

Skeppsvraket vid Åkroken

Av Lennarth Högberg & Anders Vikdahl

Det har länge varit känt att Selånger, väster om Sundsvall, varit en betydelsefull plats och ett maktcentrum i Mellan-norrlands historia. Här finns lämningar från järnålder och fram till idag i form av bland annat gravhögar och en kyrkoruin som bekräftar detta (figur 1). Inseglingen in till S:t Olofshamn i Selånger skedde genom en på den tiden bred och djup fjärd. Numera är denna fjärd till följd av landhöjningen mer känd som Selångersån, som likt en smal tråd slingrar sig genom staden. Platsen har delvis grävts ut under ledning av Umeå universitet.

Av förklarliga skäl är fynden och källorna begränsade ju längre bakåt i tiden man går. Saker som är konkreta bevis på aktivitet i äldre tider är istället runstenarna, de tidiga kyrkorna, gravhögar, kungsgårdar med mera. Det skeppsvrak som här skall beröras skall ses som en del i detta maritima komplex. Vraket kan bidra med många nya rön om skeppets betydelse i det medeltida Medelpad. Hur transporter och handelsvägar fungerade är ett ganska okänt kapitel i Medelpads medeltidshistoria.

Att sjöfarten haft stor betydelse i forna dagar kan man förstå då detta var det lättaste sättet att frakta handelsvaror gentemot att forsla dessa genom obruten mark. Men några konkreta fynd som bevisat denna trafik med fartyg in till Selånger, förutom en indikation på en bryggkonstruk-

tion, har saknats fram till nu. Selånger skall även ha varit startplatsen för en av pilgrimslederna mot Nidaros (Trondheim).

Vraket hittas

Under ett grävningsarbete för en avloppsledning i Selångersån 1994 kom det plötsligt upp träbitar från ett fartyg i skopan. Arbetet stoppades och sakkunnig personal från Länsmuseum Västernorrland tillkallades. Man kunde snabbt konstatera att det rörde sig om ett äldre vrak att döma av konstruktionsdetaljerna. Det togs även ett antal träprover för ¹⁴C-analys. Svaren på dessa bekräftade antagandet och vraket daterades till tidigt 1400-tal. Eftersom man bedömde att vraket låg väl skyddat nere i bottendyn gjordes ingen ytterligare undersökning men avloppsledningen lades annorlunda än planerat för att skona fartygs-lämningen.

Vraket ligger i en del av Selångersån som heter Åkroken. Tittar man på en karta förstår man varför: ån gör här en mycket kraftig böj. Vid denna del av ån var det ursprungliga Sundsvall lokaliserat. Staden låg här från år 1621 till år 1644. Drottning Kristina – och landhöjningen – gjorde att Sundsvall flyttade till sitt nuvarande läge vid åmynningen. Sundsvalls högskola Mitthögskolan är för övrigt närmaste granne med vraket.

Frågor om vad det var för ett fartyg dök upp. Vart var det på väg? Hur sjönk det? Hur var det konstruerat, och vilka var människorna som seglat det? Diskussioner fördes om hur omfattande denna trafik var och vilka eventuella varor som dessa fartyg kunde tänkas frakta. Några lokala samtida skriftliga källor som belyser detta finns inte.

Nya undersökningar

Under hösten 1999 gjordes ett antal dyk på platsen för att kontrollera skeppets "välmående". Ganska snabbt kunde det konstateras att en hel del hänt med bottenförhållandena de sista åren. En betydande sandvandring

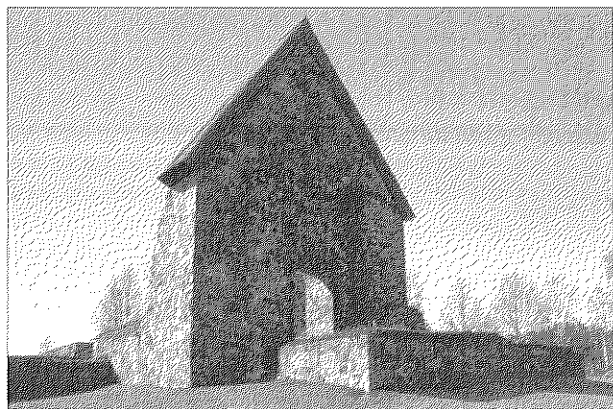


Foto: Staffan von Arban

Figur 1. Den medeltida kyrkoruinen vid S:t Olofshamn i Selånger.



Figur 2. Hösten 2000 genomförde Länsmuseet Västernorrland en dokumentation av vrakplatsen.

hade skett och en stor del av vraket befanns nu vara frilagd och renspolad. Delar av fartyget lågt helt lösa och man kan förmoda att delar också spolats bort under perioder med hög vattenföring i ån. Naturligtvis finns även en hel del nyare material av sekundär karaktär, såsom kvistar, ölburkar, cyklar med mera på vrakplatsen. Detta bidrar också till vrakets nedbrytning, då vraket delvis är frilagt för exponering.

En rapport till Länsstyrelsen om vrakets utsatta läge skrevs av artikelförfattarna. Att det inte hade dykts på denna plats tidigare beror på att sikt förhållandena i ån oftast är lika med noll. De dagar per år som sikten är någorlunda acceptabel är lätt räknade. Selångersån har bland äldre Sundsvallsbor ett mycket dåligt rykte, då stadens avlopp tidigare gick rätt ut i ån. Annars är dykplatsen lättillgänglig – man kan köra bil ända fram och det maximala dykdjupet är 2,1 meter.

Länsmuseet Västernorrland fick i uppdrag att göra en besiktning av vrakplatsen in situ, det vill säga att mäta och dokumentera utan att gräva eller på annat sätt rubba vrakdelarnas lägen. Denna kom till stånd under några dagar i september 2000 (figur 2). Sikten är som tidigare nämnts oftast mycket dålig. Vid detta arbete var sikten i

bästa fall tre decimeter, oftast sämre. Men detta är tyvärr någonting man måste acceptera – eller som militären brukar säga, man får "gilla läget".

De första dykningarna ägnades åt att märka upp alla uppstickande skeppsdetaljer med nummerade märkbrickor. I land så slog vi ner tre stålrör som fick utgöra referensmätpunkter. Ifrån dessa rör inmättes sedan alla detaljer på botten med måttband (så kallad triangulering). Allt kunde sedan överföras som skalritning på millimeterpapper. Vi fick på detta sätt en fin översiktsritning och ett bra hum om fyndområdets utbredning. Dokumentationen kompletterades med stillbilder och videofilmning under vattnet.

Resultat av dokumentationen

Undersökningen visar att fartyget är klinkbyggt, 15,5 meter långt och fem meter brett. Att sikten var kraftigt nedsatt gjorde att arbetet under vattenytan tog längre tid. Ibland begicks till och med rena misstag, exempelvis då vi märkte upp en del av ett mindre träd i tron att det var ett spant. Till vårt försvar ska vi säga att det vid detta tillfälle var nollsikt. Bland vrakdelarna kan nämnas en stäv med mycket tydliga urtag för bordhalsarna.

Vi tog även upp två konstruktionsdetaljer: en bordläggningsbräda och en bottenstock. Dessa hade tidigare kommit upp i grävskopan, så deras ursprungliga lägen var redan rubbade. Som tur var lades dessa delar tillbaka på botten 1994. Vi passade på att rita av dem på byggplast i skala 1:1 och fotografera av dem innan vi åter lade dem tillbaka i vattnet (figur 3). En spännande iakttagelse på bottenstocken var de spår som skapats av en skadad yxegg. Det blev så konkret att den bearbetats av en mänsklig hand för 600 år sedan. Här kände man tydligt historiens vingslag i form av yxhugg från en okänd timmerman från medeltiden (figur 4).



Figur 3. Bärgade skeppstimmer dokumenterades i skala 1:1 på byggplast.



Figur 4. Bottenstocken uppvisar tydliga huggspår, vilka skapats av en yxa med defekt egg.

Mitt i vrakplatsen hittades en liten del av ett block. Den togs upp för att "räddas" då vi befarade att den snart skulle spolats bort ifrån platsen (figur 5). En intressant detalj var att blockdelen visade spår av brand. Den ena sidan var helt förkolnad. Var det så att fartyget brandhärjades innan det sjönk? Finns det då även spår efter last och besättningens personliga ägodelar? Hela skeppets inandöme är täckt av sand och lera och kan innehålla en hel del överraskningar. Vi vet att bevarandeförhållandena för organiskt material är bättre i vatten än på land. Var skeppet är byggt vet vi inte alls i dagsläget. Eventuell framtida forskning kan kanske ge svar på detta.

Alarmerande situation

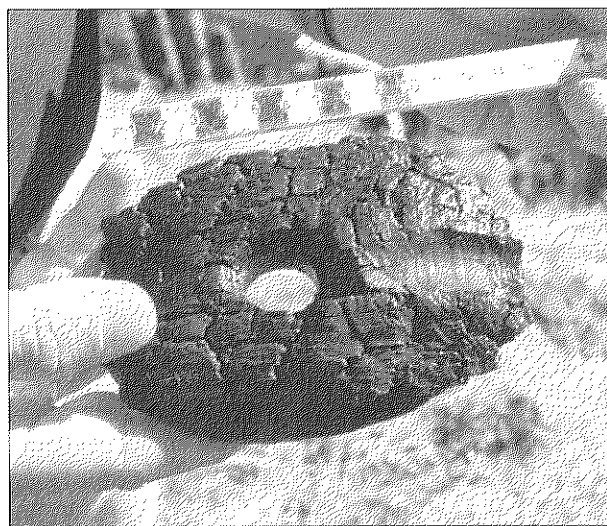
Vad händer nu med vraket vid Åkroken? Ja, vår personliga åsikt är att läget är akut. Efter att ha legat skyddat i flera hundra år så har det på bara några år frilagts och till viss del förstörts. Förändringarna på vrakplatsen är ett resultat av landhöjning och höga vattenflöden. Vid tiden för förslinigen låg här havsytan omkring sex meter högre. Det som vi kallar för akterdelen, stäv och roder, ligger idag

endast 40 centimeter under ytan vid normalvattenstånd. Det betyder att dessa delar torrläggs vid lågvatten och fryser in i isen varje år. Sundsvall har dessutom de senaste åren råkat ut för kraftiga översvämningar. Dessa översvämningar har medfört extremt höga vattenflöden i Selångersån och lett till att massvis med stockar och andra föremål förts med av strömmen. Huruvida detta har påverkat vraket vet vi inte i skrivande stund.

Något beslut om åtgärd är ännu inte taget. Man kan tänka sig ett antal alternativ. Det billigaste är ju naturligtvis att inte göra något alls och låta allt gå till spillo. Detta vore ett stort misslyckande enligt vår mening. Det dyraste är en totalutgrävning, bärgning, konservering och skapandet av en utställning. Detta alternativ är inte bara dyrt under projektiden. Efteråt får något museum en förvaltningskostnad för objektet i evigheters evighet. Vad som händer får dock framtiden utvisa.

Utgrävning på torra land?

Ett intressant mellanalternativ är kanske att innesluta vraket i en spontlåda, pumpa ut vattnet och göra utgrävningen i torrhet – ja, någorlunda torr i alla fall. Det hela kan göras publikt så att Sundsvallsborna kan följa händelserna från dag till dag. Guidningar och föreläsningar kan ske på plats. Rent utgrävningstekniskt har detta alternativ vissa fördelar. Stereofotografering efterhand delarna friläggs och förs bort är bara en fördel. Man gör det dessutom möjligt för "ickedykande" personer, universitet och högskolor, att bedriva egna forskningsprojekt i projektet, exempelvis dendrokronologi, DNA- och pollenanalyser. Någon är kanske intresserad av att ta sedimentprover under vraket för att kartlägga vilken typ av vegetation som rådde runt Selångersån vid den tiden.



Figur 5. Del av brandskadat block som påträffades på vrakplatsen.

Efter att delarna dokumenterats kan de återdeponeras i en liknande miljö, det vill säga grävas ner någon annanstans, till exempel i Selångerssjöns bottensediment. Där kan de bevaras för eventuell framtida forskning. En fortsatt utveckling av analys- och konserveringsmetoder kommer med stor sannolikhet att ske i framtiden. Men innan allt detta kan ske måste kanske ytterligare en mindre förundersökning göras. Genom sticksondering och upp-tagandet av ett provschakt får vi bättre vetskap om vad vi kan förvänta oss att finna vid en totalutgrävning. En bättre kostnadsberäkning kan göras och metoder för det fortsatta arbetet kan väljas utifrån detta. Mitthögskolan har visat intresse för detta vrak då det ligger i anslutning till högskolan och Campus Åkroken. En referensgrupp har bildats för att bland annat titta på dessa frågor. Hur projektet skall finansieras är ytterligare en fråga som återstår att besvara.

Ålsta Folkhögskola har nyligen etablerat en båtbygggarlinje i Sundsvall. Skolan har anmält intresse av att få information från vrakdelarna för att kunna bygga en replik av fartyget. Man vill snarast möjligt kunna välja ut trämaterial, då det måste kunna beredas torra något år innan byggandet. Kanske man på detta sätt – istället för att ställa ut originalet – återge det medeltida skeppet för allmänheten. Det kan bli möjligt att få vara med ombord och segla det i samma farvatten som det skepp som en gång för länge sedan hade oturen att sjunka vid Åkroken i Selångersån. Ett mycket bra sätt tycker vi, att skapa intresse för vår gemensamma historia och då i synnerhet äldre tiders sjöfart. Sundsvallsborna har visat ett mycket stort intresse för detta vrak och vill, liksom vi, gärna veta mer om det.

*Lennarth Högberg och Anders Vikdahl är
dykande amatörarkeologer från Sundsvall*