

Arkeologin kring *Vasa*

– från lokaliseringen 1956 till slutförandet av bärgningarna på vrakplatsen 1967

Carl Olof Cederlund

Elva år av arkeologisk verksamhet

I samverkan mellan Statens sjöhistoriska museer (SSHM) och Södertörns högskola genomför författaren till denna artikel under ett år en utredning av arkeologin kring *Vasa* i samband med skeppets lokalisering, bärgning och utgrävning, samt bärgningarna av alla de tusentals skrovdelar och andra fynd som utfördes från vrakplatsen efter bärgningen. Även om det föreligger en vidlyftig forskningsverksamhet kring *Vasa* och dess arkeologiska material sedan årtionden är detta ett arkeologiskt förlopp som ännu inte beskrivits i detalj.

Den arkeologiska verksamheten i anslutning till upptagandet av *Vasa* är inte, som man ofta brukar anta, begränsad till den arkeologiska utgrävningen sommaren 1961. Den omspanner en längre tid. Denna inleds på hösten 1956, då man lokaliserat skeppet och börjar observera och registrera omständigheterna på och kring detta, hur det är byggt och bevarat, och då man börjar lyfta upp fynd från skeppet och den omgivande botten till ytan.

Den arkeologiska verksamheten kring *Vasa* pågår egentligen sedan dess, om man därmed avser olika former av dokumentation, undersökning, analys och tolkning av skeppet och dess innehåll som materiell företeelse. Begränsar man sig till den arkeologiska fältundersökningen av skeppet och den plats på Strömmens botten där det var beläget, omfattar denna en period om, nästan på månaden när, elva år – från lokaliseringen i början av september 1956 till bärgningen av storbåten i oktober 1967, som då togs upp som det sista, stora fyndet från vrakplatsen.

Detta är en period under vilken man på olika sätt dokumenterar och undersöker vraket och vrakplatsen med arkeologiska målsättningar och tar tillvara artefakter därifrån. Denna verksamhet kan, och bör, relateras till flera olika motiv och till arkeologin gränsande verksamheter, som bedrevs parallellt med denna. Under tiden från lokaliseringen till det att skeppet lyftes upp var det två motiv och verksamheter som löpte parallellt: å ena sidan

förberedelserna för att göra skeppets bärgning möjlig. Detta krävde bland annat att man lättade det på hundratal ton av sprängsten, slagg och slam som hamnat på det under tiden på botten. Man arbetade samtidigt med att klarlägga skeppets konstruktion, bevaringstillstånd, hållfasthet och stabilitet för samma syfte – upptagningen av skrovet och dess innehåll. Det var nödvändigt för bärgningsteknikerna att känna till detta för att kunna planera och genomföra bärgningen.

Denna verksamhet och detta motiv var å andra sidan hela tiden länkat till ett omfattande historiskt intresse för och en utforskning av skeppets utförande, utseende och utrustning och lämningarna efter besättningens tillhörigheter. Detta var ju det egentliga motivet för bärgningsarbetet, och resultaten av utforskningen av detta var av stor betydelse för att belysa skeppets historia, redan före bärgningen, och för att motivera denna.

Redan på hösten 1956 började man ta upp föremål från skeppet och det fortsatte man med fram till bärgningen 1961 (bild 1). Det innebar att man redan från början hade att genomföra ett successivt allt mer omfattande mottagande av olika slag av fynd, med vad detta innebar av fyndregistrering, fältdokumentation, lagring och konserveringsåtgärder för vattendränkta föremål av olika material.

Arkeologi kontra bärgning

Termen arkeologi användes som ett av begreppen för denna verksamhet – liksom även termen marinarkologi. Men även exempelvis sjökrigshistoria och skeppsbyggnadshistoria förekom som begrepp. SSHM, som hade en central position i utvecklingen av detta arbete under de första åren, hade i samarbete med Anders Franzén inlett en marinarkologisk fältverksamhet redan i början av 1950-talet. Denna pågick fram till och ledde över i först Franzéns lokalisering av *Vasa*, och därefter i det inledande arbetet med förberedelserna för en bärgning av skeppet. Till den senare verksamheten

knöts successivt allt fler organisationer vart efter tiden gick, även om den svenska marinens engagemang särskilt under tiden fram till bärgningen dominerade denna situation. Det handlade ju om marinens egen historia, och det framgår tydligt i källmaterialet hur stort detta intresse var och hur engagerat man verkade för att realisera det.

Den tidiga, marinarknologiska verksamhet, som bedrevs inför skeppets upptagande, står alltså i ett ouplösligt förhållande till det bärgningstekniska arbetet för vars genomförande Neptunbolaget på Anders Franzéns initiativ hade tagit ansvaret och kostnaderna. Det arkeologiska arbetet var i vissa avseenden helt underställt bärgningsprocessen. Det vi kallar arkeologisk undersökning, avseende bevarandemålsättningar och möjligheten att genomföra en noggrann dokumentation av materiella objekt och fyndförhållanden, hade att anpassas efter det bärgningstekniska arbetet.

En annan verksamhet till vilken den arkeologiska i detta skede var nära kopplad var den konserveringstekniska. Redan hösten 1956 genomförde SSHM konserveringsåtgärder för de föremål man hade tagit upp. I och med att antalet fynd ökade, växte också behovet av metoder och resurser för konservering, innefattande bland annat lagringsmöjligheter för

Framstående museimän och forskare

Från början var SSHM:s sjöhistoriska expertis integrerad i verksamheten. Dessa personer hade framförallt en skeppshistorisk och örlogshistorisk kunskapsbas, men var även medvetna om den arkeologiska/marinarknologiska innebörden. Relativt snart integrerades ledande företrädare för landets allmänna kulturmiljövård, i första hand genom riksantikvarien Bengt Thordemans engagemang i projektet. Han var först ledamot av Vasakommittén, senare ledamot av Wasanämnden och efter sin pensionering även ordförande för SSHM:s nämnd.

Under 1950-talets sista år knöts andra inom kulturmiljövården och museiväsendet verksamma arkeologer till projektet: först arkeologen vid Stockholms stadsmuseum, Hans Hansson, såsom ledamot av Vasakommittén. Han var vid tiden en av Sveriges mest erfarna stadsarkeologer, och hade genom sin delaktighet i utgrävningarna av Riddarholms skeppet 1930 och många båtfynd på olika håll i Stockholms innerstad — bland annat vid tunnelbanegrävningarna vid västra och nordvästra sidan av Gamla Stan under början av 1950-talet — en för tiden betydande marinarknologisk fälterfarenhet. Som ledare för den arkeologiska undersökningen efter bärgningen utsågs

arkeologen och antikvarien från Historiska museet, Per Lundström, som också hade varit delaktig i en arkeologisk båtundersökning tidigare, nämligen den av Björkebåten i Gästrikland vid 1940-talets slut. Lundström hade en bred och mångsidig erfarenhet som fältarkeolog i samband med stora undersökningar, bland annat av gravfältet i Fiskeby, Östergötland, och vid Helgö-projektet, vilket kan ha varit skälet till att han valdes till utgrävningsledare inom Vasaprojektet.

Bägge dessa arkeologer fungerade inledningsvis som sakkunniga vid förberedelserna av bärgning och utgrävning. Bägge kom senare att utses till chefer för SSHM — Hans Hansson 1960 och Per Lundström som hans efterträdare 1964.

Under utgrävningen av *Vasa*, efter bärgningen, under tiden april–september 1961, för vilken Per Lundström alltså var ledare, stod den arkeologiska verksamheten i ett nära förhållande till flera andra verksamheter. Dit hörde de tekniska åtgärder som krävdes, nu när skeppet var uppe, innefattande olika praktiska uppgifter som tömmande, uppstöttning och införande av skeppet i en skyddande byggnad. Lika viktig var inledandet av konserveringen av skrovet och de tusentals artefakter av många olika material och typer som tillvaratagits.

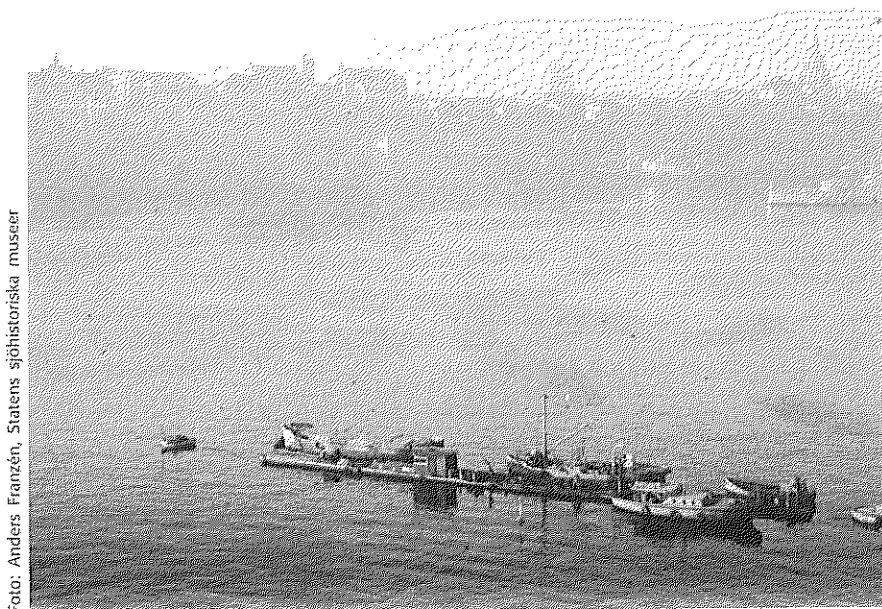


Foto: Anders Franzén, Statens sjöhistoriska museer

Bild 1. Den arkeologiska verksamheten som föregick bärgningen av *Vasa* pågick mellan åren 1956 och 1961.

vattendränkt fyndmaterial, och utveckling och applicering av konserveringsmetoder för detsamma. Den verksamheten utvecklades genom att konservatorer från olika statliga musei- och forskningsinstitutioner engagerades i verksamheten. Både den arkeologiska fyndregistreringen, dokumentationen och konserveringsbehandlingen utfördes vid denna tid i ett sammanhang, och stod under samma ledning, nämligen bärgningschefens.

Restaurering – rekonstruktion

Nu efter utgrävningen inleddes mer på allvar en tredje typ av verksamhet till vilken arkeologin kring *Vasa* också stod och står i ett nära förhållande, nämligen restaureringen och rekonstruktionen av skeppet. Detta hade inletts genom planering redan omkring 1960, framförallt genom konservatorn och skeppsforskaren vid SSHM, Sam Svensson, som hade en framskjuten position i denna verksamhet under åren före och efter bärgningen. Till detta hörde uppmätningen och upprättandet av ritningar av skrovet.

Detta dokumentationsarbete hade inletts redan före bärgningen, medan skeppet stod på botten, genom utförandet av flera, olika rekonstruktionsritningar av det. Den första utfördes av Sam Svensson redan vid årsskiftet 1956–1957, det vill säga bara några månader efter det att skeppet lokaliserats. Man framförde därefter flera rekonstruktionsritningar av skeppet under åren före bärgningen. Det var dock först i och med att skeppet tagits upp som det blev möjligt att systematiskt mäta och avbilda det och att inleda sammansättningen av de tusentals lösa skrovdelen på dess ursprungliga platser.

Sam Svensson, liksom Edward Hamilton, kommandörkapten och intendent vid örlogsavdelningen vid SSHM, pensionerades omkring 1960. Bägge blev därefter konsulter vid Wasanämnden och deltog som sådana i utgrävningen och därefter vid Wasavarvet med sin skeppstekniska och örlogshistoriska kunskap.

Efter den arkeologiska utgrävningen 1961 inleddes en museal verksamhet vid museiavdelningen inom Wasanämnden, på Wasavarvet, och även på konserveringsavdelningen. Den förra syftade till att ordna det stora arkeologiska materialet från *Vasa* för skeppets återuppbyggnad och för att kunna visa skeppet och de många fynden för allmänheten i utställningar på Wasavarvet och annorstädes. Denna verksamhet rymde flera viktiga arkeologiska arbetsmoment – dels vidtog nu en uppordning och registerföring av de tusentals fynden från utgrävningen, därtill ordnades och beskrevs de tusentals fotografier som exponerats under utgrävningen.

i hög grad medvetna om!). Ett av de mest tydliga dragen i den arkeologiska situation som framträdde vid förberedelserna för bärgningen och utförandet av utgrävningen av *Vasa* var att vi stod inför ett projekt och ett material som rymde en till stora delar ny kunskapsbas sett i jämförelse med den gängse arkeologins.

Stora delar av artefaktmaterialet utgjordes av objekt av en karaktär som i mycket obetydlig utsträckning hade varit föremål för arkeologisk undersökning och tolkning förut. Dit hörde själva skrovet och de tusentals lösa delarna av detta som bärgats före lyftandet av skrovet och som togs tillvara i skeppet vid utgrävningen. Dit hörde också de många unika skulpturfynden, som tidigare inte hade sett sin make inom den svenska kulturforskningen (bild 2). Det var även det stora antalet delar av fartygets rigg som togs tillvara, liksom också de många föremålen ur fartygets artilleri och utrustning till detta. Detta i det arkeologiska perspektivet "nya" forskningsmaterial krävde särskild kunskap och ett särskilt omhändertagande, vilket senare blev en viktig del av verksamheten efter utgrävningens genomförande 1961.

En annan verksamhet som också hade arkeologisk innebörd syns tydligt i korrespondensen från tiden efter bärgningen och utgrävningen, nämligen utförandet av analyser av olika slag av fyndmaterial. Det var framförallt fråga om materialanalyser, men till exempel även osteologisk analys av det humana och animala benmaterialet och färganalys av skulptureernas bemålning – för att ge två exempel.



Bild 2. En dykare på väg upp med en bärgad skulptur.

Foto: Anders Franzén, Statens sjöhistoriska museer

Oprövad arkeologisk kunskapsbas

Vasoprojektet präglades redan från början av ett särskilt förhållande som gav det en särprägel i förhållande till allmän arkeologi (vilket vi som medverkade i projektet var

Frågan om skeppets slutliga placering i en permanent museibyggnad blev aktuell och diskuterades redan före bärgningen. Några år efter bärgningen inleddes planeringen av ett museum i samarbete med Byggnadsstyrelsen.

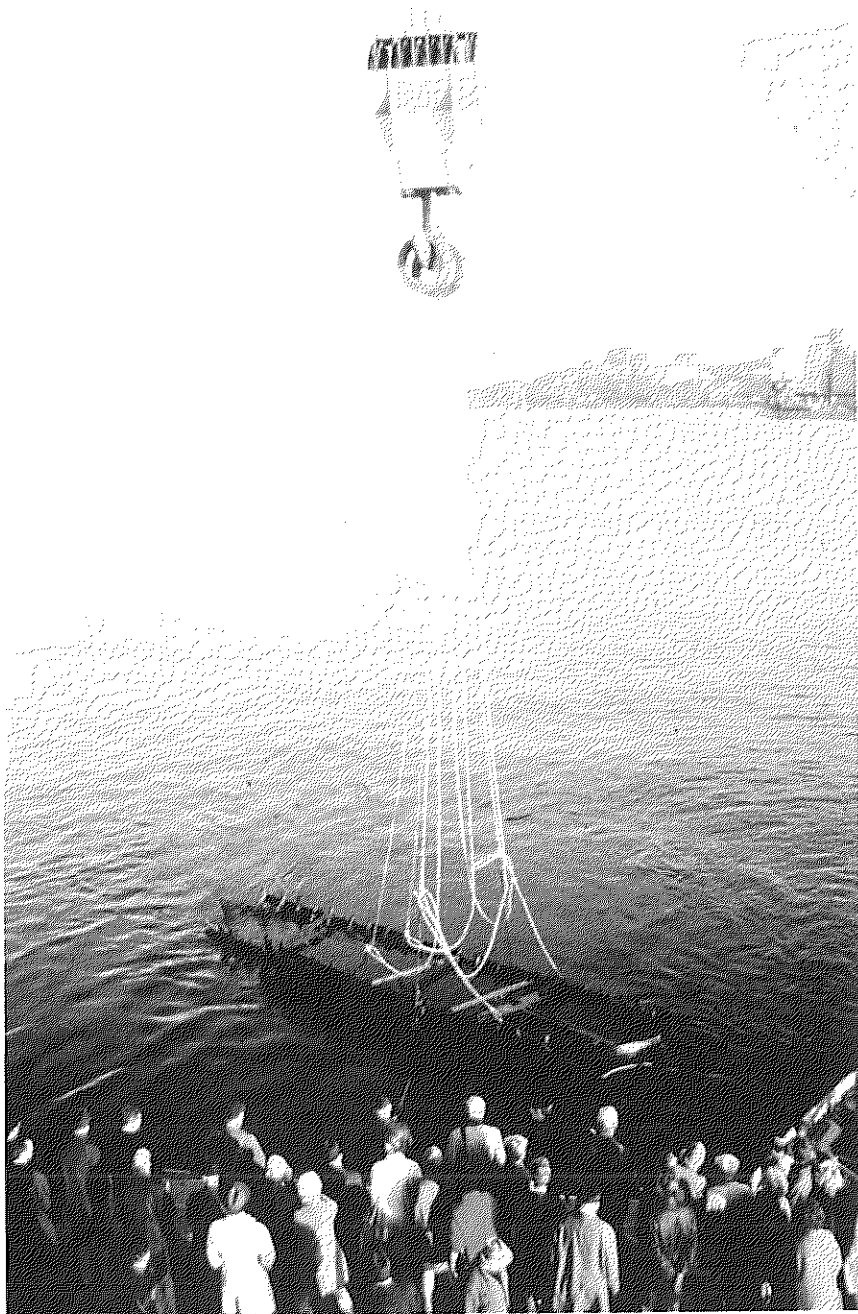


Bild 3. Vasas storbåt bärgas 1967.

Lösa delar

När bärgningarna av lösa föremål från vrakplatsen återupptogs 1963 medförde detta att många nya fynd, delar av skrov och utrustning bärgades och togs om hand för registrering, dokumentation och konservering. Denna verksamhet pågick varje sommar fram till och med sommaren 1967. Den innebar att en särskild arkeologisk mottagnings- och registreringsverksamhet organiserades ute på flotten vid vrakplatsen och inne på Wasavarvet och konserveringsanläggningen. Bärgningarna på Vasas vrakplats avslutades med att Vasas skeppsbat togs upp i oktober 1967 (bild 3).

Den under 1960-talet inledda återuppbyggnaden av skrovet krävde att det mycket omfattande materialet av

lösa skrovdelar — både bärgade från skeppet före bärgningen, tillvaratagna under utgrävningen och bärgade mellan 1963 och 1967 från vrakplatsen — kunde inventeras och sorteras för att kunna återplaceras på rätt plats i skrovet. Uppordningen utfördes med utgångspunkt från delarnas byggnadstekniska karaktär och deras fyndlägen. Detta arbete innebar att i första hand okonserverade skrovdelar sorterades och lagrades i en för detta ändamål inköpt, däckad pråm med namnet *Menja*. Som en del i detta arbete utfördes uppmätning i skala 1:10 i dokumentationssyfte av ett stort antal lösa delar, framförallt från akterkastellet, bärgade från vrakplatsen efter skeppet bärgning. Detta utfördes i *Menja* under 1964 genom särskilt anställd personal — de flesta studerande — i en för ändamålet konstruerad mallbänk.

Avslutningsvis skall det sägas att det finns ett förspel till den arkeologiska verksamheten på Vasas vrakplats från 1956. Dykare har uppenbarligen varit nere på *Vasa* även efter att bärgningarna av kanoner upphörde på slutet av 1600-talet. Det synes ha förekommit dykningar på *Vasa* under en, möjligen två, olika perioder under mitten och senare hälften av 1800-talet, med den vid mitten av seklet introducerade tunga dykarträkten. Det finns även uppgifter om dykningar på fartyget i början av 1900-talet då man skall ha bärgat

fynd från det. Detta kan ha skett även under 1800-talet. Det finns samtida, tryckta uppgifter om att det fanns planer på att bärga *Vasa* i början av 1920-talet. Dessa uppgifter och förhållanden kommer att redovisas i den utredningstext som är under utarbetande.

SSHM har vid ett par tillfällen, i samarbete med bland annat Marinen, prövat olika slag av dokumentationsteknik på Vasas vrakplats efter 1960-talet. Detta skall också redovisas. När detta skrivs sommaren 2002 föreligger texten beskrivande den arkeologiska verksamheten under perioden 1956 till april 1961, samt den för perioden oktober 1961 till 1967 i koncept. Texten för etapp två, den som handlar om utgrävningen av *Vasa* från april till och med september 1961 är under utarbetande.

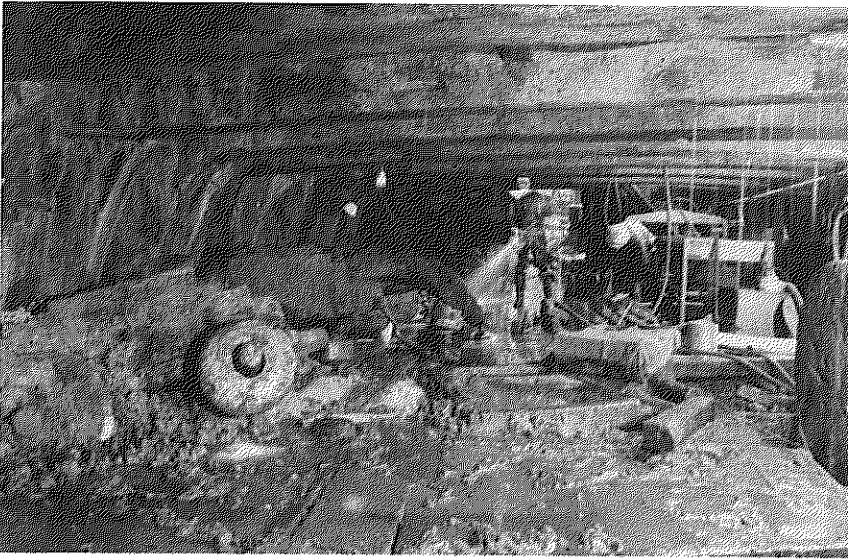


Bild 4. Vasas undre batteridäck med kanonlavetter.

Behovet av rekonstruktion och analys

Den genomgång av källmaterialet som utförts för detta visar – vilket tidigare framförts av Per Lundström – att det övre däck och akterkastellet vid bärgningen var mer eller mindre helt nedrivna, medan fyndförhållandena på övre och undre batteridäck var starkt störda genom olika ingrepp och flera slag av påverkan genom tiden (bild 4 & 5). Däremot var de två förrådsdäcken, liksom kabyn, i ett mer orört skick, vilket gav goda förutsättningar för arkeologisk dokumentation (bild 6). Det visar sig också att den dokumentation som utfördes under utgrävningen, det vill säga arkeologjournal, fyndjournal, fortlöpande fotografering och uppmätning, utgör fylliga källor för utförandet av en täckande beskrivning av utgrävningen av skeppet under de fem månaderna 1961.

Samtidigt framstår det lika tydligt att den redovisning som nu utförs av befintligt dokumentationsmaterial från utgrävningen kräver en fortsättning för att man skall nå fram till ett fullständigt underlag eller en så täckande bild som det kan vara möjligt av de arkeologiska förhållandena ombord i *Vasa* vid utgrävningen. Det krävs att man på basis av den sammanställning av de arkeologiska informationer som nu finns genomför en bearbetning av fyndmaterialet genom att rekonstruera detta fysiskt så att man kan få klart för sig vilka artefakter som funnits var ombord. Detta är en rekonstruktionsanalys som leder direkt över i en forskningsanalys avseende livet ombord i *Vasa* vid förlisningen.

Förhållandet kan belysas med ett exempel. På övre batteridäck

utgjordes en stor del av de arkeologiska fynden av delar av laggkärl, det vill säga hundratals laggstavar och även tunnbottnar, delar av tunnor i olika storlekar, kannor och byttor. Dessa låg spridda på däck, men, kan man anta, ofta så att de olika delarna av ett och samma laggkärl låg mer eller mindre samlade. Samtidigt fanns i samma område de föremål som ursprungligen rymts i laggkärlen utspridda som enskilda fynd. Det krävs en klar bild av dessa föremåls sammansättning och belägenhet på däck för att man skall kunna tolka fyndsituationen i dess helhet. Det kräver bland annat att man kan återskapa de olika

enheter som vid utgrävningen låg i delar på däck genom att rekonstruera dem fysiskt. Samma förutsättning gäller även för andra kategorier av fynd ombord.

Detta rekonstruktions- och analysarbete krävs för att man skall få tillstånd det underlag för analys av den fysiska, sociala och organisatoriska situationen ombord i skeppet. Därmed leder den naturligt över i en forskningsanalys av dessa förhållanden.

Marinarkeologiskt pionjärbete

Den arkeologiska verksamheten kring *Vasa* under åren 1956 till 1961, det vill säga fram till bärgningen, markerar introduktionen av ett nytt arbetsfält inom svensk arkeologi, det marinarkeologiska. Detta hade funnits även tidigare, men inte alls i denna skala och med den genomslagskraft på olika områden det då fick.

Dykningarna, dokumentationen och bärgningarna på skeppet åren 1956 till 1961 utgör ett mycket avancerat

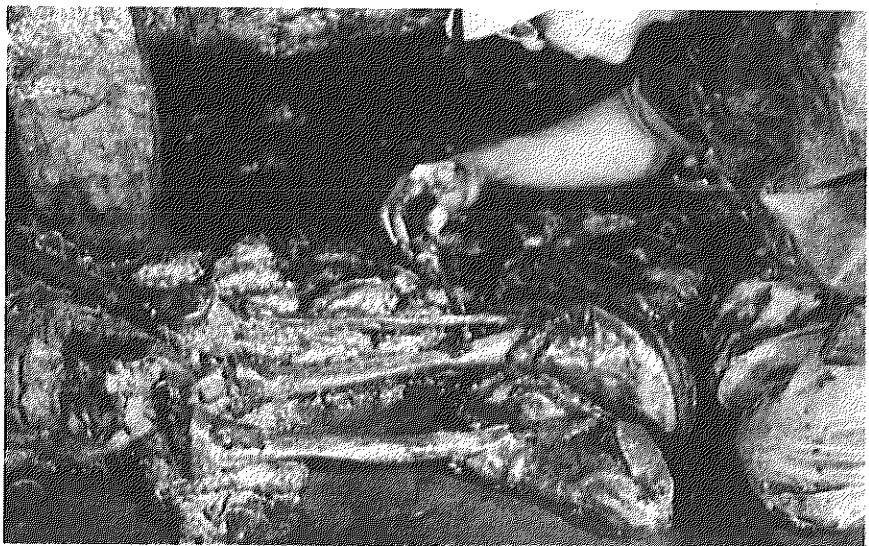


Bild 5. Ett skelett med välbevarade kläder påträffades på undre batteridäck.



Bild 6. Vasas trossdäck. Till vänster syns verkfädet som bland annat innehöll timmermansutrustning, i förgrunden reservorkulten.

undervattensarkeologiskt arbete av ett slag som inte utförts under samma förhållanden vare sig i Sverige eller någon annan stans vid den här tiden. För detta var kommandören Edward Clason, bärgningsledaren, och dykarbasen Per-Edvin Fältning ansvariga – den förre som organisatör och rapportör, den senare som arbetsledare för dykarna och själv aktiv i dokumentationsarbetet på skeppet.

Flera undervattensarkeologiska undersökningar hade vid 1950-talet utförts både internationellt och i Sverige allt sedan 1900-talets början. Ingen av dem hade dock utförts under så extrema förhållanden och i en sådan omfattning som de på *Vasa* och i få fall med så genomgripande och omfattande resultat.

Med en mycket stor skicklighet utförde man mycket omfattande och ingående undersökningar av ett stort, 300-årigt skeppsvrak på 35 meters djup, nedbäddat i fem meter slam och lera. Sikten var obefintlig, dykarna såg ingenting – de kände sig fram. Skrovet som man undersökte beskrevs av dykarna som "en svärting i det svarta". Man utförde under dessa förhållanden i flera år bland annat omfattande uppmätningar av skrovet och bärgning av artefakter på de övre däcken och i sedimenten kring skeppet, för mottagande, registrering, dokumentation och konservering. Det översta bevarade däck – övre batteridäck – var belamrat med 100-tals ton av slam, sprängsten, slagg, lösa skrovdelar och tusentals artefakter. Detta arbete, som hade arkeologisk dokumentation som ett huvudmotiv, och dess betydelse som undervattensarkeologiskt pionjärprojekt i världen har inte uppmärksamats särskilt.

Carl Olof Cederlund är professor i marinarkeologi vid Södertörns högskola. Endast 23 år gammal medverkade han 1961 i utgrävningen av regalskeppet Vasa. Han arbetar för närvarande, i samarbete med Statens sjöhistoriska museer, med en utredning av arkeologin kring Vasa

Aktuella konferenser och symposier

Staffan von Arbin

År 2003 ser ut att bli ett späckat konferensår, med flera intressanta arkeologiska sammankomster runt om i världen. Här följer ett litet axplock med maritim inriktning:

14–19/1 Society of Historical Archaeology Annual Meeting, Rhode Island, USA

Två sessioner, vilka hålls den 16 respektive den 17 januari, kommer särskilt att ägnas åt maritim arkeologi och arkeologi under vatten. Konferensens övergripande tema är "Handel och industrialisering". Ytterligare information finns på konferensens hemsida www.sha.org/mt2003.htm.

7–9/3 Marinarkæologisk konference, Slagelse, Danmark

Arkeologisk udvalg ved Dansk Sportsdykkerforbund arrangerar nästa år sin sjunde marinarkeologiska konferens, denna gång i samarbete med Bangsbo museum och Strandingsmuseum St. George i Thorsminde. Mer information finns att hämta på www.birkelan.dk/bjn/konference/konference.htm.

22–23/3 Marinarkeologiska sällskapets konferens, Sundsvall

Den gamla mötesplatsen för alla marinarkeologiskt intresserade i Sverige! Läs mer om konferensen på MAS hemsida www.marinarkeologi.net samt i annons på annan plats i detta nummer av *Marinarkeologisk tidskrift*.

24–26/3 First International Conference on Maritime Heritage, Malta

Konferensen arrangeras av Wessex Institute of Technology och Malta universitet. Målgruppen är forskare, arkeologer, samhällsplanerare och andra som arbetar med maritim kulturmiljövård. Se vidare på: www.wessex.ac.uk/conferences/2003/heritage03/

21–26/6 World Archaeological Congress (WAC 5), Washington, USA

World Archaeological Congress kommer under nästa år för första gången att ha ett särskilt tema med maritim arkeologi och undervattensarkeologi. För ytterligare information, se konferensens hemsida www.american.edu/wac5/

22–26/9 International Symposium on Boat and Ship Archaeology (ISBSA 10), Roskilde, Danmark

Vikingskibsmuseet, Marinarkeologisk Forskningscenter (NMF) och Nationalmuseets Marinarkeologiske Undersøgelser (NMU) står nästa år tillsammans med Southamptons universitet värdar för den tionde upplagan av ISBSA. Konferensens huvudtema är "Havet förbinder". Se www.isbsa.com.

Sedan tidigare var även *The Fourth International Marine Archaeological Conference of the Baltic Sea Area* planerad att gå av stapeln i Litauen under nästa år. På grund av det stora utbudet av marinarkeologiska konferenser under 2003 har arrangören dock beslutat att senarelägga arrangemanget till 2004.