

# Identifieringen av vraket vid Revskär, Nynäshamn

av Jaak Kenas

**Målsättningen med det här arbetet är att om möjligt hitta identiteten på det vrak vid Revskär som varit föremål för undersökning under kursen.**

## Metod

Tillvägagångssättet vid arkivforskning varierar en hel del. Den är helt beroende av den mängd och typ av data som framkommit under fältdokumentationen. Med ledning av datan kan sedan lämpligt arkiv väljas. Väsentliga fakta är fartygets huvuddimensioner (längd, bredd, djup i rummet), form, typ, byggnadssätt, antal master, ungefärlig tidsålder, förlisningsplats etc. Har man dessa fakta är det möjligt att likt en dedektiv spåra och ringa in ett vrak tills bevisen är starka nog att identiteten inte kan betvivlas. För att få en bild av den mångfald vägar det finns att söka, beskrivs här en något kategorisk modell för vad som finns i olika arkiv vid forskning av vrak.

## Följande arkiv är av intresse:

Statens sjöhistoriska museums arkiv (SSHM)  
Riksarkivet (RA)  
Krigsarkivet (KA)  
Landsarkiven i Sverige (LA)  
Kungliga bibliotekets arkiv (KB)

### Vid SSHM:

Svenskt marinarkeologiskt register, förlisningar, ej säkert lokaliserade namngivna vrak, dito med kända positioner, okända lokaliserade vrak. Omfattande från 1892 och framåt. Tidigare mer sporadiskt.

### Vid RA:

Under Kommerskollegium finns sjöpasshandlingar, fribrav, fartygsakter (registreringshandlingar), handlingar rörande dykeri och bärgning, generaltullstyrelsens auktionsprotokoll. Från 1600-talet och framåt.

### Vid KA:

Under Amiralitetskollegium finns lotskontorets handlingar, lotsdistriktens arkiv, sjökort, sjömätningshandlingar. Från 1600-talet.

### Vid LA:

Domstolshandlingar, härads- och rådhusrättshandlingar, kronofogdens berättelser. Från 1600-talet.

### Vid KB:

Det som har publicerats offentligt, tidningar böcker etc.

Vidare kan det vara värdefullt att ta kontakt med hembygdföreningar eller privatpersoners samlingar. SSHM har utgivit en skrift "Om vrak och andra sjöfynd" (SSHM 1985). Den innehåller förutom utdrag ur fornminneslagen en arkivöversikt och råd för att söka efter muntliga traditioner.

Tillvägagångssättet, metoden, som använts i detta arbete är följande.

Steg 1: Sökning vid SSHMs arkiv. Ledning är vakets position och ungefärliga tidsålder. Intressanta objekt (med namn) tas ut.

Steg 2: Sökning vid RA. Genomgång av sjöpass och fribrav. Kunskap om huvuddimensioner och möjlig typ är till stor hjälp.

Steg 3: Sökning vid KBs tidningsarkiv. Notiser om förlisning.

Steg 4: Sökning vid KA. Genomgång av lotshandlingar.

Steg 5: Sammanställning.

## Resultat.

Utgångspunkt inför arkivforskningen var relativt god. Vraket som ligger på ca 10 meters djup utanför Revskär är i vissa delar bevarad ända upp till relingen. Huvudmåttan blev uppmätta till en längd av 21 meter och en bredd av 6 meter. Rester av mastfiskar visar att det funnits två master. Genom detaljstudier av ex vis spantning, knän och bråspel kan en trolig datering vara 1800-talets mitt. Byggnadssättet har varit kravell. Med den vetenskapen kunde jag nu börja söka.

I SSHMs arkiv (SMR) kunde en topografisk avgränsning göras. De förlisningar som sorterade under Landsorts lotsdistrikt undersöktes. Där gallrades ointressanta skeppstyper bort, såsom ångare, jakt och slup. Tänkbara typer är skonare, skonert, galeas eller brigg, vilka alla har två master. Med uppgifter om ungefärlig förlisningsplats utkristalisera-

des ett mycket intressant skepp. En skonert som... förolyckades vid Herrhamre i Södertälje skärgård". (SMR). Här fanns nu också ett namn, nämligen "Fäderneslandet". Förlisningsdatum nämns till 15 dec 1945. Men fler fakta måste till.

Nästa arkiv blev Riksarkivet. Där återfanns i Kommerskollegiets handlingar under sjöpassexpeditionens arkiv ett antal sjöpass och fribrav. De beskrev olika skepp med namnet Fäderneslandet. Nu kom dimensionsmåttan till användning. Ett mätbrev visade en skonert vid namn Fäderneslandet som var 68,30 fot mellan stävorna och 22,40 fot bred. En gammal svensk fot är lika med 29,69 cm. Metersystemet infördes år 1878 (Bra böckers lex 1985). Omräknat blir längden 20,3 meter och bredden 6,6 meter. Det stämmer väl med de 21 och 6 meter som uppmättes i fält.

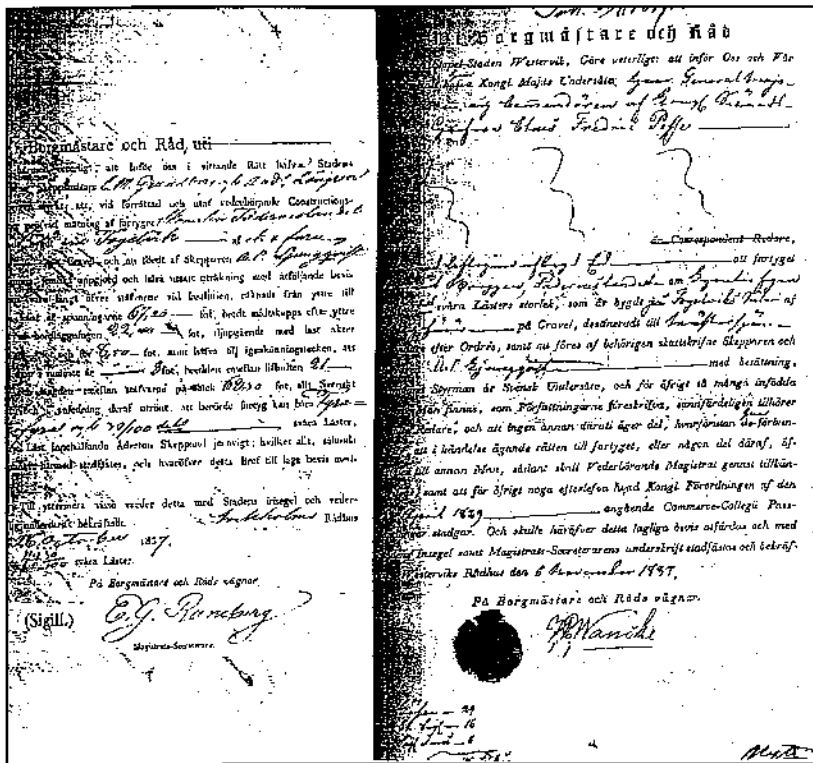
Förlisningsplatsen var endast vagt angiven. Den blev verifierad vid en genomgång av lotsverkets handlingar i Krigsarkivet. I en "Förteckning på inträffade sjöskador uti Stockholms Läns Skärgård år 1845" kan man läsa att skonerten Fäderneslandet "På resa från Calmar till Vesters med 940 Tunnor Spanmål sjönk fartyget vid Refskär, omkring 2 mil från Landsort". Därmed börjar pusselbitarna falla på plats.

Vraket som undersöktes vid ön Revskär är med största sannolikhet identisk med Skonerten Fäderneslandet som sjönk där 15 dec 1845.

## Ur Riksarkivet. Mätbrev och fribrav för Fäderneslandet.

Men vad hände egentligen? Varför sjönk hon? Det framgår i några tidningsartiklar (KBs tidningsarkiv) som berättar historien den olyckliga dagen i december 1845. Både i Calmarposten 24 dec 1845 och Carlskrona Weckoblad 27 dec 1845 finns händelseförloppet beskrivet. Även Skånska posten 27 dec 1845 har en kort notis om förlisningen. Men i den notisen sägs det att skeppet "...har sjunkit vi Dalarön". Artikeln i Calmarposten berättar:

"Med snällposten från Stockholm i Måndags ingick den beklagans-



Ur Riksarkivet. Mätbrev och fribrev för Fäderneslandet.

värda nyheten att ett av stadens fartyg skonerten "Fäderneslandet", kapiten J.G. brandt som afgick härifrån d. 6 d:s med last af 940 tr undsättningsspannmål för Westmanland samt dessutom ett betydligt till Stockholm destinerat parti manufakturvaror, hwilkas tullwärde lærer uppgått till omkring 10. 000 Rdr, Måndagen d. 15 d:s totalt förolyckats wid Herrhamra i Södertelje Skärgård. Med olyckshändelsen lærer det förhålligt sig så, att under det fartyget låg för ankar en förfrålig S.O. storm uppkommit och hwilken genast började rasa med den wäldsamt, att besättningen ej hann lätta ankarne, utan måste sticka kjetting och tåg på fin ända, men hwarwid fartyget ej „låg upp" utan dref på en klippa och började sjunka nästan ögonblickligt. Besättningen hann endast med största möda rädda sig i båten. Spannmålen, som war rekwirerad af Ryttmstare Hammarskjöld lærer varit assurerad, men icke fartyget, och huru förhållandet är med manufakturvarorna, känner man ännu icke".

Här går det att utläsa att det var missförhållanden i Västerås. Spannmålen var ämnade åt nödställida. I en berättelse till Kongl. Maj:t uppges det att det i rådit missväxt i Uppsala, Stockholms, Gotlands och Västmanlands län. Årsväxten i hela riket ansågs svag eller under medelmåttan (Skånska posten 1845).

### Sammanställning.

När alla uppgifter förts ihop får vi ett intressant sammanhang. Enligt mätbrevet ser vi att skonerten (skonert briggen) Fdäerneslandet byggs i oktober 1837. En brasklapp måste in här när det skrivs att den är "för-bygdt", vilket egentligen betyder att den ombyggs! Det andra dokumentet har dock inte något sådant tillägg. Hon byggs på Fogelviks säteri, Tryserums sn. Det visar att det inte var ovanligt med mindre varv på landsorten. År 1830 fanns det ca 400 fartyg tillhöriga ständernas borgare och ca 650 fartyg tillhörande bönderna, med en dräktighet av minst 5 svåra läster ca 12 tons lastkapacitet. En ökning av landsbygdens fartyg skedde under 1830- och 1840-talen. Reglerna för handel började lättas upp (Thornburn 1958). Ägaren i det här fallet var greve och generalmajor Claes Fredrik Posse, på lång väg släkt med den adliga ätten Posse (Elegenstierna 1931). Säteriet Fogelvik, som omnämns redan under 1400-talet, är mest känd för att Knutson Bonde en gång ägt det (Almquist 1976). C F Posse tar "ver egendomen efter änkan av K H Posse. Hon har misskött säteriet med hejdlösa fester som varade i dagar. Greven Posse får ordning på Fogelvik men det är oklart om han faktiskt byggde sitt skepp där eller på någon av de närliggande varven. I Västervik fanns fyra köpmanna

varv i drift år 1814. Efter olika nedläggningar och återupptagande av drift var alla fyra i arbete igen år 1839 (Björkenstam 1989).

Fäderneslandet byggdes av ek och furu på kravell. Fribrev och fältdokumentation överensstämmer. Hon hade en dräktighet, lastkapacitet om 44 och 30/100-dels svåra läster. År 1726 motsvarade en svår läst 2448 kg vilket var lika med 18 skeppspund järn vikt. 1863 infördes nyläster och 1874 infördes registerton vid skeppsmätning (Bra böckers lex 1987). Omräknat blir lastkapaciteten för skeppet ca 108,5 ton. Bland manufakturlasten kan det ha funnits paraplyer. En muntlig uppgift (overifierad) säger att det har bärgats ett knippe paraplyer från vraket. En utgrävning skulle ge svar på det. Sedan har Fäderneslandet seglat under olika redare och kaptenar, vilket ett antal sjöpass visar, tills hon under befäl av J.G. brandt under en storm förolyckas och går till botten.

En vidare intressant uppgift som inte rymdes i detta arbete är att se om det blev några efterräkningar för ägarna respektive besättning. Det är ytterligare ett arkivarbete som skulle kunna rulla upp ännu en bit av livet och samhället bakom det som idag är ett vilande vrak p 10 meters djup utanför ön Revskär.

### Referenser:

- Ahlström C, Sankt Eriks Årsbok 1988. Sthlm 1988. Almquist J A, Frälsegodsen i Sverige under Medeltiden. Sthlm 1976.
- Björkenstam, Skeppsbyggeri under 1800-talet. Gbg 1989.
- Bra böcker, Lexikon band 8. Brepols 1985.
- Bra böcker, Lexikon band 15. Brepols 1987.
- Calmarposten, artikel den 24 dec 1845.
- Carlskrona Weckoblad, artikel den 27 dec 1845.
- Dahlman, Kenas, Pettersson, Projekt Saltskutan rapport 1988. SMR 1988.
- Elgenstierna G, Svenska adelns ättetavlor band VI. Sthlm 1931
- Haasum, Erling, Westenberg, Om vrak och andra sjöfynd. Sthlm 1985.
- Rydstöm A, Boken om Tjust del 1. Västervik 1912.
- Skånska posten, artikel den 27 dec 1845.
- Thornburn T, Sveriges inrikes sjöfart 1818-1949. Uddevalla 1958.
- Krigsarkivet
- Kungliga Biblioteket
- Statens Sjöhistoriska museums arkiv
- Riksarkivet