

# Vraket vid Gråskärsbådan

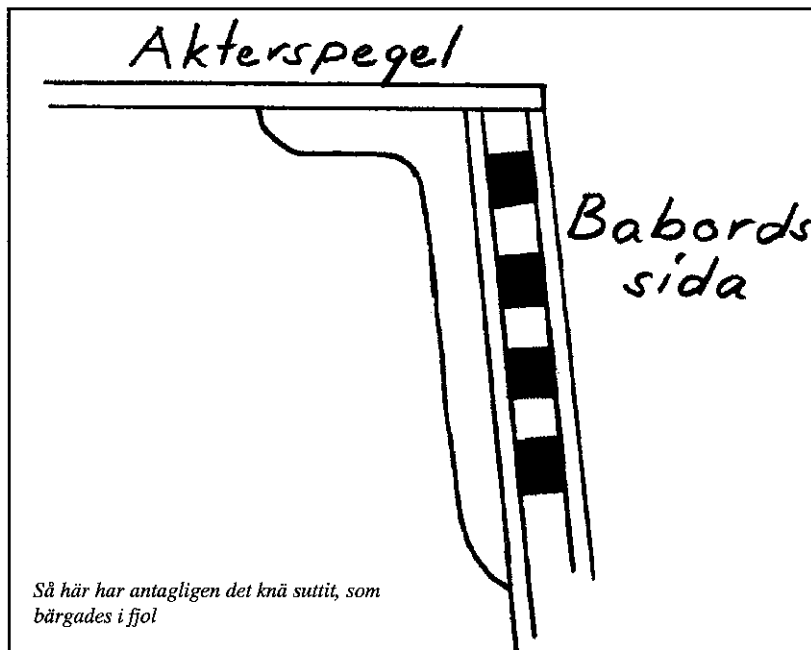
Av Lennarth Höberg

(Artikeln är ursprungligen skriven för Sundsvalls SDK klubbtidning)

**Ett fåtal år har gått sedan denna vraklokal hittades och är nog redan den mest väldykta, räknat i timmar och minuter. Men vad har vi egentligen gjort, sett och vilka slutsatser har vi sedan dragit av våra iakttagelser?**

Detta var artikelns första frågetecken, men innan du läst klart så blir det många fler. Visserligen har vi under de två senaste dyksäsongerna dokumenterat vraket, både med video och stillbild, men frågorna hopar sig ändå. Det är väl därför som jag med glädje ser isen släppa sitt grepp och jag snart får ligga där igen över vrakspillrorna. Om ni bara visste hur många sömnlösa nätter jag haft i vinter, bara för att jag inte fått några svar på mina frågor. Men jag är säker på att efter denna sommar så kan vi sortera bort en hel del av dem.

Video är för övrigt ett helt underbart media att dokumentera, och dessutom att lära sig förstå ett vrak med. Belysningen ger skuggor och man får ett tredimensionellt intryck när kameran sveper fram. Det går faktiskt fint att hålla kameran med höger hand och med tumstocken i vänster "filma av" alla mått på spant, bordläggning etc. då kan man, istället för att dyka med skrivskiva, se alla måtten i hemmets TV-hörna. Man kan då glömma alla problem med tjocka handskar, kyla, mörker, dålig sikt, tidspress, djupberusning, avklingande sjösjuka, sjunkande manometertryck, tryckande kissblåsa, allmän dykrädsla och dykskötare som skriker en i örat. Alla dessa stressfaktorer är som bortblåsta. Här i soffan med TV-kanna



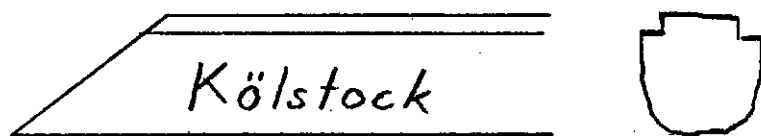
och kakfat kan du med dina dykvänner, som kanske har andra upplevelser av vraket i fråga, titta, backa och frysa bilden. Peka och prata i munnen på varandra och hålla kakfatet i knät i rena uppståndelsen. En sådan underhållning! Som sagt, video är toppen.

Om man ser till fartyget och dess konstruktion, så har vi mätt från förstäv till akterspegel 28,3meter och dess totala bredd vid det ungefärliga nollspantet 6,5meter. Byggt i klink av furu med garnering. Men var finns resten? Stävorna, tvärskepps balkar med knän, rigg m m? Efter hörsägen finns skeppsdelar uppspolade på Gråskärsbådan och även lösa delar djupare utanför Del 2. Dessa måste givetvis mätas upp och fotograferas av. De kan vara viktiga bitar i det

pussel som snart ska läggas. Som exempel kan nämnas att det långa knä som ifjol bärgades och fullskaledokumenterades på byggplast, har troligen suttit i relingshöjd utefter sudbrädan och stöttat akterspegeln (se bild 1). Som kvitto på mina antaganden vill jag ha svar på följande frågor: Är knäets långa del krummad? Är knäets korta del mot akterspegeln snedskränt och finns det spikhål som överensstämmer med hål i akterspegeln? När vi ändå är inne på aktern så ligger faktiskt akterspegeln vid aktern av Del 1, där den bör ligga. Åtminstone så sticker ett horn upp av den. Ett lager med sten och lera täcker svaren till följande frågor: Hur bred är den? Är den så pass bred att en koj fått plats tvärskepps? Sitter den kanske ännu fast i akterstäv, och finns där rodermaljor? Men kanske den mest spektakulära frågan är om namnbrädan sitter kvar där?

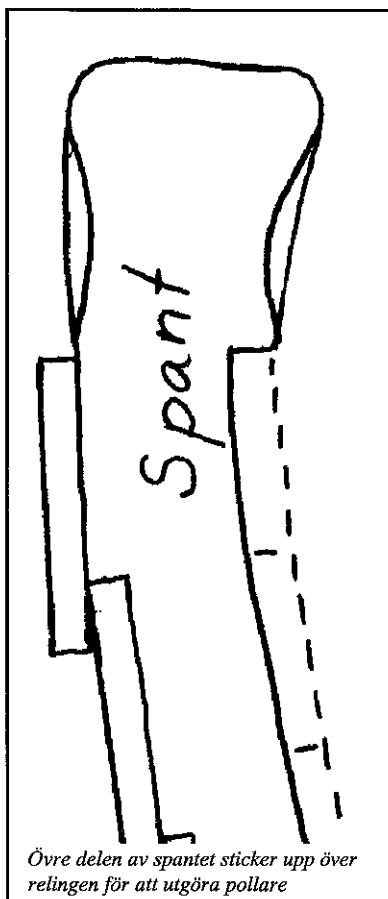
Tittar vi sedan på de bräder som klätt fartygets insida, den s k garneringen, så saknas den nästan helt på Del 2, sånär som på ett par stycken som hölls på plats av några järntackor. Dessa bärgades som bekant under fjolårets arbete och vi rev också med oss delar av denna garnering. På

Detalj av kölstocken. Man kan se att den är formad till en snedlask och att den nästan är helt rund



Del 1 så kan vi skönja garnering mellan fyndområdet efter kajutan och där tackjärnslasten ligger. Det är klätt från reling och nedåt. Hur har dessa garneringsplankor fästats i spanten? Har spiken helt enkelt rostet av och hålls den endast på sin plats i Del 1 av lasten och föremålets tyngd? I så fall, vilken skada åsamkar vi vraket genom att gräva ut dess akterdel? Den sista frågan ställer jag bara för att vara lite kritisk till vårt arbete, och att vi faktiskt har ett visst ansvar i vrakets fortsatta sönderfall, sedan vi avslutat vårt arbete.

Vidare, om vi tittar vid Del 2 så ligger en del av kölen inunder skrov-sidan. Vilken information kan den ge? Den är nästan rund som träd-stammen, d v s ingen större tid har lagts ned på att skränka den rektangulär, och spinningarna för sandborden är små. Kölstockens ända är formad till snedlask (se bild 2) utan synligt dymlingshål. Kanske att det finns något om man tittar närmare. Hur har kölen varit infästad i spantens bottenstockar? Finns det spår på dessa som skvallrar om kölsvinet? Eller har det aldrig funnits något kölsvin, utan mastfästena finns urhuggna direkt i kölen? Varför har kölen, som synes, enkelt lossnat från bottenstockarna och ligger löst bredvid? Kölen, bottenstockarnas och kölsvinets inbultning med varandra är kanske det mest elementära inom skeppsbyggnad. Andra saker, såsom att ställa spantens upplångor på spanten ända mot ända utan laskning, talar för att fartyget är ett fuskbygge och byggherren hade nog inte räknat med någon längre livslängd.



Övre delen av spantet sticker upp över relingen för att utgöra pollare

Detta är nog idag bilindustrins stora dilemma, att bilarna går och håller allt längre. Kanske man byggde detta fartyg både med tidsnöd (arbetskraft var billig då) och med en viss baktanke med dess hållbarhet. Ett fartyg som är klen byggt får ju faktiskt hjälp att hålla ihop av det omgivande vattentrycket. Ta upp det på land och fyll det med vatten så håller nog inte ens det mest kraftfulla bygget.

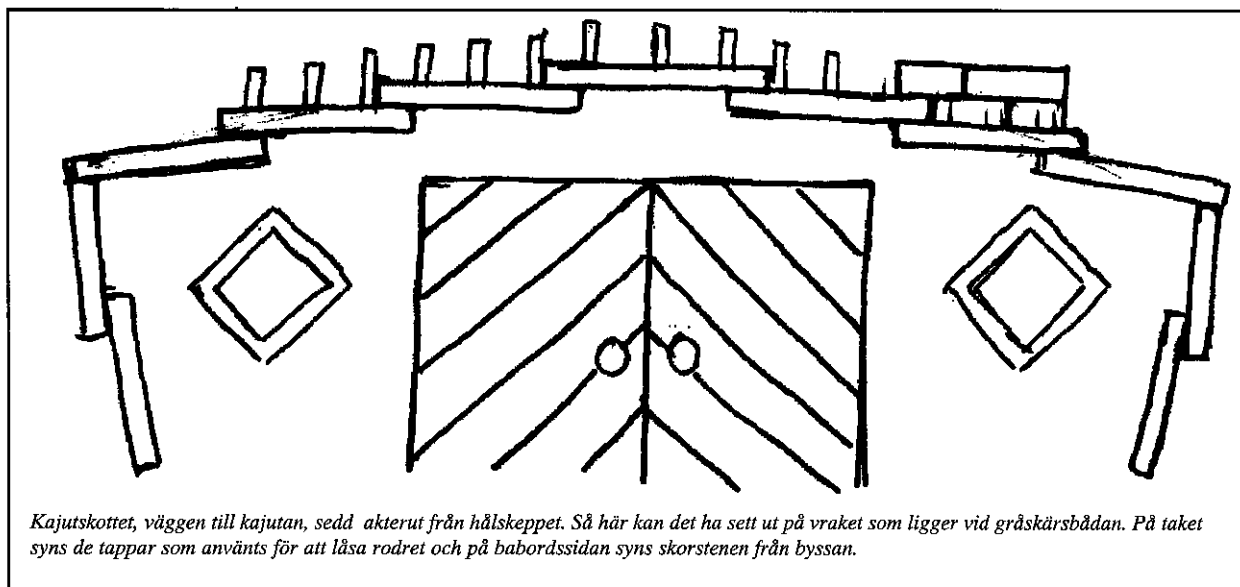
En så enkel sak som att kolla om

fartyget är byggt i skal- eller skelettklink är, mig veterligen, ej kontrollerad. Är bordspiken driven in i spanten, eller är den omböjd och tillbakaslagen? Och en annan sak, hur är borden tätade och med vad?

Fartyget ser ut att ha varit odäckt, men finns det några spår i Del 2 efter tvärskeppsbalkar? Det borde ju rimligtvis ha funnits, i alla fall vid masternas förkant. Det var också vanligt att man ristade in fartygets lästetal efter skeppsmätning i någon av tvärskeppsbalkarna. Kan det ha gjorts även i vårt fall? I källorna omnämns en förlisning vid Gråskärsbådan, en galeas med 64-66 svåra lästers dräkthet. Det motsvarar ca 157 register-ton. Har vi idag så mycket information att en ny skeppsmätning kan göras? Och stämmer det i så fall med 64 svåra läster? Om det nu är en galeas som vi har där ute, var har vi då de två masterna med gaffelsegel?

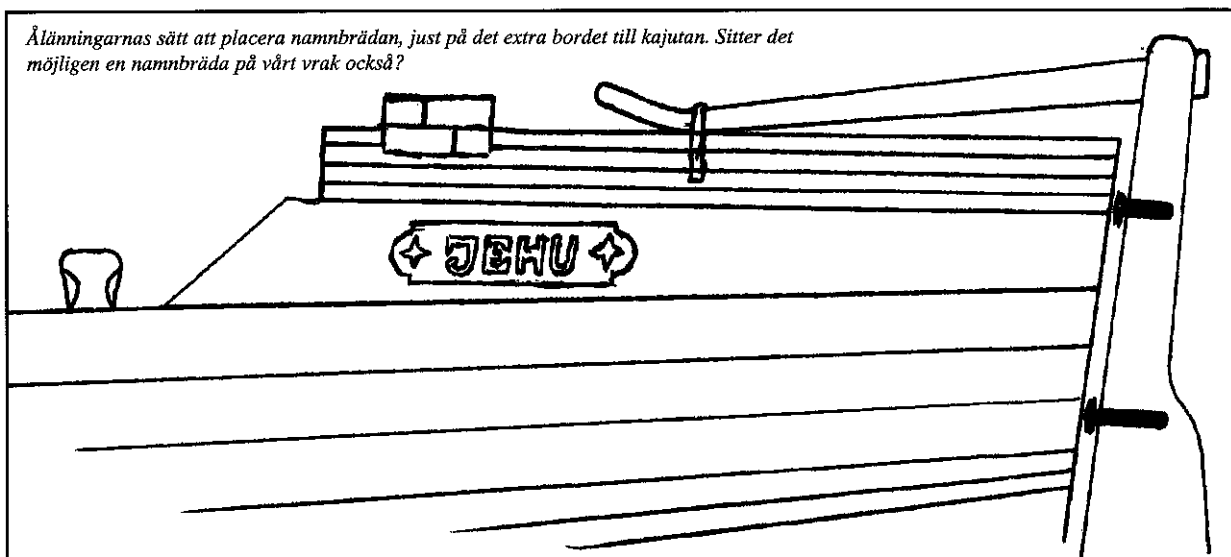
Om man betänker de båda ankar-nas vikt, så förstår man att det är inget man drar upp med lillfingret precis. I rimlighetens namn så borde det ha funnits ett fördäck med bråspel. Är det så och var finns det isåfall nu? Ni förstår kanske nu att en måttbands-skiss utefter Del 2:s reling är behövt. En fotomosaik jobbar Thomas Johansson vidare med och det kommer att bli intressant att se resultatet.

Andra galeaser i samma storlek (64 svåra läster) som vi hittat i sjömansrullor, har som regel en besättning på 4-5 man. Var det så även i vårt fall? Hur stor var akterkajutan? Finns det några märken i Del 1:s garnering som visar på kajutskottets placering och infästning i skrovet?



Kajutskottet, väggen till kajutan, sedd akterut från hålskeppet. Så här kan det ha sett ut på vraket som ligger vid gråskärsbådan. På taket syns de tappar som använts för att låsa rodret och på babordssidan syns skorstenen från byssan.

Ålänningarnas sätt att placera namnbrädan, just på det extra bordet till kajutan. Sitter det möjligen en namnbräda på vårt vrak också?



Under utgrävningen har vi även hittat skärvor av plant glas. Härrör dessa från något kajutfönster? Hur såg de ut och var var de placerade?

När och var är fartyget byggt? Kan en borrhärna tagen någonstans i skeppstimmret ge oss svar på detta? Att jämföra årsringarna med ett referensmaterial kallas dendrokronologisk datering. Kan små väderskillnader mellan t ex Småland, Stockholms-trakten och Medelpad under 1800-talet överhuvudtaget upptäckas?

Kan fartygets sönderfall och dess delars placering i det omgivande undervattenslandskapet säga oss något? Kort sagt: Varför ser det ut som det ser ut och varför ligger det som det ligger? Helt klart är att fartyget efter förlisningen transporteras, endera med tyngdlagens, isarnas eller stormvågornas hjälp, dit där det nu ligger. Akter om Del 1 finns en bergsslutning med mycket kraftig lutning. Är det så att hon har gått på och blivit läck på Gråskärsbådan, och strax senare rutschat utför stupet? Tänk er vilken syn att få se skeppet komma nerhasande utefter klippan, under buller och brak. Inte undra på att hon rämnat. Eller är det så att hon gick på grundet strax öster om Gråskärsbådan, och under tidernas lopp sakta men säkert förflyttats till djupare vatten? Var grundet överhuvudtaget ett grund på den tiden? Att något varit i rörelse tyder den inblandning av sten och lera i Del 1:s fyndmaterial på. Ävenså har akterspeglens och ena ankaret täckts med sten. Ankaret ligger på 18 meters djup. Kan en riktig isskrivning nå så långt ner?

Om fartyget rämnat vid grundet och slagits sönder under den första

vintern, bör kanske mer tackjärn ligga där? Gör det det? En inventering av vrakets närområde kanske kan ge svar. Varför inte en Side scan sonar-körning runt hela ön? Något kanske ligger längre ut på "icke dykbart djup". Hittar vi ytterligare vrak så får vi problem!

När vi ändå är inne på tackjärnslasten, är det någon som har en uppfattning om hur många tackor korrosionshögen innehåller? Två av de tackor vi bärgade sist har vägts. Dess vikt var 60 kg respektive 72,5 kg. Hur mycket väger då hela högen?

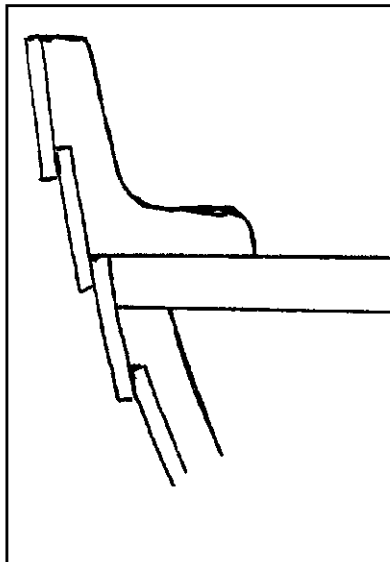
Ser vi till de båda ankarnas placering på var sida om Del 1, och dess del med aktern mot land, så kommer frågan: Vilket väder rådde under förlisningen? Var det kanske så att hon under stiltje men med stark strömsättning och gammal dyning, sakta drev mot skäret? Försökte man att ankra fast men utan resultat och fick akterdelen först sönderslagen? Finns det några spår efter det på vraket? Det är inte bara svåra stormar som skördar fartygsoffer.

*Författaren får här ta en TREO-paus, när frågetecknen flyger runt alltför fort i tomrummet mellan öronen.*

Av ren tillfällighet "snubblade" jag, för en tid sedan, över en bok i Kulturmagasinet bibliotek. Den låg på ett bord, som framlagd för mig, och jag satte ögonen på den direkt. Den hette "Storbåten", med underrubriken "Åländsk bruksbåt", skriven av P-O Högnäs och Jerker Örijans. När jag hade bläddrat lite i den och tittat på deras fotografier och illustrationer, så ramlade hakan längre och längre ner på mej. Jag stod där och gapade som en fågelholk.

Likheterna med vårt vrak var slående. Med boken hemlånad så fumlade jag med darrande hand igång videobandet. Och visst var det så. Jag gjorde till och med nya upptäckter på TV-rutan med bokens hjälp. Kan det vara så att vårt fartyg en gång blivit byggt på Åland eller dess närhet (Roslagen)? Visserligen så beskriver boken mindre farkoster av 18-20 meters längd och med enmasts jaktrigg, och fotografierna är tagna i 1900-talets början, men båtarna kan redan då varit gamla, och skeppsbyggartraditionen är stark, eller i varje fall, har varit stark. Detta kan vara svårt att förstå för oss i dessa datasyndromens dagar. För mej är det helt klart att ett fartyg byggt i sekelskiftet 1700-1800-talet och ett fartyg byggt 1860 och sedan fotograferat år 1900, kan se likadant ut. Kanske av en Ålandsbonde med sin son som handräckare. Det senare fartyget, byggt av sonen som själv blivit gammal, under tiden att ett par barnbarn lekte runt hans fotknölar. En del av detta lärosystem har idag gått förlorat. Man byggde av erfarenhet som gått i arv, och sättet "framsteg genom misslyckande" kunde på så sätt undvikas.

I boken beskrivs detta och det sätt som den åländska bondeseglationen bedrevs på. Under senvintern, när träden hade minsta vattenhalt, högs bordläggningsfuruorna och under våren drogs rötterna upp, för att långsamt torka till knämmen. Under sommaren så sköttes jordbruket och fisket. Dessutom seglade de till Stockholm för att kräma sina varor. Under hösten och vintern gick gårdarna ihop och byggde nya skutor av det virke som fällts vintern före. Dessa använ-



des sedan för egen seglation eller försålades med förtjänst. Det var ett sätt för en fattig bonde att även få vintern att ge avkastning.

Nå, vad var det nu för likheter jag såg i boken, som fick en gammal erfaren vrakdykare som jag att tappa hakan. Till att börja med det här med att låta vissa av spantens upplångor sticka upp över relingshöjd och utgöra pollare (se bild 3). Detta är kanske inte så märkvärdigt, men ändå noterbart. Detta förekommer även hos andra kulturfolk. Jag har med egna ögon, och på nära håll, studerat denna pollarlösning under mina forskningsresor till bl a Maldiverna, Medelhavsländerna och vissa bitar av den arabisktalande delen av världen.

När det gäller ålänningarnas sätt att bygga kajutan så lät man taket gå ända ut till relingen (se bild 4). För att få någorlunda höjd inuti, så höjde man relingen med ett brett extrabord, från kajutskottet till akterspegeln (ca 3,5 meter lång och 25 cm hög). Även kajuttaket, som låg på krummade balkar, var oftast klinkbyggt. Finns det breda (30-40 cm) takbrädor av 3-4 meters längd därute? Eller takbalkar med klinkhak? I boken omnämns det att detta tak oftast var avtagbart. Har vårt tak i så fall flutit bort? Om vi tittar på vrakets akterspant i Del 2, så ser vi att två av dessa är urhuggna för nyss nämnda takbalkar. Finns det i de haken rostmärken efter spik?

En sak som författarna nämner är den ålänska seden att fästa båtens namnbräda på just på kajutans extra bordbräda (se bild 5). På videoupptagningen av Del 2 så syns det att man kan faktiskt komma åt att känna

med handen där.

När det gäller byssans placering, så visar de gamla fotografierna att de var uppmurade mot kajutskottet på babords sida. Upp genom taket gick rökgången, gjord av tegel av ålderdomliga karaktär. Samma som vi har i vårt vrak.

I Kajuttaketets framkant fanns en rad med pinnar nedborrade. Detta för att kunna låsa rorkulten och hålla en stadig kurs. Ett annat trick som de hölls med, var ett löst skvättbord som trädde ner mellan spanten. Dessa togs bort vid lastning och lossning.

Tvårskeppsbalkarna kallades "bänningar", och det fanns bara ett fåtal av dem i hålskeppet. De satt inte i relingshöjd, där jag letat, utan längre ner och med ett hängande knä upp till relingen (se bild 6). Detta måste jag ju undersöka så fort jag kommer dit.

Kan det vara resterna av ett ålänskt bygge, som vi har där nere i djupet? Inte helt omöjligt. Jag har jämfört med några fartyg byggda i Sundsvall i början av 1800-talet, och trots att de har ungefär samma dräktighet (lastförmåga) som vårt vrak, så var de byggda i kravell. Detta var en förutsättning om man ville ha ett fribrev från Commercie Collegium. Ett slags frihandelsbevis för att kunna bedriva

handel med utlandet. Statsmakten hade då, redan med start under 1700-talet, försökt få bort klinkbyggda fartyg från den svenska Coopwardieflottan. Ett slags tidig EU-anpassning, kan man tycka. Men skeppsbyggartraditionen var stark. I Finland byggdes klinkbyggda fartyg upp till 30 meters längd ända in på 1900-talet. Dateringen på vrak med klinkbord kan vara svår. Man får inte stirra sig blind på enbart hur bordplankorna fogats samman, utan se till andra detaljer, t ex likheter i enstaka avsnitt, som jag tidigare beskrivit.

För er som orkat läsa ända hit (alla gillar inte vrakdykning, konstigt nog) så förstår ni att frågeställningarna kan vara många, om man har rätt intresse. Som sagt, så kan jag knappt bärga mig, att få dyka vid Gråskärsbådan igen.

Jag har tänkt att i en kommande artikel berätta vad som finns skrivet i källorna om en förlisning vid Gråskärsbådan. Vintern behöver inte vara inaktiv för en vrakdykare. Det finns massor med handlingar att läsa i arkivens gömmor. Med hjälp av Thomas Johansson, Håkan Ottosson och min far Thore Högberg, så har vi hittat en hel del. Det blir minsann spännande läsning det

*Den här rekonstruktionen av en tvåmastad öppen skuta är hämtad ur boken Galeasen Albanus tillkomst. Teckning Bertil Bonnäs*

