

Britt-Marie Petersen

SVAR TILL CHRISTER WESTERDAHL ANGÅENDE FLÖJTSKEPPET ANNA MARIA

Vi i "Saltskutan-gruppen" är mycket glada över att vi i samarbete med historikern Christian Ahlström, docent Carl Olof Cederlund och under-tecknad, lyckats identifiera "Saltskutan", som flöjtskeppet Anna Maria byggt i Amsterdam 1694. Detta har varit gruppens målsättning alltsedan vi startade projektet i Dalarö 1984 och tack vare en noggrann dokumentation var det möjligt att identifiera vraket.

För att nå detta resultat, har hypoteser om vrakets skeppstyp, lastens sammansättning och tidigare bärgade föremåls funktioner, sedan 1985, framlagts i artiklar och föreläsningar i Dalarö och på Skeppsholmen.

1. Jag är mycket tacksam över Christers upplysning att det finns nertecknat vandringssägner kring ett flertal "Saltskutor" i Östersjön och att skeppen trots namnen inte nödvändigtvis behövde vara lastade med salt. Eftersom jag inte kände till detta förhållande när första rapporten skrevs, så har denna teori ej nämnts (Medd/Mas, nr 3/1985).

Jag har framlagt en hypotes kring namnet "Saltskutan" och dess ev saltlast, enbart med hjälp av intervjuer i Dalarö. Den kände miljökympen och mästerlotsen Edward Sjöblom ansåg att skepp, som lastades med virke och tjära för export kunde ha saltlast på återresan. Kuriöst nog har han varit med på den tiden då holländska mindre skepp, med sina typiska svärd, ankrade i Dalarö hamn.

Dalarö är unikt, så till vida, att flera generationer av lotsar och tullare levt på samma plats i århundraden och det har visat sig fullt möjligt att få fram små korn av sanning genom hörsägen. Det är viktigt att framhäva att dalaröbornas bidrag i form av intervjuer satt vår fantasi i omlopp.

Det är riktigt att Christer vid två tillfällen har upplyst mig om vandringssägen. Första gången vid Polen-träffen på Rumnarö den 23 november 1986 och andra gången i Stettin den 10 maj 1987. Jag har med avsikt ej använt mig av dessa upplysningar. På C-uppsatsnivå, ligger arbetet främst i att samla fakta och mindre av att använda sig av jämförande material, som t ex vandringssägen.

När jag skrev om identifieringen i Medd/Mas, nr 2/1987 och i Populär Arkeologi 3/1987, var jag mån om att hålla fast vid de ursprungliga hypoteserna och ej

blanda in nya teorier, som lätt kunde leda till en efterhandskonstruktion, som i framtiden skulle skapa oreda i både tanke och skrift.

2. Skyffeln, som under 1960-talet bärgades från övre halvdäck i fören intill fockmasten, har jag mycket riktigt, som Christer påpekar, satt i samband med saltlasten. Mitt antagande var att skeppet antingen bar en bulklast av salt, som stuvades löst i lastrummet eller att saltet importerades i tunnor. Vid båda tillfällena behövdes troligen en skyffel vid salthanteringen. Vid arkivforskning har det senare framkommit att saltet importerades i tunnor, som vid framkomsten till Stockholms hamn magasinerades i redarnas bodar. Det är möjligt att skyffeln användes vid ballasthanteringen och vid kommande jämförande studier vill jag försöka utreda detta förhållande.

Vi hoppas ha möjlighet att identifiera andra anonyma handelsfartyg genom dendrokronologisk provtagning eller med utgångspunkt från flöjtskeppet Anna Marias rikliga dokument i arkiven.

Vi ser fram emot att läsa Christers C-uppsats! På högre stadium än C-nivå, kommer jag att studera vandringsägen och använda materialet i kommande skrifter.

Britt-Marie Petersen