

# VÄNSKAPEN VID EKESKÄR

## - EN HOTAD VRAKPLATS

År 1706 förliste skeppet *Vänskapen* vid Ekeskär i skärgården utanför Göteborg (Västergötland, Styrösön). Ekeskär återfinns på ekonomiska kartans blad 6B 9a.

Vrakplatsen är sedan gammalt känd av sportdykare och är idag ett flitigt besökt dykmål. Tyvärr har också mindre nogräknade sportdykare länge känt till och utnyttjat platsen för souvenirplockning.

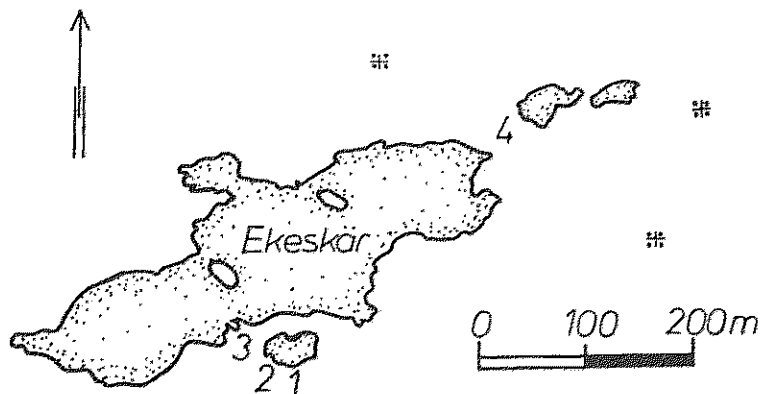
Under årens lopp har sannolikt stora mängder kritpipor och keramikskärvor bärgats utan antikvariska myndigheters vetskap.

De flesta av fynden torde härröra från ett uppskattningsvis 25 x 25 meter stort område, här kallat *fyndområdet*, beläget söder om det lilla skäret på Ekeskärs sydsida.

Våren 1995 hörde styrelsen i MASG talas om att dykare skulle ha bedrivit illegal "utgrävningsverksamhet" i området med hjälp av undervattenscootrar.

Uppgifterna fick föreningsmedlemmarna att reagera, och man beslutade sig för att undersöka saken och sommaren 1995 besiktigade medlemmar ur Marinarkeologiska Sällskapet Göteborgskretsen, MASG, vrakplatsen under några inventeringsveckor.

- 1) Fyndområde för kritpipor och keramik
- 2) Fyndplats 1993 för trälåda
- 3) Position för träkonstruktioner
- 4) Område för cirkelsökning



Historien kring *Vänskapens* förlisning är idag i det närmaste helt bortglömd. Dykarna Peter Bergström och Göran Åberg har emellertid genom arkivstudier lyckats återfinna den sjöförklaring som följde på skeppsbrottet. En sammanfattning av sjöförklaringen har av Bergström välvilligt ställts till rapportens förfogande. Uppgifterna nedan är hämtade ur denna.<sup>1</sup>

### BESTYCKAT FARTYG

Skeppet *Vänskapen* byggdes sannolikt omkring 1690 i Jacobstad i Finland. Fartyget var på 190 läster och byggt i ek på kravell. *Vänskapen* var ett "monterat" fartyg, och klassades som ett "helt fritt kompaniskepp". Detta betyder att skeppet var kraftigt byggt, förmodligen också bestyckat, och att det vid behov kunde tas i anspråk av örlogsflottan. I gengäld fick redarna skattelättnader på fartyget. Hösten 1705 hade *Vänskapen* med kapten Bengt Grundell, styrman Lars Wacksell, och en besättning på ytterligare 16 man avseglat från Stockholm. Destinationen var Lissabon, och färden gick via Amsterdam. Resan avlöpte lyckligt men man tvingades i Lissabon att gå i vinterhamn.

### STORM PÅ HEMRESAN

Först i maj 1706 kunde man påbörja hemresan. På morgonen den 30 maj

hade man kommit i höjd med Vinga, men eftersom vinden ökade mot stormstyrka beslutade man att försöka nå någon hamn. Av denna anledning satte man kursen mot Vinga i hopp om att där kunna få lots. Det hårda vädret gjorde det emellertid omöjligt för lotsbåten att borda fartyget. Ett stycke in i Göteborgs skärgård stötte *Vänskapen* på grund och förlorade rodet, och man nödgades därför kasta ankar.

### FÖRLISNINGEN

Tidigt på morgonen den 31 maj hade vinden uppnått orkanstyrka. I ovädret draggade fartyget hjälplöst i riktning mot Ekeskär.

Kaptenen, Bengt Grundell, och tre besättningsmän försökte rädda sig i skeppsbåten. Denna kantrade dock genast, med påföljden att de fyra drunknade.

Skeppet högg nu våldsamt mot Ekeskärs klippor. Genom att krypa iland på storrån lyckades 13 av de 14 man som fortfarande var ombord rädda sina liv. I två dygn blev de skeppsbrutna sittande på Ekeskär innan hjälp anlände. Under tiden fick de se hur fartyget slogs i spällror.

### RÄTTSLIGT EFTERSPEL

Det rättsliga efterspel som följde på fartygskatastrofen står att läsa om i boken *"Styrösön socken - ur dess historia från forntid till nutid"*, ur vilken följande

*Rapport från en marinarkeologisk besiktning utförd av Marinarkeologiska Sällskapet, Göteborgskretsen den 25 juli 1995.*

*Text och ill. Staffan von Arbin*

de uppgifter är hämtade.<sup>2</sup> Lokalbefolkning från Fotö, Hönö och Styrso lyckades trots svårartade förhållanden rädda de överlevande besättningsmännen och utföra bärgningar på vraket. De som deltagit i bärgningsaktionen fick ta emot mycket beröm för sitt mod och sin rådighet av de överlevande.

## KONFLIKT

Trots detta uppstod en konflikt mellan bärgare och besättningsmän. Det visade sig nämligen att flera ur såväl besättning som bärgarlag passat på att förse sig av last, inventarier och personliga tillhörigheter. Inte ens skeppets styrman, Lars Wacksell, gick fri från anklagelserna.

Rätten ansåg att bärgarna på de svårartade omständigheterna vid bärgningen inte hade tagit större bärgarlön än vad som kunde anses skäligt. Däremot ålades de anklagade besättningsmännen att återbördä de saker de tagit till de rättmätiga ägarna eller deras anhöriga. Målet avgjordes på Brännöttinget, och är fram till idag det största vrakmål som där avgjorts.

## OLYCKSOMRÅDE

Flera andra fartyg har under årens lopp förolyckats i Ekeskärsområdet. Så sent som 1902 förläste t ex galeasen Ellekilde vid Ekeskär i svårt väder med regn och dimma.

Fartyget var på väg från Köpenhamn till Göteborg i last av råg.<sup>3</sup>

## TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR OCH BÄRGNINGAR

Vänskapens vrakposition är enligt Svenskt Marinarknologiskt Arkiv, SMA, vid Statens sjöhistoriska museer i Stockholm 57°38,55 N / 11°38, 54 E.<sup>4</sup> 1969 uppgav några sportdykare till Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län att de träffat på kritpipor och fajansskärvor på platsen, och ansökte därför om att få genomföra slamsugningar i området. Inget av själva vraket uppgavs vara synligt ovan botten. Något tillstånd utfärdades emellertid aldrig med hänvisning till rådande forminneslagstiftning.

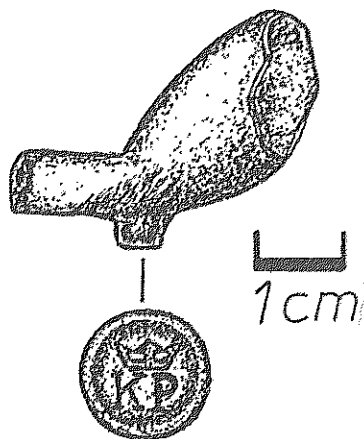
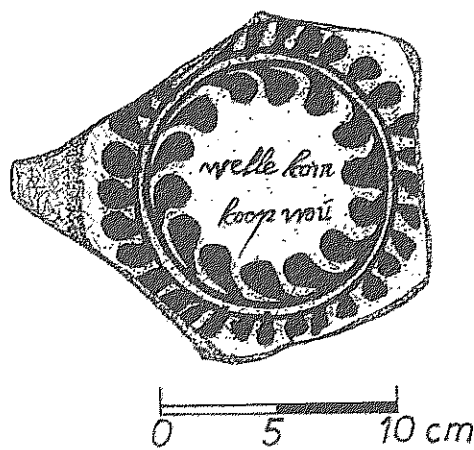
Riksbesiktningens ämbetet och SSHM inbegärde däremot de föremål som dykarna redan hunnit bärga.<sup>5</sup> I en vrakrapport inlämnad till Sjöfartsmuseet i Göteborg 1986, av dykarklubben Storspiggen, uppges att porslins-skärvor, ölkrukor och kritpipor bärgats från platsen.<sup>6</sup>

1992 genomförde Göteborgs Amatördykarklubb en mindre undersökning i

området. Från detta tillfälle finns i museets magasin tillvarataget kritpipasfragment, delar av en mugg, tallriks-skärvor samt delar av en kruka.<sup>7</sup> 1993 utförde MASG sökningar vid Ekeskär. Bland annat utfördes sonderingar och cirkelsökningar i sundet mellan Ekeskär och skären NO om ön. Inga fynd gjordes i detta område. Inte heller vid sökning med sökdrake SV om Ekeskär gjordes några fyndobservationer.

I närheten av det lilla skäret, beläget omedelbart söder om Ekeskär, påträffades däremot vid dykningar delar av en låda på 13 meters djup. Lådan mätte c 30 x 30 cm och hade något slags

Skärva av textallrik i blåvit fajans, bärgad omkring 1969 från Vänskapens vrakplats. Efter foto i SMA



hyllplan inuti. Fyndet lämnades *in situ* och inrapporterades till Sjöfartsmuseet i Göteborg.<sup>8</sup>

Så sent som på 1990-talet uppges dykare vid sonderingar NV om det lilla skäret ha träffat på större sammanhängande träkonstruktioner.

1994 hittade några dykare ett välbevarat stockankare av 1600-/1700-talsmodell utanför Ekeskär.

Dykarna ansökte hos Länsstyrelsen om bärgningsrätt till ankaret, men ansökan avslogs.

Ankaret, som redan flyttats in på grundare vatten sänktes därför på drygt 30 meters djup.<sup>9</sup>

Kritpipa av holländsk "typ 2". Typisk för Vänskapens vrakplats

## DET UNDERSÖKTA OMRÅDET

Det undersökta området, *fyndområdet*, är beläget strax söder om det lilla skäret på Ekeskärs sydsida.

Den ungefärliga positionen enligt sjökort är 57°38,55 N / 11°38,62 E.

Bottentopografin utgörs av relativt branta klippor som i etager stupar ned mot sand/snäcksbotten som tar vid från c 10 m djup.

Såväl klippor som sandbotten är rikligt bevuxna av alger. Botten sluttar åt söder sakta ut mot djupare vatten.

Djupet i fyndområdet sträcker sig från c 10 till åtminstone 17 m djup.

Området okulärbesiktigades genom översimning vid tre separata dyktillfällen den 25 juli 1995. Totalt deltog fem dykare från MASG i undersökningen. Som dykplattform användes föreningens stålbat Masha. Fyndområdets tydliga avgränsning samt den utomordentligt goda sikten (>12 m i horisontalld) gjorde en mer systematisk avsökning omotiverad.

## FYND OCH OBSERVATIONER

I fyndområdet observerades stora mängder fragment av kritpipor. Det rör sig främst om delar av skaft, men också ett mindre antal piphuvuden.

Samtliga piphuvuden hade skador av varierande omfattning men följande klackstämplar kunde ändå urskiljas: "Krönt IS", "Krönt hjärta", "Krönt WL", "PIB", "Krönt VD", "ISW" samt "Krönt KP".

Inga längre skaftdelar eller hela pipor var synliga vid tillfället för besiktningen.

Sandens eroderande inverkan har medfört att kritpipsmaterialet generellt befinner sig i en ganska dålig kondition. Missfärgningar i godset samt påväxt av alger förekommer också ofta. Vidare noterades på platsen enstaka skärvor av glas, stengods och blåvit fajans.

Smärre järnkonkretioner förekom också, däremot inget synligt trämaterial. Detta var i och för sig inte heller väntat. I omgivningen förekommer även enstaka föremål av mer recent natur, exempelvis flaskor av modernare snitt.

## DYNINGAR

Fortfarande på 12 m djup kunde dykarna märka av viss dyning. Detta tillsammans med den betydande båttrafiken i området (danmarksfärjorna passerar t ex alldeles i närheten) innebär sannolikt att en viss omrörning i bottenmassorna äger rum. På grund av bottenens beskaffenhet är det troligt att föremål

# VÄNSKAPEN VID EKESKÄR

- EN HOTAD VRAKPLATS

FORTS. FRÅN SIDAN 11

från vraket kan påträffas även på djupare vatten.

Ett tiotal halvmeterdjupa gropar, fördelade över området noterades också. Groparna är tvivelsutan åstadkomna av mänsklig hand, och hör med stor sannolikhet från grävningar med undervattensscootrar. Undersökningen visade därmed att de farhågor man haft, i högsta grad, varit befogade.

## FYNDEN BERÄTTAR

Några av de föremål som bärgades från vrakplatsen omkring 1969 finns avfotograferade och beskrivna i SMA. Det rör sig om skärvor av blåvit fajans, lergods med brungul glasyr samt skärvor av stengods.<sup>10</sup>

Flera av fajansskärvorna härrör från s k *textallrikar*.

Textallrikar i olika utföranden var vanliga under slutet av 1600-talet och början av 1700-talet. De är ofta nummerade och har en fortlöpande text, ofta ett tänkespråk, som blir läsbart först efter att tallrikarna placerats i nummerordning.

Fynd av textallrikar har bl a gjorts vid stadsgrävningar i Göteborg, liksom på det s k Älvsnabbenvraket i Stockholms skärgård, förlist omkring 1730.

Den holländska texten på tallriksfynden från *Vänskapen* tyder på holländsk tillverkning, men eftersom fajanser av denna typ tillverkades i flera europeiska länder, inte minst de skandinaviska, är det inte möjligt att med säkerhet uttala sig om tillverkningsort.<sup>11</sup>

## KRITPIPEFYND

På basis av skisser gjorda efter MASG:s undersökning sommaren 1995 har kritpipsforskaren Arne Åkerhagen låtit meddela att de påträffade piporna är av holländsk "typ 2".

Den trattformade huvudformen som är karaktäristisk för denna typ var vanlig från omkring 1690 och fram till mitten av 1700-talet.

Skaftdekoren som förekommer på en del av materialet kallas *ögonband* och rullades på skaftet. Mästarmärket "*Krönt IS*" började användas av Jan Sonnevelt 1666-69 och användes därefter av andra fram till 1774. "*Krönt hjärta*" användes 1660-1743. "*Krönt WL*" började användas av Willem Lambertz 1660 och därefter av andra

fram till 1874. "*PIB*" användes 1690-1875. "*Krönt VD*" användes 1690-1814. Den första ägaren till "*Krönt KP*" är inte känd, men 1705-45 användes märket av Cornelis Slingerland.<sup>12</sup>

Som synes är det bara undantagsvis som det enbart funnits en ägare till ett mästartärke. När en mästare slutade sin verksamhet överlämnade han sitt märke till pipmakarsamfundet, som sedan gav det till någon ny mästare. Utan att närmare studera kritpipsmaterialet kan man därför inte dra några ytterligare slutsatser. En sådan bedömning skulle dock innebära att material måste bärgas från platsen, ett förfarande som erfordrar tillstånd från antikvariska myndigheter.

## ANKARFYND

Ankarfyndet från 1994 kan mycket väl härröra från *Vänskapen*, men man måste beakta att också andra fartyg förlist i området. Ankare är svåra att datera med någon större noggrannhet. Dessutom säger en sådan datering egentligen ingenting om fartygets ålder, eftersom ankaren i alla tider "äteranvänts".<sup>13</sup>

## BRUKSFÖREMÅL

Sammanfattningsvis kan sägas att majoriteten av de fynd som genom åren bärgats från vrakplatsen härrör från typiska bruksföremål av den typ man kan förvänta sig att finna ombord på ett handelsfartyg från 1700-talets början. Kritpiporna förekommer däremot så rikhaltigt att de sannolikt utgjort del i lasten.

Det finns, än så länge, inte något i fyndmaterialet som motsäger hypotesen om att det härstammar från *Vänskapen*.

På *Vänskapens* nedresa till Lissabon hösten 1705 gick vägen via Amsterdams hamn.

Fynden av kritpipor och fajanser på vrakplatsen gör det rimligt att anta att man också under hemresan anlöpte Amsterdams hamn för att där ta ombord ytterligare last. Naturligtvis kan lastningen ha skett också redan under nedresan om utrymmet ombord medgav detta.

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Sedan 1967 är vrak, där 100 är eller mer kan antas ha förflutit efter förlisningen, skyddade genom kulturminneslagen.

De av sportdykare utförda "privata" utgrävningarna av *Vänskapens* vrakplats måste betraktas som ingrepp i fast fornlämning, och är därmed ett brott mot kulturminneslagen.

Vad värre är, att arkeologisk informa-

tion på detta sätt går förlorad för all framtid.

Ett felaktigt konserveringsförfarande av bärgade föremål kan dessutom leda till att värdefullt arkeologiskt material förstörs. Lergods, exempelvis kritpipor, absorberar t ex salter från havsvattnet. När föremålen sedan torkar finns risk att de spricker sönder.

Det är alltså av största vikt att få stopp på skadegörelsen vid Ekeskår. Representeranter från Sjöfartsmuseet i Göteborg har vid ett möte med MASG under sensommaren 1995 informerats om situationen.

## SKADEGÖRELSE PÅ VRAK

Problemet med skadegörelse på skeppsvrak förefaller idag att vara mer aktuellt än någonsin. Dyksportens explosiva utveckling under senare år har medfört ett kraftigt ökat slitage på undervattenslämningarna.

I Stockholm har länsstyrelsen t.o.m utfärdat dykförbud på två historiska skeppsvrak från vilka skadegörelse är inrapporterad (Jutholmenvraket och *Anna Maria* i Dalaröhamn).

Dykförbud är helt klart inte någon bra långsiktig lösning på problemet. Dels är det naturligtvis aldrig bra med förbud som begränsar tillgängligheten till vårt gemensamma kulturarv, dels blir oftast konsekvensen av ett förbud att skadegörelsen flyttas till andra objekt.

## BEIVRA SKADEGÖRELSE

Självfallet är det av största vikt att inrapporterade fall av skadegörelse verkligen beivras. Så också i fallet *Vänskapen*. Erfarenheter visar emellertid hur oerhört svårt det är att komma åt förövarna.

Därför är en långsiktig opinionsbildande verksamhet, i preventivt syfte, bland sportdykare och andra människor som regelbundet vistas i skärgårdarna, av största vikt.

Sådan opinionsbildande verksamhet kan vara kurser, artiklar, debattinlägg och kampanjer. Det gäller att skapa en grundläggande förståelse bland sportdykare och andra för varför vi har en lagstiftning till skydd för våra maritima lämningar. Här finns fortfarande mycket att göra för myndigheter, sportdykarorganisationer, marinarknologiska intresseföreningar och museer.

## VRAKET SNART BORTA

*Vänskapens* vrakplats har länge varit känd av sportdykare. Souvenirplockning och annan skadegörelse har i princip pågått kontinuerligt sedan vraket upptäcktes. Troligen är omrörning-

en i fyndlagren därför betydande. Pga av olika träborrande organismer, t ex olika arter av skeppsmask är det sannolikt att det idag inte återstår särskilt mycket av själva vraket. Den skeppstekniska information som vraket skulle kunna bidra med får nog betraktas som försumbar. Flera vrak efter handelsfartyg från 1700-talet har för övrigt redan varit föremål för marinarkelogiska undersökningar i Sverige, t ex Jutholmen- och Älvsnabbenvraken. Vägt mot de kostnader en marinarkelogisk utgrävning medför, är det tveksamt vad en dylik undersökning av *Vänskapen* skulle kunna tillföra. Däremot vore en noggrannare kartering och dokumentation av vrakplatsen, som den ser ut idag, önskvärd, inte minst för att en kontinuerlig bevakning av området skall kunna upprätthållas. En sådan dokumentation skulle med fördel kunna utföras i MASG:s regi!

#### Noter

1. Bergström, Peter 1996. Brev till författaren, daterat Göteborg den 20/4.
2. Danbratt, Folke & Odenvik, Nathan 1966. *Styrsö socken. Ur dess historia från forntid till nutid*. Styrsö kommun, s 360f.
3. *Wänskapen och Ellekilde*. Opublicerad rapport från Marinarkelogiska Sällskapet, Göteborgskretsen, över utförda undersökningar vid Ekeskär sommaren 1993. I MASG:s arkiv.
4. *Svenskt Marinarkelogiskt Arkiv. Vrakförteckning - Sverige (93-08)*. SSHM, Stockholm 1993, s 79.
5. Angående detta ärende finns en mängd handlingar, korrespondens o dyl från åren 1969-1974 i SMA.
6. Vrakrapport i SMG:s arkiv daterad Göteborg den 27/7 1986, inlämnad av dykarklubben Storspiggen.
7. Lista över föremål bärgade från *Vänskapen*. I SMG:s arkiv: Doss 145:9:5 Lägg 8.
8. *Wänskapen och Ellekilde* (1993), aa.
9. Bergström, Peter 1996, aa.
10. Fotografier och beskrivningar av föremål bärgade från *Vänskapen*. I SMA.
11. Kaijser, Ingrid 1981. *Vraket vid Älvsnabben. Dokumentation. Last och Utrustning*. Projektet Undervattensarkelogisk Dokumentationsteknik. Rapport 13. SSHM, Stockholm, s 41ff.
12. Åkerhagen, Arne 1996. Brev till författaren, daterat Haninge den 31/1.
13. Westerdahl, Christer 1989. *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet*. Länsmuseet - Murberget, Härnösand, s 94.