hålla undan för den mycket stora sanddriften i området. Vraket ligger då återigen i vägen. Fram till nästa muddring kan delar av vraket förstöras på grund av de kraftiga ras som utlösts av föregående muddring. Exploatörens dvs Landskrona kommuns intressen av att hålla in-

seglingsrännan seglingsbar kolliderar därigenom med antikvariska intressen.

Vrakets antikvariska värde är odiskutabelt och borde även intressera Landskrona kommun som en spektakulär del av stadens historia.

A. Nya Svärdet var ett handelsfartyg som monterades till örlogsman av Wasas byggmästare, Hybertsson. Hon var ett dokumenterat välseglande fartyg. Därigenom kan hon utgöra ett intressant jämförelseobjekt till Wasa.

B. Skeppet var troligen fullt rustat när det sjönk. Kvarvarande utrustning kan jämföras med andra skepps under samma omständigheter.

C. Hon sjönk snabbt i det lösa bottenmaterialet vilket antyder att mycket av skeppets utrustning kan finnas kvar. Bevaringsförhållandena är dessutom goda. Maskaronen som hittades 1971 antyder detta.

Dessutom är fartyget naturligtvis skyddat av fornminneslagen.

En undersökning av Nya Svärdet måste komma igång inom det snaraste. Ett förslag är att göra en kontrollerad friläggning av vraket med hjälp av en sandsugare (Fartyg som suger upp industrisand från havsbotten), dokumentera vraket samt eventuellt ta ut ett tvärsnitt och bärga detta. Med konventionella metoder som t ex sugning med mammutpump klarar man inte detta under rådande omständigheter. Fynd inne i vraket kan på detta sätt också tas om hand genom sållning av allt material som sugs upp. Även fyndens lägen i vraket markeras områdesvis. På liknande sätt bearbetas därefter den yta runt vraket som markerats genom Side-Scan, Subbottomundersökningen. När vraket och området omkring detta undersökts, kan vrakresterna avlägsnas. Någen totalbärgning av vrakresterna för museibruk kan det troligen aldrig bli tal om.

Förslaget till undersökningsmetod kan verka vågad i rådande atmosfär av milimetertänkande och bevarandeglädje inom arkeologin, men vi måste tänka på att allt som hittas inte kan bevaras. Istället måste vi kanske med hjälp av grövre metoder än de gängse föröka få ut största möjliga informationsmängd av undersökningsobjektet.

Vid en undersökning som den föreslagna gäller det också att skapa en arbetsgrupp av marinarkeologer som kunskapsmässigt täcker alla arbetsmoment för att undersökningen skall kunna utföras rationellt. Kanske finns det möjligheter till ett nordiskt samarbete.

Sist men inte minst måste vi naturligtvis också ha hjälp av alla duktiga sportdykare i regionen.

Källor : Nya Svärdet

Acta privatoum 1661

Ahlström, Sjunkna skepp, N o K, Lund 1979, s 16

Krigsarkivets kartor:

F 133 010 (1665)

F 136 167 (1699)

F 133 039 (1725)

F 133 169 (1800-talet)

Landskrona hamn

Landskrona museum

Landskrona 1413-1963, Historisk och topografisk beskrivning.

Landskrona Hamn, Sjökrone, Landskronaposten 24/8 - 35.

Landskrona Hamn; dess äldre historia och utvidgning under krigsåren 1916-1920. Edlund, Teknisk tidskrift 1921.

Landskrona under Svenska tiden, Loven, Landskrona 1908

Lindquist, Ale nr 1 1976 s 24-27.

Nilsson Harald, Landskrona 1963

Nordvästra Skånes Tidning, (juni ?) 1959

Nordvästra Skånes Tidning, (sep.?) 1070

Svensk Sjökrigshistoria, Unger, Sthlm 1909 s 209-210

Svenska Flottans Sjöttåg, Tornquist, Nordströms tryckeri Sthlm tryckår okänt s129-130

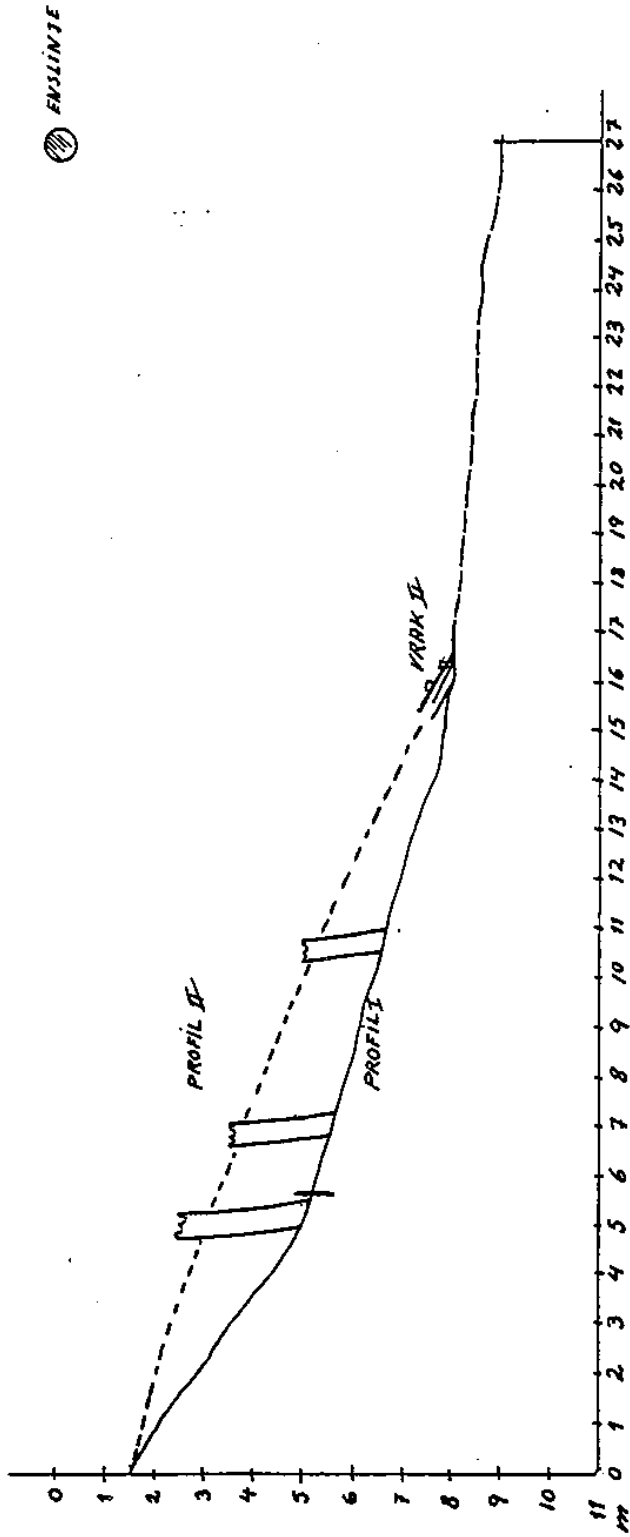
Svenska Flottans Historia åren 1635-1680, Zettersten Norrtälje 1903.

Svenskt skeppsbyggeri, Hall, Varv och skeppsbyggen, Malmö 1963, s 144, 150-151.

Öresund I, Nordens historia, Lübeck, Malmö 1943

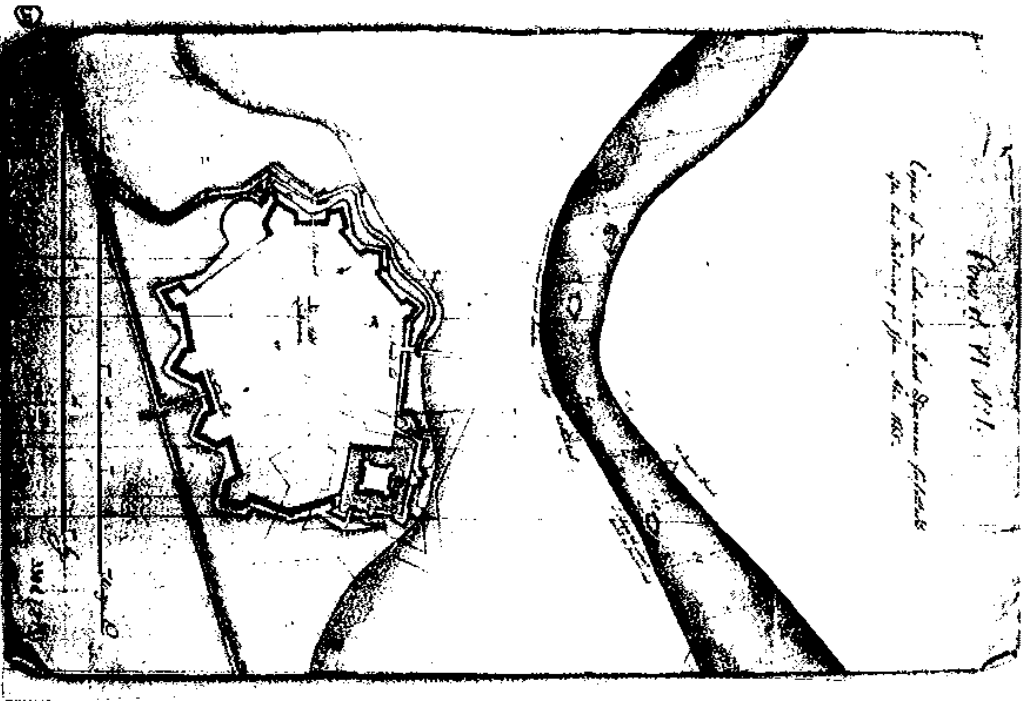
NYA SVÄRDET

PROFIL



Snitt visande vrakets läge på råmnans kant. Snittet gjordes före rasen vintern 1984-1985

Copla af den Carta som Jacob Dyrmann för-
fattat efter thest mätning på Jfen. Åhr
1665.



Masakron upptagen vid muddringar vid
Nya Svärdet 1971

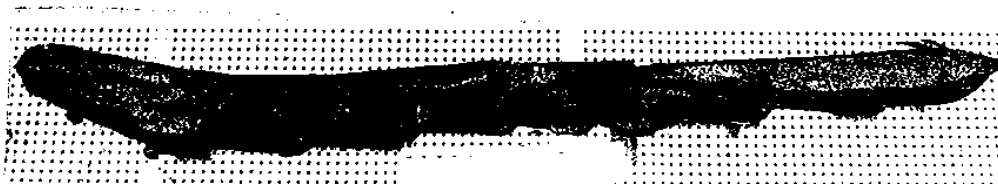




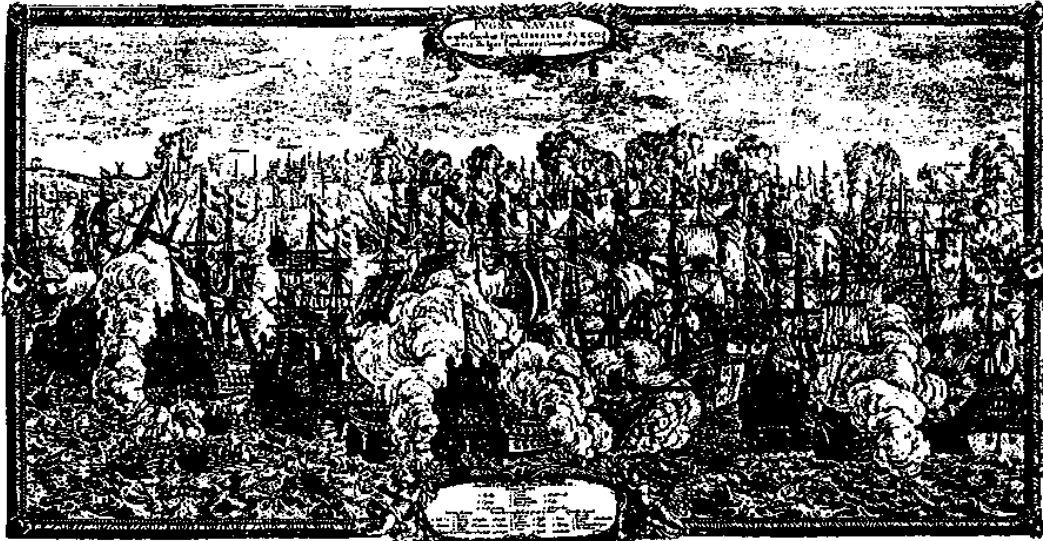
SVÄRDET i mitten på 1970-talet.



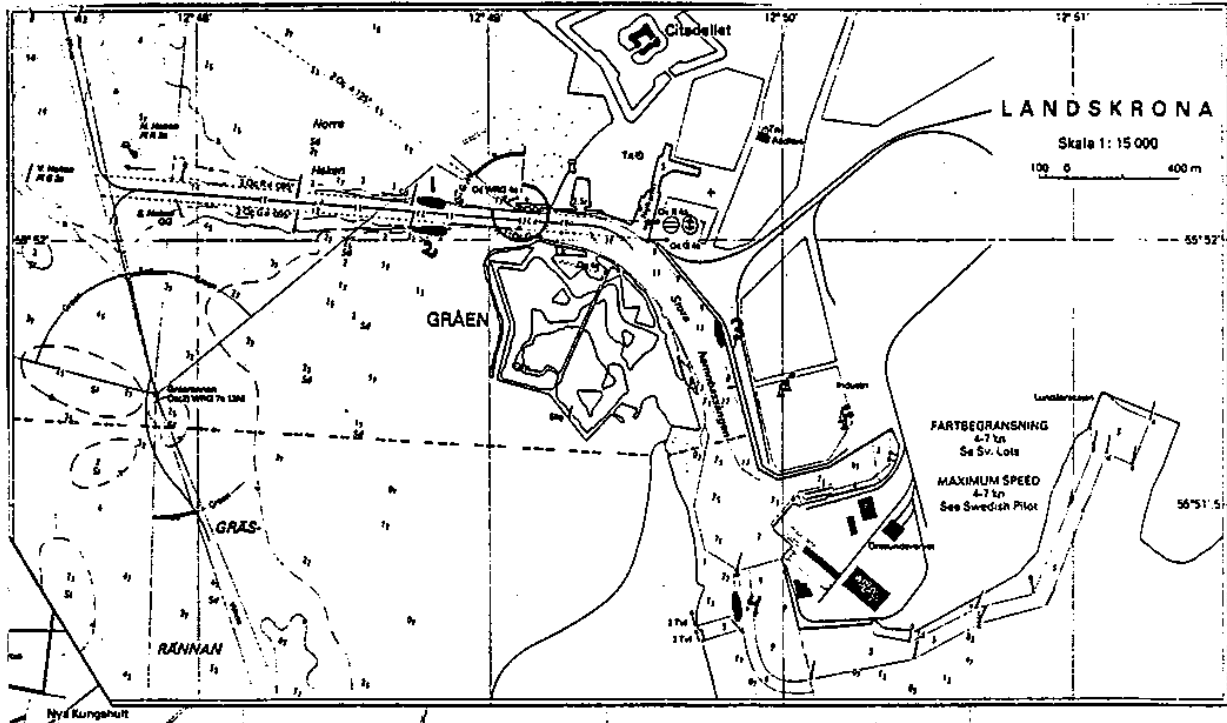
En del av fartygets skrovsida .Efter raset 84/85.



Det spant som muddrades upp 18/9-84 från Nya Svärds vrakplats. Spantet är 130 cm långt och visar tydliga spår av att vara handbilat. Foto Malmö Sjöfartsmuseum.



Slaget i Öresund mellan de svenska och holländska flottorna den 29 oktober 1658. — Kopparsticck efter teckning av Erik Dahlberg i Samuël Pufendorfs »De rebus a Carolo Gustavo gestis» (1688).



Karta över Landskrona hamn med kända 1600-talsvrak:
 1) Nya Svärdet, 2) Gripen, 3) Samson eller Simson och
 4) Papegojan.