

Vraket vid Gråskärsbådan ett marinarkeologiskt projekt i Norrland

Av Anders Vikdahl,
foto; Seth Jansson
Sundsvalls Sportdykarklubb Lagun

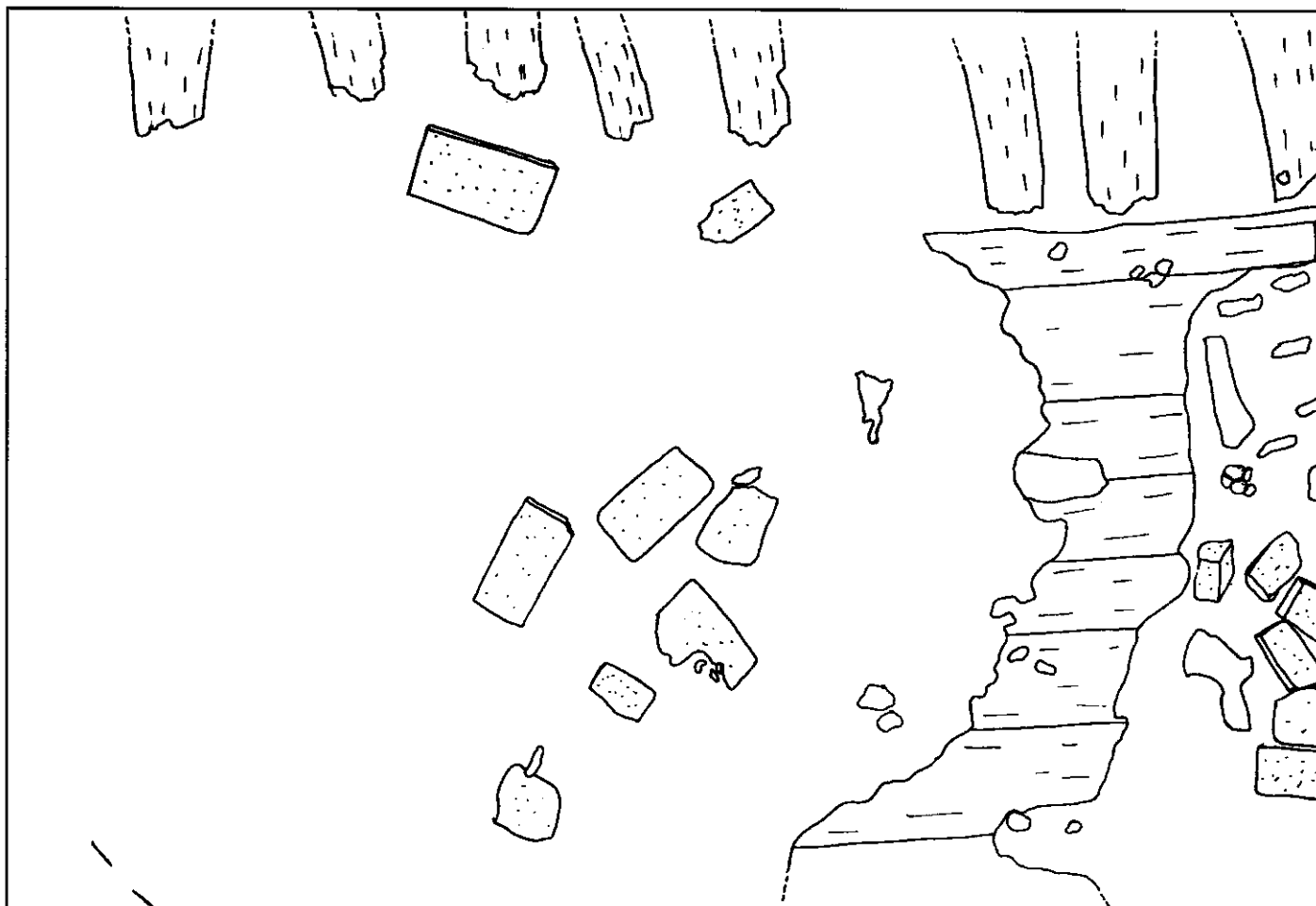
Den 31 augusti 1991 så hittar sportdykaren Patrik Nordberg m.fl. från Sundsvalls sportdykarklubb Lagun ett fartygsvrak beläget NO om Gråskärsbådan ett grund strax söder om Sundsvall. Vraklokalen var beläget på 16 meters djup och botten bestod mest av sten och ett tunnare slamlager. Dykarna kunde redan detta första dyk konstatera att fartyget hade varit klinkbyggt och att det såg ut att vara en akterdel. I detta område fanns ett flertal föremål liggande fastsatta i något som såg ut att vara ett skikt av korroderad metall. Denna korroderade metall såg att förorsakats av något som såg ut att ha kunnat varit en last av tackjärn. Av de synbara föremålen kunde urskiljas - tenntallrik, litet flaskliknande föremål,

trefotsgryta, koppargryta, träblock och ett flertal tegelstenar som delvis var svartfärgade. Dykarna hittade även ett större stockankare i närheten av vrakområdet. Vrakfyndet rapporterades in till länsmuséet Väster-norrland.

Vid senare dykningar som sker på platsen så hittas ytterligare en vrakdel som ser ut att vara den förliga delen till den tidigare hittade vrakdelen också på denna del finns delar av lasten dock inte i lika stor omfattning som på den andra vrakdelen. Lasten verkar ha bestått av järntackor visserligen oformliga p.g.a. den stora korrosionslagret som omger de tackor som finns där nere på botten. Genast så startade efterforskningar om vilket skepp som skulle ha blivit vrak där

ute på Gråskärsbådan och den enda kända förlisning där är galeasen "John" som ska ha gått på där den 5 december 1825. (källor är Norrlandsleden del 2/C. Westerdahl och SSHM/Post o inrikes tidningar).

Den norrländska marinarkeologin har jämfört med södra Sverige fört en undanskynd tillvaro då det ej har funnits några större publika projekt typ "Vasa" eller "Kronan" i dessa trakter att finna. Troligtvis kommer det ej att hittas några svenska regalskepp uppe i Norrland heller även om den sista större slaget på svensk mark skedde uppe vid Ratan i Västerbotten vid den så kallade "affären vid Ratan" den 20 augusti år 1809. Då besegrade en svensk här en rysk här i det svensk-ryska kriget som då pågick för fullt.

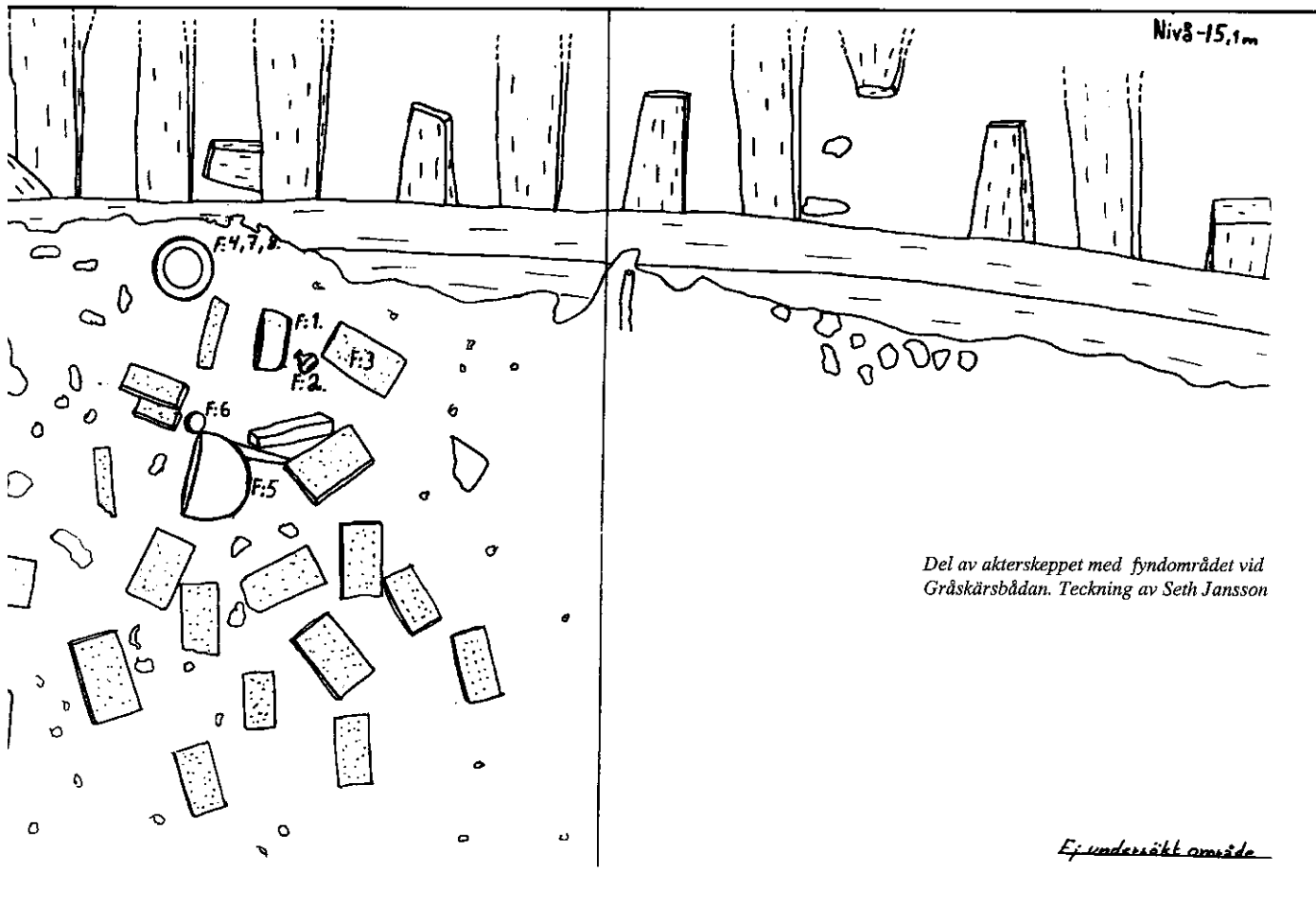


Flottan hade under befäl av amiral Johan af Puke landsatt 800 man i ryggen på fienden. Efter att ha förlorat 500 man i döda och sårade drog sig ryssarna tillbaka mot norr. Norrländsk marinarkologi har istället sitt starka område främst inom allmogeseglationen och dess betydelse från 1400-talet och framåt och dess efterlämningar i form av vrak och andra spår i det marinarkelogiska kulturlandskapet. Att Norrland överhuvudtaget har någon marinarkelogisk verksamhet är främst två personers förtjänst och det är Christer Westerdahl numera Köpenhamns universitet och Seth Jansson läns museet Västernorrland, dessa personers betydelse kan inte överskattas. Att det har varit en stor seglation till och från Norrland är dock inte speciellt känt men det har varit en betydande trafik även i dessa farvatten. Många varor fanns i Norrland som var intressanta och då främst träprodukter av alla handa slag och i mitten av 1600-talet så börjar man även bygga skepp i de norrländska hamnar i en större omfattning. Export av järnmalm skedde även till norrländskt järnbruk då järnbruken i södra Sverige led brist på trä

för att driva sina masugnarna.

Men för att åter knyta an till vraket vid Gråskärsbådan så rapporterades vrakfyndet in till läns museet Västernorrland som genom Set Janssons försorg startade en dokumentation av vraket som skedde sommaren 1992. Och där kunde konstateras att träffa våra vildaste förhoppningar men detta kom att innebära att endast två (!) kvadratmeter hann utgrävas med de resurser som stod till buds vid denna utgrävning, tyvärr så finns det ju som bekant inte så stora ekonomiska resurser för marinarkelogisk verksamhet i vårt avlånga land. Fyndkatalogen kom att omfatta närmare 90 föremål innan denna del av utgrävningen var avslutad. Bland fynden kan nämnas trefotsgröta, stekpanna och ett piphuvud allt gjort av lera. Denna pipa är daterad av Per-Arne Åkerhagen till att vara tillverkad i slutet av 1700-talet och att den mycket väl kan från den tyske invandraren Gottfried Aust's kritpipstillverkning i Bethabara North Carolina i USA. Liknande pipor har hittats på vraket efter den franska fregatten Machault som sjönk i Chaleur Bay, Québec den åttonde juli

1760. Denna pipa har kanske inte använts utan mer varit som en prydnadssak i skepparen kajuta. I en stövel med sula av trä så hittades vid konserveringen ytterligare en pipa denna pipa var inte så fint skulpterad som den första utan mer att betrakta som en vardagspipa. Dykarna hittade även andra delen till timglaset även denna del var hel trots att den legat inbäddad i bottensedimentet tyvärr så har inga delar av ramen till timglaset hittats under utgrävningen. Då utgrävningen har haft en hög vetenskaplig ambitionsnivå, dykförhållande i relativt stort djup med dålig sikt och en fyndintensitet som översteg alla förväntningar så har detta sammantaget gjort att man har mycket kvar att gräva ut och att dokumentera. Att man har varit noggrann vid själva utgrävningen visar bland annat fyndet av en knappål i mäsing på. Bland de större fynden som bärgades var tre järntackor av skeppslasten (ev. barlast?) de var märkta med bokstävernas HBNBB detta skulle vid senare undersökning stå för Hästbäcksbruk NorBergs Bergslag. Hästbäck ligger i Västmanland och utav bruket finns idag inte mycket



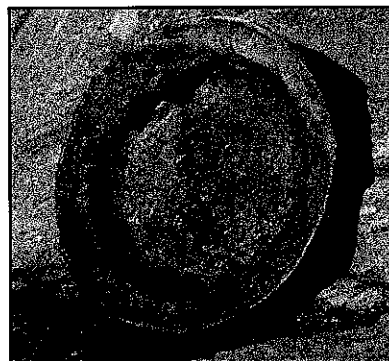


På denna sida, lösfynd från vraket. På höger sida en järntacka och dykbild från undersökningen

kvar, tackorna vägde ca 60-70 kg styck. Fynden finns nu på Väster-norrlands länsmuseum för konservering

Vilket var vraket då som fanns där nere på 16-24 meters djup vid Gråskärsbådan som tidigare nämnts så fanns det förlisningsuppgifter hos SSHM och i Norrlandsleden 2. De efterforskningar som skedde kom därför att inrikta sig på en galeas med namnet "John" för att se om vi skulle få fram några uppgifter som skulle kunna utesluta "John" eller tom. bekräfta att vraket vid Gråskärsbådan skulle kunna vara "John". Men tyvärr inga handlingar i något arkiv fanns det beskrivet ett fartyg med namnet "John" som skulle ha seglat på svenska vatten omkring år 1825. Ingen sjöförklaring inga mätbrev ingenting som kunde bekräfta eller dementera, visserligen så har Sundsvalls branden 1888 till det för de som vill

arkivforska i det som har skett i Sundsvall år 1888 och tidigare. I detta fall så berodde det inte enbart på Sundsvalls branden att det var svårt att få fram uppgifter om "John" och dess förlisning. Orsaken till detta fick sin förklaring då vi fick ett utdrag ur lotsarnas inkomna rapport för den aktuella tidpunkten. Det finns en vrakuppgift från Gråskärsbådan men det fartygsnamn som finns angivet där är



inte "John" utan istället en galeas vid namn "Jehu". Här har man en tydlig felkälla då någon redan 1825 har förvanskat namnet "Jehu" och som det vid Gråskärsbådan förlista fartyget hette och istället har det i Post och inrikes tidningar fått namnet "John", vilket det också har bokförts under både i SSHM's vrakregister och även i Norrlandsleden 2. Ingen skugga må falla över dessa då felet uppstod redan 1825 men här har man ett litet exempel på vikten av att vara källkritisk. Om galeasen "Jehu" resor vet dock lite mer om tack vare Håkan Ottosons som har studerat inklarerade fartyg till Stockholm för aktuell tidsperiod från Utdrag ur mätbrev, hamnstyrelse 1815-1846 Majestraterns och rådhusrättens arkiv stadsarkivet Stockholm. Jehu gjorde totalt 13 resor till Stockholm och nio resor från Stockholm. Naturligtvis har Jehu i verkligheten gjort lika många resor från Stockholm som till men om dessa resor är hittills ej några fakta kända.

Av dessa var avgångsorten i åtta fall Sundsvall, två Skellefteå, en Nyland, en Umeå och en gång Säfvar.

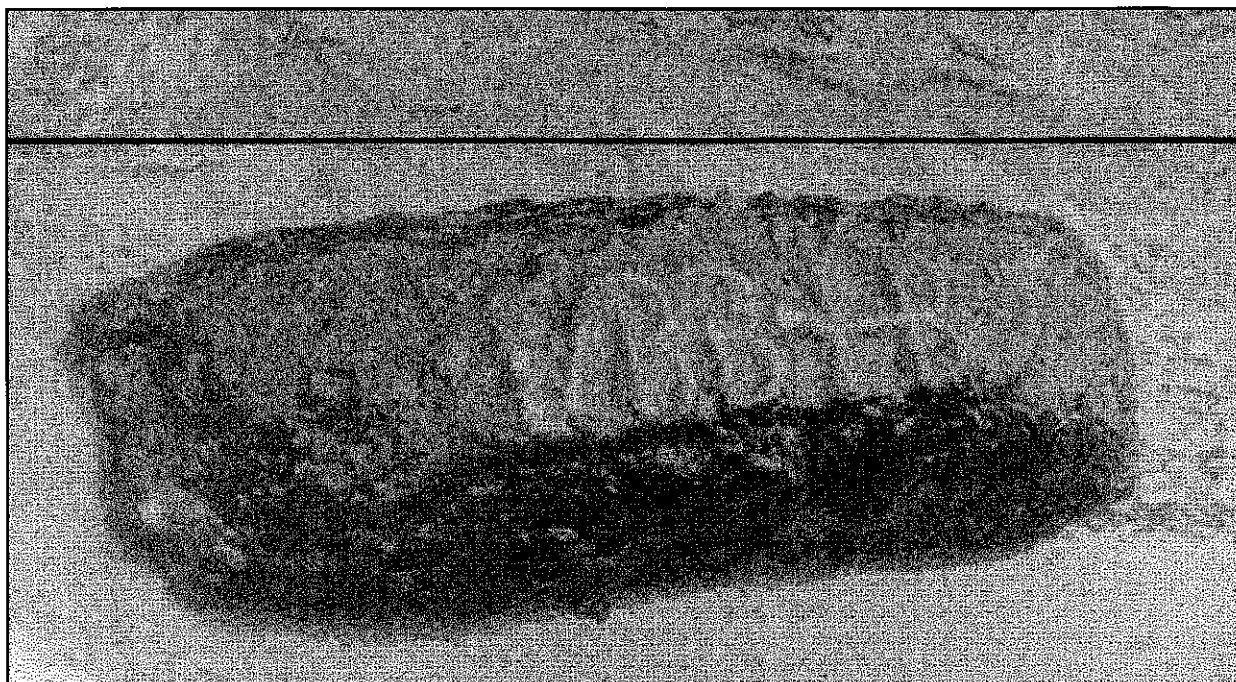
Då avgångsorten var Stockholm var destination Sundsvall utom i två fall då destination även kunde vara Skellefteå.

Jehu har troligen haft fyra kaptener, 1821-1822 Petter Lijewall, 1823 P. Wagenius (troligen Paulus Wagenius från Härnösand), 1823-1824 A. Nordström, 1824-1825 J-F. Österlund (troligen Johan-Fredrik Österlund)

Kaptenen A. Nordstrand som finns omnämnd 1824 ska troligen var A. Nordström detta beroende på ett skrivfel enligt Håkan Ottosson.

Vid sina resor till Stockholm har Jehu fört last av bjälkar sju ggr. då alltid från Sundsvall en gång ingick även diverse i lasten. Jehu har även fört tjära (en gång) och brädor (en gång) som last från Skellefteå på sina två resor därifrån. Från Umeå fraktade Jehu tjära och brädor, från Nyland brädor och från Säfvar brädor. Jehu har då fraktat bjälkar, brädor, tjära och diverse på sina resor till Stockholm.

Jehu har troligen övervintrat i Stockholm vintrarna 1821-22, 1822-23 och 1824-25. Vintern 1823-24 verkar Sundsvall ha blivit hemma hamn. Att övervintra i Stockholm har sina fördelar då man kan följa islossningen norrut och samtidigt ta



med sig last. På detta sätt så tjänade man tid, istället för att ligga i Sundsvall hela våren och vänta på att islossningen skulle komma ända dit. Jehu gjorde sina sista resor för året ovanligt sent vilket måste ha varit påfrestande både för fartyg och besättning. Jehu's resor verkar mest ha gått till och från Stockholm. Fartyget torde även ha gjort andra resor men dessa är ej kända i dagsläget

En tur och retur resa Sunds-

vall Stockholm verkar ha tagit cirka fyra veckor i anspråk. En vecka var för resa till och från Stockholm och en vecka för i respektive urlastning, dessa värde är dock mycket uppskattat.

Vad kommer då namnet "Jehu" från, som i början av 1800-talet var ett vanligt fartygsnamn. Enligt Bonniers uppslagsbok så kommer namnet efter en Israelisk kung verksam 842-821 före Kristus som

vars våldsamma framfart blivit ordstävsmässigt "att fara fram som ett Jehu".

Då rådande ekonomisk situation bland annat med byggande av ett nytt länsmuseum så vet vi i dagsläget inte vad som kommer att hända med vraket vid Gråskärsbådan. Men att detta vrak är ett fint exempel på vad norrländsk allmogeseglation hade att visa upp från den tidsperioden tror jag att alla inblandade är överens om.

