

Vasas skeppsbåtar

Leif Malmberg

Storbåten – Vasas största skeppsbåt?

Det sista fyndet som bärgades från *Vasas* förlisningsplats 1967 var skeppets storbåt, eller espingen som den också benämns. Båten togs upp i stort sett intakt och kort därefter upphörde dykningarna på fyndplatsen (bild 1). Storbåten hade dock påträffats långt tidigare. Enligt Gillis Claus påträffades den vid muddringen av tunnel D på *Vasas* babordssida (Claus 1986:63). Det låg ett stort föremål fyra meter vid sidan om *Vasa*, som vid närmare



Foto: Stefan Evensen, Statens sjöhistoriska museer

Bild 1. *Vasas* storbåt, den så kallade espingen.

undersökning visade sig vara en tämligen stor båt. Inuti den stora båten låg en mindre båt, men den hade blivit krossad av ett ankare som också fanns kvar. Fynden fick ligga kvar eftersom man vid fyndtillfället inte hade möjligheter att konservera den större båten.

Fyndet av storbåten intill *Vasas* babordssida betydde inte att det var självklart att båten tillhörde *Vasa*. Under den arkeologiska utgrävningen ombord påträffades emellertid flera föremål som hörde till storbåten, bland annat bråspelet och en del rester av båtsegel. Det är därför ingen tvekan om att storbåten är knuten till *Vasa*. Det ligger också nära till hands att utgå från att storbåten var *Vasas* största skeppsbåt, även om inte heller det är helt självklart.

Det är sannolikt att *Vasa* hade flera skeppsbåtar och någon av dessa kan ha varit större än storbåten. Benämningen storbåt måste alltså ses som relativ. Den betyder bara att det är den största båt som påträffats och som med säkerhet kan anses höra till *Vasa*.

Skeppsbåtar i allmänhet

Under 1600-talet fanns det ingen standard vad gäller skeppsbåtarnas benämningar, storlek, utseende eller antal på skeppen. W.E. May skriver i sin bok *The Boats of Men of War* att de större skeppsbåtarna bland annat kallades "Grete Bote" eller "Longboat" (May 1999:9). De största skeppsbåtarna var också stora i förhållande till de skepp de betjänade. May nämner som exempel att "The First Rate Prince had a longboat of 52 ft 4 in length, just under half the length of her own keel which was 115 ft" (May 1999:15). Med en köllängd på cirka 37,7 meter borde *Prince* alltså ha varit av ungefär samma storlek som *Vasa*, och hennes största skeppsbåt var drygt 17 meter lång.

Vasas storbåt är omkring tolv meter lång och tre meter bred. Det är ändå en ganska stor och otymplig båt att hantera, oavsett om den bogseras eller står uppställd på däck. Då skeppsbåtarna var så stora som den största båten ombord på *Prince* var det i stort sett omöjligt att ha dem på däck, så de fick bogseras efter skeppen. Till havs och i

hårt väder hände det därför att båtarna antingen slet sig, eller utgjorde en så stor fara att bogsertrossarna fick kapas. May skriver: "In 1625 the Cadiz Fleet lost every one of its longboats when crossing the Bay of Biscay" (May 1999:15ff). Det skulle dock dröja många år innan båtarna blev mindre och relativt enkelt kunde ställas upp på skeppens däck. Så småningom utarbetades också rekommendationer angående antalet båtar och deras storlek beroende på vilken skeppsstorlek som avsågs, men det var vanligt att inflytelserika kaptener själva bestämde antal och typ av skeppsbåtar till sina fartyg (bild 2).

skeppsbåtarna måste också klara hårt väder, då man naturligtvis inte alltid kunde invänta finväder för proviantering eller andra arbeten.

Eftersom arbetsförhållanden och behov var så skiftande på örlogsfartygen, så klarade man sig sällan med en skeppsbåt. Ett stort fartyg som *Vasa* hade möjligen tre skeppsbåtar. Tyvärr finns det inga belägg för detta påstående, men det är svårt att se att de kan ha varit färre. Om man jämför med fartyg av motsvarande storlek i England omkring 1640, så finner man att dessa fartyg i allmänhet har tre båtar (May 1999:18).



Foto: Staatliches Museum, Schweinf

Bild 2. Skeppsbåtar och andra småbåtar i Stockholms hamn. Detalj av målning av Bonaventura Peters 1636.

Varför var då vissa skeppsbåtar så stora? Eftersom skeppen saknade maskindrift och man ofta låg till ankars snarare än vid kaj, så måste båtarna klara de mest skiftande arbetsuppgifter. I stiltje kunde det bli nödvändigt att bogsera skeppen och då måste skeppsbåten ha tillräckligt antal roddare för att göra detta möjligt. Vid varpning med hjälp av ankare måste skeppsbåten vara tillräckligt bärig för att klara utläggningen av det ganska tunga varpankaret och kabeln. Det var ofta nödvändigt att ta ombord förnödenheter, vatten, krut och kulor på fartygen med hjälp av båtar. En alltför liten båt var naturligtvis inte lämplig för sådana arbeten. Fartygens besättningar måste också kunna förflyttas, antingen iland eller till andra fartyg. Även i dessa fall var det viktigt att skeppsbåten var stor, så att transporter inte blev alltför tidsödande. De stora

Båt 1

Som tidigare nämnts återfanns inuti *Vasas* storbåt resterna av en mindre båt som i fyndloggaren benämns Båt 1. Denna båt var alltså krossad av ett ankare och fynden består av för- och akterstäv, kölen, tre bordgångar och delar av reling och spant. För några år sedan byggde Vasamuseets timmermän Ossi Gröndahl och Monika Ask en rekonstruktion av Båt 1 (bild 3). Rekonstruktionen skedde på ungefär samma vis som vi tror att originalbåten byggdes; på fri hand och utan mallar. Byggnadssättet innebär att båtens form är beroende av kölens längd, stävornas utformning, antalet bordgångar, materialets beskaffenhet och båtbyggarnas skicklighet och formkänsla. Eftersom vi hade originalets stävar och köl fullt bevarade och kände till att antalet bordgångar var fem på var sida

Bild 3. Rekonstruktionen av Båt 1 som döptes till *Margareta Nilsson*.

(spikmärken), torde rekonstruktionen vara tämligen lik originalbåten.

Resultatet blev en lätt och grundgående spetsgattad båt, knappt sju meter lång och 2,1 meter bred. Båten utrustades med tre årpar och en enkel rigg fördelad på sprisegelstor och foc. Rekonstruktionen, som döptes till *Margareta Nilsson*, har prövats praktiskt i skiftande sammanhang. Båten är lättrodd, seglar hyggligt och är förvånansvärt lastdryg. Dessa tester har inte utförts med någon genomtänkt vetenskaplig metodik, men ger dock en uppfattning om hur en av de mindre skeppsbåtarna på *Vasa* kunde ha fungerat och använts. De slutsatser man kan dra är att Båt 1 var en lätt och relativt snabb båt, både under rodd och under segel. Båten kunde hanteras av en liten besättning, men ändå bära viss last. Däremot var Båt 1 knappast lämplig för bogsering eller varpning. Man kan alltså säga att Båt 1 utgjorde ett bra komplement till storbåten.

Övriga båtfynd

I samband med att Vasamuseet byggde rekonstruktionen av Båt 1, gick vi igenom magasinerna efter fler båtfynd från *Vasa*. Det är inte alltid så enkelt att se om ett fynd hör till en mindre båt eller är något helt annat, särskilt om fyndet är fragmentariskt eller väldigt ofullständigt till beskaffenheten. Efterhand som båtfynd påträffades grovsorterades de och lades i olika "båthögar". När genomgången var klar visade det sig att vi hade fynd från ytterligare sex båtar. Antalet fynd som hörde till respektive båt varierade ordentligt, från en enstaka stäv till ett antal spant med tillhörande stävar och rester av bordgångar och köl. De sex "båtarna" uppvisar olikheter vad gäller träslag, storlek, byggnadssätt och förmodad form. Det är heller

inte troligt att alla dessa fynd kommer från båtar som tillhört *Vasa*.

De mest intressanta fynden utgörs av en relativt komplett uppsättning spant och två mindre läbord. Ossi Gröndahl, erfaren båtbyggare och Vasamuseets chefstimmerman, är övertygad om att spanten och läborden kommer från en och samma båt. Fynden indikerar i så fall en ganska liten båt (omkring sex meter lång) av samma typ som storbåten och byggd på samma vis. Det är faktiskt lite frestande att tänka sig att denna båt är *Vasas* tredje skeppsbåt. Storleksmässigt passar den in mellan storbåten och Båt 1. Eftersom Vasaenhetens personal är fullt upptagen med *Vasas* bevarande, saltutfällningar och flytt av föremål till nytt magasin har det inte funnits tid

att undersöka båtfynden i detalj. Det är dock ett viktigt och intressant fyndmaterial som måste utforskas närmare under kommande år.

Storbåten

Sedan Vasamuseet öppnade 1990 har storbåten varit utställd i skeppshallen på *Vasas* babordssida i höjd med vattenlinjen. Placeringen har måhända varit pedagogiskt motiverad, men har inneburit svårigheter vad gäller dokumentation och bevarande. I november 2002 lyftes storbåten ned och placerades på kölplanet bredvid *Vasa*. Under 2003 skall båtens stödvägga förbättras, inventering och akutbehandling av saltutfällningar skall göras och båten skall mätas upp och dokumenteras i detalj. Vi vet alltså ännu inte särskilt mycket om storbåten, trots att den bärgades för 35 år sedan.

En fråga som däremot diskuteras då och då är om storbåten bogserades efter *Vasa* eller stod ombord när skeppet förläste. Den gängse uppfattningen är att storbåten bogserades och att båten var för stor och otymplig för att kunna stå på däck. Min uppfattning är att detta resonemang bygger på studier av ett alltför litet källmaterial snarare än på logiskt resonemang. Eftersom till exempel May skriver att skeppsbåtarna oftast släpades efter fartygen, är det enklast att acceptera att så alltid var fallet. Det är då viktigt att komma ihåg att May beskriver tillfällena då skeppsbåtarna var väsentligt större i förhållande till skeppen än i *Vasas* fall. Samtida konstverk visar också ofta skeppsbåtar som bogseras, men konstverken visar i många fall skepp som är i strid. Vid sådana tillfällen var det naturligt att skeppsbåtarna var sjösatta och användes. Konstverken visar också skeppsbåtar som ros mellan fartygen.

Det finns faktiskt ett antal omständigheter som tyder på att storbåten stod på däck då *Vasa* förläste:

1 – Fyndplatsen midskepps på *Vasas* babordssida är svårförklarlig om storbåten bogserades.

2 – Fyndet av Båt 1 inuti storbåten tyder på att de båda båtarna stod staplade i varandra på däck. Det är svårt att tänka sig att Båt 1 låg i storbåten under bogsering, eller att den skall ha sjunkit rätt ner i storbåten.

3 – Om storbåten bogserades måste bogsertampen ha varit förhållandevis lång. Eftersom båten bör ha varit nybyggd och således haft egen flytkraft, skulle det förmodligen inte ha inneburit några större svårigheter att bärga storbåten efter *Vasas* förlisning.

4 – En del av storbåtens utrustning återfanns ombord på *Vasa*. Detta tyder på att båten inte var fullt operativ.

5 – *Vasa* förläste på sin jungfruresa i hamnområdet. Det finns all anledning att anta att det fanns gott om mindre båtar som kunde assistera *Vasa* vid behov. Det fanns alltså inget direkt behov att använda storbåten vid detta tillfälle.

Avsikten med detta resonemang är inte att styvnackat påstå att *Vasas* storbåt stod på däck vid förlisningen. Det är däremot angeläget att framhålla att det krävs vidare studier och forskning i *Vasas* rika fyndmaterial. Det finns sällan några enkla svar, men vi måste fortsätta att ställa frågor och vara beredda på att omvärdera gängse uppfattningar.

Leif Malmberg är chef för Vasaenheten vid Statens sjöhistoriska museer

Referenser

Claus, G. 1986. *Wasas historia 1956–1964*. Stockholm.
May, W.E. 1999. *The Boats of Men of War*. London.