

Revskärsvraket, en jämförande studie utifrån planritningen

av John Ljungkvist

Med denna redovisning avses att ge en översiktlig beskrivning av vraket utifrån planritningen, samt en beskrivning av fartygsskrovets utveckling baserad på jämförelser med Revskärsvraket. Materialet som använts är dels material från uppmätningen av Revskärsvraket, dels litteratur som berör sjöfarten under olika perioder.

Vrakets kondition

Vraket ligger på slutet av en brant som planar ut på omkring 13 meters djup. Vraket står med fören mot Revskär. Bottnen på vrakplatsen verkar förutom ytliga lösa sediment vara relativt fast (stenbotten?). Detta medför att vraket inte sjunkit ner i bottenmassor utan istället står på botten med slagsida åt babord. Därmed ligger styrbords sida högre upp än babord. Under nivellering visade sig styrbords sida befinna sig på ett djup mellan 8,9-10 m, medan babords sida

befann sig på ett djup mellan 10,8-11,5 m. Det faktum att styrbords sida ligger högre upp gör att denna har en högre grad av nedbrytning. Detta kan ses mycket tydligt hos topptimren på styrbordsbog. Under uppmättningsarbetet med denna del av fartyget hände det att undertecknad undrade om det var han själv eller fartyget som rörde på sig. Anledningen var att hela överdelen på styrbordsbog rörde sig ungefär en decimeter fram och tillbaka av strömmen. På babords sida som ligger lägre har spanten inte fallit ur i samma grad. Detta underlättade mätningarna på denna sida betydligt. Ur rekonstruktionssynpunkt är denna sida betydligt tillförlitligare då den har mindre grad av nedbrytning. På babords sida är skeppssidan bevarad ända upp till relingen. Midskepps i jämnhöjd med lastluckan saknas relingen. Rimligtvis har här funnits en lös relingsdel för att underlätta lastningen av fartyget. Här återfinns heller inga relingsstötter. På styrbords sida är relingen bevarad på endast ca en tredjedel av fartygssidan. Relings/ brädgångsstötterna står

dock kvar på delar av de ställen där relingen saknas. Vad gäller aktern har denna ungefär samma nedbrytningsgrad på såväl styrbords som babords sida.

Däcket

På Revskärsvraket ligger inga däcksplankor kvar på sina ursprungliga platser. Några däcksplankor har rasat ner intill babords reling, medan ett stort antal ligger nedrasade på botten längs babord skeppssida. En anledning till att de ej ligger kvar kan vara att man företagit bärgningsförsök av lasten. Om däcksplankorna ej ligger på sina ursprungliga ställenså gör däremot däcksbalkarna detta. Totalt har 17 däcksbalkar ritats in, så gott som samtliga sitter i sina ursprungliga fästen i vraket. Om man jämför med ritningar på andra fartyg, verkar det ursprungligen ha suttit ytterligare ett par däcksbalkar i fören på vraket. När fören börjat falla sönder har dessa antagligen lossnat i sina fästen och trillat ner på botten av vraket.

På Revskärsvraket har det observerats två stycken mastfiskar,



Aktern och rodret. Foto: Erik Rönnby

varav den främre sitter på sin ursprungliga plats. Den akre mastfisker ligger i två delar på botten av vraket, men man kan se dess ursprungliga fäste i däcksbalkarna. Detta fäste är dock inte inritat på planritningen. Bråspelet har släppt i sitt fäste på styrbord sida och ligger nedrasat på babord sida. Två luckor har observerats, dels en stor lastlucka midskepps och dels en mindre lucka som ledde ner till kajutan/undre däck. E Bergström kallar denna lucka kajutsarg (Bergström 1989 s. 250).

Bogsprötet har lossnat i sitt ursprungliga fäste och har fallit ner intill babords sida om förstäven. Ett eselhuvud på främre delen av bogsprötet tyder på att detta varit försett med klyvarbom. Rodret har lossnat från sitt fäste i akterstaven men står fortfarande upprätt. Ett pump rör kan observeras intill fästet för den akre masten. De enda spår av överbyggnader som framkommit är en dörr som ligger i jämnhöjd med mitten av vraket. Denna dörr härrör antagligen från någon form av överbyggnad.

Vrakets längd har utifrån mått punkterna 1 och 12 uppmätts till 20,75 m. Utifrån planritningen har jag mätt vrakets bredd till 6,6 m. Detta mått har tagits utifrån ytterkanterna på vrakets relingslist midskepps.

Skrovförändring

Med denna del av redovisningen har jag försökt att se på skrovets förändring på små fartyg från 1600-talet och framåt. Genom att jämföra Revskärsvraket med fartyg från olika perioder hoppas jag kunna se vilken tid och fartygstyp Revskärsvraket bäst passar in på. Jag har medvetet försökt att jämföra med skepp som ligger ungefär i samma storleksklass som Revskärsvrakets. Enligt Landström verkar de vara föregångare till de fartyg som skulle utvecklas till form liknande Revskärsvraket. Om man jämför mellan skepp varav det ena kanske är dubbelt så långt, misstänker jag att man får fel dimensioner i exempelvis längd/ breddförhållande.

1600-tal till mitten av 1700-talet

Om man ser på typiska holländska fartyg från 1600-talet såsom Flöjt och Pinass har dessa ej många likheter i skrovformerna om man jämför

för med Revskärsvraket. Detta kan exempelvis ses i att de jämfört med Revskärsvraket har en betydligt högre back och ett smalare däck.

En holländsk fartygstyp som har ett helt annat utseende är Jachten (Landström 1961 s. 158, 174, 175). Trots att dessa fartyg hade en för 1600-talet hög akterbyggnad och en svängd förstäv verkar det vara föregångare till de fartyg som skulle utvecklas till former liknande Revskärsvrakets. Enligt Landström har det från Jachten utvecklats fartyg såsom skonaren och kuttern. Han visar dock inga planbilder på dessa fartyg eller nämner skillnader i skrovet. Istället talar Landström endast om skillnader i riggningen vilket ej är väsentligt för denna frågeställning. Utifrån de bilder som visas på kutter och skonare verkar deras skrovform från och med 1700-talet gå mot en form som liknar Revskärsvrakets.

Om man ser på fartyg som Älvsnabbenvraket vilket är galjot, har detta ett utseende som avviker från Revskärsvraket. Fören är här mycket trubbigare och aktern är i motsats till Revskärsvraket rundgattad. Detta gör att man kan utesluta att Revskärsvraket varit en galjot eller liknande fartygstyp.

Architectura Navalis

I Architectura Navalis delar F H Chapman in fartygen i sex klasser, 1:a till 5:e klassen, samt en klass han kallar grundgående fartyg. I Skeppet skiljer B Landström mellan de olika klasserna genom att se på bordläggningen går upp till akterspegeln. Jag väljer dock att skilja på de olika klasserna utifrån planritningen, då det är från detta perspektiv jag studerat Revskärsvraket. Fördelen med Chapmans arbete är att han baserar klassindelningen av fartygen på skrovformen. Storleken på olika skrovformer kan variera längdmässigt mellan exempelvis 56 till 164 fot inom samma fartygsklass. Varje fartygsklass kan sedan ha ett antal olika benämningar på riggningen. Då Revskärsvraket ej har galjon undviker jag att jämföra med de fartyg Chapman avbildar med sådan. Detta görs pga att jag är osäker på huruvida galjonen har en funktionell betydelse eller ej.

Klasserna är följande:

- 1:a klass Fregatts skapnad
- 2:a klass Häckbåts skapnad
- 3:e klass Pinks skapnad

4:e klass Katts skapnad
5:e klass Barks skapnad
Grundgående fartyg

Bogen på de flesta av dessa fartygstyper är förutom galjonen ganska likformig. Undantaget är Fregatten och vissa grundgående fartygstyper. Fregatten har en generell spetsigare bog än de andra klasserna, dessutom är den konsekvent utrustad med galjon. Hos de övriga klasserna är främst de större fartygen utrustade med galjon. Om man jämför bogen på Revskärsvraket med Chapmans 2:a till 5:e klass är det svårt att se någon direkt skillnad. Om man skall se skillnaden mellan de olika fartygstyperna Chapman beskriver är denna mest tydlig i aktern. Klasserna tre och fyra dvs Pink och Katt har smal akterspegel vilket skiljer dem från de övriga klasserna. B Landström nämner att Pinken kan vara en utveckling av Flöjten just på grund av den smala akterspegeln. Jämfört med dessa två fartygsklasser får man betänka att Revskärsvraket har en kraftigt nedbruten akterspegel. Den verkar dock vara betydligt bredare än hos Pink och Katt. Hos Fregatt och Bark är däremot akterspegeln betydligt mer lik Revskärsvraket breddmässigt. Fregatten har dock som tidigare nämnts en bog som är betydligt spetsigare än Revskärsvrakets. Därmed kan man sammanfattningsvis säga att Revskärets vrak har en bog som mer påminner om Barks skapnad i skrovformen.

En genomgående detalj som skiljer Chapmans fartyg från Revskärsvraket är ankarklysets utseende. Inget av Chapmans fartyg har ett ankarklys som påminner om Revskärsvrakets. Istället har detta ett klys som påminner om det på skonaren Linnéa som är byggd under tidigt 1900-tal (Bergström 1989). Detta är en detalj som tyder på att Revskärsvraket kan vara av yngre datum än Chapmans fartyg.

1850-talet och framåt

Den stora förändringen av skroven som sker under mitten av 1800-talet är uppträandet av de sk klipperskroven. C Wollentz ger en beskrivning av två grundformer av skrov under 1800-talet och framåt. Dessa är Jaktskrov och Klipperskrov (Wollentz 1989 s. 14-16). Jaktskroven karakteriseras av en mjukt rundad stäv med ett på akterspegeln utanpåliggande roder. Akterspegeln i sig

varierade. Hos mindre Jaktskrov säger C Wollentz att akterspegeln var enkelt gjord, stor och bred. Ofta hade de en elegant vinglasformad akterspegel. Linjerna på fartygen kunde variera mycket mellan de olika varven i Östersjön.

Vad gäller klipperskroven karakteriseras dessa av en konkav fallande förstäv. Akterspegeln kunde variera från en utskjutande häck med rund akterspegel till helt rundgattade fartyg. Generellt kan man säga att klipperskroven hade spetsigare bog än jaktskroven och smäckrare linjer.

Ett bra exempel på ett tidigt fartyg med klipperskrov är skonaren Götha Lejon. Hon byggdes 1857 och hade en längd på 80,4 fot och en bredd som författaren F Sjögren anger till 9,5 fot. Denna breddangivelse är dock helt felaktig då fartyget i så fall endast skulle vara ca 2,8 m brett och 24 m långt.

Jämfört med Revskärsvraket är Götha Lejon hur som helst ett smalt fartyg. Bogen hos detta fartyg är mycket spetsig. Om man jämför med Revskärsvraket är Götha Lejon hur som helst ett smalt fartyg. Bogen hos detta fartyg är mycket spetsig. Om man jämför med Revskärsvrakets bog inser man att detta vrak har en bog som mer påminner om jaktskrovets. Både bogens form och förstäven tyder på detta. Aktern är svårare att jämföra om man bara ser på planritningen. Bredden på aktern verkar dock inte skilja sig stort om man jämför de båda fartygen. En detalj som överensstämmer mellan Revskärsvraket och Götha Lejon är placeringen av masterna. Detta kan eventuellt tyda på att Revskärsvraket varit en skonare.

Att se om Revskärsvraket haft ett utanpåliggande roder eller inte är osäkert om man ser på planritningen. Fyra utskjutande balkar samt två häckspant sträcker sig enligt ritningen längre bak än akterstäv. Dessa skeppsdelars placering motsäger att vraket haft ett utanpåliggande roder. Det verkar mer troligt att rodet gått in i akterspegeln. Om man utgår från en skiss som J Kenas gjorde av rodet och aktern på vraket har detta ett utseende som inte är likt rodren på de fartyg med jaktskrov vilka C Wollentz visar bilder på (Wollentz 1989). Rodret är mer likt ett par roder F H Chapman avbildar (Chapman 1768 Pl. III No 3, Pl. X No 13). Denna hypotes är dock mycket osäker då jämförelsematerialet är ytterst litet.

Sammanfattning/ Slutsatser

Att utifrån planritningen göra en bedömning av Revskärsvrakets ålder är nästan omöjligt. Detta skall göras i samband med alla observationer kring vraket i helhet. Personligen anser jag att Revskärsvraket har vissa likheter i skrovformen om man

vraket kan härstamma från en tid mellan F H Chapmans fartyg och de fartyg från slutet av 1800-talet, början av 1900-talet som C Wollentz tar upp.



Foto: Johan Rönby

jämför med den fartygsklass F H Chapman kallar Barks skapnad. Att däri från dra slutsatsen att vraket kommer från 1760-talet går inte, då denna skrovform verkar levat kvar en lång tid framåt.

En intressant fråga är om vraket haft utanpåliggande roder eller inte. Placeringen av häckspant samt balkar tyder inte på detta. Om man utifrån planritningen skall göra en datering av vraket kan det såväl komma från mitten av 1700-talet som slutet av 1800-talet.

Arkivuppgifter säger att vraket kan vara byggt år 1837. Detta betyder att

Litteraturförteckning

Bergström, Egil 1989. *Linnéa, en svensk fraktsegelare* Gamleby Chapman, Fredrik Henrik af 1768. *Architectura Navalis Mercatoria* Halldin, Gustaf 1963. *Svenskt skeppsbyggeri Malmö* Landström, Björn 1961. *Skeppet Sjögren, Folke* 1978. *Skeppsporträtt från segelsjöfartens slutepok* s. 73-78 Stockholm Wollentz, Claes 1989. *Skutor- ett seglande kulturarv* SSHM Rapport. 25 Borås 1975. *Nautiskt Bildlexikon* Stockholm