

## Södertörn University

This is a published version of a paper published in *Populär Arkeologi*.

Citation for the published paper:

Eriksson, N., Rönnby, J. (2010)

"Lejonvrak och Spökskepp: Unika fynd i Östersjön"

*Populär Arkeologi*, (2): 20-23

Access to the published version may require subscription.

Permanent link to this version:

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:sh:diva-4504>



<http://sh.diva-portal.org>

**D**ykarna Markus Hårde, Anders Backström och Jonas Rydin trodde att de vid Lillsved utanför Värmdö med hjälp av ekolod hade lokaliserat stålvraket M/S Alma. Väl nere på botten på nästan 50 meters djup så möttes de till sin förvåning istället av över fem meter hög skrovsida av trä. När de passerade in över den intakta relingen såg de träskulpturer, ålderdomlig utrustning på däck och två master som fortfarande stod på plats. På toppen av rodret i aktern grinande en stor lejonfigur av trä mot dem. Istället för ett fartyg från 1940-talet så hade de tre dykt tillbaks 400 år i tiden! Det nyupptäckta skeppet, som snabbt fick arbetsnamnet Lejonvraket, kan utifrån sin konstruktion bestämmas till att vara ett skepp av så kallad flöjttyp från första hälften av 1600-talet. Det är förvånansvärt likt det så kallade Spökskeppet som hittades för några år sedan öster om Gotska Sandön på 130 meters djup. Märkligt nog så är Lejonvraket trots att det ligger betyd-

av NIKLAS ERIKSSON och JOHAN RÖNNBY

Ett välbevarat skeppsvrak från 1600-talet upptäcktes i somras utanför Värmdö i Stockholms skärgård. Den rikt utsmyckade så kallade handelsflöjten ger oss en inblick i den tidens skeppsbyggeri, östersjöhandel och ekonomisk utveckling. Möjligheten att "gå ombord" och uppleva rummet på denna typ av arkeologiska lämningar är unikt för forskarna.

# lejonvrak och spökskepp *unika fynd i östersjön*

ligt grundare än sitt systerskepp i princip lika välbevarat. De två skeppen är unika marinarkeologiska fynd vilka det inte finns någon motsvarighet till i världen av sitt slag. Flöjten var en lastdryg och lättseglad skeppstyp som utvecklades av holländarna under slutet av 1500-talet. Under 1600-talet utgjorde flöjterna och de holländska skeppen det viktigaste redskapet för den framgångsrika globala holländska ekonomin. Ostindiefarten och råvaror från kolonierna i den nya världen drog in enorma rikedomar till Amsterdam och de andra Nederländska sjöstäderna.

Även handeln på Östersjön var betydande. I mitten av århundradet så besökte flera tusen holländska handelsfartyg Östersjön varje år. Till Norden fördes bland annat manufakturvaror, kryddor, tyger, torkad fisk och salt. I hamnarna runt det nordliga innanhavet lastade sedan flöjterna råvaror som järn, kalk, timmer och säd som sedan fördes ned till kontinenten. Denna trafik finns tämligen väl dokumenterad genom den danska Öresundstullen. I däckets på Lejonvraket finns två lastluckor. Vad som finns därnere är ännu inte fastställt då innandömet av skeppet till stora delar är fyllt med lösa sediment. Skeppsarkeologiskt ger vraket en möjlighet att i detalj studera konstruktionen av en typ av fartyg som vi annars mest känner genom bilder, skriftliga källor och min-



foto: Jonas Rydin/Deep Sea

Överst på akterstaven fins ett lejonstaty av trä. Lejonet var en vanlig holländska symbol, bland annat också som galjonsfigur. Inte bara örlogsskepp utan även handelskepp utsmyckades enligt tidens konstmode.



dre välbevarade fynd. Holländskt skeppsbyggeri var under 1600-talet världsledande. Timmer importerades från hela norra Europa och man byggde även skepp på beställning åt bland annat svenska redare. Att Lejonvraket byggnadstekniskt är ett holländskt skepp innebär därför inte att det ägdes och seglades av holländare.

**Holländarnas nya marina** tekniska lösningar handlade förutom skeppskonstruktionen också om produktionen. Den holländska varvindustrin förebådar, trots att man fick förlita sig på vindkraft och väderkvarnar, den industrialisering som slår igenom först under 1800-talet. Vraket är därför en del av processer som föregår förindustriell kapitalism, vilka berör klassiska frågor som teknikens betydelse som en viktig produktionsfaktor i historien men också den stränga reformerta holländska kristna moralens betydelse och roll i sammanhanget. Frågor som bland annat diskuterats av giganter som Karl Marx och Max Weber.

Den vanligaste benämningen på större fjärrgående holländska handelskepp under denna period var just *fluit*. Mindre flöjter kallades ofta för *bootjeens*. Holländarna hade dock också ett flertal olika benämningar på sina fartyg som i huvudsak handlade om en klassning av storlek och funktion, exempel på det är bland annat *kat*, *boot* och *buis*. Grunddragen i konstruktionen var dock snarlika. Både Lejonvraket och Spökskeppet är relativt små skepp, ca 23 meter långa. Vad det exakt klassificerades som i samtida skeppslistor är i nuläget för tidigt att besvara. Arkeologi handlar oftast om att undersöka och rekonstruera diffusa rester, svårtolkade lämningar och söderfallna ruiner. Så är det inte när det gäller vissa av skeppsvraket i Östersjöns vatten. De närmast intakta tredimensionella skeppen innebär en marinarkeologisk utmaning vad gäller

praktiskt vid dokumentation, fältundersökning och teoretisk tolkning.

Det unika här är utan tvekan helheten. Lejonvraket erbjuder förutsättningar att i princip besöka en komplett miljö från 1600-talet. Allt från besättningens personliga tillhörigheter till skeppets utrustning finns där och ramas in av det sammanhängande skrovet. Det enda som egentligen saknas är människorna själva. Storleken på besättningen varierade beroende på årstid och farvatten. Det är tänkbart att omkring tio personer befann sig ombord på fartyget under den sista resan. På vraket kan vi betrakta hur dessa människor organiserat sin tillvaro.

**Utformningen av fartyget** ger i sig en begränsning av besättningens personliga handlingsutrymme. Arkitekturen styr besättningens och befälets rörelser och reglerar vad som är privat och vad som är gemensamt. Själva fartyget har på det viset haft en viktig roll i det sociala samspelet. En betydelsefull del av detta är den rumsliga indelningen av fartyget. Även i detta avseende var de holländska handelsfartygen mycket standardiserade. Lejonvrakets rumsliga indelning har ännu inte undersökts i detalj, men en del slutsatser kan ändå dras.

Befälhavarens kajuta återfinns längst akterut under rorkulten. Utrymmet var allt annat än spatiöst och på mindre fartyg som Lejonvraket var det knappast ens fråga om ståhöjd. I gengäld var detta det enda rum försett med fönster. De nu tomma fönsteröppningarna är fortfarande dekorerade med utskurna ornament. Omedelbart för om befälhavarens utrymme fanns kabyssen där maten tillreddes på en murad spis. De mindre flöjtskeppen hade även kanonerna placerade i detta utrymme, i den mån de över huvudtaget var bestyckade.



I lejonvrakets rundade låring (i aktern) finns en dekorerad fönsteröppning. Innanför låg kaptenens lilla trånga kajuta. Det enda "privata" rummet ombord på flöjtskeppet.

foto: Jonas Rydin/Deep Sea

På lämningar som Lejonvraket finns förutsättningarna till inlevelsebetonad analys av förutsättningarna ombord på ett handelsfartyg. Vad innebär det att kaptenen måste passera genom kabyssen för att komma ut på däck? Vid jämförelser med högre stånds arkitektur, oavsett det gäller fartyg eller byggnader på land, framstår den standardiserade rumsliga indelningen av holländska fartygsskov som närapå familjär. Det tydliga avståndstagandet mellan befäl och besättning lyser med sin frånvaro. En del av förklaringen till detta kan kanske sökas i att kaptenerna på de holländska handelsfartygen rekryterade sina besättningar i sin närmiljö? Eller är det kanske ett utslag av en "kalviniskt" inspirerad mentalitet där självförhävelse var en styggelse och synd?

Varför lejonvraket aldrig nådde fram till sin destination utan hamnade på boten utanför Lillsved vet vi inte än. Skrovet förefaller intakt i de delar man kan se. Längst fram på vraket kan man dock möjligtvis ana något av den dramatik som kanske utspelades vid förlisningen. Bogspröt är avbrutet några meter framför förstäven och på fördäcket ligger delar av toppmasten och salningen nedfallen. Rände kanske Lejonvraket med hög hastighet under en storm rakt in i en bergknalle? Skeppet fick en skada i botten vilken gjorde att träskrovet, trots att sjömännen slet med alpumparna, ändå snabbt fylldes av vatten och sjönk?

Niklas Eriksson är doktorand i marinarkeologi. Hans doktorsavhandling behandlar tolkningsaspekter gällande välbevarade östersjövrak. Johan Rönby är professor i arkeologi vid Södertörns högskola.

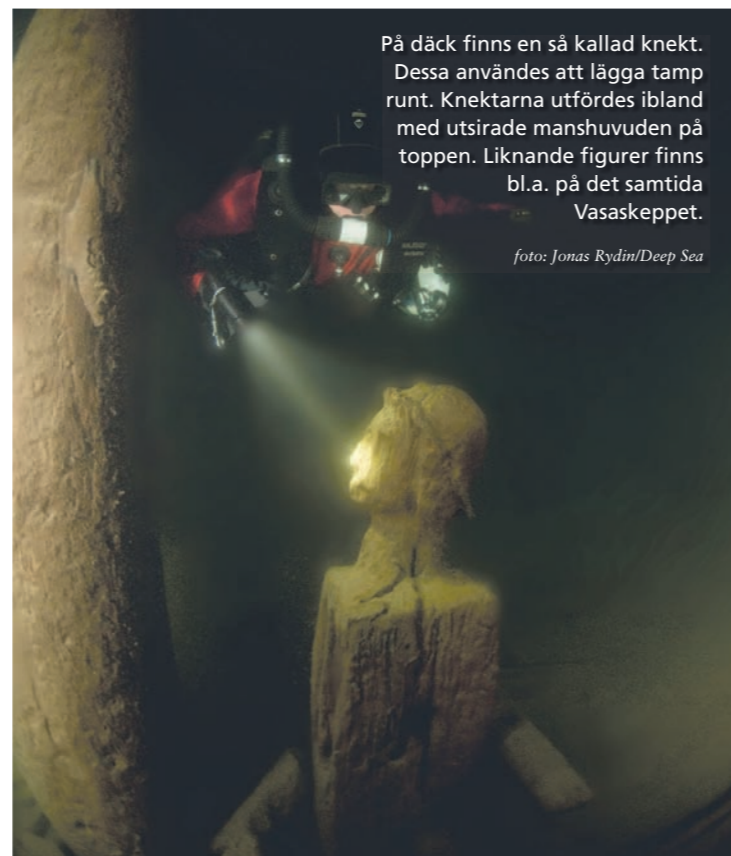
**L**ejonvraket och systemskeppet Spökskeppet studeras båda för närvarande inom ett internationellt forskningsprojekt lett av forskningsinstitutet MARIS vid Södertörns högskola. I projektet deltar även vrakets upptäckare, Vasamuseet, Kalmar länsmuseum samt marina survey företaget MMT och Deep Sea Production. De sistnämnda gör tillsammans med National Geographic en tv-dokumentär om arbetet. Nya dykningar på såväl Spökskeppet som Lejonvraket planeras ske i maj och juni i år.

Det nyinrättade Marinarkeologiska forskningsinstitutet vid Södertörns högskola (Maritime Archaeological Research Institute at Södertörn University), MARIS, syftar till att bedriva och utveckla marinarkeologisk forskning, särskilt med avseende på Östersjön och östersjöområdet. MARIS strävar efter att vara samlingspunkt för såväl den nationella som den internationella marinarkeologiska östersjöforskningen och skapa förutsättningar för kunskapsutbyte mellan olika marinarkeologiska aktörer genom bland annat nätverk, seminarier, workshops och konferenser.

Östersjön är en av de bästa platserna i världen för marinarkeologisk forskning. En anledning till detta är att flertalet av de organismer som vanligtvis bryter ned trä i haven saknas i det bräckta kalla vattnet.



Målningen är från 1696 och visar en holländsk flöjt som användes vid valjakt i Arktis. Målningen är signerad "W Vitringa 1696". Något beskuren.



På däck finns en så kallad knekt. Dessa användes att lägga tamp runt. Knektarna utfördes ibland med utsirade manshuvuden på toppen. Liknande figurer finns bl.a. på det samtida Vasaskeppet.

foto: Jonas Rydin/Deep Sea