

Rapport från marinarknologisk vrakbesiktning

Franska Stenarna, Nämdöfjärden, Värmdö kommun 3/6 och 14/6 1991.

av Jon Adams,

Peter Norman och Johan Rönnby

I november 1990 påträffade Octopus Dyk AB ett fartygsvrak på norra sidan om Franska Stenarna i Nämdöfjärden. Skeppsfyndet offentliggjordes i mars 1991 och har i massmedia presenterats som Gustav Vasas flaggskepp "Lybska Svanen".

Länsstyrelsen i Stockholms län bedömde fyndets vetenskapliga värde vara så stort att särskilda föreskrifter omedelbart utformades för att skydda vraket och dess närområde.

Undertecknade som är forskare vid Arkeologiska Institutionen Stockholms universitet med marin- och skeppsarknologisk inriktning har företagit en preliminär besiktning av vrakplatsen. Resultatet av våra iakttagelser och ett försök till tolkning av dessa redovisas härmed i följande rapport. Undantag från gällande dykförbud har erhållits av Länsstyrelsen Stockholms län (91-05-27, 91-06-14).

Förutsättningar för besiktningen

Dykningarna utfördes 3/6 och 14/6 1991. Undersökningens huvudsakliga målsättning var att försöka utrona om det från arkeologisk synpunkt är ett rimligt antagande att vraket är resterna av ett skepp från slutet av medeltiden.

Det stora vattendjupet och till följd av detta den korta botten tiden samt skeppets sönderslagna tillstånd gör att två dyktillfällen är en otillräcklig tid för en mer detaljerad inspektion av vraket. De nedan redovisade uppgifterna måste därför betecknas som preliminära bedömningar som självklart måste kompletteras och kontrolleras.

Viss information har även inhämtats genom studier av tidigare inspelad videofilm från vrakplatsen.

Dykningarna har skett tillsammans med Octopus Dyk AB och Sea di-

ving. Assisterande dykare har varit Adam Tolby och Peter Franeck.

Topografi och bottenförhållande

Vraket ligger på kanten av en klippavsats på norra sidan om grundet Franska Stenarna i Nämdöfjärden. Djupet på klipphyllan är mellan 27 och 32 meter. Stora delar av skeppet ligger även utspritt längs rasbranten där djupet snabbt blir större. Enligt uppgift finns även fartygsdelar på den platta dybotten på ungefär 50 meters djup.

Sedimentationen på platsen förefaller ha varit ytterst liten och fartygsdelar och artefakter ligger blottade på ett i arkeologiska sammanhang ovanligt sätt. De många lösa skeppsdelarna och det kraftiga stupet gör att det även föreligger en viss rasrisk på platsen.

Redovisning av besiktningen

Allmänt intryck

Skeppet är kraftigt sönderslaget och ligger med styrbordsidan in mot klippan. Denna sida är den bäst bevarade och delar av skrovsidan är bitvis cirka 1,5 meter hög. Babordsidan är betydligt svårare att urskilja. Dels för att den täcks av nedfallet skeppstimmer och dels för att den troligtvis till största delen rasat ned för branten.

Det förefaller som om upplängor och toppstimmer på styrbordsidan har knäckts inåt och delar av styrbords skrovsida därmed fallit in i vraket. I kombination med brantens lutning leder detta till att vrakplatsen är relativt rörig och att det finns stora höjdskillnader mellan reste av skrovsidan, innergarnering, delar av däck och diverse lösa skeppstimmer.

Försvarar en besiktning gör också den mängd av platta kalkstensblock som ligger spridda inuti vraket och som delvis täcker skeppets botten. Deras oregelbundna storlek och det faktum att det ligger vanlig gråsten blandat med kalkstenen gör det troligt att stenen i varje fall delvis utgjort barlast. Mängden skeppstimmer är mycket stor och man kan misstänka

att merparten av skeppet, även delar högt upp i konstruktionen, finns kvar om än i sönderbrutet tillstånd. Intrycket av att det är ett mer eller mindre orört vrak som under århundradena fallit sönder förstärks av artefakter och föremål som ligger spridda runt om i vraket.

Vraket förefaller inte vara särskilt långt. Enligt uppgift är den uppmätta längden cirka 30 meter. Detta mått är dock än så länge osäkert då för- och akterstäv ej finns på ursprunglig plats. Storleken på de olika skeppstimmren ger inte heller intrycket att de är från ett speciellt stort fartyg.

Bordläggning

Bordläggningen är lagd på kravell och trädymlad till spanten. Bordplan-kornas som förefaller vara av ek är cirka 30 centimeter breda och mindre än 5 cm tjocka. Hur drevningen var utförd gick inte att urskilja vid besiktningstillfället.

Spantningen

Spanten är på ett uppmätt ställe 24 cm breda och mellanrummet mellan dem är 18 centimeter. Spanten är i förhållande till deras bredd relativt platta, ca 10-12 cm. På tre olika spant kunde små hak på spantens utsidor observeras. Laskarna i spanten förefaller vara horisontella och långa. I aktern iaktogs en löst liggande v-formad bottenstock av en ansevärd dimension.

Bottenstockarna svänger på styrbordsidan relativt snabbt upp från kölen och indikerar att botten på fartyget var skarpt formad.

Akterstäv

Akterstäv har brutits av från kölstocken några meter från den aktre änden. Det kvarvarande stycket, vilket ligger nedrasat vid aktern, utgörs av en bit av kölen med en kraftig spurning för samborden, ett kraftigt resningsknä och ett smalt trästycke som bör vara en akterstävfoljare. Vinkeln mellan köl och akterstävfoljare är mycket brant vilket indikerar en nästan rak upprättstående akterstäv.

Roder och rorkult har enligt uppgift tidigare iakttagits längre ner i branten.

Förstäv?

Framför vraket ligger ett cirka 2 meter långt böjt trästycke med en kraftig järnfyllt spinning längs hela långsidan. På den ena kortsidan finns en tappformad konstruktion och nära andra änden finns en avfasning. Trogligtvis är trästycket en del av förstäven även om den ger ett förvånsvärt klen intryck.

Ankarklys

På styrborssida nära fören finns ett ankarklys. Det trästycke som sitter runt hålet har en rund öppning, 40 cm i diam, och är fortfarnade trädymlat till spanten. Intressant är att den bordläggning som skyttar bakom förefaller vara vertikalt stående.

Ankare

Lutat mot bergväggen står på babordsida framför vraket ett mycket stort stockankare. Läggen förefaller vara ovanligt lång.

Mastfisk

Vid fören ligger även resterna av en mastfisk. Kanske ger den indikation på fockmastens grovlek. Rester av en mast med en fyrsidig infästning för placeringen i mastspåret ligger även tvärs över vraket nära aktern.

Järnkanoner

Midskepps iaktogs två stora järnkanoner. Själva kanonen är fastsurrad till ett grovt rektagulärt trästycke. Rester av denna surring går fortfarande att urskilja. Nära den ena änden finns ett fyrsidigt urtag, 64x33 cm stort, där den lösa kammaren placerades. På en av kanonerna iaktogs även den träkloss som trycktes in bakom kammaren.

Trästyckenas form indikerar att kanonerna legat på däck och inte har haft hjul. Runt om på vraket ligger även sten- och blykulor av skiftande kaliber.

Trefotsgrytor, kittel

Väl synligt på vrakplatsen finns även två stycken trefotsgrytor, mynningsdiameter 25-35 cm, samt resterna av en rundbottnad kittel. Samtliga dessa kärl förefaller vara av brons.

Tolkningen

Järnkanoner som de ovan beskrivna började att tillverkas i mitten av 1400-

talet och användes under större delen av delen av 1500-talet. Kanoner inte olika de två ombord på vraket har bärgats från det engelska örlogsskeppet Mary Rose, byggt år 1509 och sjunket 1545. En liknande kanon finns även bland fynden från den dansk-lybska flottan utanför Visby (1567).

Även trefotsgrytorna och den enligt uppgift runda märsen med mitthål tyder på att vraket bör dateras till 1500-talet eller möjligtvis något tidigare.

De breda bordplankorna, de långa laskarna och den v-formade bottenstocken, huggen av ett enda stort ekstycke, ger också en fingervisning om att skeppet byggts i en tid då man fortfarande hade gott om bra ekträ till skeppsbyggen. Detta var något man redan i slutet av 1500-talet började få allvarliga problem med.

Stående bordläggning runt ankarklyset i fören finns dokumenterad på en engelsk skeppsmålning från 1546. Målningen lär föreställa ett skepp som kallas "Jesus från Lubeck". Detta indikerar att målningen avbildar ett tysktbyggt skepp vilket är intressant information i detta sammanhang.

De stora järnkanonerna, ammunitionen och förmodlingen även kravelltekniken indikerar att fartyget vid Franska Stenarna var ett örlogsskepp. De första kravellbyggda skeppen på Östersjön sägs ofta ha byggts i de tyska städerna längs södra östersjökusten i slutet av 1400-talet. Särskilt Gdansk brukar utpekas som en framstående skeppsbygnadsplats i detta sammanhang. Detaljerna i den tekniska förändring av skrovkonstruktionen som sker vid denna tid känner vi inte till. Men när man bygger på kravell har man inte längre någon direkt styrka i skrovet från bordläggningen vilket bör ha skapat ett behov av starkare spantning och kraftigare intimer.

En rimlig hypotes är dock enligt vår åsikt att övergången från klinktill kravellbyggnadsteknik för de största skeppen bör varit en relativt utdragen process där olikheterna mellan de två byggnadsätten ofta överdrivs. Skillnaderna mellan de största klinkbyggda fartygen, förmodlingen ofta kallade "holkar", och nya "kravlar" var kanske mindre än som ofta brukar antas.

Det finns vissa drag hos skeppet i Nämndöfjärden som kan tyda på att vraket är resterna av ett sådant mycket tidigt första generationens kravellbygge.

Det som bland annat talar för detta är de förvånansvärt tunna spanten med rester av små hak. Detta indikerar nämligen att man har använt sig av klinkspant som anpassats till den nya kravelltekniken genom att klinkhaken helt enkelt jämnats till.

Detta kan ha gått till på två olika sätt. Antingen byggde man helt enkelt om ett gammalt klinkbyggt fartyg eller så återanvände man gamla spant.

Det första alternativet, att man byggde om ett gammalt skepp, var fallet med engelska "Sovereign" år 1509.

Ett stöd för att vraket är ett mycket tidigt kravellbygge som har sina direkta rötter i en gammal klinktradition är sannolikt också de horisontella laskarna i spanten. De klinkbyggda vrak som brukar kallas "Ringaren" och "Riddarholmskeppet" daterade till första hälften av 1500-talet har båda liggande horisontella laskar. Den stora kravellen "Elefanten" från 1550-talet har däremot stående vertikala laskar.

Spantningen på Nämndöfjärdskravellen är också glesare än både hos "Elefanten" och det kravellbyggda så kallade "Näckströmsvraket" (första hälften av 1500-talet?). Även om det är svårt att jämföra fartyg av olika storlek och funktion kan även detta tyda på att Nämndöfjärdsskeppet byggnadsmässigt stod närmare en klinktradition.

Förändringen från klink till kravellbordläggning på de största örlogsskeppen runt sekelskiftet 1500 är en olöst och mycket spännande skeppsarkeologisk gåta. Det är vår åsikt att vraket vid Franska Stenarna därför är ett betydelsefullt marinarkeologiskt fynd som det finns all anledning att dokumentera och undersöka.

Självklart är också fyndet viktigt och intressant då det innehåller en mer eller mindre komplett samling föremål från slutet av medeltiden. Det sätt på vilket fartyget utrustades och organiserades kan berätta åtskilligt om de styrande krafterna i samhället bakom.

Om det sen var Gustav Vasa, hansatyskar, Sören Norrby, Henrik Tudor eller rent av en av Sturarna som en gång i tiden ägde denna "kravel" återstår att se.

Jon Adams, 323 Fawcett Road, Southsea Hants PO4 OLE, England.
Peter Norman, Mariapåstgårdsgata 26 116 52 Stockholm.
Johan Rönnby, Hertig Carls väg 42 B, 151 38 Södertälje.