

TRÄPINNAT VRAKFYND I ESTLAND

Om ett fartygsfynd från 1500-talet vid ordensfästningen Soneburg(estn Maasilinn)på Ösel sommaren 1985.

Från estnisk marinarkologi har vi på länge inte hört så mycket mera, än att man återupptäckt spåren efter det för den svensk-finländska flottan så snöpligt avlöpta 'överraskningsanfallet' på Tallinns(Revals)redd 13 maj 1790, där bl a kanoner från det av svenskarna brända 64-kanoners linjeskeppet Riksens Ständer har bärgats.

Det är så mycket mera glädjande att få rapporter om nya fynd. Som synes i följande text framgår det både att det publicerats böcker i ämnet och att resurser står till undervattensarkeologernas förfogande.

Att estländsk maritim arkeologi har en intressant framtid, det har vi länge haft på känn.

Undertecknad(Westerdahl)har utfört ett sammandrag för Medd/MAS av ett anförande, ursprungligen skrivet av jur dr Ilmar Arens, för den maritimhistoriska konferensen Bottnisk Kontakt III i Jakobstad, Finland 7-9 febr 1986.

Sannolikt är det första gången utanför Estland, som denna nyhet serveras!

Redan på 1800-talet hade ortsborna på både sidor om det s k Lill-Sundet(estn Väike väin)mellan Ösel och den mindre ön Moon, lagt märke till något som troddes vara en 'träställning' under vattnet.

Den låg nära den forna fästningen Soneburg(Maasilinn)=trol'Försoningsborgen', som tillhört Tyska orden.

Träkonstruktionen låg på bara c 3 ms vattendjup och troddes tillhöra slottets gamla hamn.

Den antogs också tillsammans med murarna ha totalförstörts i augusti 1576, på upprepad befallning av den danske kungen Fredrik II, som då inte längre kunde hålla platsen mot överlägsna fiendestyrkor, som ryssar, svenskar och polacker.

Redan den kände Öselforskaren, pastor Martin Körber, förmedlade dock på 1800-talet uppgiften från en numera inte längre bevarad urkund, att inte bara vanliga småbåtar, utan även större handelsfartyg, kunde ligga för ankar alldeles intill borgen, förtöjda till järnringar i själva borgmuren.

Vid närmare eftertanke borde det knappast vara sannolikt, att träresterna härute tillhörde en hamnkonstruktion.

Men traditionen ifrågasattes likväl aldrig på allvar.

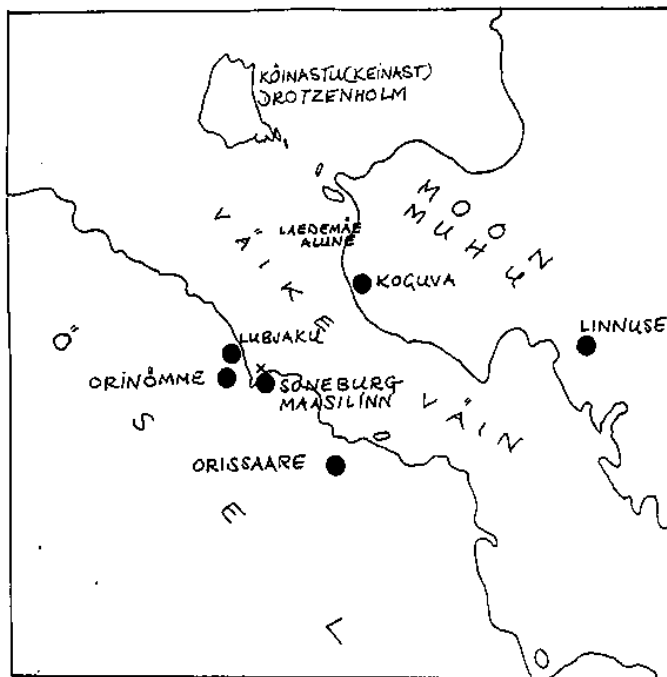
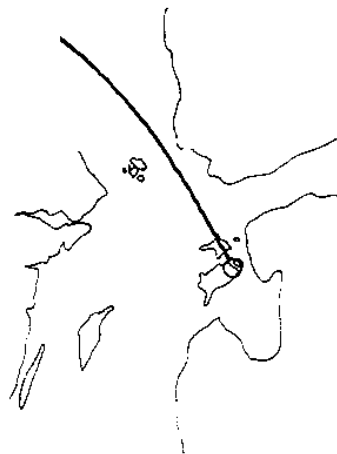


Fig 1.

Fyndplatsen och några ortnamn nämnda i texten.



En närmare undersökning kom emellertid att äga rum först under högsommaren 1985. Den utfördes av medlemmar av amatördykarklubben "Viikar" vid statens sjöhistoriska museum i Tallinn, under ledning av forskningschefen vid museet, Bruno Pao.

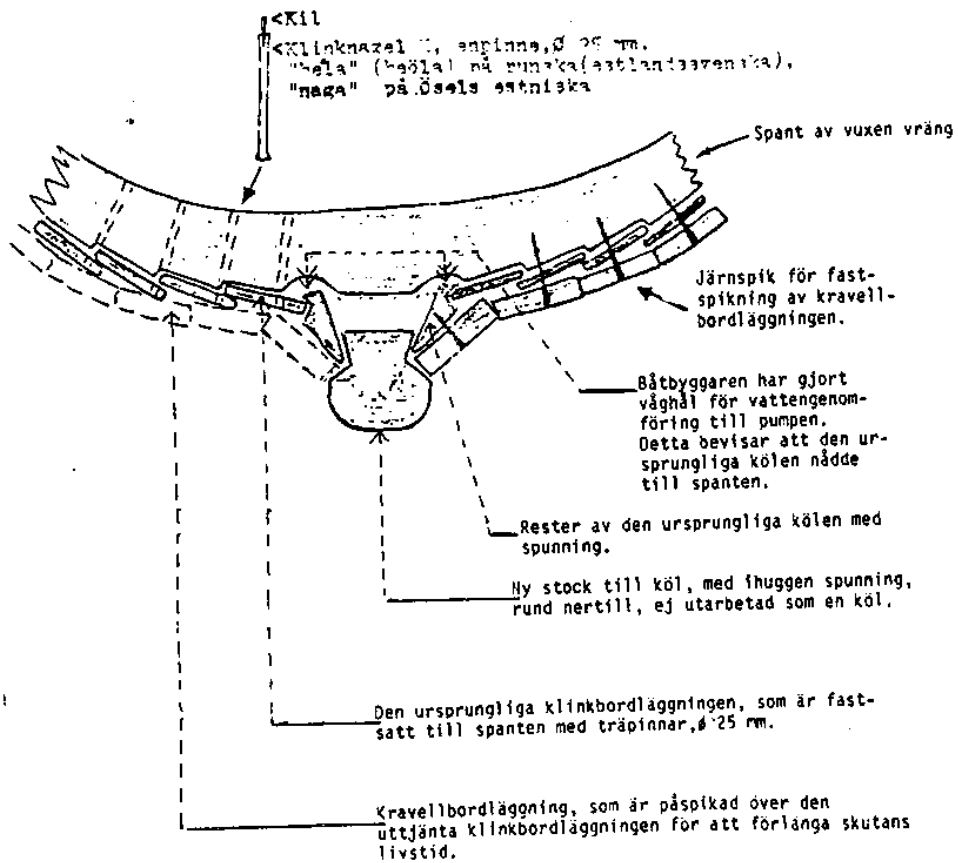
En av dykarna Vladimir Loite, fann till allas förvåning ett tämligen välbevarat fartygsvrak på platsen.

Skrovet var ännu delvis intakt, och på botten låg fortfarande kalkrester. Fartyget hade tydligen använts till bl a kalktransporter.

Dessutom påträffades i vraket tygfragment, som från början antogs vara linnelärft, men senare visade sig vara vadmal, d v s hemvävt öselestniskt ylletyg. Eventuellt är det rester av skeppets segel.

Själva skrovet uppskattades vara c 14 m långt och 5-6 m brett. Det var bevarat upp till c 2,6 m höjd, och hade varit försett med en överbyggnad, som senare visade sig ha förstörts av brand. Förstäven var rak.

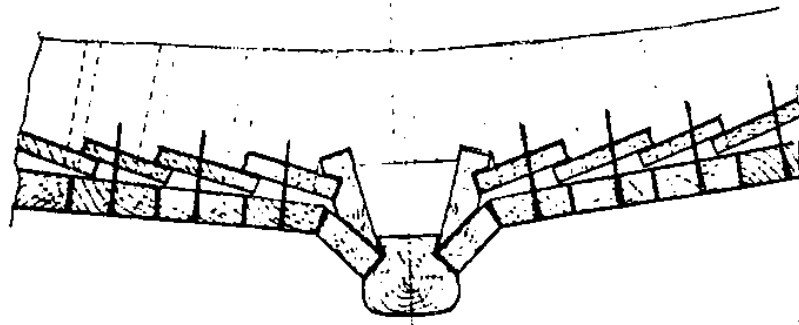
Borden är ursprungligen lagda på klink, med 2 1/2 cm tjocka brädor, men har senare försetts med en förbyggnad på kravell, med c 5 cm tjocklek. Det framgår även av ett tvärsnitt av kölpartiet (fig 2), att den ursprungliga kölen, troligen vid samma tillfälle som den yttre huden, kluvits(?) och ersatts av en kölstock, som dock aldrig blivit utarbetad till en verklig köl.



Harald Aksberg.

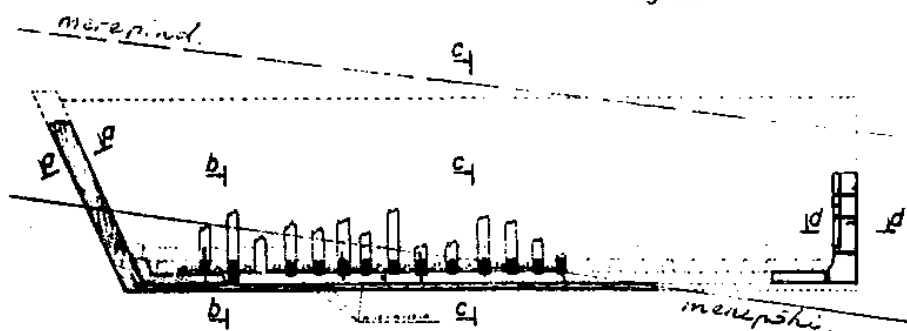
MAASILINNA
VRAKK NR.1

Fig 2. Aksbergs tolkning av kölpartiet efter Mäss'skiss nedan



vraiki pikilöige
m 1:30

Fig 3.



Förstävnen var rak, liksom aktern(fig 3).

Fartyget är ovanligt tätspantat för att vara byggt på klink.

Det är dock omöjligt att med de knappa informationer, som står till buds, avgöra, om tätheten är ursprunglig, eller om också denna tillkommit vid förbyggnaden.

Själva hantverket gav ett arkaiskt och grovt intryck, det ojämna, kvistiga virket hade med nöd och näppe anpassats till spant- och bordkonstruktion.

Befälhavaren på museets forskningsfartyg Mare(en ombyggd fiskebåt), Vello Mäss, en av de mest kända marinarknologerna i Estland(bl a författare till den uppmärksamade boken Uppunud laevu otsimas, 'På jakt efter sjunkna båtar,' publicerad 1984)kontaktade estniska forskare och sjöfolk utomlands för att få material till en bedömning av det nya fartygsfyndet vid Maasilinn.

En av dem, Herbert Schmuul, numera bosatt i Kanada, var född bara 2-3 km från fyndplatsen, i byn Koguva, vars invånare redan under medeltiden tjänstgjort som fria postbönder på Moon (Muhu).

Schmuul ansåg preliminärt bl a att avsaknaden av ekvirke i fartyget måste betyda, att det var byggt norr om ekens växtområde. Troligen hade bygget därför skett i Finland.

Fartyget skulle sedan ha haft lokal tillhörighet i denna trakt av Estland och ha tjänstgjort som transportskepp mellan Ösel och hamnar i Finland, främst Åbo(Turku)för export av kalk och spannmål och import av salt och kapitalvaror.

Ett så stort fartyg som detta, vars kapacitet Schmuul beräknade till 30-40 brt skulle i varje fall vara mindre lämpligt för lokaltrafiken mellan de estniska öarna(Ösel, Moon, Dagö) och fastlandet.

Konstruktionen i botten kunde kanske hänga ihop med angörningen i hamnarna. Möjligen kunde den även ha haft betydelse för tillfällig gång i is.

Schmuul ansåg vidare, att fartyget tillhörde sent 1600-tal (svensktiden, här 1645-1710).

En annan, sjökaptenen Harald Aksberg, nu bosatt på Lidingön vid Stockholm, stammar från Lill-Wrangö(Aksi). Han ansåg, att konstruktionen i fartyget tydde på att det var betydligt äldre. Den påminde i vissa avseenden om senmedeltida koggars, men hade tydligen blivit om- eller tillbyggd(på svenska"förbyggd"-jfr ovan), kanske för tyngre laster och längre transporter än den ursprungligen var avsedd för.

Som synes överensstämmer denna uppfattning i stort med de nu kända byggnadsdetaljerna.

Dendrokronologisk datering utfördes i Tallinn i oktober 1985 och gav resultatet att virket fällts 1543-46. Det framgår inte om virket från den senare förbyggnaden är medräknat eller om dateringen bara gäller den ursprungliga klinkkonstruktionen.

Trävirket från Soneburgs hamnanläggning tycks dock vara från samma tidpunkt.

Bordläggningen var av furu. Av analyserat material bestod en del därtill av lönn eller ask. Tydligt gäller detta bl a i dymlingarna.

Tydligt hade därför fartyget byggts åren före eller omkring 1550, d v s under de sista decennierna av ordenstiden (1227-1561). Från 1560 till 1645 är Ösel danskt. Sverige-Finland tar över 1645 för att 1710 förlora området till Ryssland.

Därmed kunde det också antagas, att fartyget tillhörde det dåvarande ordensfögderiet Soneburg (Maasilinn), som omfattade hela ön Moon, och över Lill-Sundet ungefär en fjärdedel av Ösel, med socknarna Peude (estn Pöide) och delar av Karris (Karja), Mustel (Mustjala) och Kielkond (Kihelkonna) på öns östra, norra och västra kust.

I första hand avsågs den säkert för handelstrafik, men kanske även för transporter av t ex ordensfogdens post.

En huvudartikel var, som antydde av lämningarna, kalk, men troligen fraktades även tjära och träkol från de skogrika trakterna i Mustel/Karris.

I närheten av fyndplatsen finns fö en plats med namnet Lubjaku (Lubjaahu = 'kalkugn/en').

Också spannmål kan ha kommit ifråga, eftersom Soneburgfögderiet innefattade ett av de rikaste jordbruksdistrikten på Ösel (vissa år betecknades vid denna tid dock Moon, på blott 198 km², som en "kornbod" för Ösel)

En annan tänkbar exportvara från området var hästar från Ösel, kända som snabba och uthålliga.

Främsta importvaran till området torde ha varit salt.

I samband med att resultaten från den dendrokronologiska analysen förelåg sammankallades ett symposium på museet i Tallinn. Symposiet antog bl a att fartyget var byggt på Ösel av lokala båtbyggare. Sådana var ännu på 1800-talet kända för ypperliga arbeten (jfr t ex Papenholm nära Arensburg/ref David Papp).

Det märkliga skiftet klink/kravell förklarades som att man på Ösel ännu på 1540-50-talen inte helt hade litat på den nya kravellteknologin.

Möjligen skulle detta även kunna synas i de täta spanten?

Maritimetnologen Olof Hasslöf har t ex antagit, att kravelltekniken accepterades stegvis i Norden. Förbyggnad av gamla klinkade fartyg kan mycket väl ha varit ett preliminärt sätt att lära sig det nya.

Om man fortsatt antar, att fartyget bör vara byggt lekalt är även andra uppgifter att anföra.

Varvsplatserna kunde, enligt Schmuul, ha legat i närheten av de i senare tid kända varvsplatserna i Laedemaa(Laevademaa = 'skepps(bygge)land') på andra sidan Lill-Sundet, inom Koguva bys område eller vid Maasi bålverk, c 1,2 km sydost om fästningen.

Varför hade då inte ek använts i bygget?

Det fanns och finns fortfarande ek i riklig mängd på holmen Kõinastu(Keinast/u/), som ligger rakt norrut från fyndplatsen. Under ordenstiden tillhörde den under namnet Drotzenholm Soneburgs slott.

Frågan om skeppsvirket är intressant, men svaret kan knappast bli tillräckligt avgörande för att man skall kunna avvisa ett lokalt ursprung för fartyget.

Furu var under alla omständigheter lättare att finna i skogen, och mycket lättare att bearbeta med yxa.

Ordensslottet Soneburg ägde sannolikt flera fartyg.

Schmuul påpekar också, att i närheten av fyndplatsen för det nu aktuella vraket, i bottenslammet på c 1,5 m djup, troligen finns rester av ett annat, möjligen mindre fartyg, som han minns det från ungdomen. Dessa rester kan dock ha annat ursprung.

Hur förstördes och sänktes då fartyget?

Det torde vid tillfället ha varit några årtionden gammalt, men fullt funktionsdugligt, och förtöjt med aktern åt land (slottet) och förankrat på redan med fören.

En preliminär teori, lanserad av doc Leo Tiik i Tartu(Dorpat) förlägger händelsen till efter 14/8 1568, då den svenske även-

tyraren Klaus Kursell landsteg vid Peude-kusten nära Soneburg (Kursell avrättades 3/6 1570 som högförrädare av svenskarna i Tallinn).

Soneburg under dansken Reinhold Zöge(Zoye)kapitulerade dock genast och det fanns knappast någon anledning att bränna båten, som säkert var begärlig för båda parter.

Vidare inträffade en brand på slottet 10/8 1575, då det återerövrades av den danske ståthållaren Claus von Ungern.

Författaren(Arens)anser det dock som mera sannolikt, att fartyget förstördes när Soneburg "durch 1 oder 1 1/2 Last Pulver (krut)" sprängdes i augusti 1576, som nämnts på order av Fredrik II.

Naturligtvis kan inte heller ett enkelt piratdåd, med en mera tillfällig lunta som resultat, helt uteslutas i dessa oroliga tider.

För närvarande inväntas ett C 14-prov från universitetslaboratoriet i Tartu.

Museet i Tallinn har beslutat fullfölja den påbörjade undersökningen och förbereder bärgning och konservering av fartyget för utställning i framtiden.

Arbetet kan vara ett viktigt led i återupptäckten och rekonstruktionen av den öselezniska sjöfartstraditionen. Kanske finns här även en lokal länk till den estnisk-finska storhetstiden under tidig medeltid(jfr Matti Klinges Östersjövälde, på svenska 1984).

Enligt den kände tyske maritimhistorikern Paul Heinzus åsikt(1956)skulle de ösel-kuriska piratflottornas fartyg på 1200-talet ha varit överlägsna alla andra båttyper i denna del av Östersjön.

Det gällde naturligtvis helt andra båttyper än detta koggliknande transportfartyg, snarast en återklang av de vikingatida långsmala, snabba, roddfartygen, men använda med nya tekniska och organisatoriska knep(jfr Henrik av Lettlands berömda krönika). Bland annat behärskade man en teknik att snabbt höja förstäven och därmed uppnå avgörande fördel i strid mot lägre fartyg.

Som en kvarleva av dessa roddskepp kan kanske betraktas den öselska sentida båttypen uisk, liknande de finska båtar under beteckningen uisko, som användes som kyrk-

båtar ännu på 1800-talet(Vilkuna KLMN: Uisko: intressant är t ex att den tåga med vilken man sydde svepaskar och båtar i Lappland kallades viskotåga, vilket kan betyda att båtarna, åtminstone där, hade sydda bord).

I det slaviska området använde piratflottorna tränagling mellan borden. Möjligen kan även detta kulturdrag påträffas i äldre estniska/kuriska fartyg(som antagits av Westerdahl, C. i två nyutkomna uppsatser i festskriften In honorem Evert Baudou, Umeå, och i Deutsches Schiff-fahrtsarchiv 8, Bremerhaven, båda 1985)

Man kan antaga, att ingen plats i västra Estland är mera lämpad som centralort för det ösel-kuriska hednaväldet under tidig medeltid än just Maasilinn(Soneburg)s borg-platå vid Lill-Sundet(Väike-väin). Sjöstrategiskt ligger platsen oerhört väl till.

På Ösel förekommer i närheten av Soneburg åtskilliga orter med namnledet Ori-('träil'), som Orissaare(1532 Oreval), Ori-nomme jämte Orjaku(1254 Oryock), Orjaku-säär på Dagö(Hiumaa) grannön i norr.

Dessa platser bör ha hyst krigsfångar från Östersjöns motsatta kuster(inte minst Sverige), som sedermera befriades av de tyska ockupanterna och bosatte sig här.

Motsvarande namn finns f ö i Sverige(se Hjalmar Lindroth: Estnisk bosättning i Sverige under äldre tider Ymer 1916).

En annan viktig fornborg låg ännu i slutskedet av den estniska självständigheten vid Linnuse på Moon(lat."Castrum Mone" eller estn"Muhu maalinn"), på andra sidan sundet från Soneburg.

I februari år 1227 behövde den modernt utrustade ordensarmén och dess allierade på närmare 20.000 man hela sex dagar för att inta denna borg.

Men därmed var även Ösels motstånd brutet och landets andra befästningar kapitulerade utan strid.(Jfr Henrik av Lettlands krönika)

Kalju Aluve har i en grundläggande undersökning(Kuressaare linnus, Tallinn 1980: 9) antytt, att vid Soneburg legat en gammalestnisk borg med namnet Mapensaare.

Arens gissar, att det tyska Soneburg i själva verket kan vara en felaktig översättning av ett estniskt 'Päikeselinus' = 'Solborgen' på tyska eg Sonnenburg) vigd åt sentralgudomen i det estniska panteon.

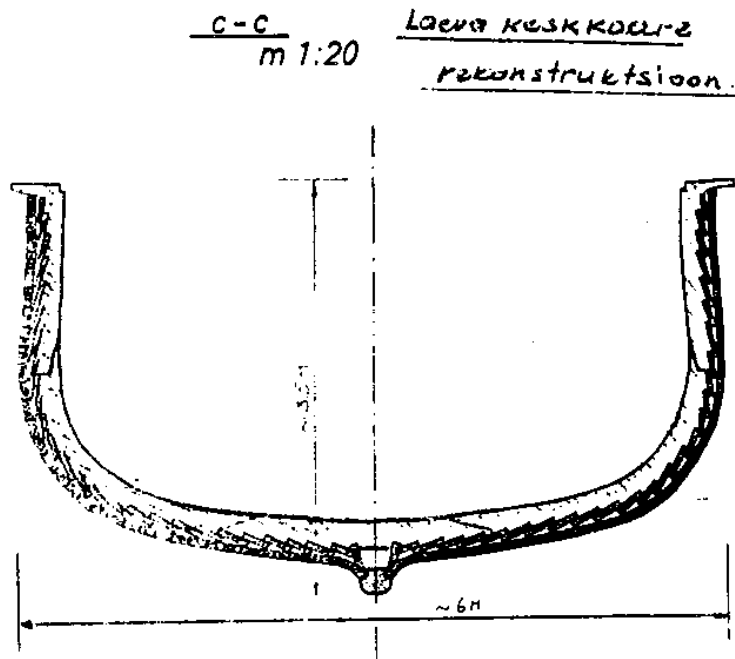


Fig 4.
Rekonstruktion av tvär-
snitt vid 0-spant, som
ger direkt intryck av
kravell spant (efter
Mäss)

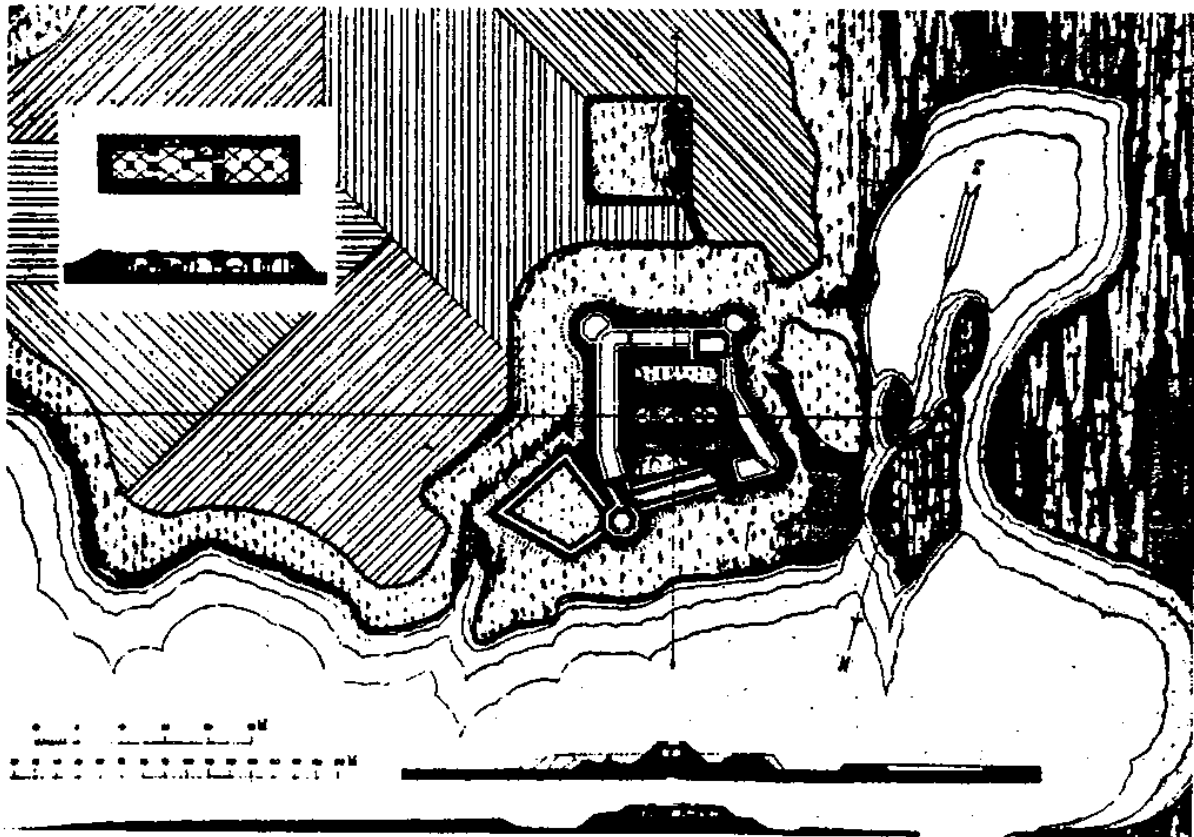


Fig 5. Plan av Soneburg (Maasilinn) efter R L E Guleke. Estniska Etno-
grafiska museet, Tartu (568:3). Sannolikt början av 1900-talet.

Vad betyder nu de av Schmuul antydda andra fartygsresterna vid borgen?

Finns det flera och kanske också äldre fartygsvrak inom områden?

Med tanke på dess strategiska betydelse bör det utan tvivel ligga nära till hands.

Kanske skulle undersökningarna i vattnet utanför befästningen även utsträckas till land, inte minst till den hittills förbisedda fästningsplatån?

Krutladdningen av år 1576 skulle inte ha förstört allt. Blott de översta två våningarna av slottet skulle enligt Martin Körber ha störtat ned och ha begravt den nedersta.

Ännu intressantare är kanske vad som döljer sig ytterligare en källarvåning ned i kullen.

Ett fyrtorn skall t ex ha stått på platsen före fästningen vilket upproriska ester(möjligen år 1344)sägs ha försökt störta med ett oxspann. De kände säkerligen ännu platsens sjöstrategiska betydelse, som kunde vändas mot dem.

Ilmar Arens/Christer Westerdahl

Källor och litteratur:

Arens korrespondens med Vello Mäss, Harald Aksberg, Herbert Schmuul, Leo Tiik.

Aluve, Kalju: 1980. Kuressaare linnus, Valgus. Tallinn(s 9)
Eesti biograafilise leksikon. Tartu 1926-29: Kursell s 248f.
Heinzius, Paul: 1956. Das Schiff der hansischen Frühzeit.
Quellen und Darstellungen der hansischen Geschichte. Bd 12.
Weimar.

Klinge, Matti: 1884. Östersjövälden. Borås.

Körber, Martin: 1915. Oesel einst und jetzt. Dritter Band.
Arensburg(postumt)s 42ff.

Meri, Lennart: 1976. Höbevalge. Eesti Raamat s 52ff Tallinn.
1984. Höbevalgem. Eesti Raamat s 67ff Tallinn.

Saaremaa(Üsel) Eesti VI. Tartu 1934. Blumfeldt, Evald: Ajalugu s 145f.

Saaremaa(Üsel) E Löbu/E Prooses/V Miller Tallinn 1970 s 145f.

Tidningen Kodumaa, Tallinn, 4/9 1985 om båtfyndet: Laevaleid Maasilinna all.

Henrik av Lettlands krönika är senast utgiven på tyska av Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1975.